



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 15 aprile 2026**



Prime Pagine

15/04/2026	Corriere della Sera Prima pagina del 15/04/2026	8
15/04/2026	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 15/04/2026	9
15/04/2026	Il Foglio Prima pagina del 15/04/2026	10
15/04/2026	Il Giornale Prima pagina del 15/04/2026	11
15/04/2026	Il Giorno Prima pagina del 15/04/2026	12
15/04/2026	Il Manifesto Prima pagina del 15/04/2026	13
15/04/2026	Il Mattino Prima pagina del 15/04/2026	14
15/04/2026	Il Messaggero Prima pagina del 15/04/2026	15
15/04/2026	Il Resto del Carlino Prima pagina del 15/04/2026	16
15/04/2026	Il Secolo XIX Prima pagina del 15/04/2026	17
15/04/2026	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 15/04/2026	18
15/04/2026	Il Tempo Prima pagina del 15/04/2026	19
15/04/2026	Italia Oggi Prima pagina del 15/04/2026	20
15/04/2026	La Nazione Prima pagina del 15/04/2026	21
15/04/2026	La Repubblica Prima pagina del 15/04/2026	22
15/04/2026	La Stampa Prima pagina del 15/04/2026	23
15/04/2026	MF Prima pagina del 15/04/2026	24

Primo Piano

14/04/2026	iltirreno.it Cruiseltaly protagonista a Miami nel segno della cooperazione internazionale	25
------------	---	----

Trieste

14/04/2026	Adriaports	<i>Riccardo Coretti</i>	26
<hr/>			
14/04/2026	Adriaports	<i>Riccardo Coretti</i>	27
<hr/>			
14/04/2026	Ansa.it		28
<hr/>			
14/04/2026	Ansa.it		29
<hr/>			
14/04/2026	Friulisera.it		30
<hr/>			
14/04/2026	ilgiorno.com		32
<hr/>			
14/04/2026	Messaggero Marittimo		33
<hr/>			
14/04/2026	Rai News		35
<hr/>			
14/04/2026	Rai News		36
<hr/>			
14/04/2026	Sea Reporter		37
<hr/>			
14/04/2026	Telefriuli.it	<i>Andrea Pierini</i>	38
<hr/>			
14/04/2026	Trieste Prima		39
<hr/>			
14/04/2026	Triestecafe.it		40
<hr/>			

Venezia

14/04/2026	Venezia Today		41
<hr/>			

Genova, Voltri

14/04/2026	Messaggero Marittimo		42
<hr/>			
14/04/2026	Shipping Italy		44
<hr/>			

La Spezia

14/04/2026	Citta della Spezia "Scuola al porto" con il progetto "Cleanporti" per la Giornata del mare 2026	46
14/04/2026	La Gazzetta Marittima Bonifica in porto: dubbi degli ecologisti, l'Authority risponde per le rime	48
14/04/2026	Messaggero Marittimo Spezia: bonifica al molo Garibaldi, la replica dell'AdSp	50
14/04/2026	Port Logistic Press Su Sportitalia tv il Terminal Crociere della Spezia "al centro del Turismo nel Mediterraneo"	51
14/04/2026	Primo Magazine A Bridge to Africa: oltre 700 partecipanti per la seconda edizione	52
14/04/2026	Shipping Italy Business Meeting "Industria, Logistica e Metalli": i nomi degli speaker già confermati per il 12 giugno	53
14/04/2026	Tecno Android PNRR e logistica digitale: a che punto siamo con i 250 milioni?	55

Manuela Poidomani

Livorno

14/04/2026	La Gazzetta Marittima Darsena Europa, durissimo altolà del Pd alla nomina di Dionisi commissario	57
15/04/2026	La Gazzetta Marittima Segretario generale e commissario maxi-Darsena, ora Livorno è sul ring	60
14/04/2026	Messaggero Marittimo Livorno, riparato il ponte di viale Mogadiscio	63
14/04/2026	Port News Darsena Europa, dal PD no a Dionisi commissario	64
14/04/2026	Port News Darsena Europa, FI: "Da PD due pesi e due misure"	65
14/04/2026	Toscana24 Sole24Ore Livorno, tutto il Pd contro la nomina di Dionisi a commissario della Darsena Europa (anche Giani)	66

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

14/04/2026	Ancona Today Maxi controlli al porto, sequestrata oltre una tonnellata di vongole. Scattano sanzioni per 15mila euro	67
14/04/2026	Ancona Today Al via i lavori di manutenzione straordinaria degli impianti di illuminazione pubblica nella zona del porto storico	68
14/04/2026	Ancona Today Autorità portuale, per Fit Cisl Marche è «indispensabile la nomina di presidente e segretario in tempi celeri»	69

14/04/2026	Ansa.it	71
<hr/>		
14/04/2026	corriereadriatico.it	72
<hr/>		
14/04/2026	FerPress	74
<hr/>		
14/04/2026	Il Nautilus	75
<hr/>		
14/04/2026	Messaggero Marittimo	76
<hr/>		
14/04/2026	vivereancona.it	77
<hr/>		
14/04/2026	vivereancona.it	78
<hr/>		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

14/04/2026	CivOnline	80
<hr/>		
14/04/2026	CivOnline	82
<hr/>		
14/04/2026	Corriere Marittimo	84
<hr/>		
14/04/2026	Il Faro Online	86
<hr/>		
14/04/2026	Il Nautilus	88
<hr/>		
14/04/2026	Italpress.it	90
<hr/>		

Napoli

14/04/2026	Ansa.it	91
<hr/>		

Bari

14/04/2026	Ansa.it	92
<hr/>		
14/04/2026	Bari Today	93
<hr/>		

14/04/2026	Borderline24	Bari si prepara a San Nicola: 163 bancarelle. Stop a fumi e musica durante la processione	95
14/04/2026	Corriere Marittimo	Transizione digitale porti pugliesi: evoluzione Port Community System GAIA, il 20 aprile a Bari	96
14/04/2026	La Gazzetta Marittima	Bari, la transizione digitale diventa realtà con il sistema Gaia	98

Taranto

14/04/2026	Shipping Italy	Al via la gara per la seconda nave-hotel per i Giochi del Mediterraneo di Taranto	99
------------	-----------------------	---	----

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

14/04/2026	Calabria 7	<i>Mimmo Famularo</i>	101
Depositi a Vibo Marina, cosa dicono i documenti: delocalizzazione senza soldi vale almeno altri 10 anni di concessione			
14/04/2026	Il Vibonese		105
Meridionale Petroli, nelle carte la cruda realtà: «Nessuna delocalizzazione del deposito costiero è stata avviata»			
14/04/2026	LaC News 24		107
Meridionale Petroli, nelle carte la cruda realtà: «Nessuna delocalizzazione del deposito costiero è stata avviata»			
14/04/2026	Zoom 24		109
Depositi costieri, l'Autorità portuale smentisce il sindaco: Nessun procedimento avviato			

Cagliari

14/04/2026	Casteddu Online	<i>Sara Panarelli</i>	110
Cagliari, taxi introvabili in aeroporto: Le ultime licenze vent'anni fa, serve subito una navetta diretta in centro			

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

14/04/2026	Il Reggino		111
Porto di Milazzo, il CGA conferma: illegittima la procedura per il terminal passeggeri			
14/04/2026	Messina Today		112
Porto di Milazzo, il Cga conferma l'annullamento della concessione della banchine a Liberty Lines: gara da rifare			
14/04/2026	Stretto Web		114
Porto di Milazzo, il consiglio di giustizia conferma l'annullamento della gara della concessione del Terminal Passeggeri			

Catania

14/04/2026	Catania Oggi		116
Porto di Catania: la Commissione Senato approva l'estensione territoriale dell'Autorità Portuale			

14/04/2026	Key4Biz	117
<hr/>		
14/04/2026	LiveSicilia	122
<hr/>		

Augusta

14/04/2026	LiveSicilia	123
<hr/>		

Palermo, Termini Imerese

14/04/2026	Shipping Italy	124
<hr/>		

Focus

14/04/2026	Agenparl	126
<hr/>		
14/04/2026	Ansa.it	127
<hr/>		
14/04/2026	AskaNews.it	128
<hr/>		
14/04/2026	Corriere Marittimo	130
<hr/>		
14/04/2026	Corriere Marittimo	131
<hr/>		
14/04/2026	Corriere Marittimo	132
<hr/>		
14/04/2026	Informare	133
<hr/>		
14/04/2026	Informare	134
<hr/>		
14/04/2026	Informare	135
<hr/>		
14/04/2026	Informazioni Marittime	136
<hr/>		
14/04/2026	Shipping Italy	137
<hr/>		

CORRIERE DELLA SERA

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



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

VALMORA
ACQUA MINERALE

Ferretti Peretti
«Competenze digitali
Il piano di Google»
di **Davide Casati**
a pagina 32



Il filosofo Floridi
«Al fianco dei medici
Attenti alle disparità»
di **Mario Garofalo**
a pagina 25



VALMORA
ACQUA MINERALE

La Casa Bianca attacca ancora il Papa: non ha idea di cosa accade in Iran. Mattarella: no all'autoesaltazione. Possibile ripresa dei negoziati con Teheran

Trump contro Meloni: non ci aiuta

Donald al Corriere: scioccato. La premier: non so quanti leader hanno parlato di lui come ho fatto io. Il sostegno di Schlein

LA FORZA DEL DIRITTO

di **Ernesto Galli della Loggia**

La crisi del diritto internazionale è sotto gli occhi di tutti: con la conseguenza di un sempre più generalizzato e indiscriminato ricorso all'uso dello scontro aperto, alla guerra. Che però tende a dare ragione non a chi ce l'ha ma a chi è più forte, producendo dunque a propria volta un ulteriore aggravamento della crisi del diritto in questione. Se ci chiediamo però perché le regole di questo contano sempre di meno non dobbiamo accontentarci della risposta abituale — perché ci sono dei governi cattivi che non le rispettano — che come si capisce è una finta risposta che non spiega nulla.

continua a pagina 28

LA LIBERTÀ DEI MARI

di **Daniilo Taino**

Malcolm Purcell McLean era nato nel 1913 a Maxton, una cittadina di poco più di duemila abitanti nella North Carolina, figlio di un piccolo agricoltore. Iniziò del sogno americano. Negli anni, costruì una compagnia di navigazione e il 26 aprile 1956 fece partire, da Elizabeth nel New Jersey verso Houston in Texas, la Ideal X: questo è considerato il viaggio che ha aperto l'era della navigazione commerciale moderna, l'età del container. Di quelle scatolette tanto banali alla vista quanto magiche perché hanno permesso di standardizzare il commercio mondiale con la soluzione intermodale.

continua a pagina 28



Papa Leone XIV mentre celebra la messa nella basilica di Annaba, in Algeria

IL PONTEFICE E LA CONDANNA DELLE GUERRE

Il nuovo monito di Leone XIV: «Dio non sta con i prepotenti»

di **Gian Guido Vecchi**

a pagina 9

di **Viviana Mazza**

«Meloni non vuole aiutarci nella guerra. È inaccettabile, sono scioccato. Pensavo avesse coraggio». Così il presidente americano Donald Trump parlando al telefono con il Corriere. E ha aggiunto: «L'Italia non vuole aiutarci a sbarazzarci dell'arma nucleare. Non vuole essere coinvolta, anche se ottiene il suo petrolio là. Pensa che dovremmo fare il lavoro per lei. Con Meloni non ci parliamo da molto tempo». E attacca di nuovo il Papa: «Non capisce e non dovrebbe parlare di guerra, perché non ha idea di ciò che sta succedendo in Iran».

da pagina 2 a pagina 15

IL TYCOON SENZA FRENI

Gli psichiatri: è narcisismo «maligno»

di **Mario Platero**

alle pagine 10 e 11

PAGATI IN YUAN E BITCOIN

I dazi a Hormuz Perché in gioco c'è il dollaro

di **Federico Fubini**

a pagina 15

CRESCITA, TAGLI ALLE STIME

Allarme Fmi: rischiamo la crisi peggiore

di **Giuliana Ferraino**

a pagina 15

IL MEMORANDUM

Roma blocca il patto di difesa con Israele

di **Cesare Zapperi**

a pagina 12

Il caso Da boss della Mala del Brenta alla Rsa: non vedo nemmeno i figli



Maniero, solitario e triste «Non rifarei il bandito»

di **Andrea Pasqualetto**

Adesso vive in una casa di riposo. Ha 71 anni e un passato di rapine e clamorose evasioni. Trascorre le giornate dipingendo. Felice Maniero, il boss della Mala del Brenta, si racconta: «Sono stato lasciato solo anche dai figli». Confessa che non rifarebbe il bandito. E rivela che il tesoro di trenta miliardi ormai non c'è più.

a pagina 24

l'pm «Il suo pugno, poi la caduta» L'omicidio di Massa, le accuse al 17enne: è pugile, l'ha colpito

di **Simone Dinelli e Simone Innocenti**

È una promessa della boxe il 17enne fermato domenica assieme a due maggiorenti per la morte di Giacomo. È stato lui a sferrare il pugno che ha fatto crollare a terra il 47enne, poi accerchiato e colpito ancora.

a pagina 20

Campobasso Confermata la ricina Le tracce di veleno su madre e figlia Ma non sul padre

di **Alessandro Fulloni**

Dalla perizia arriva la certezza che mamma e figlia, a Campobasso, alla cena prima di Natale sono state avvelenate con la ricina. Non c'è traccia, invece, della sostanza nel sangue del padre e marito delle vittime.

a pagina 22

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Fratelli e sorElly

È un riflesso condizionato. Alle due del pomeriggio mi ricordo che a casa di Trump sono le otto del mattino e apro i siti per sapere contro chi si è svegliato. Ieri era al telefono con la nostra Viviana Mazza per dirle che Giorgia Meloni è una vigliacca. Bazzecole per chi ha appena insultato il Papa e dato della «prugna secca» a Bruce Springsteen. Comunque, da italiano, mi sono sentito ribollire un po' il sangue. Ah, ho pensato, se solo la politica non si fosse ridotta alla brutta copia di mille talk-show, adesso l'opposizione troverebbe il coraggio di mettere da parte i calcoli di bottega per ergersi a difesa della dignità nazionale offesa da quel buzzurro, evitando di comportarsi come i tifosi che esultano quando una squadra italiana diversa dalla loro perde in Champions. Ho sperato

nei due ex premier, ma Renzi ha ceduto al lato oscuro della sua forza retorica e ha irritato Giorgia Meloni, mentre Conte l'ha accusata di intrattenere rapporti ambigui con Trump (da che pulpito, Giuseppe!). Subito dopo, però, mi è parso di sentire queste parole: «Voglio esprimere la più ferma condanna per l'attacco alla presidente del Consiglio. Nessun capo di Stato straniero può permettersi di minacciare o mancare di rispetto al nostro governo. Siamo avversari in quest'Aula, ma siamo tutte e tutti italiani». Dapprima ho pensato di essermene sognate. Poi che fosse stata l'intelligenza artificiale. Ma aveva detto «tutte e tutti», quindi era proprio Elly Schlein: chapeau. Allora è vero che Trump fa miracoli.

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

L'ENERGIA PER SENTIRSI TOSTI!

60415
 Foto: Inahe Speit - n.a.p. - D.L. 303/2003 (art. 1, c. 49/2004 art. 1, c. 1) DED Milano
 0 771120 463038





Dopo tre anni e mezzo di paralisi della Vigilanza Rai, bloccata dalle tre destre, si sveglia Mattarella: "Inaccettabile". Se aspettava un altro po', finiva la legislatura



Mercoledì 15 aprile 2026 - Anno 18 - n° 102
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

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

PD E 5 STELLE: ERA ORA

Patto con Israele: Meloni sospende (ma non annulla)

ANTONIUCCI, GIARELLI E MANTOVANI A PAG. 4 - 5

LA PROCURA DI ROMA

Flotilla, s'indaga con la rogatoria: tortura e rapina

BISBIGLIA A PAG. 5

E CASO MAFIA-APPALTI

Le stragi e la pista nera: Cassazione boccia pm nisseni



CAIA E PIPITONE A PAG. 9

FI E MUGUGNI A DESTRA

Barelli al governo E anche Fascina ora attacca Tajani

SALVINI A PAG. 8

DA MEZZO MILIARDO A 2

Olimpiadi, spese senza rendiconti: 4 volte il budget

Giuseppe Pietrobelli

Per le uniformi utilizzate durante le Olimpiadi e le Paralimpiadi è stata spesa l'incredibile cifra di 37 milioni e 750 mila euro. Il viaggio della Fiamma, che si è svolto in tutta Italia, con un vasto spiegamento di mezzi, televisioni e tefofoni, ha ingoiato altri 13 milioni 392 mila euro. Come non bastasse, per le cerimonie di inaugurazione e di chiusura se ne sono andati altri 18 milioni 370 mila euro. A PAG. 13

"INACCETTABILE SARAI TU" LA INCOLPA SUL PAPA E L'IRAN

TRUMP BOMBARDA PURE MELONI

"NON MI AIUTA CON LA GUERRA" FINE DELL'IDILLIO ("MI ERO SBAGLIATO SU DI LEI") E ALTRO ATTACCO AL PAPA. INTANTO LA CINA MEDIA SU HORMUZ

PARLA GIANFRANCO FINI, PADRE DI AN
"Giorgia ha fatto bene. Trump è senza vie d'uscita e in delirio d'onnipotenza"

RODANO A PAG. 2 - 3 DE CAROLIS A PAG. 3

La retromarcia su Roma

» Marco Travaglio

La brusca fine della lunga luna di miele con gli italiani (e persino con Trump) dovrebbe indurre Giorgia Meloni, impegnata nella precipitosa retromarcia su tutto, a ripercorrere questi tre anni e mezzo di occasioni mancate. Per assecondare i poteri marci nominati alla Giustizia Nordio, quintessenza del berlusconismo impunitario, estraneo alla destra legalitaria cui dice di ispirarsi, col risultato di spartanarsi sull'abuso d'ufficio, il preavviso di arresto, lo sfascio definitivo dei processi e infine di andare a sbattere al referendum sui magistrati. Per non fare la fine del Conte-2 si consegnò mani e piedi agli Usa, prima con Biden e poi con Trump, ribaltando l'antiamericanismo del suo mondo, sposando il bellismo russofobo e inseguendo la follia della vittoria ucraina contro ogni evidenza, per poi trovarsi spiazzata quando Trump fece l'unica cosa giusta oltre alla mezza tregua a Gaza: i negoziati per una pace di compromesso fra Mosca e Kiev, sabotati dall'Ue e anche dall'Italia, che invece si genuflesse agli Usa quando meno le conveniva (5% del Pil alla Nato, acquisti di Gnl a prezzi quadrupli e di armi da regalare a Kiev). Per coprirsi le spalle con l'establishment Ue entrò nella commissione Ursula con popolari, socialisti e liberali, precludendosi ogni margine di manovra contro i piani di riarmo, i patti di austerità, l'accordo capestro sui dazi al 15%, le folli rinunce al gas russo, ad altri mercati in espansione, tipo Cina e Brics, e ad alleanze nell'unico bacino d'interesse nazionale: non l'Est Europa, ma il Mediterraneo.

Per tenersi buoni i figli di B. e le loro tv ha perpetuato il loro indecente conflitto d'interessi su FI e sul governo rimangiandosi la tassa sugli extraprofiti per non disturbare Mediolanum; e ora si ritrova Marina e Pier Silvio più forti e arroganti che mai grazie al loro diritto di veto. Per non "darla vinta" a magistrati e opposizioni s'è tenuta la Santanchè e altri imprevedibili, salvo poi scaricarli fuori tempo massimo dopo il referendum perduto, nobilitando viepiù il No alla schifforma. Per lasciarsi la lobby israeliana ha sempre evitato sanzioni a Tel Aviv contro lo sterminio di Gaza e persino dopo i vari attacchi ai caschi blu italiani in Libano e ora sospende il rinnovo dell'accordo militare quando la mossa appare ormai tardiva, insufficiente e strumentale. Per inseguire l'illusorio ruolo di "ponte" Usa-Ue le ha date tutte vinte a Trump, svalutando la piratesca operazione Venezuela ed evitando di dissociarsi dall'aggressione all'Iran con la frase pilatesca "non condannano e non condono", salvo poi scoprire che quello non ammette posizioni mediane: solo servi o nemici. Infatti ora l'ha scaricata brutalmente non appena lei gli ha detto quel che si merita sulla scomunica al Papa. Ma pensarci prima?

Mannelli

Io sono Giorgia sono una donna sono una madre sono italiana sono cristiana...

chi? io?? ma quando mai...

- LE NOSTRE FIRME**
- Ranieri I papisti anti-Trump lapidavano Francesco a pag. 11
 - Fassina L'Ue sbaglia benissimo anche senza Orbán a pag. 11
 - Robecchi Monti&Draghi, il gran ritorno dei tecnici a pag. 11
 - Palombi Gas russo, Descalzi spiega cos'è il potere a pag. 10
 - Valentini Non fossili, ma sole e vento anti-guerre a pag. 6

SPECIALE "MILLENNIUM"

I dossier Epstein da Allen (Woody) al ranch "Zorro"

BORZI A PAG. 14

IL 24 COI FOO FIGHTERS

Grohl, immortale del rock, ritorna col nuovo album

La cattiveria

Marina B. vorrebbe entrare in politica facendosi aiutare da alcuni autori di "Ciao Darwin". Ma non erano più giusti quelli de "L'Eredità" e di "Affari tuoi"? (LA PALESTRA/DIEGO MERIGO)

MANNICCI A PAG. 15





ANNO XXXI NUMERO 88

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

MERCOLEDÌ 15 APRILE 2026 - € 1,80 + € 0,50 con REVIEW n. 50

L'Italia su Israele impari dalle "piccole nazioni europee" di Kundera: chi è minacciato si gemella militarmente

Roma. Quando un mese e mezzo fa i primi missili iraniani caddero sulle città d'Israele, la maggior parte dei leader europei rilasciò dichiarazioni di circostanza. Il ministro degli Esteri estone, Margus Toomik, saltò invece su un aereo, volò a Tel Aviv, incontrò il presidente israeliano Isaac Herzog e il ministro degli Esteri Gideon Sa'ar e offrì ciò che nessun altro in Europa aveva il coraggio di fare: pieno e inequivocabile sostegno a Israele. Toomik firmò poi nuovi contratti per sistemi di difesa. Toomik è un leader militare israeliano, trasformando la solidarietà in fatti. L'Estonia, una democrazia di 1,3 milioni di abitanti minacciata dalla Russia, una delle "piccole nazioni" che sanno di poter scomparire" di cui parlava Milan Kundera, si è schierata apertamente al fianco di Gerusalemme assieme ad altri paesi baltici, che fanno parte degli amici più stretti di

Israele in Europa. Il presidente estone Alar Karis ha visitato i barbi devastati da Hamas il 7 ottobre, assistendo in prima persona alle conseguenze della carneficina come pochi altri leader occidentali hanno fatto (il leader di Italia, Francia e Inghilterra devono ancora mettere piede in Israele). Sarà che la piccola nazione baltica spende il 3,4 per cento del prodotto interno lordo nella Difesa, un percentuale più alta della Ue - e che modella la sua difesa sulla formula israeliana. Le forze estoni, come quelle lettoni, sono equipaggiate coi missili anticarro Spike e sistemi Blue Spear israeliani in grado di trasformare il Baltico in una zona di fuoco, i contatti per droni, sensori e sistemi di difesa aerea continuano ad affluire da Israele nell'ambito di una missione collettiva di sopravvivenza. La Elbit, principale azienda della Difesa dello stato ebraico, è in-

tanto diventata la società israeliana di maggior valore a Wall Street con una capitalizzazione di 22,3 miliardi. Sono due i mega contratti firmati dalla Elbit in questi mesi. Il primo con gli Emirati Arabi Uniti per 2,3 miliardi e che prevede la fornitura di sistemi di difesa. L'altro accordo, per 3,5 miliardi, è con la Germania per l'acquisizione del sistema anti-aircraft Iron 3 israeliano. Il sistema è in uso nella guerra con Teheran. Ieri c'è stato invece l'annuncio di Giorgia Meloni della sospensione dell'accordo automatico per la Difesa con Gerusalemme. "Non abbiamo un accordo di sicurezza con l'Italia, abbiamo un memorandum d'intesa di molti anni fa che non ha mai avuto un contenuto concreto: non danneggerà la nostra sicurezza". Questa la risposta di Gerusalemme. I paesi che si sentono minacciati, come la Germania dalla guerra in Ucraina e gli Emirati

dall'Iran, quell'accordo lo stanno blindando. Qualche mese fa la Grecia, il paese più esposto del fianco meridionale in caso di attacchi iraniani che hanno già colpito Cipro, ha firmato con Elbit un contratto per 750 milioni per sistemi antimissili (da Romania ha ricevuto i sistemi della Elbit). Paesi che comprendono le minacce esistenziali in un modo che le nazioni dell'Europa occidentale tra cui l'Italia, che hanno goduto di pace e prosperità nel Dopoguerra, sembrano non capire. Dal Baltico a Gerusalemme, la geografia e la geopolitica sono diverse, ma l'istinto di prendere sul serio le minacce è lo stesso. Aveva ragione Ugo La Malfa: l'Occidente è difeso dal mare di Gerusalemme. In molti coltiva invece l'illusione che possa essere difeso con le risoluzioni di Guterres. La storia, impietosa, si incarica prima o poi di smentirli. (Giulio Meotti)

Lo scudo di Zelensky è il miglior asset possibile per la sicurezza dell'Europa

Dromi, industria per la difesa, l'idea delle guerre come un fronte unico dall'Europa al medio oriente. L'Ucraina è diventato un modello di combattimento e di produzione che interessa anche l'Italia

Stimando costruendo nuove alleanze sulle armi, in modo diverso rispetto agli anni Novanta o Duemila, quando le forze ucraine di MICOL FLAMMINI E PAOLA PEDIZZI furono sventate come se fosse il Black Friday. Non stiamo sventando le nostre armi, né svuotando i magazzini. Stiamo offrendo una partnership di sicurezza, che sia a lungo termine e vantaggiosa per l'Ucraina". Il presidente ucraino Volodymyr Zelensky ha girato un video dedicato ai lavoratori del complesso industriale della difesa dell'Ucraina, i soldati delle fabbriche che costruiscono l'arsenale di Kyiv e adesso anche dell'Europa e del medio oriente. Produrre armi in un paese in guerra vuol dire sapere che ogni istante lavori come in trincea, sei un bersaglio, continuamente. Le fabbriche di armi sono sempre prese di mira dal nemico e questo rende il lavoro pericoloso e soggetto a continui cambiamenti. Nonostante tutto, l'Ucraina in quattro anni di invasione totale ha trasformato il suo arsenale, si è dotata di armi che soltanto Kyiv sa produrre e lo ha fatto tra gli allarmi bomba, i droni e i missili. Se c'è un imperativo a cui l'Ucraina obbedisce è non sventarmi. Mentre gli europei e gli americani continuano a parlare del sostegno a Kyiv come di colture necessarie da mandare a un alleato da tenere in

vita, l'Ucraina si è organizzata da sola per resistere contro l'invasione russa ed è diventata una potenza militare ormai necessaria alla protezione dell'Europa e anche del medio oriente. Tutto è successo in fretta, a un ritmo che per molti è difficile da comprendere. L'Ucraina corre e noi la rincorriamo. L'Ucraina sostiene due guerre, mentre tutto attorno si levano cori di "non è la nostra guerra". "Non è la nostra guerra", dicono gli americani e anche gli israeliani quando si parla dell'aggressione russa in Europa. "Non è la nostra guerra", rispondono gli europei quando viene chiesto loro di intervenire in medio oriente contro la Repubblica islamica dell'Iran. La guerra è una e vince la risposta degli ucraini che nell'invasione di Mosca e nei missili e nei droni di Teheran e dei suoi alleati nella regione vede un unico grande fronte. Tutto è legato e se non si comprendono i legami, si rischia di finire stritolati. L'idea di mondo di Mosca e Teheran si combatte soltanto se i due fronti si tengono insieme, per questo l'Ucraina ha scelto di andare in medio oriente, prendere accordi con i paesi del Golfo bersagliati dai droni Shahed e aiutare a intercettarli. Per una lista sempre in crescita di paesi, l'Ucraina con Kyiv è diventata una garanzia di sicurezza. In Europa come in medio oriente. (segue nell'inserito 1)

Il trumpismo si argina entrando nel Ppe

Le sberle di Trump a Meloni sono la punta dell'iceberg di un'asimmetria che viene da lontano (chiedere a Zelensky). Ma l'emancipazione dal trumpismo ha bisogno di una svolta non reversibile. Ragioni per entrare in fretta nel Ppe

Il fiume in piena del trumpismo, dopo aver travolto Papa Leone XIV, ieri è arrivato a travolgere anche Giorgia Meloni, ora secondo Donald Trump, il più grande nemico di Meloni. Pontefice dopo l'attacco di due giorni fa del presidente americano lo stesso Papa, sul dossier iraniano. E quando un fiume è fuori controllo, si sa, tende inevitabilmente a allargarsi, tutto ciò che tocca di fronte a sé, compresi naturalmente gli sventurati alleati, come è stato in Ungheria per Viktor Orbán. Donald Trump, lo sapete, ieri, uscendo ancora una volta dagli argini, ha rimproverato in modo brusco Meloni, definendo "inaccettabili" le critiche che la premier italiana gli ha rivolto sul Papa e sull'Iran. Il figlio tra Meloni e Trump - una sberla che arriva dopo la sberla dell'Ungheria, sberla che arriva dopo quella del referendum - è solo la punta di un iceberg più grande, al centro del quale vi è un tentativo nemmeno troppo sottile portato avanti dalla premier negli ultimi mesi per disallinearsi dal presidente americano. Prima, ricordate, è successo con la Grenlandia. Poi, ricordate, è successo con i dazi minacciati da Trump per i paesi euro-

pei desiderosi di aiutare militarmente la Groenlandia. Quindi i dissidi tra Meloni e Trump sono proseguiti quando il presidente americano ha insistito sulla memoria dei soldati italiani caduti in Afghanistan. In seguito la distanza tra Meloni e Trump è emersa con più chiarezza quando il governo italiano ha rifiutato di entrare a far parte del Board of Gaza (e la distanza tra Meloni e Israele, al di là del merito, è diventata un altro terreno su cui si gioca l'asimmetria tra Meloni e Trump). E negli ultimi tempi, infine, la distanza si è resa ancora più manifesta. Sia quando Meloni ha schiaffeggiato Trump sull'Iran, definendo l'attacco americano contrario al diritto internazionale. Sia quando il governo ha trasformato il no a un attentato a Sigonella di un bombardiere americano impegnato nella guerra in Iran in un punto d'orgoglio politico utile a segnalare una lontananza tra la premier italiana e il presidente americano. L'antitrumpismo di Meloni non è una novità degli ultimi mesi, lo scaccio di ieri con Trump è il tassello più evidente di un mosaico in lenta composizione. (segue a pagina quattro)

Aveva ragione Bannon

Appena eletto Robert Prevest, lo stratega Maga disse: "E' la scelta peggiore". Aveva intuito

Roma. Alla fine aveva probabilmente ragione Steve Bannon, quando disse, ad Habemus Papam appena eletto il papa, che "Leone XIV è la scelta peggiore per i cattolici Maga". Certo, poi si dilungava in un'analisi delle sue, definendo Robert Prevest "un marxista pro immigrazione", ma insomma: mentre il mondo eccitava di capire chi fosse quello agnostico-nome eletto in un battibaleno dal Conclave più numeroso della storia, lui aveva già intravisto le nubi all'orizzonte. Il fatto è che nella retorica ideologica che ha riportato Donald Trump alla Casa Bianca il Papa americano non ci sta bene. Anzi, è un problema. Con Francesco il gioco era facile: lui era un cattolico negli anni Trenta, unke po ho nome insomma. Uno che orgogliosamente si vantava di non aver messo piede negli Stati Uniti prima del suo viaggio nel 2015 e anche allora, non certo per un vezzo, fece premettere una tappa nella Cuba di Raúl Castro. Più attaccava il "sistema" - dal candidato che "non può essere cristiano se vuole tirare su muri", alle velleità belliciste - più rafforzava la narrazione contraria: è un teomondista che odia l'America, i suoi pentimenti demagogici manifesti. Attaccava i milionari e quelli, anno dopo anno, chiudevano i rubinetti delle donazioni al Vaticano, minacciando anche di bloccare i ponteggi già adossati a St. Patrick a New York, a causa degli impropri di Francesco. Adesso, con un americano al Soglio, la trama non regge. Avrà vissuto pure buona parte della vita all'estero, fra Roma e il Perù, ma Robert Prevest è di Chicago. Lì ha studiato e lì si è formato. È un americano che andava allo stadio, che frequentava la parrocchia, che si presentava alle elezioni locali. Dire che non capisce l'America non si può: la conosce fin troppo bene. Sa com'era e com'è, come è cambiato il discorso politico in questi anni. Sa meglio di tanti altri che il tessuto sociale unico sotto il motto In God We Trust si è sfaldato, che la fede da elemento unitario si è trasformata in segno di appartenimento da opporre a chi non parte del proprio clan. Lo si è visto anche ai funerali di Charlie Kirk, lo scorso settembre, tra assimilazioni con Gesù Cristo, rivendicazioni varie, crocifissi giganti, rosari branditi. Perfino paragoni con san Paolo. Il tutto in un caotico movimento in cui il presidente degli Stati Uniti si ritiene il capo dei cristiani di casa sua, stante l'antica idiosincrasia americana per il Papa di Roma, che non è altro che un leader straniero. (Mezzogiorno segue a pagina due)

L'energia di Magyar

La vera sfida è liberare l'Ungheria dalla totale dipendenza dal gas e petrolio russi costruita da Orbán

Roma. "Ho avuto una telefonata importante con Ursula von der Leyen. Abbiamo concordato che lo sbocco dei fondi del Next Generation per l'Ungheria, ma congelata a causa della corruzione del precedente governo, è la priorità assoluta", ha dichiarato ieri Péter Magyar, il nuovo primo ministro dell'Ungheria. La presidente della Commissione europea ha confermato che "c'è un lavoro urgente da svolgere per ripristinare lo stato di diritto" per scongelare le risorse europee. Come già accaduto con la Polonia dopo la vittoria di Donald Tusk, è molto probabile che i fondi europei vengano liberati presto, a fronte di una road map di riforme. È un passaggio cruciale per il programma del leader di Tisza, ma non risolutivo della difficile situazione economica ereditata dal lungo regno di Viktor Orbán, sul piano fiscale ma soprattutto su quello energetico. Non sarà semplice per Magyar riallineare il paese agli obiettivi dell'Unione europea. (Capire segue nell'inserito 1/2)

Far avanzare l'Ue

Assieme a Orbán va via anche l'Alibi dei leader europei che si nascondono dietro ai suoi veti

Bruxelles. La vittoria di Péter Magyar nelle elezioni di domenica in Ungheria toglie un facile alibi ai capi di stato e di governo che si nascondono dietro ai veti di Viktor Orbán per rallentare o bloccare l'avanzamento dell'Unione europea. Dalle riforme istituzionali interne all'allargamento all'Ucraina, Orbán è sempre stato considerato il più principale dell'Ue. La prossima settimana il primo ministro ungherese parteciperà al suo ultimo Consiglio europeo dopo sei anni. Magyar ha assicurato di non voler paralizzare l'Ue, quindi dal Consiglio europeo di giugno gli approfittatori di Orbán dovranno uscire allo scoperto e dire puntualmente cosa vogliono. Magyar ha assicurato di non voler paralizzare l'Ue, quindi dal Consiglio europeo di giugno gli approfittatori di Orbán dovranno uscire allo scoperto e dire puntualmente cosa vogliono. Magyar ha assicurato di non voler paralizzare l'Ue, quindi dal Consiglio europeo di giugno gli approfittatori di Orbán dovranno uscire allo scoperto e dire puntualmente cosa vogliono. (Corriere segue nell'inserito 1/2)

Andrea's Version

Abbiamo divorato l'intervista di ex premier inglese Boris Johnson alla stampa italiana. In sintesi: Donald Trump ha commesso una catastrofica micidiale attaccando l'Iran; si è dimostrato stupido a non mettere nel conto la chiusura dello stretto di Hormuz, e, terzo, ha perduto tutte le travaglie nel cretinissimo attacco ai vassalli europei che desideravano solo continuare nel vassallaggio Nato, anche spendendo di più, poi certo, se possibile un po' meno. Lo stesso Johnson paracaduto però di imbecillissimo politico anche l'Europa tutta pancafiacchi che ha rifiutato l'aiuto al Supremo Coglieno. Anzi, che gli è la mano a perdersi da una base che sempre si è tenuta alla Crociata dei prezzi, che minaccia però non la presenza di Gerusalemme bensì di Roma. Senza nemmeno avere i cavalli cosacchi. La faccenda potrebbe chiudersi con il pretesto, è proprio qui che apre una sottile linea rossa, piena di domande. (Cappone segue a pagina due)

Contro il rovesciamento della frittata

Trump merita la sconfitta, ma gli ayatollah non meritano vittorie a tavolino

Il rovesciamento della frittata è un'arte culinaria non difficile, specie quando non si prenda abbastanza sul serio il fatto che vincere

flitto di interessi mai visto nella storia, il culto della personalità nella buffa forma del populismo autoritario modello Monty Python, la deriva autoritaria nel tentativo di spezzare le ossa allo scheletro liberale della divisione dei poteri a favore di una corte canonica inquadabile e dei suoi immobilizzanti, il catalogo è quello ed è molto lungo. Ora che il Papa di Chicago reagisce con fiera dignità a un'intemperata da bassifondisti, ora che Meloni si oppone alla "frittata" di Trump, è un po' più difficile. Ora che si sollecitano certificati psichiatrici per mettere in manicomio il Potus e in galera il primo ministro israeliano, i due malvagi, ecco, ora è il momento di sollevare un dubbio. (segue a pagina quattro)

Munir il prestigiatore

La debolezza del Pakistan come negoziatore è tutta nell'accordo di difesa con l'Arabia Saudita

Roma. Ieri il presidente americano Donald Trump ha rinnovato la sua fiducia al feldmaresciallo Asim Munir, capo delle Forze armate del Pakistan e leader militare onorario americano da una ospitante i colloqui di pace fra America e Iran. Confermando che i negoziati potrebbero ripartire nei prossimi giorni. Trump ha detto che "il feldmaresciallo sta facendo un ottimo lavoro. E' probabile che torniamo lì", intendendo a Islamabad, la capitale pachistana in questi giorni blindata per la presenza delle squadre negoziatrici. "Perché dovremmo andare in un paese che non c'entra nulla?". Il Pakistan si trova al centro degli sforzi per far tornare Washington e Teheran al tavolo, sostenuto da turchi ed egiziani, ma nelle ultime ore sono aumentati i dubbi sul ruolo di "pace" di un paese per metà terzo, e anzi coinvolto direttamente nel conflitto. (Pompioli segue nell'inserito 1/2)

Il capo delle Guardie

Il ruolo di Ahmad Vahidi tra negoziati e guerra. "La rotella che fa girare l'ingranaggio" iraniano

Roma. Ieri Donald Trump ha confermato al New York Post che i colloqui tra Iran e Stati Uniti potrebbero riprendere nei prossimi giorni. Al centro della posta resta la proposta americana di una moratoria sull'arricchimento dell'uranio e la controproposta iraniana, già respinta, che prevede uno stop di cinque anni. Domenica, dopo 21 ore di maratona negoziale, il vicepresidente J. D. Vance ha suggerito che sarebbe stato inutile continuare a parlare visto che i suoi principali interlocutori, Abbas Araghchi e Mohammad Bagher Ghalibaf, non avrebbero avuto l'autorità di decidere prima di consultarsi con Mojtaba Khameini o con "qualcun altro". Secondo molti analisti l'altro, o uno degli altri, è Ahmad Vahidi, il veterano descritto in una recente analisi di Kasra Aarabi e Saied Golkar sul Telegraph come "la rotella che fa girare l'ingranaggio". (Bosattini segue nell'inserito 1/2)

Il Meloni 0

Il ponte con Trump crolla. Foti: "Abbandonati? Meglio". Il sollievo di Chigi. Schein giganteggia

Roma. Una telefonata accorcia la vita del ponte Meloni-Trump. Il mondo è cambiato: Trump insulta Meloni e Schein, bravissima, la difende. In un giorno crolla l'intesa con Trump e viene stracciato il memorandum ita-israeliano con il governo Netanyahu. Il Meloni 0 è fatto in fretta oggi con una telefonata, un sarcasmo da cornuto, con questa fra di Trump: "Sono scioccato da Meloni", "mi sono sbalordito", "inaccettabile è lei perché non le importa se l'Iran ha un arsenale nucleare e farebbe saltare in aria l'Italia". Sentite cosa dice il ministro Foti quando gli dicono che Trump vi ha abbandonato? "Meglio che ci abbia abbandonato. E' la prova che si può essere d'accordo con Trump e a volte no. E' la prova che non siamo servi". Vengono cancellati tre anni di politica estera. Meloni difesa da Schein il segno che Palazzo Chigi è già sotto i piedi. (Caruso segue a pagina quattro)

Feltri: "Urge il voto"

"Le elezioni anticipate possono salvare Meloni. Trump? Una sciagura", ci dice il direttore

Roma. "Alla buona ora", dice Vittorio Feltri. "Finalmente Meloni si è crollata di dosso Trump". La mamma cristiana ha prevalso sulla premier amica dei Maga. "Alla buona ora", è tuttavia, aggiunge il direttore del Giornale, "sarebbe anche ora di andare a votare". Al voto, al voto? "Sì, al voto. Ne sono convinto". E se poi Meloni perde? "Pazienza. Se non altro si farà chiarezza". Meglio finire con un scioglimento che con un lamentato? "Sicuramente. Meglio farla finita con i rancori e le acidi". Anche tu, direttore, paventi il logoramento? "Sì. L'ultimo anno è un anno di crisi, e il meglio che si può fare è di uscire dalla crisi, con una soluzione, con una circostanza, con il referendum fallito, lo è ancora di più. E' inutile insistere, meglio rigenerarsi". Intanto Trump e Meloni sono in rotta di collisione. (Laguardia segue a pagina quattro)

Le rotte degli scafisti, delle ong e quelle dell'amore

Le rotte dell'amore sono infinite, almeno quanto quelle delle ong che solcano il Mediterraneo. Per non parlare di

quelle degli scafisti, che su quel mare tracciano linee invertebratiche. Ma alla fine che importa, tanto le uniche davvero infinite sono le vie del Signore, che Dio perdona a tutti, come dice Pif. Orsàz de mè che si confondono, barconi dei destini invecchiati, meraviglie che fa la vita. Ad esempio la storia di Alaa Faraj, oggi 31enne, originario della Libia, all'Ucrainiano da dieci anni per "omicidio plurimo colposo e avvelenamento" dell'immigrazione clandestina", era uno degli scafisti del

MASSA CARRARA

Il campioncino di boxe e il ring: forse suo il pugno fatale che ha ucciso Giacomo

Maria Sorbi a pagina 20



il Giornale



VALLEVERDE

www.ilgiornale.it



Direttore editoriale VITTORIO FELTRI

FONDATA DA INDRO MONTANELLI

Direttore responsabile TOMMASO CERNO

MERCOLEDÌ 15 APRILE 2026
Anno LIII - Numero 89 - 1.50 euro**



controcorrente

LA SOLITUDINE DEI «NUMBER ONE»

di Tommaso Cerno

Che succederà mai sull'Atlantico? La tempesta perfetta? Quella che vede la sinistra in sindrome di Stoccolma applaudire la vittoria della destra di Magyar in Ungheria e poi difendere la premier Meloni che dice «no» a Trump. Dopo averci detto che eravamo una nazione di capre al pascolo americano. Ma, conoscendo gli andirivieni di Trump, sarà proprio così semplice? Non sarà che le critiche di Donald sono scintille di un dibattito che, pur affascinando, naufraga negli stessi luoghi comuni dei dazi e della Groenlandia? Una tattica, fra le tattiche, che questa volta spiazza perfino i presunti trumpologi. Perché se c'è qualcuno a cui è rivolto il messaggio di Trump, quelli non siamo noi. Sappiamo bene tutti - Papa, premier e sinistra - che si parla a nuora perché suocera intenda. E che la voglia di un Papa più americano e la critica a una premier più amica, trovano la solidarietà improvvisa di quel centrosinistra che governa l'Europa e contro cui Trump avrebbe il diritto di pronunciare esattamente quelle parole. Da Ursula von der Leyen ai socialisti, fino ai verdi, colpevoli di aver favorito politiche migratorie sconsiderate, di avere reso il continente dipendente da Stati non democratici sugli approvvigionamenti e di non aver combattuto, ma anzi ammiccato al terrorismo islamista del quale l'Iran è la cupola mondiale con il progetto della bomba atomica. Ha fatto bene Meloni a fare il premier dell'Italia e a rispondere con un «trumpismo» all'italiana, portatore cioè dei nostri veri interessi e del coraggio che il nostro governo dimostra nel dire di «no» tanto all'Europa antagonista, quanto all'America alleata.



Dopo le critiche, Trump attacca Meloni: «Scioccante, non ci aiuta in guerra». La premier tira dritto e prende le distanze pure da Israele

Albergoti, Bellotto, Bilostavo, Cuomo, Falci, Liconti, Napolitano e Tortarolo da pagina 2 a pagina 7

CONTRO IL VATICANO

«Dio non sta con i prepotenti» Leone risponde agli insulti Usa

■ Dall'Algeria, Papa Leone non si fa scalfire dalle parole di Donald Trump e nel suo primo discorso ad Annaba, l'antica Ippona, parla di un «Dio straziato dalle guerre, dalle violenze, dalle ingiustizie e dalle menzogne».

Serena Sartini a pagina 10

Conversioni improvvise

La solidarietà pelosa dei progressisti papisti insospettabili

Nico Spuntoni a pagina 11

L'influenza vaticana

Da Roncalli a Ratzinger Le tesi spirituali sono anche politiche

Alessandro Gnocchi a pagina 11

CONTRO IL GOVERNO

Giorgia e quell'equilibrio che era destinato a scoppiare

■ È una frattura netta. Il presidente Trump non piace alle opinioni pubbliche delle democrazie occidentali, è diventato radioattivo. E non è un caso che in Fratelli d'Italia ci sia chi guarda quasi con sollievo alla rottura di ieri.

Adalberto Signore a pagina 2

Metodo Askatasuna

«Arruoliamo solo i più violenti»

Francesco Boezi a pagina 19



ANTAGONISTI Gli scontri a dicembre dopo lo sgombero di Askatasuna

L'INCHIESTA DEL GIORNALE ACQUISITA IN COMMISSIONE Covid, bufera sugli strani fondi islamici

Giulia Sorrentino a pagina 18

La strategia Usa

È stato Donald a cambiare linea

Francesco M. Del Vigo a pagina 3

La destra reagisce

«Ecco la prova: noi mai succubi»

Augusto Minzolini a pagina 5

IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)...

L'INTERVISTA ALL'EX NUMERO UNO DEL CONI

Nazionale, la ricetta di Malagò: «Porto credibilità e affidabilità»

Hoara Borselli

■ Giovanni Malagò, 67 anni, ex Presidente del Coni e reduce dallo straordinario successo delle Olimpiadi Milano-Cortina, è il nome più accreditato per la successione di Gravina alla Figc. «Le dico solo questo: se faccio una cosa, la faccio con serietà».

a pagina 31



la stanza di

Vittorio Feltri

a pagina 26

Dare dei limiti ai figli è un gesto d'amore

GIÙ LA MASCHERA

di Luigi Mascheroni

ELETTROSHOCK

Se l'Unione europea fosse inutile e basta, non sarebbe un problema. Il fatto è che è dannosa.

Ci abbiamo pensato ieri, quando abbiamo letto le dichiarazioni del Presidente della Commissione Europea Ursula von der Leyen - un Mario Monti in versione tedesca: il peggio - al termine del collegio dei commissari europei dedicato alle ripercussioni energetiche della guerra in Medio Oriente. Con logica inoppugnabile, e una rara combinazione di malvagità e ritardo che rende l'idea di Europa insopportabile, Ursula ha suggerito che «l'energia più economica è quella che non usi».

Sbalorditiva nella sua semplicità. Dalla burocrazia alla idiocrazia. Poi ci spiegheranno perché Trump dovrebbe essere più imbarazzante della Von der Leyen.

Europa senza aria condizionata, e va bene; senza riscaldamento, e va un po' meno bene; senza carburante, e non va del tutto bene; e senza energia per far funzionare le fabbriche, e non va per niente bene...

L'elogio della decrescita. Ma infelice. A pensarci bene è il comunismo nella sua più completa realizzazione. Il cibo più economico è quello che non mangia. L'auto più economica è quella che sta ferma. La vita più economica è quella che non vive. Le parole migliori quelle che non dici.

E soprattutto, se è vero che i peggiori politici sono quelli non eletti, il miglior governo è quello che non ha politici. E la migliore Commissione europea, cara Ursula, è quella che non c'è.



IL GIORNO

Speciale

MADE IN ITALY

MERCOLEDÌ 15 aprile 2026
1,60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia +

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Candidatura per Milano con Torino e Genova. Fontana: uniti oltre la politica

I Giochi del Nord Ovest «Olimpiadi bipartisan»

Anastasio e Mingoia alle pagine 12 e 13



Trump attacca Meloni Schlein con la premier

Il tycoon: «Sono scioccato, su di lei mi sbagliavo». La presidente: nessuna sudditanza
La leader del Pd: «Ferma condanna per le accuse». Ma Conte si smarca: troppe ambiguità

Servizi da p. 2 a p. 5

LA GUERRA

Tensione con Washington

Il Papa risponde anche a Vance: «Dio non sta con i prepotenti»



Prosperetti a pagina 6

Quattro navi 'bucano' Hormuz

Usa e Iran pronti a nuovi colloqui Proposta cinese

Ottaviani a pagina 5



In mille per il papà ucciso Tra i fermati un pugile 17enne

Il 17enne italiano, fermato con i due romeni di 19 e 23 anni per l'omicidio di Giacomo Bongiorno a Massa, avrebbe sferrato il pugno che avrebbe fatto crollare il 47enne. Il colpo è stato ripreso dalle telecamere. Il giovane, fino

a tre anni fa, praticava boxe a livello agonistico. L'autopsia su Bongiorno: lesioni letali causate da calci e pugni. In mille, ieri sera, hanno partecipato alla fiaccolata in memoria della vittima.

Cicora, Marchetti e Sciuto alle pagine 10 e 11

DALLE CITTÀ

INDUNO OLONA L'inchiesta e il dramma



Rissa mortale altri due arresti In cella il padre della vittima

Mometti a pagina 15

LODI Tifoso dell'Inter scomparso a nove anni

Ritrovate le maglie rubate dalla tomba del piccolo Gabriel

Arensi nelle Cronache

CREMA Cerimonia aperta anche ai non musulmani

Ammazzato in strada a 20 anni La comunità saluta Hamza

Ruggeri nelle Cronache

LA RASSEGNA Elisabetta Sgarbi: dovere morale

La Milaneseiana va in carcere «Alla fragilità serve cultura»



A. Mangiarotti a pagina 36



Roma, il valzer di poltrone
Slitta il vertice tra Tajani e Mulè

Forza Italia, Costa capogruppo alla Camera tra le polemiche E Barelli sarà viceministro

C. Rossi a pagina 9

Sotto la lente le corse disputate
a Monza, Imola e Mugello

Imposte evase, accertamenti della Finanza sulle scuderie straniere della Formula 1

Tempera a pagina 14

L'ultimo processo alle Br
Ma salva Curcio e Moretti

Azzolini in aula fra ammissioni e reticenze: «Sparavamo per fuggire Comandava Cagol»

A. Gianni a pagina 15

FLACCORRIZZI AGITA E DEVI

SUSTENIUM PLUS 50
ENERGIZIONE E CALORE

FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+
ALTO CONTENUTO DI VITAMINA B12

L'ENERGIA PER SENTIRSI TOSTI!

AL. MANGIAROTTI

© Il gruppo farmaceutico Merano Italia s.p.a. controllato da una ditta s.r.l., controllata a sua volta da una ditta s.p.a. controllata a sua volta da una ditta s.p.a.



Le Monde diplomatique

OGGI IN EDICOLA Iran, il prezzo di una follia. Israele trascina gli Usa. Il bellicismo come cemento sociale. Pedro Sanchez: bisogna salvare il multilateralismo



Culture

INCROCI DI CIVILTÀ Al Festival veneziano al via oggi, Ève Guerra porta la sua indagine emotiva tra mondi perduti

Guido Caldiron pagina 12



Visioni

BUNGARO «Fare musica è rimettersi sempre in gioco», nuovo album con ospiti per l'artista salentino

Stefano Crippa pagina 14

il manifesto

quotidiano comunista

oggi con le monde diplomatique

CON LE AFFINE DEL MONDO + EURO 4,50

MERCOLEDÌ 15 APRILE 2026 - ANNO LVI - N° 89

www.ilmanifesto.it

euro 3,50

Giorgia Meloni in incontro Donald Trump presso la sua residenza di Mar-a-Lago a Palm Beach, in Florida foto Ansa

La coppia scoppia Un doppio fallimento

ANDREA FABOZZI

Avrà ripensato alla cerimonia del giuramento a Washington, lei unica leader europea, o alla visita a Mar a Lago, due trasvolate oceaniche in un giorno: «È venuta fin qui solo per vedere me», disse allora Trump della premier italiana. Giorgia Meloni è diventata di colpo «inaccettabile» per quel presidente Usa a cui voleva dare il Nobel per la pace e con il quale aveva scelto di stare nel pazzesco Board of peace, di nuovo unica in Europa con l'eccezione di Orbán - e sappiamo com'è finito Orbán. Ecco perché Meloni ci ha messo tanto a criticare Trump e a difendere papa Leone: sapeva che non le sarebbe stato perdonato. Ed ecco perché tanto a lungo ha accompagnato la deriva trumpiana senza mai prenderne le distanze, limitandosi a qualche colpo di tosse fino all'insostenibile «non condivido e non condanno» per l'attacco all'Iran. Sapeva che l'alleanza con Trump è sudditanza o non è. Che basta alzare un sopracciglio per passare in un attimo da «grande leader» a «debole».

Confermata la regola per la quale i sovranisti partono a braccetto e finiscono a cazzotti, c'è dunque da chiedersi se Meloni questo sopracciglio lo abbia finalmente mosso per convenienza più che per improvviso coraggio, visto che l'amicizia di Trump (e Netanyahu) è ormai utile quanto una zavorra al collo in pieno oceano. E se in definitiva l'operazione le riuscirà, se potrà esistere un secondo tempo di Meloni, una riverniciata di autonomia in vista del voto. La nostra risposta è che probabilmente sì, la scelta è di convenienza, ma probabilmente no, non le basterà.

Non è un secondo tempo quello che resta da giocare da qui alle elezioni, ma al massimo un tempo supplementare e Meloni lo farà con il peso di un fallimento. La trumpiana numero uno in Europa, sponda continentale del tycoon come si è voluta raccontare, non ha tra i suoi talenti quello di sapersi reinventare. Piuttosto quello della fedeltà al passato, anche il peggiore. Tutti i suoi avversari e persino molti dei suoi alleati avrebbero più titoli di lei per interpretare una fase nuova. Assistiamo a una litra tra due capi entrambi in difficoltà, non solo Trump anche Meloni dopo il referendum è in discesa. Si era arrampicata molto in alto sulla torre Maga e la caduta le farà male.



Era una Maga

Meloni, l'alleata più fedele, sponda europea del suo movimento, è ora «una debole» per Trump. Punita per averlo criticato dopo gli attacchi al papa, la premier sperimenta l'ira del presidente Usa. Spera che questa distanza le faccia bene, ma nemmeno a lei le magie riescono più **pagine 2 e 3**

IL GOVERNO ITALIANO SOSPENDE IL MEMORANDUM MA IN UE DIFENDE LA PARTNERSHIP

Stop all'accordo con Israele

■ In considerazione della situazione attuale, il governo ha deciso di sospendere il rinnovo automatico dell'accordo di difesa con Israele. In modo quasi sbrigativo, mentre si trovava a Verona per Vinitaly, Giorgia Meloni ha annunciato di non aver rinnovato il memorandum di

cooperazione con Israele. Siglato nel 2003 ed entrato in vigore solo nel 2016, l'accordo si sarebbe rinnovato automaticamente per altri cinque anni attraverso il silenzio-assenso. Lunedì, al contrario, il ministro della Difesa Crosetto ha scritto al proprio omologo israeliano Katz

annunciando la decisione di sospendere il rinnovo. Anche in Europa si riapre la discussione sull'accordo di partenariato Ue-Israele, con uno spiraglio per arrivare alla sospensione del trattato che lega da oltre 20 anni Bruxelles e Tel Aviv. Francia, Spagna e Irlanda spingono

su questo ma la Germania è contraria. E in Ue l'Italia cambia posizione schierandosi con Berlino. Dal Pd Schlein difende la premier dagli attacchi di Trump. Critico Conte: «Meloni paga la sua ambiguità».

GAMBIRASI, ANGIERI, CARUGATI, VALDAMBRINI ALLE PAGINE 3, 4

Striscia continua Su Gaza lo spettro della carestia

EMAN ABU ZAYED

Mentre la situazione umanitaria a Gaza peggiora rapidamente, si moltiplicano gli allarmi per una crisi alimentare senza precedenti che minaccia la vita di oltre due milioni di persone. Al centro c'è il drastico calo della disponibilità di farina.

— segue a pagina 7 —

IMPICCATI ALL'AUSTERITÀ Patto di stabilità Ue: l'Italia va allo scontro



■ Caro-prezzi per la guerra di Trump. Meloni contro von der Leyen dopo il rifiuto di sospendere il patto di stabilità. Salvini: «Faremo da noi, vogliamo il blocco delle bollette». Il Fmi taglia la crescita per l'Italia e invita al rigore. Governo ostaggio dell'austerità che ha votato a Bruxelles **CICCARELLI PAGINA 5**

LA GUERRA IN IRAN Gli Usa bloccano Hormuz Il Fmi: allarme recessione



■ La marina americana blocca lo stretto di Hormuz, via a un letale braccio di ferro. Le previsioni del Fmi: recessione globale vicina, choc energetico già come il '74. Gli Emirati, la Spagna, la Russia: tutti alla corte di Xi Jinping per cercare una potenza globale più responsabile. **LAMPERTI, LUCI PAGINE 6, 9**



Ciao Vik Un soffio vitale, costruttore di pace

EGIDIA BERETTA ARRIGNONI

Sulla sepoltura di Vittorio, nel nostro Gimitero, c'è una rosa, lascia da mano sconosciuta. Accanto, il vaso azzurro con il disegno di Handala, dono di una scolaresca, che ho riempito di fiori campestri, e due parole: "with love-Mum".

— segue a pagina 11 —

Printed in Italy. Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Dma/CIN/22/21/03
0 4 6 0 1 1 1
1120-0250-2130234





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCCCIV - N° 122 ITALIA

Fondato nel 1892

Mercoledì 15 Aprile 2026 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

Il futuro del tecnico
DeLa blinda Conte:
non mi abbandonerà
e rispetterà il contratto
Pino Taormina a pag. 15



Addio al giornalista sportivo: i funerali a Grosseto
Esposito, la firma per tutti i campioni: raccontò l'arrivo di Maradona al Napoli
Massimo Corcione a pag. 17



Da Patrizio Oliva a De Laurentiis «Franco era uno di noi»
Ginluca Agata a pag. 17

I funerali di Fabio, ucciso per errore: la dura omelia del cardinale, le lacrime e la rabbia di Ponticelli



«Nessun ragazzo si salva da solo, nessuna città può farcela se lascia indietro i suoi figli»

Sconfitta l'omertà: l'assassino stanato grazie a due amici

In cella 23enne affiliato al clan e il suo baby-complice «Era esaltato, sventolava la pistola ed è partito il colpo»

Leandro Del Gaudio

Stanati gli assassini di Fabio Ascione: in cella un 23enne, nipote di un boss del De Micco, e il 17enne che guidava lo scooter da cui ha sparato. Gli arresti nel giorno dei funerali del 20enne.
In Cronaca

Il retroscena

Quella fuga coperta dal silenzio di tanti

Il silenzio, poi il muro infranto.
Luigi Nicolosi in Cronaca

L'editoriale
L'INTERESSE NAZIONALE PRIMA DI TUTTO
Giuseppe Vegas

Il chiarimento non può rinviabile è avvenuto. Emerge l'adempimento di una doppia responsabilità: la tutela della dignità e dell'interesse nazionale del Paese. Giorgia Meloni è una mera subalterna esecutrice della volontà del presidente americano Trump, come una certa iconografia vorrebbe affermare, oppure è una rocciosa guardiana della sovranità e dell'interesse nazionale? Naturalmente, l'attribuzione di questa o quella qualità alla presidente consiglio fa parte del gioco politico. Ognuno sostiene un'opinione non sempre basata sulla realtà fattuale, ma il più delle volte legata all'interesse della propria fazione. Cerchiamo allora di qualificare la linea del nostro governo, perché, come ci ricorda padre Dante, è "la contraddizione che noi consente"; o subalterno, o difensore dell'interesse nazionale.

E questo non vale solo per ciò che è avvenuto negli ultimi giorni. Criticare con forza le affermazioni del presidente americano sul Santo Padre non costituisce la indispensabile riaffermazione dei valori costituzionali italiani - la sovranità della Chiesa cattolica, di cui all'articolo 7 della costituzione - ma anche, e forse soprattutto, la conferma delle basi della nostra civiltà. L'ordinamento civile e quello religioso non sono due entità in lotta tra loro, dove ciascuno cerca l'affermazione e la supremazia sull'altro, bensì si pongono su livelli affatto diversi, l'uno mirando all'elemento trascendente della vita umana e l'altro a quello terreno.

Continua a pag. 35

DOPO GLI INSULTI AL PAPA LA NUOVA BORDATA DEL TYCOON

È strappo tra Trump e Meloni

► Il presidente Usa: «Giorgia non è coraggiosa e non ci sta aiutando». La premier: io chiara, nessuna sudditanza Solidarietà bipartisan: attacco all'Italia. Mattarella: no all'autoesaltazione, il potere può far perdere l'equilibrio

Francesco Bechis, Andrea Bulleri, Angelo Paura, Valentina Pigiandrea, Ilciana Sciarra e Lorenzo Vita da pag. 2 a 7. L'analisi di Ernesto Menicucci a pag. 3

Il commento
SUBALTERNITÀ DI MELONI
IL MITO INFRANTO

Mario Ajello

Ma quale subalternità! Quello del presunto asservimento della premier italiana al commander in chief americano (...).
Continua a pag. 35

L'analisi
ALL'AMERICA SERVE
IL MADE IN ITALY

Roberta Amoroso

Ci sono relazioni, anche economiche, che è davvero difficile incrinare. E quella tra Stati Uniti e Italia è una di queste, giurano gli economisti.
Continua a pag. 2

Anche Vance all'attacco. Ma da Leone arriva un nuovo monito

«Dio non sta con i prepotenti: senza morale anche la democrazia diventa tirannia»

IL LINGUAGGIO DELLA FORZA
E LA FORZA DEL VANGELO

Angelo Scelzo

L'elezione di un papa americano è stata sempre l'ultima delle opzioni (...).
Continua a pag. 35



Franca Giansoldati a pag. 6

L'intervento

Il valore insopprimibile delle parole di verità

Michele di Bari

Sulle espressioni giudicate assurde e inappropriate nei confronti del Papa si impone una riflessione più ampia (...).
Continua a pag. 35

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

15 FLACCONCINI
FLACCONCINI AGITA E BEVI

L'ENERGIA PER SENTIRSI TOSI!

È un integratore alimentare non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di uno stile di vita sano.

L'intervista

Matano: «Scuola, con 4.700 assunzioni meno precariato e più stabilità»



La direttrice dell'Usr della Campania: così è crollata la dispersione

Gianluca Sollazzo a pag. 9



Il Messaggero



€ 1,40 ANNO 148 - N° 102 ITALIA

NAZIONALE



Mercoledì 15 Aprile 2026 • S. Annibale

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Dati sensibili, rischio truffe
Booking nel mirino degli hacker, milioni di prenotazioni rubate
Evangelisti a pag.11



Resta la tensione con Ranieri
Friedkin-Gasperini faccia a faccia in call per il rilancio Roma
Angeloni nello Sport



Festival all'Auditorium
Sogno Pistoletto «Arte e scienza unite per la pace»
De Palo a pag. 20



IL GRANDE GELO TRA GLI ALLEATI

Trump-Meloni, lo strappo

► Donald: Giorgia non ci aiuta nella guerra, sono scioccato. La replica: sono stata chiara, nessuna sudditanza
Sostegno bipartisan: non si attacca l'Italia. Mattarella: no all'autoesaltazione, il potere toglie equilibrio

ROMA Trump-Meloni, è strappo. Il tycoon: «Non ci aiuta nella guerra, sono scioccato». Lei: «Non sono subalterna». Bulleri, Guaita, Pigliautile e il focus di Francesco Bechis da pag. 2 a pag. 5

L'editoriale/1

L'INTERESSE NAZIONALE PRIMA DI TUTTO

Giuseppe Vegas

Il chiarimento non più rinviabile è avvenuto. Emerge l'adempimento di una doppia responsabilità: la tutela della dignità e dell'interesse nazionale del Paese. Giorgia Meloni è una mera subalterna esecutrice della volontà del presidente americano Trump, come una certa iconografia vorrebbe affermare, oppure è una rocciosa guardiana della sovranità e dell'interesse nazionale? Naturalmente, l'attribuzione di questa o quella qualità alla presidente consiglio fa parte del gioco politico. Ognuno sostiene un'opinione non sempre basata sulla realtà fattuale, ma il più delle volte legata all'interesse della propria fazione.

Continua a pag. 23

L'editoriale/2

SUBALTERNITÀ DI MELONI IL MITO INFRANTO

Mario Ajello

Ma quale subalternità? Quello del presunto asservimento della premier italiana al command in chief americano è stato più che altro un mito costruito, per semplificazione propagandistica, dagli avversari di Meloni. E si tratta, adesso, di un mito infranto dai fatti e dalle parole di fuoco che Trump sta lanciando sulla titolare di Palazzo Chigi. Meloni ha intrapreso, non da ora, un percorso di realismo, scandito dall'interesse nazionale e infine dall'indisponibilità a vedere insultato l'impegno evangelico del Papa, e questo l'ha portata gradualmente a distaccarsi, e ormai con nettezza, dal presidente degli Stati Uniti.

Continua a pag. 23

Tre maxi-arene al Foro: attesi 400mila tifosi



Piero Mei

Internazionali da un miliardo

In alto la nuova Bnp Paribas Arena all'interno dello Stadio dei Marmi Cordella, Magliaro, Martucci e G. Urbani nello Sport

Futuro in corso.

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

EDISON Diventiamo l'energia che cambia tutto.

Le analisi del Messaggero

SE L'AFFONDO DIVENTA ASSISTIT
Ernesto Menicucci

Ora che lo scontro è ufficiale, ora che il "grande freddo" è diventato uno scontro ad alzo zero, ora che il distacco di Meloni da Trump (...)
Continua a pag. 3

AGLI USA SERVE IL MADE IN ITALY
Roberta Amoruso

Con le relazioni, anche economiche, che è davvero difficile incrinare. E quella tra Stati Uniti e Italia è una di queste, giurano gli economisti.
Continua a pag. 2

● **Giorgia se l'aspettava: tanti i no**
Sciara a pag. 3

● **Leone: Dio non sta con i prepotenti**
Giansoldati a pag. 6

L'Italia non rinnova l'accordo sulla difesa con Israele
Piano di pace cinese per Usa-Iran
E le Borse credono alla tregua

Evangelisti, Paura, Vita e l'analisi di Filippo Fasullo alle pag. 6, 7 e 8

L'uomo aveva denunciato gli stessi sintomi
Mamma e figlia avvelenate
il marito negativo alla ricina



Errante a pag. 10

Il Segno di LUCA

SENTIMENTI, LA VERGINE RIPARTE

Finisce oggi l'opposizione di Mercurio, il pianeta che li governa e che da due mesi abbondanti alimentava il tuo lato più puntiglioso e irrequieto, creando interferenze nella relazione con il partner. Adesso la comunicazione con il partner entra in una nuova fase e l'amore non passa più per spiegazioni che non sempre chiariscono le cose, anzi, forse a volte le hanno rese addirittura più complicate del necessario. La tensione cala.

MANTRA DEL GIORNO
Con la parola invento nuove realtà.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 23

* Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente) nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con 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. *Guida ai migliori ristoranti in bicicletta di Roma e dintorni* • € 8,90 (Roma); *Pasqua a Roma* • € 8,90 (Roma)



il Resto del Carlino

Speciale

MADE IN ITALY

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

MERCOLEDÌ 15 aprile 2026
1,80 Euro*

Nazionale - Imola+

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

BOLOGNA La rabbia di Chiara Balistreri

«Il mio aguzzino libero e ora mi denuncia: questa è pura follia»

Mastromarino a pagina 14



FORLÌ L'autista accusato di omicidio

Minacciati di morte compagna e figlio di Luca Spada

Burnacci a pagina 12

ristora
INSTANT DRINKS

Trump attacca Meloni Schlein con la premier

Il tycoon: «Sono scioccato, su di lei mi sbagliavo». La presidente: nessuna sudditanza. La leader del Pd: «Ferma condanna per le accuse». Ma Conte si smarca: troppe ambiguità

Servizi da p. 2 a p. 5

LA GUERRA

Tensione con Washington

Il Papa risponde anche a Vance: «Dio non sta con i prepotenti»



Prosperetti a pagina 6

Quattro navi 'bucano' Hormuz

Usa e Iran pronti a nuovi colloqui
Proposta cinese

Ottaviani a pagina 5



In mille per il papà ucciso Tra i fermati un pugile 17enne

Il 17enne italiano, fermato con i due romeni di 19 e 23 anni per l'omicidio di Giacomo Bongiorno a Massa, avrebbe sferrato il pugno che avrebbe fatto crollare il 47enne. Il colpo è stato ripreso dalle telecamere. Il giovane, fino

a tre anni fa, praticava boxe a livello agonistico. L'autopsia su Bongiorno: lesioni letali causate da calci e pugni. In mille, ieri sera, hanno partecipato alla fiaccolata in memoria della vittima.

Cicora, Marchetti e Sciuto alle pagine 10 e 11

DALLE CITTÀ

ANCONA Lui in aula: «La giustizia esiste»



Assolto medico novantenne «Non avvelenò la moglie»

Verdenelli a pagina 15

BOLOGNA Il 'passo di lato' dell'imprenditore

Forchielli e il ticket con Favia «Lui può sfondare a sinistra»

Bonzi in Cronaca

BOLOGNA Spintonata dal finto carabiniere

Sessantenne sventa la truffa, ma l'impostore la aggredisce

In Cronaca

IMOLA Parte la macchina organizzativa

Wec, si parte Bolidi in pista Da oggi eventi allo Stignani



In Cronaca

Roma, il valzer di poltrone Slitta il vertice tra Tajani e Mulè

Forza Italia, Costa capogruppo alla Camera tra le polemiche E Barelli sarà viceministro

C. Rossi a pagina 9

Sotto la lente le corse disputate a Monza, Imola e Mugello

Imposte evase, accertamenti della Finanza sulle scuderie straniere della Formula 1

Tempera a pagina 12

L'obiettivo sono i Giochi estivi Asse bipartisan sindaci-regioni

Le Olimpiadi del Nord-Ovest: Milano, Torino e Genova studiano la candidatura per il 2036

Anastasio e Mingola a pagina 13

FLACCORINI AGITA E DEVI

SUSTENIUM PLUS 50+
ENERGIA E VITAMINE
15 COMPRESSE
ALTO CONTENUTO DI VITAMINA B12

L'ENERGIA PER SENTIRSI TOSTI!

FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+
ALTO CONTENUTO DI VITAMINA B12

Al Mezzanotte

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

MERCOLEDÌ 15 APRILE 2026

IL SECOLO XIX

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

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,80 € (1,88 € con Tuttosport ad AT, AL, CL, 2,00 € con Tuttosport ad IM, SP, SV e con ed. Levante) - ANNO CL - NUMERO 88, COMMA 20/3 - SPEDIZIONE ABB. POST. (AUT. N.° LO NO/01029/06.2025) - GR. 50 - BLUE MEDIA S. R.L. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e www.ilsecoloxix.it Tel. 010.5389.200

COME FRA CRISTOFORO
IL PAPA E TRUMP?
LA VERA FORZA
È LA DEBOLEZZA

MICHELE BRAMBILLA

La meravigliosa risposta di Papa Leone XIV all'uomo più potente del mondo («Non mi fa paura») richiama le parole («Non vi temo più») con cui Fra Cristoforo mette fine al suo colloquio con don Rodrigo, dal quale era andato per supplicarlo di non ostacolare le nozze fra Renzo e Lucia.

È il capitolo VI dei Promessi Sposi, un libro che non abbiamo amato quando ce lo hanno fatto studiare a scuola, probabilmente anche perché non ce lo hanno fatto amare. Personalmente lo ritengo l'unico libro che, se fossi costretto a non poterne tenere altri, conserverei in una cella o in un'isola deserta, rileggendolo ogni giorno.

Il capitolo VI è un capolavoro di contrapposizione tra l'arroganza di chi detiene il potere - ricco e riverito da tutti, ma certo non amato - e la sola apparente debolezza («È un debole», ha infatti detto Trump del Papa) di chi invece si batte per difendere i piccoli e, in ultima analisi, la giustizia e la verità. Entrato in punta di piedi nel palazzo del signore del paese, il frate Cristoforo viene subito ricevuto con alterigia: «In che posso ubbidirla?», disse don Rodrigo, piantandosi in piedi nel mezzo della sala. Il suono delle parole era tale, ma il modo con cui eran proferite voleva dir chiaramente, bada a chi sei davanti, pesa le parole, e sbrighiti». «Vengo a proporre un atto di giustizia, a pregarla d'una carità», risponde il frate, e sono - di fatto - le stesse parole di Leone XIV quando chiede di mettere fine alla guerra. Dopo una serie di insolenze, don Rodrigo dice a fra Cristoforo di riferire questa sua proposta a Lucia: «Ebbene, la consigli di venire a mettersi sotto la mia protezione. Non le mancherà più nulla, e nessuno ardirà d'inquietarla, o ch'io non son cavaliere».

È a questo punto che fra Cristoforo reagisce come ha fatto Leone XIV quando Trump lo ha insultato: «La vostra protezione!», esclama, dando indietro due passi, postandosi fieramente sul piede destro, mettendo la destra sull'anca, alzando la sinistra con l'indice teso verso don Rodrigo, e piantandogli in faccia due occhi infiammati: «la vostra protezione! È meglio che abbiate parlato così, che abbiate fatta a me una tale proposta. Avete colmata la misura; e non vi temo più».

E si ricordi, ogni arrogante pentente, la profezia di fra Cristoforo: «Verrà un giorno...».

IL PROGETTO
LIGURIA, LOMBARDIA E PIEMONTE
«VOGLIAMO LE OLIMPIADI DEL 2036»

ANNAMARIA COLUCCIA ED EMANUELE ROSSI / PAGINA 9



LA POSSIBILE OFFERTA
Mare, impianti e ciclismo:
le carte liguri per i 5 cerchi

MAURO CASACCIA / PAGINA 9

Trump-Meloni, è strappo

«Pensavo avesse coraggio, su di lei mi sbagliavo». Tajani: «La premier difenderà sempre l'Italia»

Dopo la difesa del Papa da parte di Meloni si consuma lo strappo fra Trump e la premier italiana. «Non vuole aiutarci con l'Iran, sono scioccato, pensavo avesse coraggio, su di lei mi sbagliavo», ha detto Trump in una telefonata al Corriere della Sera. Secca la replica di Tajani: «Meloni difenderà sempre l'Italia». E Crosetto gli fa eco: «Essere alleati non vuol dire accettare tutto in silenzio». **SERVIZI / PAGINE 2 E 3**

COOPERAZIONE MILITARE

L'articolo / PAGINA 3

Difesa, Roma blocca l'accordo con Israele

ROLLI

COLUMBUS DAY



IL SEATRADE DI MIAMI

L'invio Simone Gallotti / PAGINE 12 E 13

Crociere, il settore resta ottimista: supereremo le crisi

Il mondo delle crociere, in questi giorni riunito al Seatrade di Miami, manifesta ottimismo nonostante la situazione geopolitica: «Siamo preparati ad affrontare ogni tempesta e quindi in grado di superare tutte le crisi».



Cooper vuole un set in Liguria

L'attore Bradley Cooper (sinistra) all'osteria Besugo di Imperia. **D'ORIA / PAGINA 30**

Piciocchi: «La giunta Salis non sa risolvere i problemi»

Genova, l'ex sindaco reggente: cercano colpevoli

L'ex sindaco reggente di Genova Pietro Piciocchi va al contrattacco dopo le accuse della giunta Salis sulla situazione economica di Amt e la mancata applicazione dell'imposta sugli sbarchi. «Cercano colpevoli più che soluzioni, per alimentare la contrapposizione politica». Piciocchi respinge punto su punto le contestazioni della nuova amministratore e annuncia un esposto alla magistratura per «il mancato utilizzo e la messa a reddito degli immobili pubblici del Waterfront». **ANNAMARIA COLUCCIA / PAGINA 7**

UNIVERSITÀ

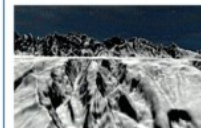


Nuovo rettore, quattro in corsa per Genova

Silvia Pedemonte / PAGINA 16

Quattro in corsa per diventare il nuovo rettore dell'Università di Genova: Nicoletta Dacrema, Michele Piana, Emanuela Sasso, Antonio Uccelli. Prime votazioni a inizio giugno.

AMBIENTE



Muraglie di sale e canyon, viaggio nei fondali liguri

Pablo Calzaroni / PAGINA 10

Il Dipartimento di Scienze della Terra dell'Università di Genova ha esplorato i fondali del Mar Ligure, svelando con straordinarie immagini una serie di canyon e muri di sale.



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

Ada, la bisnonna della Liguria compie 111 anni

È la sesta più anziana d'Italia: «Ha sempre amato lavorare e fare sport»

SILVIA ISOLA / PAGINA 11

Quando è nata, l'Italia non era ancora entrata nella Prima Guerra Mondiale. Ada Ballestrino è venuta alla luce il 6 aprile del 1915 e oggi, con i suoi 111 anni compiuti, è la ligure vivente più longeva, la sesta più anziana d'Italia.

La sua è una vita complessa: è



stata la prima donna assunta nella Società di Navigazione Italia e ha sempre lavorato sfidando prima il padre e poi i mariti. Ha avuto la figlia Gabriella già avanti con gli anni, per l'epoca, crescendo poi da sola dopo essere rimasta vedova.

«Sotto le bombe prendeva il treno e sperava che la portasse a Lione per fare qualche pista. Ha appeso gli sci al chiodo a 70 anni».

GOLD INVEST
ACQUISTIAMO E
VENDIAMO PREZIOSI
ACQUISTIAMO ORO A
€ 135/gr
ACQUISTIAMO ARGENTO A
€ 2.500/kg
STERLINA € 990
LE OPERAZIONI POSSONO LEGGERMENTE VARIARE IN BASE AL FRANGI ECONOMICO DEL GIORNO SULLE BORSE INTERNAZIONALI





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Dopo la Consulta
Giudicato penale e tributario, l'estensione va richiesta



Laura Ambrosi e Antonio Iorio
— a pag. 33

Oggi con Il Sole
L'Esperto risponde speciale: i casi risolti su lavoro e pensioni



— a 1,00 euro più il prezzo del quotidiano

DIFENDIAMO L'EUROPA
VALLEVERDE

FTSE MIB 48175,65 +1,36% | SPREAD BUND 10Y 73,88 -5,43 | SOLE24ESG MORN. 1674,15 +0,89% | SOLE40 MORN. 1780,92 +1,27% | Indici & Numeri → p. 39-43

Fmi: allarme recessione mondiale

Guerra in Medio Oriente

Pil globale a +3,1% nel 2026 ma una guerra prolungata porterebbe una grave crisi

Per l'Italia solo +0,5%
Lagarde: a metà strada verso lo scenario avverso

Una guerra prolungata in Medio Oriente porterebbe il mondo in recessione. È il monito lanciato dall'Fmi, che ha tagliato al 3,1% (dal 3,3% di gennaio) le stime di crescita mondiale in caso di conflitto breve. Nello scenario peggiore di un lungo conflitto il Pil globale nel 2026 salirebbe solo del 2%, cioè sull'orlo della recessione. Il taglio non risparmia l'Italia: l'Fmi ha ribassato le stime di crescita allo 0,5% nel 2026 e nel 2027. Lagarde, economista europea a metà strada fra lo scenario base e quello avverso.

Di Donfrancesco e Sorrentino
— a pag. 3

CONFINDUSTRIA

Orsini: sul Patto di stabilità obbligatorio allargare maglie, Europa miope

Nicoletta Picchio — a pag. 9

FARMINDUSTRIA

Sui farmaci l'allarme delle imprese: boom di costi e rischio carenze

Marzio Bartoloni — a pag. 9

Usa-Iran, riparte il dialogo Giù gas e petrolio Milano oltre quota 48mila

Mercati

Trump: possibili nuovi colloqui entro due giorni
Piazza Affari al top dal 2000

Usa e Iran potrebbero sedersi di nuovo al tavolo delle trattative entro due giorni. Lo ha detto Donald Trump confermando che il dialogo resta aperto nonostante il blocco Usa di Hormuz. Sui mercati scendono gas (-8%) e petrolio (-7% il Wti) mentre le Borse salgono. Piazza Affari supera quota 48mila punti, bene Wall Street.

— Servizi a pagg. 2, 6, 7

L'ANALISI

XI E LA PARTITA DEL PARTNER STABILE
di Giuliano Noci — a pag. 6

Banche, scossa della Bce per il consolidamento

Credito

Inviata alla Commissione europea una lista di «cose da fare»

Banca centrale europea ed Eurosystem hanno inviato ieri alla Commissione europea una lista di «cose da fare» per aumentare la competitività e le dimensioni delle banche europee «frenate e ostacolate», a loro giudizio, dalle barriere interne e dall'eccessiva frammentazione dei mercati e delle regole nazionali.

Isabella Bufacchi — a pag. 26

+13%

IL PRIMO TRIMESTRE
Gli utili di Jp Morgan sono saliti a quota 16,5 miliardi

BANCHE USA

Jp Morgan e Citi, record di utili
Ma Dimon lancia l'allarme

Marco Valsania — a pag. 26



Dalla «relazione speciale» alla rottura. Giorgia Meloni con Donald Trump in un incontro alla Casa Bianca



Leader Pd, Ely Schlein

LE REAZIONI
Schlein solida con la premier: «Non accettiamo attacchi all'Italia»

— a pag. 5



Vaticano, Leone XIV

LEONE XIV IN ALGERIA
Il Papa: «Dio straziato dalle guerre, non sta con i prepotenti»

Carlo Marroni — a pag. 5



Rapporti tesi. Con Israele

IL SEGNALE
Difesa, il Governo non rinnova l'accordo con Israele

— a pag. 4-5

Futuro in corso.
Da oltre 140 anni, siamo impegnati per il progresso e la sicurezza energetica del Paese. Anche adesso, anche qui.
Puntiamo su fonti rinnovabili e tecnologie innovative per garantire un sistema energetico stabile e affidabile, al servizio delle generazioni future.

EDISON Diventiamo l'energia che cambia tutto.

PANORAMA

IL PAPA? «SPLENDIDO»

Mattarella: «Potenti con più autoironia, eviterebbero imbarazzi»

«Se i potenti della terra usassero un po' di autoironia, il mondo ne trarrebbe giovamento e loro eviterebbero difficoltà e motivi di imbarazzo». Lo ha detto il Presidente della Repubblica ricevendo al Quirinale una delegazione di studenti delle scuole di giornalismo. Mattarella ha sottolineato il messaggio di Papa Leone all'accademia delle scienze («l'imperanza come guardrail contro l'abuso di potere»): «Un messaggio splendido - ha detto il Capo dello Stato - che mette in guardia dal pericolo dell'autosaltazione».

— pag. 5

ALTAVALLA VICENTINA
Il Festival dell'Economia con i giovani del Cuoa

— a pag. 20

LA PROPOSTA

Colf e badanti, ritenuta l'Ipref light anti evasione

Il direttore delle Entrate Carbone possibilista sulla proposta del presidente della commissione Bilancio del Senato Garavaglia di una ritenuta semplificata per l'Ipre di colf e badanti per arginare l'evasione.

— a pag. 10

Padre Paolo Benanti.
Docente Luiss

ETICA DI FRONTIERA

CYBER RISK, IL VERO COSTO OPERATIVO INCREMENTALE

di Paolo Benanti — a pag. 26

Lavoro 24

Il progetto pilota Adecco, ricerche più veloci con l'AI

Cristina Casadei — a pag. 24

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



S Ai giornalisti non basta più che la Meloni dica con chiarezza stop agli attacchi al Papa. Vogliono il cronometro. Premiership a misura di tweet. Ridicoli

TORACIATA

IL NODO DEHORS
Tavolini esterni dei ristoranti. Il muro degli esercenti fa andare in tilt il Comune

Venucci a pagina 19



CORSA CONTRO IL TEMPO
Carta d'identità elettronica. Nei Municipi regna il caos. Scatta il piano d'emergenza

Zanchi a pagina 18



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



VALLEVERDE

San Crescente, martire

Mercoledì 15 aprile 2026

DIRETTO DA DANIELE CAPEZZONE

Anno LXXXII - Numero 103 - € 1,20*

ISSN 0391-6990
www.ilitempo.it

DI DANIELE CAPEZZONE



Nuova ondata di conformismo anti-Occidente e anti-libertà. E su America e Israele il governo si tenga alla larga dalla narrazione altrui

Diversamente dalla sinistra, qui a Il Tempo non esultiamo affatto per le tensioni di ieri tra Donald Trump e Giorgia Meloni. Anzi, c'è da augurarsi che si tratti di un'increspatura delle acque, non di una tempesta. Semmai, questo scambio ruvido tra la Casa Bianca e Palazzo Chigi (sia chiaro: ruvido in primo luogo per i toni scelti da Trump) è l'occasione per una riflessione di fondo sul delicatissimo momento in cui ci troviamo.

Posso sbagliarmi, e in qualche misura me lo auguro vivamente, ma temo che i lavori in corso negli accompagnamenti politici di centrosinistra e centrodestra non stiano tenendo adeguatamente conto di qualcosa di molto profondo che accade nelle nostre società, non solo in quella italiana.

C'entra l'ostilità che a volte Donald Trump sembra perfino compiacersi di suscitare? Può darsi, ma si tratta di un elemento contingente. C'entrano le guerre, che ci impauriscono e ci trovano anche psicologicamente disabilitati? Certamente sì, ma si tratta - in questo caso - più di un sintomo che della causa del problema.

La mia impressione è che sia in pieno corso, e vicina al suo scatenamento più plateale, una nuova ondata di conformismo populista. Stavolta - badate bene - con una carica distruttiva destinata a non rivolgersi solo contro un governo sgradito in America o in un paese europeo. Non si tratta, per capirci, solo di una faccenda di alternanza tra forze politiche, di ricambio di chi è pro tempore al potere.

Ma di una tendenza sempre più pronunciata di odio verso l'Occidente (nel cuore dell'Occidente stesso), di odio verso l'America (in America e pure qui da noi), di odio verso gli ebrei (senza neanche bisogno della foglia di fico dell'antisemitismo), di sospetto verso la libertà (e di preferenza per le decisioni centralizzate: per paradosso, proprio mentre si disprezzano i politici, si vorrebbero dar loro più poteri).

Una parte di questa ondata è del tutto spontanea, un'altra parte è abilmente orchestrata con campagne che vedono (al di qua e al di là dell'Atlantico) le stesse menti, gli stessi slogan, le stesse manifestazioni con gli stessi cartelli, e ovviamente gli stessi finanziatori. Ne sono beneficiari oggettivi per un verso le dittature, che non hanno «problemi» di consenso e che, a partire da Pechino, ridono e si fregano le mani pensando alle nostre fragilità, e per altro verso le forze dell'estremismo islamista, che, qui in Europa, puntano a una scalata che è insieme sociale, mediatica e politico-istituzionale.

Il tradimento di buona parte della cultura e dei media fa il resto. Queste tendenze, solo apparentemente di «contro cultura», sono diventate mainstream, dominanti. E non sui social, dove lo sono divenute di rimbalzo. Ma in primo luogo nei media tradizionali (tv e giornali), dove imperverano voci di questo tipo anche (...)

Segue a pagina 3

UNA GIORNATA PARTICOLARE

C'ERAVAMO TANTO AMATI



1

Attacco frontale di Trump a Meloni
La sinistra gode e simula la solidarietà a Giorgia

DI SUSANNA NOVELLI

a pagina 2

2

Meloni rompe il tabù del Patto di stabilità
La premier sferza l'Europa «Non sottovaluti la crisi»

DI FEDERICO PUNZI E PAOLO REBOANI

alle pagine 4 e 5

3

Giorgia sospende l'accordo con Israele
Esultano Albanese, Salis e la peggiore sinistra

DI ALESSIO BUZZELLI

a pagina 5



IL VIAGGIO DEL PONTEFICE

Due kamikaze si sono fatti esplodere a sud di Algeri dove era in programma il viaggio di Leone

Attentato durante la visita del Papa. Occidente diviso, l'Islam avanza

DI ALESSANDRO BERTOLDI

L'Occidente si divide ancora: Donald Trump da un lato pretende che tutti facciano quello che vuole lui, senza nemmeno farsi troppa premura di come si pone con gli altri; vorrebbe (...)

Segue a pagina 6



DI VINCENZO SOFO

Destra dopo Orban. L'utopia di Veneziani e il realismo di Meloni

a pagina 5

LA SPEDIZIONE A GAZA

Paradosso Flotilla. La Procura di Roma indaga Israele per tortura e rapina

La procura di Roma contesta anche il reato di tortura ai soldati di Israele che, lo scorso ottobre, fermarono gli attivisti a bordo delle navi della Global Sumud Flotilla entrate nello spazio di guerra davanti a Gaza

Frasca a pagina 7

Il Tempo di Osho



"Aò complimenti, sei riuscito a metter d'accordo la Meloni e la Schlein"

"Poi dice che non me mento, er nobel pe' la pace"

alle pagine 2 e 3

DI GAETANO MINEO

Il procuratore De Luca in Antimafia. Scarpinato accusato di doppia firma. Natoli «premiato» col pentito Mutolo

a pagina 12

DI GIOVANNI M. JACOBBAZZI

Nessun incarico in Puglia. Per Emiliano ora c'è il bivio: rimettere la toga o dimissioni

a pagina 12

VINCOLI DA RIVEDERE

Le regole Ue sulle batterie mettono a rischio l'innovazione. Il caso degli occhiali smart Meta

Zapponini a pagina 14

CAOS ROMA

Gasp-Ranieri Ora Friedkin deve scegliere. E Totti punge «Serve rispetto»

Pes a pagina 26

ELEZIONI FEDERALCIO

Abete e Malagò a caccia di voti. Calciatori e tecnici decisivi

Pieretti a pagina 27

TENNIS

Internazionali da record. Sinner alla conquista di Roma

Schito a pagina 29

*IN ITALIA FATTE SANVE ECCEZIONI TERRITORIALI I VEDI GERENZA

FLACCONI GIUGA FARM

SUSTENIUM PLUS 50+

ENERGIA FISICA E MENTALE

15 g SUSTENIUM

L'ENERGIA PER SENTIRSI TOSTI!

FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+
ALTO CONTENUTO DI VITAMINA B12

Il congegno alimentare non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di una stile di vita sano.





ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

In Veneto una proposta di legge impone il divieto di accesso ai social ai ragazzi sotto i 14 anni
Carlo Valentini a pag. 10

ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

CASSAZIONE
Non basta per il fisco accertare il collegamento societario esterno per presumere l'esistenza di un gruppo imprenditoriale
Ferrara a pag. 35

Trump attacca la Meloni

Il presidente Usa ha detto che la riteneva più coraggiosa e che su di lei si è sbagliato. La premier italiana aveva definito «inaccettabili» le parole di Trump su Papa Leone

POST REGOLARIZZAZIONE
Airbnb, parte la corsa dei locatori turistici a chiedere il rimborso delle imposte versate sui redditi da locazione breve
Lombardi a pag. 33

Flat tax al 5% per colf e badanti, con datori di lavoro che diventano sostituti d'imposta

DIRITTO & ROVESCIO
Il tasso di natalità in Russia è uno dei più bassi al mondo: 1,4 figli per ogni donna, ben al di sotto del 2,1 figli che sarebbe necessario per mantenere la popolazione in equilibrio. Il conflitto in Ucraina ha aggravato la situazione, con un tributo di sangue di oltre un milione di ragazzi morti o feriti gravi. Putin, che non cessa di esaltare l'ideologia della Grande Russia, rischia di gettare le fondamenta della piccola Russia dei prossimi anni. Ha deciso così di correre ai ripari: le nuove linee guida del ministero della Salute impongono ai medici di chiedere alle donne quanti figli intendono avere. Se la risposta è insoddisfacente (uno o nessun figlio) «si raccomanda di inviare la paziente da uno psicologo con l'obiettivo di sviluppare un atteggiamento positivo nei confronti della maternità», si legge nelle linee guida. Maternità di Stato.

TENNIS
Ascolti tv sempre garantiti quando scende in campo Jannik Sinner
Piazzotta a pag. 17



Un regime dei minimi per colf e badanti. Con i committenti come sostituti d'imposta per scongiurare un'evasione Irpef da mezzo miliardo di euro l'anno. La flat tax partirebbe al primo anno con un'aliquota del 5% per poi salire al 10% l'anno successivo e infine al 15%. La proposta, a cui sta lavorando il presidente della commissione finanze del Senato, Massimo Garavaglia, troverà posto all'interno di un emendamento al decreto legge fiscale (di n. 38/2026) e ha incassato ieri, nel corso delle audizioni sul provvedimento, un'importante apertura: quella del direttore dell'Agenzia delle entrate, Vincenzo Carbone

#viaggiavivavola

TRINITY VIAGGIOSTUDIO

La formazione dei figli è la prima vera scelta strategica.

Viaggi studio progettati per crescere. La scelta consapevole delle famiglie che guardano al futuro.

Un'esperienza internazionale non è una vacanza, è un investimento sul futuro. Trinity Viaggiostudio propone programmi di studio all'estero che uniscono formazione linguistica, contesto internazionale e supporto costante, per sviluppare skills utili nel percorso personale e professionale dei ragazzi.

Scopri di più!
www.trinityviaggiostudio.it

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



LA NAZIONE

Speciale

MADE IN ITALY

MERCOLEDÌ 15 aprile 2026
1,80 Euro

Firenze - Empoli +

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

PISA Il preside dell'istituto di Castelfranco

Assalto con le forbici «Supporto psicologico per le due studentesse»

Baroni a pagina 13



SIENA Il ministro Schillaci

«Biotecnopolo frontiera della ricerca»

Tomassoni a pagina 19

ristora
INSTANT DRINKS

Trump attacca Meloni Schlein con la premier

Il tycoon: «Sono scioccato, su di lei mi sbagliavo». La presidente: nessuna sudditanza
La leader del Pd: «Ferma condanna per le accuse». Ma Conte si smarca: troppe ambiguità

Servizi
da p. 2 a p. 5

LA GUERRA

Tensione con Washington

Il Papa risponde anche a Vance: «Dio non sta con i prepotenti»



Prosperetti a pagina 6

Quattro navi 'bucano' Hormuz

Usa e Iran pronti a nuovi colloqui Proposta cinese

Ottaviani a pagina 5



In mille per il papà ucciso Tra i fermati un pugile 17enne

Il 17enne italiano, fermato con i due romeni di 19 e 23 anni per l'omicidio di Giacomo Bongiorno a Massa, avrebbe sferrato il pugno che avrebbe fatto crollare il 47enne. Il colpo è stato ripreso dalle telecamere. Il giovane, fino

a tre anni fa, praticava boxe a livello agonistico. L'autopsia su Bongiorno: lesioni letali causate da calci e pugni. In mille, ieri sera, hanno partecipato alla fiaccolata in memoria della vittima.

Cicora, Marchetti e Sciuto alle pagine 10 e 11

DALLE CITTÀ

PISA La regista del film cult del 1989



Liliana Cavani «Oggi Francesco si strapperebbe i capelli»

Masiero in Cronaca

EMPOLESE VALDELSA Il report

Salasso multe stradali Quasi 4,5 milioni di incassi

Florentino in Cronaca

EMPOLI L'obiettivo è abbattere le isole di calore

Operazione 'green' in centro In arrivo 40 nuovi alberi

Servizio in Cronaca

VINCI Il ministro Valditarà in collegamento

Compleanno di Leonardo Festeggiamenti e ospiti speciali



Servizio in Cronaca



Roma, il valzer di poltrone
Slitta il vertice tra Tajani e Mulè

Forza Italia, Costa capogruppo alla Camera tra le polemiche E Barelli sarà viceministro

C. Rossi a pagina 9

Sotto la lente le corse disputate
a Monza, Imola e Mugello

Imposte evase, accertamenti della Finanza sulle scuderie straniere della Formula 1

Tempera a pagina 14

L'obiettivo sono i Giochi estivi
Asse bipartisan sindaci-regioni

Le Olimpiadi del Nord-Ovest: Milano, Torino e Genova studiano la candidatura per il 2036

Anastasio e Mingola a pagina 15

SUSTENIUM PLUS 50+
ENERGIA PIÙ E CAPORE
15 COMPRESI
FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+
ALTO CONTENUTO DI VITAMINA B12

L'ENERGIA PER SENTIRSI TOSTI!

AL. MENARINI



la Repubblica



Fondatore
EUGENIO SCALFARI



il venerdì

DOMANI IN EDICOLA

il venerdì
Tiziano Ferro confessa
"Salvato da un vulcano"

Rspettacoli
Madame: metto a nudo
il disagio e ne sorrido

di **ANDREA SILENZI**
a pagina 36



Mercoledì
15 aprile 2026

Anno 51 - N° 86

Oggi con

door* (Repubblica € 1,90 - door € 0,60)

In Italia **€ 2,50**

Direttore
MARIO ORFEO

Trump scarica Meloni

Il presidente sulla premier che lo ha sconfessato per l'attacco al Papa: sono scioccato, è senza coraggio. Mattarella: no autoesaltazione Leone XIV: Dio non sta con i prepotenti. Gli Usa non chiudono ai colloqui con l'Iran. Stop a memorandum Italia-Israele sulla difesa

Sotto il ponte crollato

di **FRANCESCO BEI**

Tra tanti primati negativi, Donald Trump ha conquistato anche questo: mai prima d'ora i rapporti tra Italia e Stati Uniti erano finiti così in basso, nemmeno con la crisi di Sigonella si era arrivati all'insulto personale verso un presidente del Consiglio alleato (per non parlare del Papa).

alle pagine 2 e 3



Trump scarica Meloni per aver preso le parti del Papa insultato dal presidente dopo l'appello per la pace. Leone XIV: Dio non sta con i prepotenti. Colloqui Usa-Iran ancora possibili.

di **BERIZZI, DE CICCO, GUERRERA, LOMBARDI, MANACORDA, MASTROLILLI, MODOLO, SANNINO, SCARAMUZZI, VECCHIO e VITALE**
a pagina 2 a pagina 11

L'Fmi lancia l'allarme "Con l'escalation recessione globale"

di **FILIPPO SANTELLI**

a pagina 12

Zelensky oggi a Roma "Riparerò l'oleodotto che serve l'Ungheria"

di **TONIA MASTROBUONI**

a pagina 19

La dismisura americana

di **CARLO GALLI**

Era inevitabile. La dismisura di Trump doveva prima o poi scontrarsi contro una misura. Anche se l'elenco dei suoi nemici e dei suoi critici (che per lui sono la stessa cosa) è ormai lunghissimo, il segno del limite per l'imperatore d'Occidente è venuto dall'autorità del pontefice romano. Un'autorità universale, come non lo è più il potere americano che Donald I vorrebbe rifare grande, portando guerra al mondo intero.

a pagina 17



Ahmad Al Tayyb Abu Saleh Qariballah davanti alla sua casa di Omdurman distrutta in Sudan

IL REPORTAGE

dal nostro inviato **FABIO TONACCI**
fotografie di **FABIO BUCCIARELLI**

A Khartoum tra i fantasmi della guerra dimenticata

Sul cumulo di terra è piantata una ciabatta, e una ciabatta è tutto quel che si sa dell'essere umano che vi giace sotto. Sepolto senza nome nel mezzo di un marciapiede. Un cadavere tra tanti a Khartoum.

alle pagine 14 e 15



Rimadesio⁷⁰

Da Khomeini a Peres i miei incontri con la grande storia

IL RACCONTO

di **BERNARDO VALLI**

Ruhollah Khomeini ha gli anni del ventesimo secolo. Settantanove. Dietotto di più dello Scià. Quando il colonnello dei cosacchi Reza Khan, padre dell'attuale sovrano, prese il potere, cacciando dal trono la decadente dinastia Qajar, Khomeini era un mollà un dottore-teologo di venticinque anni.

a pagina 34



Ucciso a colpi in testa uno degli arrestati è promessa della boxe

di **BOCCI e SERRANÒ**

a pagina 25

Totò, invenzioni e malinconie di una maschera

IL PERSONAGGIO

di **FRANCESCO PICCOLO**

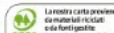
Moltissimi anni prima, un ragazzino di quattordici anni cammina con passo svagato per i vicoli del rione Sanità e poi entra dalla porticina sul retro di un teatro infimo, il Teatro Orfeo, e si siede nel camerino aspettando un suo amico. È una cosa che fa quasi tutti i giorni. Il ragazzino si chiama Eduardo, ha il cognome della madre ma è figlio illegittimo di un grande uomo di teatro.

a pagina 29

Prezzi di vendita all'estero: Grecia € 3,50 - Croazia, Francia, Marocco, Slovenia € 4,00 - Svizzera italiana CHF 3,50 - Svizzera 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. Manzoni & C. Milano - via F. Aporti, 9 - Tel. 02/574941, email: pubblicita@manzoni.it



La nostra carta proviene da impianti riciclati e ha un contenuto di carbonio neutro



IL RAPPORTO
Il nido delle disuguaglianze
Italia maglia nera degli asili
ELISA FORTE - PAGINA 18



DA OGGI IL FESTIVAL A TORINO
Corgnati: la tecnologia
deve essere per tutti
CHIARA COMAI - PAGINA 25



IL CASO DEL PADIGLIONE RUSSO
Biennale, l'Ue taglia i fondi
l'amarezza di Buttafuoco
RIGATELLI, TAMBURRINO - PAGINA 24

1,90€ II ANNO 160 II N.100 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II DL.353/03 (CONV.INL.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1 DCB-TO II WWW.LASTAMPA.IT



LA STAMPA

MERCOLEDÌ 15 APRILE 2026

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



SCHLEIN: CONDANNA PER GLI ATTACCHI DEL TYCOON. MATTARELLA DIFENDE PAPA LEONE: LE SUE PAROLE ANTIDOTO ALL'AUTOESALTAZIONE

Trump-Meloni, il divorzio

Donald: Giorgia mi ha deluso. Il governo rompe anche con Netanyahu: stop al patto di difesa

IL COMMENTO

Quel "You are fired" che aiuta la premier

FLAVIA PERINA

Giorgia Meloni ha risolto un problema. Le frasi sprezzanti di Donald Trump (e' lei che è inaccettabile). «Pensavo avesse coraggio, mi sbagliavo» rompono un rapporto personale con il presidente americano diventato un gravame insostenibile e una crescente minaccia agli indici di consenso. Non è un fulmine al ciel sereno. Probabilmente la premier aveva valutato questo tipo di reazione due giorni fa, nelle nove ore trascorse tra l'attacco di Trump al Papa e la reazione di Palazzo Chigi, e alla fine ha giudicato più utile per lei, per il suo partito, per il centrodestra tutto, pubblicare la nota in difesa dell'autorità morale di Leone e segnare un punto a capo con la Casa Bianca. - PAGINA 23

L'ANALISI

Bruxelles si schiera subito con Budapest

STEFANO STEFANINI

Pur opera di un piccolo manipolo di elettori europei, appena 10 milioni, il voto ungherese di domenica cambia le carte in tavola su tre scacchieri: Ue; Europa-amministrazione Trump e guerra culturale Maga contro l'Europa; Russia-Ucraina, in quanto Vladimir Putin perde la quinta colonna Orbán. Bruxelles deve darsi da fare per consolidare rapidamente questi risultati. Ancor più importante quello psicologico. - PAGINA 22

Orbán, la lezione per Europa e sinistra

SERENA SILEONI - PAGINA 22



Quando Dio si trasforma in lo

VITOMANCUSO - PAGINA 5

Re Bibi è solo affamato di guerra

FRANCESCA MANNOCCHI - PAGINA 7

Giorgia Meloni fra gli "ex amici" Donald Trump e Benjamin Netanyahu: due sponde perse nel giro di 48 ore - PAGINE 2-7

BLOCCO DI HORMUZ, L'FMI TAGLIA LE STIME DI CRESCITA. USA-IRAN, SI TORNA A TRATTARE LA TREGUA

Lo spettro della recessione globale

IL PATTO DI STABILITÀ

Il governo, il debito e le soluzioni irreali

VERONICA DEROMANIS

«Bisogna agire subito sullo stop del Patto di Stabilità» ha affermato la premier Giorgia Meloni in occasione della sua visita al Vinitaly di ieri a Verona. - PAGINA 23

GORIA, MONTICELLI, RICCIO, SEMPRINI

L'economia globale è sotto assedio. Il rischio recessione diventa una minaccia concreta con la guerra nel Golfo Persico e il blocco dello Stretto di Hormuz. L'allarme arriva dal Fondo monetario internazionale (Fmi) in apertura del World economic outlook. Intanto, a Islamabad, domani si terrà un incontro fra i mediatori in vista del nuovo summit Usa Iran previsto sabato. - PAGINE 8-11

LA GEOPOLITICA

La ragnatela cinese che avvolge il Golfo

ETTORE SEQUI

Le visite e i contatti che si concentrano in queste ore a Pechino non sono episodi isolati, ma segnali convergenti di un riassetto in corso. - PAGINA 9

L'INCHIESTA

Massa, un video riscrive il delitto Scontro tra vittima e pugile ragazzino

NICCOLÒ ZANCAN



Milleduecento luci accese. Piccole luci dentro questo tempo feroce. E tutte le strade di Massa piene di gente, famiglie, bambini, cani. Oltre cinque mila persone, alla fine, in silenzio attraversano questa piccola città sconvolta dal pestaggio che ha strappato alla vita un uomo che si chiamava Giacomo Bongiorno. Colpito a calci e pugni da cinque ragazzi, di cui tre minorenni. «Nessuno può chiamarsi fuori», ripete monsignor Mario Vaccari. - PAGINA 16

LE IDEE

Se piange anche la Toscana felix

FABRIZIO GIULIANI

Sabato sera, piazza Felice Palma, a Massa, in provincia di Massa-Carrara: Toscana civile, erede di Beccaria e del buon governo. Luoghi lontani, nel nostro immaginario, dal degrado e dalla marginalità, dalle ineguaglianze che producono disagio e criminalità. Luoghi dove l'immigrazione è alta ma assorbita, il lavoro non è un miraggio e sicurezza è una parola incerta - molto meno incerta che altrove. - PAGINA 23

"Aba, ergastolo per chi l'ha ucciso"

GIULIAMETTA - PAGINA 17

Buongiorno

Abbiamo scritto un miliardo di volte, e dal giorno dopo il suo ingresso a Palazzo Chigi, che Giorgia Meloni avrebbe trascurato gli amici perché erano più vantaggiosi i nemici. Già Vladimir Putin - elevato dal sovranismo a sovranista supremo: lui si capace di pensare agli interessi del popolo e dal popolo conseguentemente premiato con plebisciti mascherati da elezioni - se n'era andato per la sua strada, quella che doveva condurlo in due giorni a Kiev e nella quale è infognato da quattro anni, massacratore della gente ucraina e delle economie europee. E poi chi tiene in mano i nostri conti sono i nemici, quelli vantaggiosi: l'Unione e la Commissione europea, la Banca centrale, i mercati, ed è toccato fargli subito l'inchino. Ma se i nemici vantaggiosi sopravvivono, è perché gli amici alla Putin

Amici miei

MATTIA FELTRI

sono molto più squinternati e rovinosi. Infatti era toccato, negli ultimi tempi, prendere le distanze da quel pazzoide di Donald Trump, che fra dazi e guerre è una calamità per tre quarti del mondo. E lo spettacolo è stato ieri, quando il pazzoide ha scaricato Meloni con quei modi da giostro, proprio mezz'ora dopo che Meloni aveva scaricato o quasi Bibi Netanyahu (sospensione del rinnovo automatico dell'accordo di reciproca difesa, poiché il governo israeliano non ha apprezzato le nostre critiche per i civili uccisi in Libano). E proprio due giorni dopo l'evaporazione di Viktor Orbán, passato in una notte da incendiario a fuoco fatuo. Attorno a lei, più neanche un amico. Solo i nemici: quelli del mainstream, quelli della maledetta Ue, quelli che ancora conservano una testa sulle spalle.

BANCA DI ASTI bancadiasti.it

BANCA DI ASTI bancadiasti.it



Su Borsa spa il giudice dà ragione a Euronext contro Cdp

Dal Maso a pagina 2

Ben Ammar e Sawiris mettono mano al riassetto di Prima Tv

Giacobino a pagina 14



Ricavi di Kering stabili a 3,6 mld anche se Gucci frena ancora: -8%

Domani l'ad de Meo a Firenze per illustrare il piano per il rilancio

Palazzi in MF Fashion

Anno XXXVII n. 073

Mercoledì 15 Aprile 2026

€2,00 *Classedtori*



VALLEVERDE

Con MF Magazine for Fashion: 127 € 7,30 (€ 2,00 + € 5,30) - Con MF Magazine for Living: 127 € 7,30 (€ 2,00 + € 5,30) - Con Guida alle vacanze: 127 € 7,30 (€ 2,00 + € 5,30) - Con Con 100 Top Product: 2026: 127 € 7,30 (€ 2,00 + € 5,30) Spettatore H.A.P. art. 1 c.1 L. 4894, DCR Milano - LA 1.140 - CN P. 4.000 Pagine € 5,00
FTSE MIB +1,36% 48.176 **DOW JONES +0,59% 48.503**** **NASDAQ +1,80% 23.602**** **DAX +1,27% 24.044** **SPREAD 76 (-3)** **€/S 1,1793**
 ** Dati aggiornati alle ore 19,30

ENI E SHELL SPINGONO SULLA BASILICATA

Più petrolio made in Italy

Dalla regione arriva l'85% del greggio e il 30% del gas prodotti nel Paese. Il raddoppio a 80 mila barili al giorno in Val d'Agri può essere agevolato dai nuovi iter autorizzativi

LE BORSE MONDIALI SNOBBANO IL BLOCCO DI HORMUZ. PIAZZA AFFARI +1,3%

Crocini, Di Rocco, Valente e Zoppo alle pagine 5 e 9



POLTRONE PUBBLICHE
Freni sempre più vicino alla nomina a presidente della Consob

Valente a pagina 5

OGGI ASSEMBLEA
Il cda di Mps appeso al voto di Delfin e Banco Bpm

Deageni e Quattieri a pagina 3

IL BILANCIO DIRUSTICHELLI
Dall'Antitrust in 7 anni 9 miliardi di benefici a imprese e consumatori

Messia a pagina 8



GLI ARTICOLI IN GOMMA PER LA MONTAGNA
A MILANO CORTINA 2026

ANELLI IN GOMMA PER GLI IMPIANTI A FUNE
 Aperti, chiusi anche con tallone tessile

TRAVERSE E RUOTE PER BATTIPISTA
 Alta qualità e lunga durata

LISTE TRAFILATE E TACCHETTI PER PULEGGE DI RINVIO
 Resistenti e su misura per ogni esigenza

Isopren, storica PMI, è specializzata nella lavorazione della gomma e nella produzione di articoli tecnici per il B2B in diversi settori industriali, con particolare attenzione e affidabilità per la Montagna e la mobilità urbana. Si distingue per i suoi prodotti personalizzati e ad alte prestazioni tecnologiche. Grazie al Continuous Improvement nella produzione, ricerca e innovazione, Isopren è sinonimo di qualità, durata e capacità di offrire articoli con i più alti standard e in grado di resistere alle condizioni più estreme.

Isopren ha aggiunto alle sue certificazioni la ISO 14001 per l'Ambiente.



ISOPREN S.r.l. a Socio Unico
 Via A. Merli, 6 - 20095 Cusano Milanino (MI) - Italia
 Mail: info@isopren.it - Tel. +39 02 6193626



www.isopren.it

Cruiseltaly protagonista a Miami nel segno della cooperazione internazionale

In corso l'annuale appuntamento con il Seatrade, il più grande del settore crocieristico: punto di riferimento per istituzioni e operatori Portualità italiana protagonista in questi giorni al Seatrade Cruise Global 2026, fiera internazionale del crocierismo che vede presenti in Florida delegazioni provenienti da tutto il mondo. E a Miami, sotto il claim "Cruiseltaly - One Country, Many Destinations", il sistema portuale italiano si presenta ancora una volta in maniera unitaria sui mercati internazionali, consolidando un percorso avviato negli anni e volto a promuovere un'offerta integrata e competitiva del Paese. "Il lavoro portato avanti dal sistema portuale italiano negli ultimi anni - commenta il Presidente di **Assoporti**, **Roberto Petri** - ha consentito di rafforzare il posizionamento dell'Italia nel panorama crocieristico internazionale. Quest'anno, anche in virtù dei risultati raggiunti, e nell'ottica di quanto concordato in sede assembleare dei presidenti delle AdSP, la presenza a Miami rappresenta un'occasione fondamentale per consolidare relazioni, sviluppare nuove opportunità e promuovere un'offerta sempre più integrata e sostenibile. Relazioni e opportunità solide e consolidate nel tempo tra gli Stati Uniti e l'Italia". Nel corso della manifestazione, il booth Cruiseltaly è diventato punto di riferimento per operatori, compagnie crocieristiche e stakeholder internazionali, offrendo un calendario di incontri istituzionali e momenti di confronto dedicati allo sviluppo del settore e nel quadro delle attività istituzionali si è tenuto un incontro alla presenza degli alti rappresentanti dei porti della Florida, del Console d'Italia a Miami e delle Autorità di Sistema Portuale italiane. L'incontro, previsto nell'ambito del Protocollo d'intesa sottoscritto nel marzo 2025, ha rappresentato un momento di confronto operativo e strategico, confermando una collaborazione solida e strutturata tra Italia e Stati Uniti nei settori della crocieristica, della logistica e dell'innovazione portuale. "La partecipazione al Seatrade Cruise Global - prosegue il presidente dell'associazione che raccoglie le autorità di sistema portuale italiane - non è solo un momento di promozione, ma un'occasione concreta per rafforzare il dialogo internazionale e valorizzare il ruolo dell'Italia come hub strategico nel Mediterraneo. La presenza a Miami si inserisce in una strategia più ampia di promozione del sistema portuale italiano, che punta su sostenibilità, innovazione e qualità dei servizi per rafforzare la competitività del Paese e contribuire allo sviluppo del turismo e dell'economia del mare".



In corso l'annuale appuntamento con il Seatrade, il più grande del settore crocieristico: punto di riferimento per istituzioni e operatori Portualità italiana protagonista in questi giorni al Seatrade Cruise Global 2026, fiera internazionale del crocierismo che vede presenti in Florida delegazioni provenienti da tutto il mondo. E a Miami, sotto il claim "Cruiseltaly - One Country, Many Destinations", il sistema portuale italiano si presenta ancora una volta in maniera unitaria sui mercati internazionali, consolidando un percorso avviato negli anni e volto a promuovere un'offerta integrata e competitiva del Paese. "Il lavoro portato avanti dal sistema portuale italiano negli ultimi anni - commenta il Presidente di Assoporti, Roberto Petri - ha consentito di rafforzare il posizionamento dell'Italia nel panorama crocieristico internazionale. Quest'anno, anche in virtù dei risultati raggiunti, e nell'ottica di quanto concordato in sede assembleare dei presidenti delle AdSP, la presenza a Miami rappresenta un'occasione fondamentale per consolidare relazioni, sviluppare nuove opportunità e promuovere un'offerta sempre più integrata e sostenibile. Relazioni e opportunità solide e consolidate nel tempo tra gli Stati Uniti e l'Italia". Nel corso della manifestazione, il booth Cruiseltaly è diventato punto di riferimento per operatori, compagnie crocieristiche e stakeholder internazionali, offrendo un calendario di incontri istituzionali e momenti di confronto dedicati allo sviluppo del settore e nel quadro delle attività istituzionali si è tenuto un incontro alla presenza degli alti rappresentanti dei porti della Florida, del Console d'Italia a Miami e delle Autorità di Sistema Portuale italiane. L'incontro, previsto nell'ambito del Protocollo d'intesa sottoscritto nel marzo 2025, ha rappresentato un momento di confronto operativo e strategico, confermando una collaborazione solida e strutturata tra Italia e Stati Uniti nei settori della crocieristica, della logistica e dell'innovazione portuale. "La partecipazione al Seatrade Cruise Global - prosegue il presidente dell'associazione che raccoglie le autorità di sistema portuale italiane - non è solo un momento di promozione, ma un'occasione concreta per rafforzare il dialogo internazionale e valorizzare il ruolo dell'Italia come hub strategico nel Mediterraneo. La presenza a Miami si inserisce in una strategia più ampia di promozione del sistema portuale italiano, che punta su sostenibilità, innovazione e qualità dei servizi per rafforzare la competitività del Paese e contribuire allo sviluppo del turismo e dell'economia del mare".

Adriaports

Trieste

Porto Trieste, Stazione Servola: servono più tempo e nuove risorse

Riccardo Coretti

Regione e Autorità portuale trattano con i ministeri per spostare il collaudo al 2030 e coprire un aumento dei costi a 199 milioni 14 Apr 2026 | Shipping Logistica TRIESTE Come già preannunciato dal presidente dell'Authority del porto di Trieste, slitta l'orizzonte della nuova stazione ferroviaria di Servola a Trieste, mentre si cerca nuova copertura finanziaria per completare l'intervento. La Regione Friuli Venezia Giulia e l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale hanno avviato un confronto con il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e con il ministero dell'Economia per ridefinire tempi e risorse del progetto. L'obiettivo è posticipare il termine di collaudo al 2030 e ottenere ulteriori 19 milioni di euro, necessari per coprire un quadro economico aggiornato a 199 milioni. L'assessore regionale alle Infrastrutture, Cristina Amirante, ha ricordato in Consiglio regionale che è già stata concessa una proroga per la conclusione della progettazione a dicembre 2026, ma che ora si punta a una revisione più ampia dell'intervento. L'aumento dei costi è legato all'aggiornamento dei prezzi e alle modifiche progettuali maturate negli ultimi anni. Senza l'integrazione delle risorse, l'opera non avrebbe copertura completa. Il percorso del progetto ha già subito rallentamenti significativi. Nell'aprile 2025 l'Autorità portuale ha revocato la gara per l'affidamento dei lavori, decisione poi confermata dal Consiglio di Stato nel febbraio 2026. Alla base della scelta, l'impossibilità di rispettare la scadenza di marzo 2026, termine necessario per accedere ai fondi del Piano nazionale complementare al PNRR. La stazione di Servola è considerata un'infrastruttura chiave per il porto di Trieste. Il progetto punta a potenziare il nodo ferroviario, permettendo la gestione di treni lunghi fino a 750 metri e migliorando l'integrazione dello scalo nei corridoi logistici europei e internazionali, incluso l'asse legato all'Imec. Oltre alla funzione logistica, l'intervento prevede anche opere di messa in sicurezza ambientale e la realizzazione di un'area verde a servizio della città.



Regione e Autorità portuale trattano con i ministeri per spostare il collaudo al 2030 e coprire un aumento dei costi a 199 milioni 14 Apr 2026 | Shipping Logistica TRIESTE - Come già preannunciato dal presidente dell'Authority del porto di Trieste, slitta l'orizzonte della nuova stazione ferroviaria di Servola a Trieste, mentre si cerca nuova copertura finanziaria per completare l'intervento. La Regione Friuli Venezia Giulia e l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale hanno avviato un confronto con il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e con il ministero dell'Economia per ridefinire tempi e risorse del progetto. L'obiettivo è posticipare il termine di collaudo al 2030 e ottenere ulteriori 19 milioni di euro, necessari per coprire un quadro economico aggiornato a 199 milioni. L'assessore regionale alle Infrastrutture, Cristina Amirante, ha ricordato in Consiglio regionale che è già stata concessa una proroga per la conclusione della progettazione a dicembre 2026, ma che ora si punta a una revisione più ampia dell'intervento. L'aumento dei costi è legato all'aggiornamento dei prezzi e alle modifiche progettuali maturate negli ultimi anni. Senza l'integrazione delle risorse, l'opera non avrebbe copertura completa. Il percorso del progetto ha già subito rallentamenti significativi. Nell'aprile 2025 l'Autorità portuale ha revocato la gara per l'affidamento dei lavori, decisione poi confermata dal Consiglio di Stato nel febbraio 2026. Alla base della scelta, l'impossibilità di rispettare la scadenza di marzo 2026, termine necessario per accedere ai fondi del Piano nazionale complementare al PNRR. La stazione di Servola è considerata un'infrastruttura chiave per il porto di Trieste. Il progetto punta a potenziare il nodo ferroviario, permettendo la gestione di treni lunghi fino a 750 metri e migliorando l'integrazione dello scalo nei corridoi logistici europei e internazionali, incluso l'asse legato all'Imec. Oltre alla funzione logistica, l'intervento prevede anche opere di messa in

Adriaports

Trieste

Autonomia porti Fvg, sì unanime del Consiglio regionale

Riccardo Coretti

Mozione bipartisan contro la riforma nazionale: timori su Porti d'Italia e rischio perdita di risorse e competenze 14 Apr 2026 | Politica-Associazioni TRIESTE

Il Consiglio regionale del Friuli Venezia Giulia approva all'unanimità una mozione per difendere l'autonomia del sistema portuale, chiedendo alla Regione di intervenire sulla riforma nazionale. L'assemblea, su proposta del Pd poi modificata con un emendamento condiviso, ha impegnato il presidente della Regione a farsi parte attiva nel confronto con il Governo per evitare che la futura società Porti d'Italia spa assuma competenze oggi in capo alle Autorità di sistema portuale. Al centro del documento c'è la tutela dell'operatività e dell'autonomia gestionale dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale, che comprende i porti di Trieste e Monfalcone. La mozione è stata accolta dalla Giunta Fedriga, rappresentata in Aula dall'assessore alle Infrastrutture Cristina Amirante. Nel dibattito è emersa una posizione trasversale. Per Diego Moretti (Pd) la riforma rischia di ridurre autonomia, risorse finanziarie e capitale umano delle Autorità portuali, con un taglio stimato fino al 40% e maggiori interferenze del Ministero nelle nomine.

Sulla stessa linea Antonio Calligaris (Lega), che ha sottolineato la necessità di mantenere l'autonomia degli scali regionali, considerati un asset strategico per l'economia del territorio. Roberto Cosolini (Pd) ha riconosciuto l'esigenza di una strategia nazionale per logistica e portualità, ma ha precisato che questa deve restare in capo al Ministero e non a una nuova società. Laura Fasiolo ha invece richiamato il rischio di perdita di identità e specializzazione del sistema locale, mentre Francesco Russo ha evidenziato la specificità del porto di Trieste, che opera per circa il 95% su mercati esteri. Critiche anche dalle altre forze politiche. Rosaria Capozzi (M5S) ha parlato di possibile accentramento dannoso per un modello che ha prodotto risultati concreti, mentre Furio Honsell (Open Sinistra Fvg) ha definito azzardato mettere in discussione l'attuale assetto. Giulia Massolino (Patto per l'Autonomia-Civica Fvg) ha infine posto l'attenzione sull'impatto economico, stimando una perdita di circa 21 milioni di euro annui per l'Autorità portuale, con possibili effetti anche sul regime di Porto Franco legato agli obblighi internazionali del Trattato di Pace del 1947. In chiusura, l'assessore Amirante ha ribadito la centralità del mantenimento delle funzioni e dell'autonomia dell'Autorità portuale, definendo la mozione un passaggio rilevante per ribadire il ruolo strategico del sistema portuale regionale.



Mozione bipartisan contro la riforma nazionale: timori su Porti d'Italia e rischio perdita di risorse e competenze 14 Apr. 2026 | Politica-Associazioni TRIESTE – Il Consiglio regionale del Friuli Venezia Giulia approva all'unanimità una mozione per difendere l'autonomia del sistema portuale, chiedendo alla Regione di intervenire sulla riforma nazionale. L'assemblea, su proposta del Pd poi modificata con un emendamento condiviso, ha impegnato il presidente della Regione a farsi parte attiva nel confronto con il Governo per evitare che la futura società "Porti d'Italia spa" assuma competenze oggi in capo alle Autorità di sistema portuale. Al centro del documento c'è la tutela dell'operatività e dell'autonomia gestionale dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale, che comprende i porti di Trieste e Monfalcone. La mozione è stata accolta dalla Giunta Fedriga, rappresentata in Aula dall'assessore alle Infrastrutture Cristina Amirante. Nel dibattito è emersa una posizione trasversale. Per Diego Moretti (Pd) la riforma rischia di ridurre autonomia, risorse finanziarie e capitale umano delle Autorità portuali, con un taglio stimato fino al 40% e maggiori interferenze del Ministero nelle nomine. Sulla stessa linea Antonio Calligaris (Lega), che ha sottolineato la necessità di mantenere l'autonomia degli scali regionali, considerati un asset strategico per l'economia del territorio. Roberto Cosolini (Pd) ha riconosciuto l'esigenza di una strategia nazionale per logistica e portualità, ma ha precisato che questa deve restare in capo al Ministero e non a una nuova società. Laura Fasiolo ha invece richiamato il rischio di perdita di identità e specializzazione del sistema locale, mentre Francesco Russo ha evidenziato la specificità del porto di Trieste, che opera per circa il 95% su mercati esteri. Critiche anche dalle altre forze politiche. Rosaria Capozzi (M5S) ha parlato di possibile accentramento dannoso per un modello che ha prodotto risultati concreti, mentre Furio Honsell (Open Sinistra Fvg) ha definito "azzardato" mettere in discussione l'attuale assetto. Giulia Massolino (Patto per l'Autonomia-Civica Fvg) ha infine posto l'attenzione sull'impatto economico, stimando una perdita di circa 21 milioni di euro annui per l'Autorità portuale, con possibili effetti anche sul regime di Porto Franco legato agli obblighi internazionali del Trattato di Pace del 1947. In chiusura, l'assessore Amirante ha ribadito la centralità del mantenimento delle funzioni e dell'autonomia dell'Autorità portuale, definendo la mozione un passaggio rilevante per ribadire il ruolo strategico del sistema portuale regionale.

Dal Consiglio Fvg una mozione bipartisan per l'autonomia dei Porti

Iniziativa proposta dal Pd. 'Porti d'Italia spa non acquisisca competenze delle Authority' Una mozione bipartisan a difesa dell'autonomia del sistema portuale del Friuli Venezia Giulia è stata approvata oggi dal Consiglio regionale. L'assemblea ha votato all'unanimità il documento presentato dal Pd e modificato da un emendamento bipartisan, che impegna il presidente della Regione, Massimiliano Fedriga, a farsi parte attiva per indirizzare il processo di riforma nazionale della governance portuale, "evitando che Porti d'Italia spa acquisisca competenze attualmente in capo alle Autorità di sistema portuale, salvaguardando le loro esigenze di agibilità operativa e gestionale". La mozione è stata accolta dalla giunta regionale, rappresentata in Aula dall'assessora alle Infrastrutture, Cristina Amirante. "Così come rivista la mozione riassume in maniera importante la strategicità del nostro porto", ha osservato Amirante, sottolineando la centralità del tema del mantenimento delle funzioni e dell'autonomia dell'Autorità portuale.



Consalvo, le autonomie dei porti sono cardine importante

Presidente scalo Trieste su progetto **Autorità** nazionale "Il progetto di riforma dovrà ancora essere incardinato in Commissione trasporti e dovrà seguire l'iter parlamentare, per cui ci sarà il tempo di analizzare tutte le questioni, tra le quali anche la difesa delle autonomie regionali, quindi la politica dovrà essere in grado, in questo progetto di riforma, di superare tutta una serie di difficoltà. E la riforma serve anche a dare uniformità ai vari porti, ma deve ovviamente garantire, come ho sentito anche dagli esponenti governativi, soprattutto dal ministro Salvini e dal viceministro Rixi, le autonomie, che oggi sono un cardine importante". Lo ha detto oggi **Marco Consalvo**, presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Orientale**, rispondendo alle domande dei giornalisti sulla mozione bipartisan votata dall'aula del Consiglio regionale Fvg sull'autonomia dei porti.



Porti: Gruppo Pd, bene difesa bipartisan autonomia Autorità Portuale

«La posizione unitaria e bipartisan a difesa dell'Autorità del Mare Adriatico Orientale (porti di Trieste e Monfalcone) è un risultato politico rilevante attraverso la quale il Consiglio regionale esprime unanimemente la necessità del mantenimento dell'autonomia in materia portuale, che invece la norma che costituisce Porti d'Italia spa di fatto cancellerebbe». Lo affermano i consiglieri regionali Diego Moretti, Francesco Russo, Roberto Cosolini e Laura Fasiolo (Pd) a margine dell'approvazione, oggi in Aula, e intervenuti sulla mozione 186 La costituzione della società Porti d'Italia spa rischia di mettere a repentaglio l'autonomia dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, poi modificata in Salvaguardare l'autonomia dell'AdSP del Mare Adriatico Orientale. Il testo votato all'unanimità dal Consiglio e che afferma che nessuna competenza dell'Adsp verrà trasferita, è la sintesi della mozione presentata dal gruppo Pd, con primo firmatario il capogruppo Diego Moretti, e da un successivo emendamento presentato in Aula dalla maggioranza. Attraverso la norma nazionale che riforma il Sistema portuale italiano, denunciano ancora gli esponenti dem, «sarà Roma a decidere quello che devono fare i porti italiani, con il forte rischio di trasferire a Roma solo per i Porti di Trieste e Monfalcone più di 20 milioni annui, di perdere personale che, a quanto pare, lavorerà per Porti d'Italia spa, pagati dall'Adsp del Fvg». Insomma, gli esponenti dem giudicano la strategia «molto confusa e molto pericolosa: la strategia verrà decisa a Roma, gli investimenti lo stesso, una contraddizione che colpisce i porti di Trieste e Monfalcone, unici in Italia a operare per il 95 per cento con i mercati esteri, una specificità che a Roma faticano a comprendere fino in fondo». Porti d'Italia: Serracchiani, Salvini ascolti il No del Consiglio Fvg La mozione bipartisan approvata dal Consiglio regionale del Friuli Venezia Giulia che, su impulso del Pd, ha chiesto di mettere in sicurezza la struttura delle Autorità di Sistema portuale rispetto all'istituzione di Porti d'Italia Spa' costituisce un precedente importante a livello nazionale. Ci aspettiamo che il ministro Salvini e il viceministro Rixi ne prendano atto e diano seguito alle indicazioni prodotte dalla massima assemblea della Regione autonoma. A fronte di un pronunciamento così largo e forte non dubito che il presidente Fedriga sarà puntuale interprete e lavorerà per indurre il Governo a fermarsi e condividere la riforma della portualità italiana. Noi abbiamo dimostrato di essere pronti e preparati a fare la nostra parte. La deputata dem Debora Serracchiani interviene dopo che l'assemblea del Consiglio regionale ha approvato all'unanimità la mozione presentata dal Pd, così come modificata da un emendamento bipartisan, che impegna il presidente della Regione a farsi parte attiva per indirizzare il processo di riforma nazionale della governance portuale, evitando che Porti d'Italia Spa acquisisca competenze attualmente in capo alle Autorità di sistema portuale,



Friuliserà.it

Trieste

salvaguardando le loro esigenze di agibilità operativa e gestionale.

Consalvo, le autonomie dei porti sono cardine importante

Presidente scalo Trieste su progetto **Autorità** nazionale REDAZIONE ECONOMIA Ricevi le notizie de Il Giorno su Google "Il progetto di riforma dovrà ancora essere incardinato in Commissione trasporti e dovrà seguire l'iter parlamentare, per cui ci sarà il tempo di analizzare tutte le questioni, tra le quali anche la difesa delle autonomie regionali , quindi la politica dovrà essere in grado, in questo progetto di riforma, di superare tutta una serie di difficoltà. E la riforma serve anche a dare uniformità ai vari porti , ma deve ovviamente garantire, come ho sentito anche dagli esponenti governativi, soprattutto dal ministro Salvini e dal viceministro Rixi, le autonomie, che oggi sono un cardine importante". Lo ha detto oggi **Marco Consalvo** , presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Orientale**, rispondendo alle domande dei giornalisti sulla mozione bipartisan votata dall'aula del Consiglio regionale Fvg sull'autonomia dei porti.



Messaggero Marittimo

Trieste

Friuli Venezia Giulia, il Consiglio regionale compatto per difendere l'autonomia portuale

TRIESTE - Il Consiglio regionale del Friuli Venezia Giulia si schiera compatto a difesa dell'autonomia del proprio sistema portuale. L'assemblea ha infatti approvato all'unanimità una mozione frutto di un lavoro bipartisan che impegna il presidente Massimiliano Fedriga a intervenire attivamente nel processo di riforma della governance portuale nazionale. Al centro del documento, la richiesta di evitare che la futura società Porti d'Italia S.p.A. assuma competenze oggi in capo alle Autorità di Sistema portuale, salvaguardandone autonomia gestionale, capacità decisionale e risorse finanziarie. La mozione nasce dalle diffuse preoccupazioni, condivise trasversalmente tra maggioranza e opposizione, rispetto a un possibile accentramento delle funzioni strategiche. Secondo diversi interventi in Aula, la riforma rischierebbe di ridurre significativamente le entrate delle Autorità portuali fino a decine di milioni di euro annui e di indebolire un modello che ha consentito ai porti regionali di crescere e affermarsi sui mercati internazionali. Particolare attenzione è stata posta sul ruolo dell'AdSp del Mare Adriatico Orientale, che gestisce gli scali di Trieste e Monfalcone, considerati asset strategici per l'economia regionale e per i traffici europei. Nel corso del dibattito è emersa la necessità di coniugare una regia nazionale della logistica ritenuta utile per competere sui grandi corridoi internazionali con il mantenimento di un forte radicamento territoriale nelle scelte operative e negli investimenti. Un equilibrio ritenuto fondamentale per preservare efficienza, rapidità decisionale e competitività. Tra i punti più critici evidenziati, anche il possibile impatto sul Porto Franco di Trieste, il cui regime speciale potrebbe essere messo a rischio da un sistema centralizzato di gestione delle risorse, con potenziali implicazioni anche sul piano degli obblighi internazionali. La mozione, accolta dalla Giunta regionale rappresentata dall'assessore alle Infrastrutture Cristina Amirante, assume quindi un valore politico rilevante: non un rifiuto pregiudiziale della riforma, ma la volontà di orientarla introducendo precise garanzie a tutela delle specificità locali. L'obiettivo condiviso è chiaro: evitare un eccesso di centralizzazione, preservare risorse e competenze sui territori e continuare a valorizzare un modello portuale che, nel caso di Trieste, rappresenta un riferimento a livello internazionale per integrazione logistica e vocazione ai traffici esteri. "Si tratta di una mozione che difende l'autonomia dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Orientale e, di conseguenza, lo scalo di Trieste e l'intero sistema portuale del Friuli Venezia Giulia, realtà che presentano caratteristiche di assoluta unicità nel contesto nazionale - è l'intervento dell'assessore alle Infrastrutture Cristina Amirante a margine dell'approvazione all'unanimità da parte dell'Aula di una mozione sull'Authority in relazione alla riforma nazionale dei porti. Come ha spiegato l'assessore, l'obiettivo è preservare un'autonomia che consenta all'AdSp di continuare a



Messaggero Marittimo

Trieste

svolgere le funzioni di pianificazione e programmazione, oltre alla realizzazione diretta dei propri interventi, operando in costante raccordo con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. "Il nostro porto, in analogia ai principali hub europei, svolge infatti un'attività orientata prevalentemente al commercio estero: non assolve a una funzione meramente locale, ma riveste - ha concluso Amirante - un ruolo sistemico che interessa l'intero territorio nazionale ed europeo". La mozione bipartisan approvata dal Consiglio regionale del Friuli Venezia Giulia che, su impulso del Pd, ha chiesto di mettere in sicurezza la struttura delle Autorità di Sistema portuale rispetto all'istituzione di Porti d'Italia Spa' costituisce un precedente importante a livello nazionale. Ci aspettiamo che il ministro Salvini e il viceministro Rixi ne prendano atto e diano seguito alle indicazioni prodotte dalla massima assemblea della Regione autonoma. A fronte di un pronunciamento così largo e forte non dubito che il presidente Fedriga sarà puntuale interprete e lavorerà per indurre il Governo a fermarsi e condividere la riforma della portualità italiana. Noi abbiamo dimostrato di essere pronti e preparati a fare la nostra parte. La deputata dem Debora Serracchiani interviene così a sostegno di una mozione finalizzata ad "evitare che Porti d'Italia Spa acquisisca competenze attualmente in capo alle Autorità di sistema portuale, salvaguardando le loro esigenze di agibilità operativa e gestionale".

Mozione "bipartisan" per l'autonomia dei porti regionali

Proposto dal PD, il testo è stato condiviso dalla maggioranza in Consiglio: impegna la Giunta a salvaguardare le competenze dell'Authority, a fronte del progetto di riforma governativo. Il Consiglio regionale trova l'accordo su una mozione, proposta dal Partito Democratico, in difesa dell'autonomia dell'**Autorità portuale**, chiamata in causa dalla riforma varata dal Governo. Il provvedimento prevede la creazione di una società per azioni finanziata interamente con denaro pubblico, che accentra la gestione di tutte e 16 le **autorità di sistema portuale**. La mozione è stata fatta propria, durante la discussione, anche dagli altri partiti di opposizione. Tra le principali obiezioni al disegno di legge figurano la ridotta autonomia gestionale e la diminuzione delle risorse economiche e umane delle **autorità portuali**. Posizioni che sono state in parte accolte anche dai partiti di maggioranza, che hanno proposto alcuni emendamenti al testo. Il capogruppo della Lega, Calligaris, ha infatti chiesto una interruzione della seduta proprio per trovare un testo condiviso che, una volta presentato in aula, è stato approvato. « Siamo a favore di una regia nazionale per competere sui mercati internazionali », spiega Calligaris, « ma in questo caso ci siamo concentrati sui nostri porti, un elemento strategico per la nostra economia: vogliamo che ne sia garantita e mantenuta l'autonomia ». « Siamo riusciti a condividere un testo », dice Roberto Cosolini, del Partito Democratico, « che rivendica con forza l'esigenza di salvaguardare tutte le competenze dell'**Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale**, e la sua autonomia istituzionale e amministrativa ». Un documento che impegna la Giunta e il presidente Fedriga - anche in qualità di presidente della Conferenza delle Regioni - a tutelare l'autonomia del **sistema portuale dell'Adriatico orientale**. In apertura di seduta, il Consiglio regionale, su invito del consigliere del Partito Democratico Conficoni, si è associato alle espressioni di solidarietà a Papa Leone XIV manifestate dalle più alte cariche dello Stato.



Proposto dal PD, il testo è stato condiviso dalla maggioranza in Consiglio: impegna la Giunta a salvaguardare le competenze dell'Authority, a fronte del progetto di riforma governativo. Il Consiglio regionale trova l'accordo su una mozione, proposta dal Partito Democratico, in difesa dell'autonomia dell'Autorità portuale, chiamata in causa dalla riforma varata dal Governo. Il provvedimento prevede la creazione di una società per azioni finanziata interamente con denaro pubblico, che accentra la gestione di tutte e 16 le autorità di sistema portuale. La mozione è stata fatta propria, durante la discussione, anche dagli altri partiti di opposizione. Tra le principali obiezioni al disegno di legge figurano la ridotta autonomia gestionale e la diminuzione delle risorse economiche e umane delle autorità portuali. Posizioni che sono state in parte accolte anche dai partiti di maggioranza, che hanno proposto alcuni emendamenti al testo. Il capogruppo della Lega, Calligaris, ha infatti chiesto una interruzione della seduta proprio per trovare un testo condiviso che, una volta presentato in aula, è stato approvato. « Siamo a favore di una regia nazionale per competere sui mercati internazionali », spiega Calligaris, « ma in questo caso ci siamo concentrati sui nostri porti, un elemento strategico per la nostra economia: vogliamo che ne sia garantita e mantenuta l'autonomia ». « Siamo riusciti a condividere un testo », dice Roberto Cosolini, del Partito Democratico, « che rivendica con forza l'esigenza di salvaguardare tutte le competenze dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale, e la sua autonomia istituzionale e amministrativa ». Un documento che impegna la Giunta e il presidente Fedriga - anche in qualità di presidente della Conferenza delle Regioni - a tutelare l'autonomia del sistema portuale dell'Adriatico orientale. In apertura di seduta, il Consiglio regionale, su invito del consigliere del Partito Democratico Conficoni, si è associato alle espressioni di solidarietà a Papa Leone XIV manifestate dalle più alte cariche dello Stato.

Dalle crisi internazionali, la ricerca di nuove rotte

Corridoio economico India-Medio Oriente-Europa (IMEC): un'infrastruttura strategica per collegare l'India all'Europa via mare e ferrovia. Spedizionieri e Autorità portuale di Trieste a confronto all'Università «Ci sarà il tempo di analizzare tutte le questioni, tra cui anche la difesa delle autonomie regionali, per cui la politica dovrà essere in grado di superare una serie di difficoltà. La riforma serve anche a dare uniformità ai vari porti, ma deve ovviamente garantire le autonomie, che oggi rappresentano un cardine importante». Commenta così il presidente dell'Autorità portuale, **Marco Consalvo**, la mozione approvata dal Consiglio regionale per tutelare l'autonomia del sistema portuale dell'Adriatico orientale rispetto al disegno di legge nazionale che istituisce «Porti d'Italia S.p.A.» L'occasione è una tavola rotonda organizzata dall'Università di Trieste sul corridoio IMEC «Tutto ciò che arriva in Adriatico per noi è un vantaggio competitivo. IMEC è un progetto: vedremo se definirlo di medio o lungo periodo. Più che di corridoi, io preferisco parlare di reti di connessione all'Adriatico». «Possono esserci più corridoi: l'obiettivo è connettere l'Indo-Pacifico al Mediterraneo. Quale sia la strada migliore dipenderà anche dalla situazione geopolitica e dalle crisi internazionali». A questo proposito, si potrà valutare nel secondo trimestre dell'anno l'impatto della crisi. «Oggi non abbiamo evidenze forti, ma siamo già su una soglia critica, per cui il costo - soprattutto dell'energia e dei noli - è un elemento di grandissima preoccupazione». Le imprese, da parte loro, hanno compreso l'opportunità rappresentata dal corridoio IMEC. Francesco Parisi, presidente dell'Associazione Trieste Summit, afferma: «Il Canale di Suez e lo stretto di Bab el-Mandeb sono due colli di bottiglia che oggi rappresentano un rischio eccessivo per i gestori delle catene logistiche. Bisogna creare un corridoio terrestre parallelo che renda meno vulnerabile e meno fragile il passaggio delle merci dall'Oceano Indiano - ma direi anche dall'Oceano Pacifico - al Mediterraneo, di cui Trieste vive». «L'impatto attuale è che il traffico marittimo si è in gran parte bloccato; tuttavia, questo ha in qualche modo già spinto a sviluppare rotte terrestri alternative, che di certo non verranno abbandonate quando la situazione tornerà alla normalità».



Porti il Friuli Venezia Giulia fa fronte comune contro il progetto Spa e blinda l'autonomia delle Authority

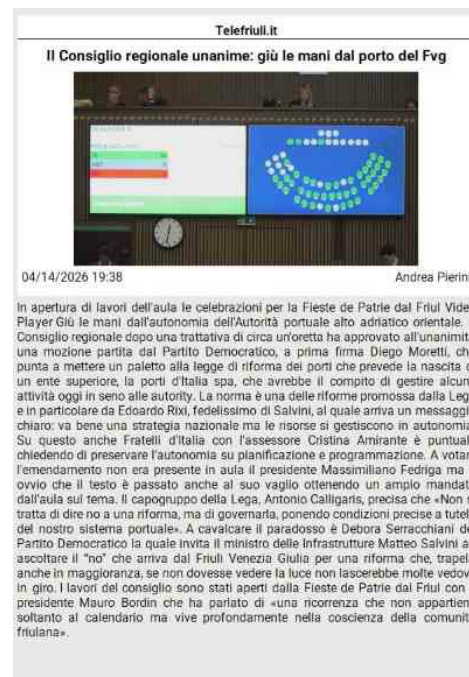
Il Consiglio regionale del Friuli Venezia Giulia lancia un segnale netto al governo sulla riforma della governance portuale, approvando all'unanimità una mozione bipartisan che mette nel mirino il progetto "Porti d'Italia Spa". L'iniziativa, nata su impulso del Partito Democratico e poi rifinita da un emendamento condiviso da tutti gli schieramenti, impegna formalmente la Giunta Fedriga a tutelare l'autonomia delle attuali Autorità di Sistema Portuale (AdSP). Secondo la deputata dem Debora Serracchiani, che ha commentato con favore l'esito del voto in Aula, il pronunciamento dell'assemblea regionale rappresenta un "precedente importante a livello nazionale" che non può essere ignorato da via Nomentana. L'obiettivo della mozione è quello di blindare le competenze operative e gestionali degli scali regionali, evitando che la creazione della nuova società per azioni centrale possa svuotare di poteri le realtà locali o limitarne l'agilità d'azione. "Ci aspettiamo che il ministro Salvini e il viceministro Rixi ne prendano atto e diano seguito alle indicazioni prodotte dalla massima assemblea della Regione autonoma", ha dichiarato Serracchiani, sottolineando come l'ampiezza del consenso raggiunto in Consiglio carichi il presidente Massimiliano Fedriga di una precisa responsabilità politica nei confronti dell'esecutivo. Per l'esponente del Pd, il governatore dovrà ora farsi interprete di questa istanza per indurre il Governo a una pausa di riflessione, con l'auspicio che la riforma della portualità italiana venga realmente condivisa con i territori. "Noi abbiamo dimostrato di essere pronti e preparati a fare la nostra parte", ha concluso la deputata, ribadendo la disponibilità al confronto tecnico sulla materia.



Il Consiglio regionale unanime: giù le mani dal porto del Fvg

Andrea Pierini

In apertura di lavori dell'aula le celebrazioni per la Fieste de Patrie dal Friul Video Player Giù le mani dall'autonomia dell'Autorità portuale alto adriatico orientale. Il Consiglio regionale dopo una trattativa di circa un'oretta ha approvato all'unanimità una mozione partita dal Partito Democraticico, a prima firma Diego Moretti, che punta a mettere un paletto alla legge di riforma dei porti che prevede la nascita di un ente superiore, la porti d'Italia spa, che avrebbe il compito di gestire alcune attività oggi in seno alle autorità. La norma è una delle riforme promossa dalla Lega e in particolare da Edoardo Rixi, fedelissimo di Salvini, al quale arriva un messaggio chiaro: va bene una strategia nazionale ma le risorse si gestiscono in autonomia. Su questo anche Fratelli d'Italia con l'assessore Cristina Amirante è puntuale chiedendo di preservare l'autonomia su pianificazione e programmazione. A votare l'emendamento non era presente in aula il presidente Massimiliano Fedriga ma è ovvio che il testo è passato anche al suo vaglio ottenendo un ampio mandato dall'aula sul tema. Il capogruppo della Lega, Antonio Calligaris, precisa che «Non si tratta di dire no a una riforma, ma di governarla, ponendo condizioni precise a tutela del nostro sistema portuale». A cavalcare il paradosso è Debora Serracchiani del Partito Democratico la quale invita il ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini ad ascoltare il no che arriva dal Friuli Venezia Giulia per una riforma che, trapela anche in maggioranza, se non dovesse vedere la luce non lascerebbe molte vedove in giro. I lavori del consiglio sono stati aperti dalla Fieste de Patrie dal Friul con il presidente Mauro Bordin che ha parlato di «una ricorrenza che non appartiene soltanto al calendario ma vive profondamente nella coscienza della comunità friulana».



in apertura di lavori dell'aula le celebrazioni per la Fieste de Patrie dal Friul Video Player Giù le mani dall'autonomia dell'Autorità portuale alto adriatico orientale. Il Consiglio regionale dopo una trattativa di circa un'oretta ha approvato all'unanimità una mozione partita dal Partito Democraticico, a prima firma Diego Moretti, che punta a mettere un paletto alla legge di riforma dei porti che prevede la nascita di un ente superiore, la porti d'Italia spa, che avrebbe il compito di gestire alcune attività oggi in seno alle autorità. La norma è una delle riforme promossa dalla Lega e in particolare da Edoardo Rixi, fedelissimo di Salvini, al quale arriva un messaggio chiaro: va bene una strategia nazionale ma le risorse si gestiscono in autonomia. Su questo anche Fratelli d'Italia con l'assessore Cristina Amirante è puntuale chiedendo di preservare l'autonomia su pianificazione e programmazione. A votare l'emendamento non era presente in aula il presidente Massimiliano Fedriga ma è ovvio che il testo è passato anche al suo vaglio ottenendo un ampio mandato dall'aula sul tema. Il capogruppo della Lega, Antonio Calligaris, precisa che «Non si tratta di dire no a una riforma, ma di governarla, ponendo condizioni precise a tutela del nostro sistema portuale». A cavalcare il paradosso è Debora Serracchiani del Partito Democratico la quale invita il ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini ad ascoltare il no che arriva dal Friuli Venezia Giulia per una riforma che, trapela anche in maggioranza, se non dovesse vedere la luce non lascerebbe molte vedove in giro. I lavori del consiglio sono stati aperti dalla Fieste de Patrie dal Friul con il presidente Mauro Bordin che ha parlato di «una ricorrenza che non appartiene soltanto al calendario ma vive profondamente nella coscienza della comunità friulana».

Trieste Prima

Trieste

Dal consiglio regionale niet all'"Anas dei porti": ora sta a Fedriga parlare con Roma

La mozione odierna, 14 aprile, è stata approvata in maniera unanime dall'emiciclo, per "preservare l'autonomia dell'Authority". "Fuori discussione che serva una strategia nazionale - così i dem -, ma deve farla il Ministero dei Trasporti". Quali sarebbero le implicazioni della nuova Porti d'Italia Spa Dal consiglio regionale - non solo in maniera bipartisan ma unanime - arriva il niet all'"Anas dei porti". Dopo l'approvazione della mozione all'ordine del giorno odierno, 14 aprile, il governatore Fedriga dovrà attivarsi con Roma per evitare che Porti d'Italia Spa, la società voluta dal Ministero dei Trasporti di Matteo Salvini per riformare gli approdi commerciali sotto un'unica regia nazionale, "acquisisca competenze attualmente in capo alle **Autorità di sistema portuale**, salvaguardando le loro esigenze di agibilità operativa e gestionale". Di fatto un giù le mani dall'Authority, di cui si vuole preservare l'autonomia mantenendo di Consalvo la responsabilità di grandi investimenti, manutenzione straordinaria e promozione sui mercati internazionali. Secondo diversi membri del consiglio non solo Porti d'Italia ridurrebbe la libertà di movimento dell'Authority, ma ne assorbirebbe anche risorse e capitale umano: le nomine, infatti, andrebbero in cifra maggiore al Ministero, si sostiene sul fronte dem. "Fuori discussione - si dichiara ancora dal Pd - che serva una strategia nazionale, ma la deve fare il Ministero".



Stazione Servola, Russo (Pd): Fedriga incapace di sbloccare

«O il presidente Fedriga non è in grado di garantire che quest'opera si farà e sarebbe già grave, oppure non ha ritenuto di utilizzare fino in fondo il proprio peso politico per sbloccare una situazione che il presidente dell'Autorità portuale aveva indicato come urgente. Ora, sentir dire l'assessore Amirante che il finanziamento di Mit e Mef arriverà se sarà possibile fa accapponare la pelle. Anche perché abbiamo sentito più volte il ministro Salvini e il presidente Fedriga ostentare grande sicurezza e certezza sul fatto che fosse soltanto un problema tecnico rimodulare delle risorse e che, vista la strategicità dell'opera, una soluzione sarebbe stata trovata. Alla prima uscita il presidente dell'Autorità portuale aveva indicato il mese di gennaio come termine ultimo per ottenere dal Mit risposte certe sullo sblocco dei finanziamenti. Invece siamo ad aprile e le tempistiche parlano da sole». Lo ha detto oggi il consigliere regionale Francesco Russo (Pd), intervenendo in Aula durante il question time, esprimendo la sua insoddisfazione per la risposta dell'assessore regionale alle Infrastrutture, Cristina Amirante alla sua interrogazione sullo stallo in cui si trova la realizzazione del progetto della stazione di Servola, del valore di oltre 160 mln di euro, a servizio del porto di Trieste. «È stucchevole scaricare responsabilità sulla burocrazia e sui tempi ha proseguito Russo - dato che l'intera filiera nazionale è in capo al centrodestra, dal Governo al territorio fino alla gestione delle Autorità di sistema. Non solo il centrodestra ha lasciato per 500 giorni senza governance un asset così strategico ma ora ha aggiunto il consigliere dem lo stesso presidente che voi avete nominato ci dice che senza quell'opera il porto ferma le proprie strategie di sviluppo. Ecco perché ha concluso Russo - la risposta che oggi ci viene dalla Giunta è molto più preoccupante».



Venezia Today

Venezia

Nave della Federazione di Saint Kitts e Nevis incarcerata a Venezia

L'unità battente bandiera dello Stato dei Caraibi e ormeggiata al porto di Chioggia è stata "incarcerata" perché dopo le ispezioni della Capitaneria è risultata non conforme per diverse irregolarità trovate. Fatta l'ispezione, trovate alcune irregolarità dal punto di vista della prevenzione dell'inquinamento atmosferico e marino e sul piano della gestione delle emergenze da parte dell'equipaggio. I militari della Capitaneria di porto di Chioggia, che operano sotto il coordinamento regionale della direzione marittima di Venezia, hanno fatto un controllo Psc (Port state control) su una nave mercantile da carico battente bandiera di Saint Kitts e Nevis ormeggiata allo scalo marittimo della città clodiense. Durante gli accertamenti il nucleo Psc ha verificato tutti gli aspetti legati alla sicurezza della navigazione, alla prevenzione dell'inquinamento atmosferico e marino, alle condizioni di vita e di lavoro a bordo e al livello di preparazione dell'equipaggio. Gli approfondimenti hanno evidenziato diverse irregolarità di natura tecnica e documentale, con particolare riferimento agli aspetti ambientali e alla gestione delle emergenze da parte dell'equipaggio e le carenze hanno reso necessaria l'adozione di un provvedimento di detenzione dell'unità navale, per garantire la salvaguardia della vita umana in mare e la tutela dell'ambiente. Il fermo della nave resterà in vigore fino alla completa risoluzione delle non conformità riscontrate e alla successiva verifica e validazione da parte degli ispettori della Capitaneria che, stretto raccordo con la direzione marittima di Venezia, continuerà a garantire la vigilanza sul traffico marittimo, con l'obiettivo di assicurare il pieno rispetto delle normative nazionali e internazionali in materia di sicurezza della navigazione e protezione dell'ambiente marino.



Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

strategica al servizio dell'accesso marittimo della Svizzera, facendo leva sul progressivo potenziamento infrastrutturale, sullo sviluppo dei collegamenti ferroviari e su un assetto terminalistico altamente specializzato. La tappa genovese del progetto In Cammino con la Svizzera assume così un significato che va oltre il profilo simbolico: mette al centro il nesso tra mobilità, logistica e transizione ecologica, ma soprattutto conferma come il rapporto tra Genova e la Svizzera resti uno dei dossier più concreti e rilevanti per la geografia dei traffici tra Mediterraneo ed Europa continentale.

Shipping Italy

Genova, Voltri

Luigi Negri: "Aponte incredibile. Sono andato a Ginevra a proporvi navi per le isole"

Dal patron di Finsea parole di grande stima nei confronti dell'esperto armatore di origini sorrentine: "Lavora sempre e ancora oggi si diverte" Dopo Maurizio Aponte e Nicola Coccia , un altro grande protagonista dello shipping italiano affida a SHIPPING ITALY alcuni ricordi e aneddoti del rapporto professionale intrattenuto fino ad oggi con Gianluigi Aponte, il fondatore del Gruppo Msc che ha appena ceduto ai figli la proprietà di un'azienda la cui flotta ha raggiunto la soglia delle mille unità . Luigi Negri, presidente di Finsea, in passato ha avuto diverse occasioni di fare affari e di essere anche socio di Aponte, in particolare nell'operazione relativa al futuro terminal container sorto su calata Bettolo nel **porto di Genova**. Ancora recentemente fra i due è passata di mano un piccola quota azionaria in Slam. Dott. Negri c he effetto le ha fatto leggere la notizia che Gianluigi Aponte ha ceduto la proprietà di Msc ai figli Diego e Alexa? "Guardi, se ci penso sembra quasi un film. Io me lo ricordo molto bene quando negli anni '70, inizialmente con navi piccole, la prima comprata di seconda mano, lui andava a cercare le cosiddette nicchie di mercato; quindi ha cominciato a servire l'East Africa, il Mediterraneo, fino ad arrivare al Sud Africa e poi è cresciuto e piano piano è diventato quello che è diventato. Io ho cominciato ad avere contatti personali con lui in occasione di Calata Bettolo dove insieme ci siamo messi a studiare come uscire da quel pasticcio che aveva organizzato l'Autorità portuale, e così ho cominciato a conoscere quest'uomo incredibile, straordinario." In cosa straordinario? "Lui lavorava sempre. Sa cosa vuol dire sempre? Vuole dire sempre. Il suo grandissimo segreto è che lui si divertiva e secondo me si diverte ancora, perché quel dire che rimarrà come presidente esecutivo vuol dire molte cose. Con il figlio Diego e la figlia Alexa, che si è sempre occupata di finanza e di amministrazione, Msc è veramente un'azienda familiare ma se lei pensa al colosso che è diventato risulta qualcosa di incredibile." L'ultima volta che ha avuto modo di sentirlo o di vederlo quando è stato? "Come noto noi siamo soci di minoranza di **Genova** Industrie Navali e tre anni fa avevo un'idea come cantiere di fare delle navi piccole per servire le isole minori. Allora tre anni fa, visti i buoni contatti sempre intrattenuti con lui, avevo chiesto un appuntamento che lui mi ha dato. Per parlare di questa 'fesseria', perché per lui era sicuramente una fesseria, c'era lui in prima persona a Ginevra. Perché lui lavora sempre, gli piace e poi si diverte. Rincontrarlo tre anni fa mi ha fatto molto piacere perché era già Gianluigi Aponte il più forte del mondo." Evidentemente sono caratteristiche distintive di chi arriva a certi livelli "Io un uomo che lavorasse con tanta intensità, con tanta lucidità, con tanta capacità imprenditoriale e con tanto coraggio non l'ho mai conosciuto nella mia vita e fino ad oggi ho vissuto 83 anni. Bisogna dire la verità: ci vuole anche tanto coraggio per fare tutto quello che ha fatto lui.



Dal patron di Finsea parole di grande stima nei confronti dell'esperto armatore di origini sorrentine: "Lavora sempre e ancora oggi si diverte" Dopo Maurizio Aponte e Nicola Coccia , un altro grande protagonista dello shipping italiano affida a SHIPPING ITALY alcuni ricordi e aneddoti del rapporto professionale intrattenuto fino ad oggi con Gianluigi Aponte, il fondatore del Gruppo Msc che ha appena ceduto ai figli la proprietà di un'azienda la cui flotta ha raggiunto la soglia delle mille unità . Luigi Negri, presidente di Finsea, in passato ha avuto diverse occasioni di fare affari e di essere anche socio di Aponte, in particolare nell'operazione relativa al futuro terminal container sorto su calata Bettolo nel porto di Genova. Ancora recentemente fra i due è passata di mano un piccola quota azionaria in Slam. Dott. Negri c he effetto le ha fatto leggere la notizia che Gianluigi Aponte ha ceduto la proprietà di Msc ai figli Diego e Alexa? "Guardi, se ci penso sembra quasi un film. Io me lo ricordo molto bene quando negli anni '70, inizialmente con navi piccole, la prima comprata di seconda mano, lui andava a cercare le cosiddette nicchie di mercato; quindi ha cominciato a servire l'East Africa, il Mediterraneo, fino ad arrivare al Sud Africa e poi è cresciuto e piano piano è diventato quello che è diventato. Io ho cominciato ad avere contatti personali con lui in occasione di Calata Bettolo dove insieme ci siamo messi a studiare come uscire da quel pasticcio che aveva organizzato l'Autorità portuale, e così ho cominciato a conoscere quest'uomo incredibile, straordinario." In cosa straordinario? "Lui lavorava sempre. Sa cosa vuol dire sempre? Vuole dire sempre. Il suo grandissimo segreto è che lui si divertiva e secondo me si diverte ancora, perché quel dire che rimarrà come presidente esecutivo vuol dire molte cose... Con il figlio Diego e la figlia Alexa, che si è sempre occupata di finanza e di amministrazione, Msc è veramente un'azienda familiare ma se lei pensa al colosso che è diventato risulta

Shipping Italy

Genova, Voltri

Io non ho fatto grandi cose, in realtà sono peanuts in confronto a quello che ha trattato lui, però ne ho conosciuto bene o male di gente grande, anche di striscio molta gente importante, ma come lui c'è solo lui." Alla fine queste navi però non le avete costruite? "No, perché lui voleva un altro tipo di navi queste navi che noi non potevamo fare, perché per fare quelle che avevamo proposto avevamo ricevuto aiuti statali, per altre no. Quindi non ci siamo trovati sulla stessa linea ma lui ci aveva detto di andare avanti, noi invece avanti non ci siamo andati perché non abbiamo trovato nessuno interessato." Ne parla a tutti gli effetti come un esempio da seguire "Il detto che le generazioni si deteriorano non credo vada bene per questa famiglia, perché quando hai un esempio di quel tipo difficilmente puoi crescere male." È vero che Aponte partecipava personalmente anche alle riunioni operative per il futuro terminal Bettolo analizzando di persona dettagli minimali come le bitte? "Assolutamente sì, sul tipo di gru da utilizzare, su qualsiasi cosa. In una delle ultime riunioni che abbiamo avuto io sono arrivato quando il meeting era già iniziato, stavamo discutendo e lui non c'era e parlavamo di alcuni aspetti. A un certo punto è arrivato lui, inaspettatamente, e in tre parole ci ha fatto capire quelle che erano le situazioni e le difficoltà che avremmo dovuto affrontare. Credo comunque che, finché vivrà, l'ultima parola all'interno dell'azienda sarà la sua. Non ho dubbi." Anche nel Gruppo Finsea vale lo stesso? "Io sono un po' come questo signore di cui stiamo parlando, piccolino al confronto, ma un'ultima parola ce la devo mettere sempre. È una malattia."

Citta della Spezia

La Spezia

"Scuola al porto" con il progetto "Cleanporti" per la Giornata del mare 2026

Nell'ambito della "Giornata del Mare 2026", circa 80 alunni delle scuole primarie e secondarie di primo grado della provincia hanno partecipato, presso **Porto** Mirabello, a "Scuola al **Porto**", un'iniziativa promossa dal Comune della Spezia nell'ambito del progetto Interreg Francia-Marittimo "Cleanporti", in collaborazione con le associazioni Per il Mare, Vela Tradizionale e Lega Navale Italiana. L'evento ha posto al centro diversi temi legati alla tutela dell'ambiente marino, affrontati attraverso attività pratiche e partecipative. "L'iniziativa 'Scuola al **Porto**' rappresenta un esempio concreto di come la collaborazione tra istituzioni, associazioni e territorio possa tradursi in percorsi educativi efficaci e coinvolgenti. - dichiara il Sindaco della Spezia Pierluigi Peracchini - Vedere i ragazzi confrontarsi direttamente con il mare, con le sue risorse e le sue fragilità, significa investire sul futuro della nostra comunità. La tutela dell'ambiente marino non è solo un obiettivo amministrativo, ma una responsabilità collettiva che parte proprio dall'educazione delle nuove generazioni. Come Amministrazione continueremo a sostenere con convinzione progetti che uniscono formazione, sostenibilità e valorizzazione del nostro territorio." "Avvicinare i più giovani al mare significa costruire consapevolezza e responsabilità verso uno dei patrimoni più preziosi del nostro territorio. - dichiara l'Assessore Kristopher Casati - Con Scuola al **Porto** abbiamo voluto offrire ai ragazzi un'esperienza concreta, fatta di osservazione, scoperta e partecipazione attiva, capace di trasformare temi complessi come l'inquinamento marino e la sostenibilità in qualcosa di comprensibile e vicino alla loro quotidianità." Il progetto CLEANPORTI rappresenta un tassello fondamentale di questo percorso: non solo un'iniziativa di cooperazione europea, ma uno strumento concreto per accompagnare i nostri porti verso modelli sempre più sostenibili, innovativi e attenti all'ambiente". La Spezia, insieme agli altri partner del programma Interreg Italia-Francia Marittimo, è impegnata a promuovere una gestione dei porti turistici che coniughi sviluppo economico e tutela ambientale. Articolata in tre laboratori - "Ricerca del **porto**", "Arte marinaresca" e "Mestieri del golfo" - l'iniziativa ha offerto ai bambini l'opportunità di vivere esperienze dirette e coinvolgenti. Guidati da formatori esperti delle tre associazioni che volontariamente si sono messe a disposizione, gli alunni si sono cimentati in una semplice attività scientifica, analizzando campioni di acqua prelevati nel porticciolo e scoprendo la presenza di microplastiche invisibili a occhio nudo, comprendendone l'origine e il possibile impatto sull'ambiente marino. Parallelamente, hanno avuto modo di avvicinarsi alle tradizioni della marineria, osservando e provando a realizzare alcuni nodi fondamentali. Attraverso un gioco di esplorazione su una carta del Golfo, i partecipanti hanno inoltre individuato e collocato luoghi e attività legati al mare - come rimorchiatori, mitilicoltura, porticcioli,



Citta della Spezia
 "Scuola al porto" con il progetto "Cleanporti" per la Giornata del mare 2026
 04/14/2026 21:39 Comunicato Stampa
 Nell'ambito della "Giornata del Mare 2026", circa 80 alunni delle scuole primarie e secondarie di primo grado della provincia hanno partecipato, presso Porto Mirabello, a "Scuola al Porto", un'iniziativa promossa dal Comune della Spezia nell'ambito del progetto Interreg Francia-Marittimo "Cleanporti", in collaborazione con le associazioni Per il Mare, Vela Tradizionale e Lega Navale Italiana. L'evento ha posto al centro diversi temi legati alla tutela dell'ambiente marino, affrontati attraverso attività pratiche e partecipative. "L'iniziativa 'Scuola al Porto' rappresenta un esempio concreto di come la collaborazione tra istituzioni, associazioni e territorio possa tradursi in percorsi educativi efficaci e coinvolgenti. - dichiara il Sindaco della Spezia Pierluigi Peracchini - Vedere i ragazzi confrontarsi direttamente con il mare, con le sue risorse e le sue fragilità, significa investire sul futuro della nostra comunità. La tutela dell'ambiente marino non è solo un obiettivo amministrativo, ma una responsabilità collettiva che parte proprio dall'educazione delle nuove generazioni. Come Amministrazione continueremo a sostenere con convinzione progetti che uniscono formazione, sostenibilità e valorizzazione del nostro territorio." "Avvicinare i più giovani al mare significa costruire consapevolezza e responsabilità verso uno dei patrimoni più preziosi del nostro territorio. - dichiara l'Assessore Kristopher Casati - Con Scuola al Porto abbiamo voluto offrire ai ragazzi un'esperienza concreta, fatta di osservazione, scoperta e partecipazione attiva, capace di trasformare temi complessi come l'inquinamento marino e la sostenibilità in qualcosa di comprensibile e vicino alla loro quotidianità." Il progetto CLEANPORTI rappresenta un tassello fondamentale di questo percorso: non solo un'iniziativa di cooperazione europea, ma uno strumento concreto per accompagnare i nostri porti verso modelli sempre più sostenibili, innovativi e attenti all'ambiente". La Spezia, insieme agli altri partner del

Città della Spezia

La Spezia

cantieri navali e Arsenale - scoprendone il ruolo nella storia e nella vita del territorio. L'iniziativa "Scuola al Porto" si inserisce nel quadro delle attività del progetto CLEANPORTI, cofinanziato dal Programma di Cooperazione Territoriale Europea Interreg Italia-Francia Marittimo 2021-2027. Il progetto è guidato dalla Città di Ajaccio e vede, tra i partner, il Comune della Spezia insieme all'Ufficio Ambiente della Corsica, alla Camera di Commercio di Nizza, alla Provincia di Livorno e ai Comuni di Porto Torres, Savona e Olbia. CLEANPORTI è finalizzato a sostenere il percorso di avvicinamento dei porticcioli turistici alla certificazione "Porti Puliti", unica certificazione europea specificamente dedicata a questo settore. I porti turistici, oggi riconosciuti come nodi strategici del turismo costiero, rappresentano un elemento centrale per le economie locali, ma sono al contempo chiamati ad affrontare sfide ambientali sempre più complesse. In questo contesto, il progetto mira ad accompagnare la transizione verso modelli di gestione più sostenibili, promuovendo l'adozione di tecnologie a basso impatto ambientale, pratiche gestionali responsabili e un maggiore coinvolgimento degli utenti. Più informazioni.

Bonifica in porto: dubbi degli ecologisti, l'Authority risponde per le rime

«Ecco cosa facciamo per impedire guai e per tenere gli occhi aperti» LA SPEZIA. La prima barriera è rappresentata da «panne galleggianti con teli in poliestere ancorati al fondale e poste a perimetrazione e delimitazione del campo di lavoro». Il secondo sbarramento di protezione è costituito da «bolle d'aria ("bubble screen") che consentono di contenere ogni dispersione di torbidità, anche in caso di accidentale rottura delle panne o durante le fasi di ingresso e uscita della draga dal campo di lavoro». L'Authority spezzina guidata da Bruno Pisano interviene per sottolineare che queste sono «le principali ed efficaci protezioni applicate dal progetto di bonifica» che, tiene a precisare la nota, è «in corso di fronte al Molo Garibaldi (e non, come erroneamente comunicato in questi giorni dalle associazioni ambientaliste, di fronte al quartiere del Canaletto)». L'obiettivo è quello di «limitare in maniera determinante qualsiasi dispersione di solidi sospesi negli specchi acquei limitrofi alle aree di intervento». La puntualizzazione arriva dopo che nei giorni scorsi dal mondo ecologista locale si erano alzate richieste di chiarimenti indirizzate alle autorità di controllo (in particolare, Capitaneria e Agenzia protezione ambientale) dopo che era stata notata, secondo quanto riferisce "La Nazione" in cronaca locale, «una chiazza marrone che si allarga attorno a un mezzo di dragaggio in azione nel porto». Nel mirino la torbidità delle acque: gli ambientalisti avevano chiesto di accertare se il dragaggio stia funzionando bene e se sia stata monitorata con prelievi e analisi il tratto di mare coinvolto. Quelle accuse sono «notizie allarmanti e non corrispondenti al vero», dice l'ente portuale. L'attività di bonifica - ribatte la nota dell'Authority - si colloca «tra gli interventi sui fondali dell'area vasta "Porto Mercantile" approvati con Decreti Interministeriali del 2005, segue il progetto esecutivo, redatto in conformità alle norme di settore e alle indicazioni di Icram relative ai requisiti delle draghe e ai sistemi di dragaggio». Da parte dell'ente portuale si aggiunge che le operazioni marcano di pari passo con uno specifico monitoraggio ambientale sia in continuo che a livello giornaliero ma anche settimanale e a cadenza mensile, comprensivo di report all'Agenzia protezione ambientale. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale ribadisce che il controllo è «assicurato dalle sonde multiparametriche in campo»: grazie a questo - si afferma - si è potuto sino ad ora «constatare come non sia mai stato superato il valore di riferimento della torbidità delle acque, stabilito attraverso numerosi monitoraggi effettuati nel corso degli anni». A ciò si aggiunga che è in preventivo l'utilizzo di sei postazioni mobili, ciascuna delle quali può contare su una «sonda da calare attorno al perimetro dell'area di cantiere». L'istituzione portuale segnala che «anche in questo caso non sono mai stati riscontrati superamenti». Al di là di tutto questo, viene impiegato pure «un drone aereo per scatti panoramici georiferiti: consente



«Ecco cosa facciamo per impedire guai e per tenere gli occhi aperti» LA SPEZIA. La prima barriera è rappresentata da «panne galleggianti con teli in poliestere ancorati al fondale e poste a perimetrazione e delimitazione del campo di lavoro». Il secondo sbarramento di protezione è costituito da «bolle d'aria ("bubble screen") che consentono di contenere ogni dispersione di torbidità, anche in caso di accidentale rottura delle panne o durante le fasi di ingresso e uscita della draga dal campo di lavoro». L'Authority spezzina guidata da Bruno Pisano interviene per sottolineare che queste sono «le principali ed efficaci protezioni applicate dal progetto di bonifica» che, tiene a precisare la nota, è «in corso di fronte al Molo Garibaldi (e non, come erroneamente comunicato in questi giorni dalle associazioni ambientaliste, di fronte al quartiere del Canaletto)». L'obiettivo è quello di «limitare in maniera determinante qualsiasi dispersione di solidi sospesi negli specchi acquei limitrofi alle aree di intervento». La puntualizzazione arriva dopo che nei giorni scorsi dal mondo ecologista locale si erano alzate richieste di chiarimenti indirizzate alle autorità di controllo (in particolare, Capitaneria e Agenzia protezione ambientale) dopo che era stata notata, secondo quanto riferisce "La Nazione" in cronaca locale, «una chiazza marrone che si allarga attorno a un mezzo di dragaggio in azione nel porto». Nel mirino la torbidità delle acque: gli ambientalisti avevano chiesto di accertare se il dragaggio stia funzionando bene e se sia stata monitorata con prelievi e analisi il tratto di mare coinvolto. Quelle accuse sono «notizie allarmanti e non corrispondenti al vero», dice l'ente portuale. L'attività di bonifica - ribatte la nota dell'Authority - si colloca «tra gli interventi sui fondali dell'area vasta "Porto Mercantile" approvati con Decreti Interministeriali del 2005, segue il progetto esecutivo, redatto in conformità alle norme di settore e alle indicazioni di Icram relative ai requisiti delle draghe e ai sistemi di dragaggio». Da

La Gazzetta Marittima

La Spezia

di apprezzare l'entità dell'eventuale torbidità generata dai lavori. Ad oggi, le foto acquisite (in allegato) comprovano l'efficacia delle misure di delimitazione», si precisa. L'Authority mette in risalto anche che, «a maggior tutela degli obiettivi sensibili quali le attività di mitilicoltura», è stato effettuato «un importante investimento per la realizzazione di impianti fuori diga, secondo un progetto condiviso con gli stessi produttori».

Messaggero Marittimo

La Spezia

Spezia: bonifica al molo Garibaldi, la replica dell'AdSp

LA SPEZIA - "Panne galleggianti con teli in poliestere ancorati al fondale e poste a perimetrazione e delimitazione del campo di lavoro; una seconda barriera costituita da bolle d'aria (il bubble screen) che consente di contenere ogni dispersione di torbidità, anche in caso di accidentale rottura delle panne o durante le fasi di ingresso e uscita della draga dal campo di lavoro". L'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure orientale risponde alle critiche e preoccupazioni mosse nei giorni scorsi a proposito delle attività di bonifica in corso di fronte al Molo Garibaldi indicando quali siano le protezioni e gli strumenti messi in campo per contrastare eventuali rischi ambientali derivanti da "qualsiasi dispersione di solidi sospesi negli specchi acquei limitrofi alle aree di intervento". A muovere dubbi sulle operazioni in corso erano stati alcuni comitati ecologisti territoriali che avevano chiesto chiarimenti e precisazioni della chiazza marrone che era stata notata nella foto di un mezzo impiegato nel dragaggio in corso. "L'attività di bonifica - continua la nota esplicativa- che si colloca tra gli interventi sui fondali dell'area vasta Porto Mercantile approvati con Decreti Interministeriali del 2005, segue il progetto esecutivo, redatto in conformità alle norme di settore e alle indicazioni di Icram relative ai requisiti delle draghe e ai sistemi di dragaggio. Inoltre, le operazioni sono accompagnate da uno specifico piano di monitoraggio ambientale articolato su più scale temporali (continua, quotidiana, settimanale e mensile), che, tra l'altro, prevede rendicontazioni periodiche ad Arpal volte a dimostrare l'effettiva implementazione del piano e la relativa efficacia". Insomma l'AdSp ribadisce che tutto quanto prescritto dalla legge è stato adottato senza nessun tipo di operazione che esca da quanto previsto dal piano. "Attraverso il persistente controllo, assicurato dalle sonde multiparametriche in campo, si è potuto sino ad ora constatare come non sia mai stato superato il valore di riferimento della torbidità delle acque, stabilito attraverso numerosi monitoraggi effettuati nel corso degli anni. In aggiunta, è previsto l'impiego di sei postazioni mobili, ciascuna dotata di apposita sonda da calare attorno al perimetro dell'area di cantiere. Anche in questo caso non sono mai stati riscontrati superamenti". A questi accorgimenti, continuano dalla Authority, si aggiunge anche l'uso di un drone aereo per scatti panoramici georiferiti, che consente di apprezzare l'entità dell'eventuale torbidità generata dai lavori. "Ad oggi, le foto acquisite comprovano l'efficacia delle misure di delimitazione. Infine, si sottolinea come, a maggior tutela degli obiettivi sensibili quali le attività di mitilicoltura, l'Autorità di Sistema portuale ha attuato un importante investimento per la realizzazione di impianti fuori diga, secondo un progetto condiviso con gli stessi produttori".



Port Logistic Press

La Spezia

Su Sportitalia tv il Terminal Crociere della Spezia "al centro del Turismo nel Mediterraneo"

LA SPEZIA - E' dedicata da Floriano Omoboni alla Spezia la "Puntata numero 13" di Mondo **Crociere**. O meglio è dedicata alla scoperta della Spezia, una città che in pochi anni è al centro del Turismo nel Mediterraneo. Floriano Omoboni nel parla con il Sindaco, PierLuigi Peracchini, l'Assessore al Turismo Maria Grazia Frija e il Presidente dell'Adsp Bruno Pisano. La puntata andrà in onda su SPORTITALIA (Lcn 60) mercoledì 15 aprile alle ore 20:30 + Sportoutdoor.tv il canale televisivo FAST (free advertising streaming tv) di sport e turismo visibile 24/24 h e 7/7 giorni su tutti i device e sulle nuove Smarttv europee.



Primo Magazine

La Spezia

A Bridge to Africa: oltre 700 partecipanti per la seconda edizione

14 aprile 2026 - Con circa 700 partecipanti tra operatori, istituzioni e stakeholder internazionali, si è conclusa la seconda edizione di A Bridge to Africa, tre giorni di confronto dedicati alle opportunità di collaborazione economica tra Italia e Nord Africa, articolati tra conferenze, workshop e visite tecniche agli scali di La Spezia e Marina di Carrara. Si tratta di un risultato che conferma l'interesse crescente verso il continente africano e il ruolo strategico dell'Italia come partner industriale e commerciale, in un contesto internazionale caratterizzato da rapidi cambiamenti che stanno ridisegnando gli equilibri tra i Paesi del Mediterraneo allargato e le rotte commerciali. Il programma ha alternato interventi istituzionali, confronti operativi tra i cluster marittimi delle due sponde del Mediterraneo e di analisi di scenario e approfondimenti su potenzialità e strumenti di sviluppo del business. In particolare la giornata di venerdì 10 si è aperta con un focus dedicato all'Algeria, moderato da Michele Giromini, Managing Director and Partner di Dario Perioli Group. Nel corso della sessione si è evidenziato il forte collegamento tra Italia e Algeria con un interscambio commerciale pari a circa 11 miliardi di euro dove il nostro Paese è il loro primo cliente e tra i principali fornitori. È stata sottolineata la necessità di trasformare questi rapporti in partnership stabili e di lungo periodo, anche alla luce del ruolo strategico dell'Algeria come hub energetico e logistico nel Mediterraneo. A Bridge To Africa nasce dalla collaborazione tra istituzioni e operatori economici del territorio. La manifestazione è promossa da: **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale**, Comune della Spezia, Confindustria La Spezia, Contship Italia, Dario Perioli Group, FHP, Gruppo Grendi, Laghezza Spa, Scafi Società di Navigazione e Tarros Group. L'evento è organizzato da The International Propeller Club Port of La Spezia and Marina di Carrara e Clickutility Team.



Shipping Italy

La Spezia

Business Meeting "Industria, Logistica e Metalli": i nomi degli speaker già confermati per il 12 giugno

Al confronto saranno presenti anche Gozzi (Duferco), Solimbergo (Fincantieri), Re (Metinvest), La Bruna (Acciaieria Arvedi), Romeo (Nova Marine Carriers), Cosulich (F.lli Cosulich - Trasteel), Buiatti (ABS Acciai), Montaperto (Boriani) e **Pisano (Adsp Mar Ligure Orientale)** Antonio Gozzi (Duferco - Federacciai), Mario Solimbergo (Fincantieri), Roberto Re (Metinvest Europe), Paolo La Bruna (Acciaieria Arvedi), Vincenzo Romeo (Nova Marine Carriers - Assarmatori), Augusto Cosulich (F.lli Cosulich - Trasteel), Federico Buiatti (ABS Acciai), Carlo Montaperto (Boriani) e il padrone di casa **Bruno Pisano (Adsp Mar Ligure Orientale)** sono alcuni dei primi speaker già confermati in vista del Business Meeting "Industria, Logistica e Trasporti" in programma il 12 giugno prossimo. A ospitare l'appuntamento sarà lo Spazio Made che si trova proprio a cavallo fra le province di La Spezia e Carrara, i due scali marittimi governati dall'Autorità di sistema portuale del **Mar Ligure Orientale** dai quali transita una quota importante dell'import-export italiano di metalli sia come prodotti finiti che come semilavorati, impianti, scafi e macchinari. L'appuntamento riunirà i rappresentanti del mondo industriale e della filiera logistica per discutere dei trasporti marittimi e terrestri di acciaio, metalli, semilavorati e prodotti finiti. Si parlerà di infrastrutture, porti, intermodalità, normative, digitalizzazione, tracciabilità e sicurezza. Esperti e aziende analizzeranno trend e flussi della supply chain, proponendo soluzioni per efficienza, sostenibilità e competitività del comparto. Questo nuovo Business Meeting organizzato dai giornali online SHIPPING ITALY e SUPPLY CHAIN ITALY nasce per offrire un momento di approfondimento, networking e confronto su temi come innovazioni nell'handling, import/export, stoccaggio e trasporto di metalli diventando un punto d'incontro strategico tra imprese. Come speaker e auditor in platea saranno presenti Acciaierie | Armatori | Cantieri navali | Terminal portuali | Service provider | Trasportatori | Associazioni di categoria | Assicurazioni | Agenzie marittime | Broker navali | Trader | Imprese ferroviarie | Studi legali | End users. Questi invece saranno i main topics oggetto di dibattito all'interno delle tavole rotonde: Evoluzione dei flussi di acciaio e metalli nel Mediterraneo: trend di import/export, nuovi corridoi logistici e ruolo dei porti italiani. Porti e infrastrutture al servizio dell'industria metallurgica: investimenti, specializzazione dei terminal e capacità operativa. Intermodalità ferro-gomma-mare: opportunità e colli di bottiglia: integrazione dei vettori per semilavorati e prodotti finiti. Handling e stoccaggio dei metalli: innovazione e sicurezza, tecnologie, automazione e best practice operative. Digitalizzazione della supply chain dei metalli: piattaforme digitali, documentazione elettronica e integrazione dei dati. Trasporti containerizzati di acciaio e metalli:



Al confronto saranno presenti anche Gozzi (Duferco), Solimbergo (Fincantieri), Re (Metinvest), La Bruna (Acciaieria Arvedi), Romeo (Nova Marine Carriers), Cosulich (F.lli Cosulich - Trasteel), Buiatti (ABS Acciai), Montaperto (Boriani) e Pisano (Adsp Mar Ligure Orientale) Antonio Gozzi (Duferco - Federacciai), Mario Solimbergo (Fincantieri), Roberto Re (Metinvest Europe), Paolo La Bruna (Acciaieria Arvedi), Vincenzo Romeo (Nova Marine Carriers - Assarmatori), Augusto Cosulich (F.lli Cosulich - Trasteel), Federico Buiatti (ABS Acciai), Carlo Montaperto (Boriani) e il padrone di casa Bruno Pisano (Adsp Mar Ligure Orientale) sono alcuni dei primi speaker già confermati in vista del Business Meeting "Industria, Logistica e Trasporti" in programma il 12 giugno prossimo. A ospitare l'appuntamento sarà lo Spazio Made che si trova proprio a cavallo fra le province di La Spezia e Carrara, i due scali marittimi governati dall'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale dai quali transita una quota importante dell'import-export italiano di metalli sia come prodotti finiti che come semilavorati, impianti, scafi e macchinari. L'appuntamento riunirà i rappresentanti del mondo industriale e della filiera logistica per discutere dei trasporti marittimi e terrestri di acciaio, metalli, semilavorati e prodotti finiti. Si parlerà di infrastrutture, porti, intermodalità, normative, digitalizzazione, tracciabilità e sicurezza. Esperti e aziende analizzeranno trend e flussi della supply chain, proponendo soluzioni per efficienza, sostenibilità e competitività del comparto. Questo nuovo Business Meeting organizzato dai giornali online SHIPPING ITALY e SUPPLY CHAIN ITALY nasce per offrire un momento di approfondimento, networking e confronto su temi come innovazioni nell'handling, import/export, stoccaggio e trasporto di metalli diventando un punto d'incontro strategico tra imprese. Come speaker e auditor in platea saranno presenti Acciaierie | Armatori | Cantieri navali | Terminal portuali |

Shipping Italy

La Spezia

opportunità, limiti e nuovi modelli operativi, container vs break bulk, impatti su costi, sicurezza, flessibilità e intermodalità. Normative, dogane e compliance nel trasporto dei metalli: quadro regolatorio, procedure doganali e impatti sulla logistica. Sostenibilità e decarbonizzazione nella logistica metallurgica: riduzione delle emissioni e scelte modali più efficienti. Resilienza della supply chain industriale: gestione dei rischi, sicurezza degli approvvigionamenti e continuità operativa. Collaborazione tra industria e logistica per la competitività: partnership tra produttori, operatori logistici e sistema portuale. L'ingresso è a pagamento e fino a esaurimento posti disponibili. Per info su modalità di partecipazione scrivere a segreteria@alocinmedia.it oppure chiamare il numero +39 010 9703071.

Tecno Android

La Spezia

PNRR e logistica digitale: a che punto siamo con i 250 milioni?

Manuela Poidomani

La logistica in Italia sta vivendo un momento cruciale, e non solo per le turbolenze geopolitiche che, un po' come era successo durante la pandemia, hanno riportato l'attenzione su un settore spesso dato per scontato. Il punto è un altro: il Pnrr (Piano nazionale di ripresa e resilienza) aveva messo sul piatto investimenti da 250 milioni di euro per rendere la logistica nazionale più competitiva attraverso un sistema digitale interoperabile tra attori pubblici e privati. E ora, con la scadenza di giugno 2026, è tempo di bilanci. Tra gli interventi previsti spicca il bando LogIN Business, con 157 milioni di euro stanziati dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per almeno 1.194 imprese. Lo scopo era chiaro. Cofinanziare l'acquisto o la realizzazione di piattaforme per il dialogo informatizzato, la dematerializzazione documentale, i sistemi avanzati di pianificazione dei carichi e route planning, oltre alla formazione del personale sulle tecnologie digitali. Lo sportello per la rendicontazione finale dei progetti resta aperto fino al 30 aprile, dato che l'erogazione dei contributi è subordinata alla realizzazione degli interventi ammessi entro quella data, per rispettare la chiusura dell'intero intervento Pnrr

fissata al 30 giugno 2026. Di tutto questo si è discusso a Genova il 10 aprile, durante l'evento Be Digital, ospitato sulla nave da crociera Costa Toscana ormeggiata nel porto del capoluogo ligure. Un luogo non casuale. Il porto di Genova è uno scalo multiscopo al centro di un piano di potenziamento sia infrastrutturale che tecnologico, con stanziamenti ampliati per il Port Community System e per la cybersecurity. Digitalizzazione e infrastrutture: due facce della stessa medaglia. Federica Montaresi, Segretario Generale dell'Autorità Portuale del Mar Ligure Orientale, ha spiegato un passaggio fondamentale. Le autorità portuali sono sempre state chiamate a pianificare infrastrutture fisiche: banchine, reti stradali e ferroviarie. Oggi però serve qualcosa in più. Servono servizi efficienti che rendano quelle infrastrutture davvero efficaci. Le autorità portuali, ha sottolineato, sono diventate integratrici non solo di servizi ma prima di tutto di dati. Alessandro Pitto, presidente di Fedespediti, ha messo il dito su un nervo scoperto. La tecnologia oggi costa relativamente poco, e le opzioni disponibili sono tante, forse troppe. Ma avere una licenza di ChatGPT per riassumere qualche PDF non significa aver introdotto l'intelligenza artificiale in azienda. Quella la si introduce per davvero solo quando viene integrata nel gestionale, nel TMS, nei processi aziendali. Su questo fronte, ha ammesso Pitto, il settore è ancora agli albori. Committenti, fornitori e il ruolo dell'intelligenza artificiale. Qualcosa si muove anche nella percezione della logistica da parte di chi la commissiona. Secondo Damiano Frosi, Direttore Digital & Smart infrastructure degli Osservatori del Politecnico di Milano, il dato positivo è che per il 65% delle 800 aziende committenti sondate dall'Osservatorio Contract Logistics Gino Marchet,



La logistica in Italia sta vivendo un momento cruciale, e non solo per le turbolenze geopolitiche che, un po' come era successo durante la pandemia, hanno riportato l'attenzione su un settore spesso dato per scontato. Il punto è un altro: il Pnrr (Piano nazionale di ripresa e resilienza) aveva messo sul piatto investimenti da 250 milioni di euro per rendere la logistica nazionale più competitiva attraverso un sistema digitale interoperabile tra attori pubblici e privati. E ora, con la scadenza di giugno 2026, è tempo di bilanci. Tra gli interventi previsti spicca il bando LogIN Business, con 157 milioni di euro stanziati dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per almeno 1.194 imprese. Lo scopo era chiaro. Cofinanziare l'acquisto o la realizzazione di piattaforme per il dialogo informatizzato, la dematerializzazione documentale, i sistemi avanzati di pianificazione dei carichi e route planning, oltre alla formazione del personale sulle tecnologie digitali. Lo sportello per la rendicontazione finale dei progetti resta aperto fino al 30 aprile, dato che l'erogazione dei contributi è subordinata alla realizzazione degli interventi ammessi entro quella data, per rispettare la chiusura dell'intero intervento Pnrr fissata al 30 giugno 2026. Di tutto questo si è discusso a Genova il 10 aprile, durante l'evento Be Digital, ospitato sulla nave da crociera Costa Toscana ormeggiata nel porto del capoluogo ligure. Un luogo non casuale. Il porto di Genova è uno scalo multiscopo al centro di un piano di potenziamento sia infrastrutturale che tecnologico, con stanziamenti ampliati per il Port Community System e per la cybersecurity. Digitalizzazione e infrastrutture: due facce della stessa medaglia. Federica Montaresi, Segretario Generale dell'Autorità Portuale del Mar Ligure Orientale, ha spiegato un passaggio fondamentale. Le autorità portuali sono sempre state chiamate a pianificare infrastrutture fisiche: banchine, reti stradali e ferroviarie. Oggi però serve qualcosa in più. Servono servizi efficienti che rendano quelle infrastrutture davvero efficaci. Le autorità portuali, ha sottolineato, sono diventate integratrici non solo di servizi ma prima di tutto di dati. Alessandro Pitto, presidente di Fedespediti, ha messo il dito su un nervo scoperto. La tecnologia oggi costa relativamente poco, e le opzioni disponibili sono tante, forse troppe. Ma avere una licenza di ChatGPT per riassumere qualche PDF non significa aver introdotto l'intelligenza artificiale in azienda. Quella la si introduce per davvero solo quando viene integrata nel gestionale, nel TMS, nei processi aziendali. Su questo fronte, ha ammesso Pitto, il settore è ancora agli albori. Committenti, fornitori e il ruolo dell'intelligenza artificiale. Qualcosa si muove anche nella percezione della logistica da parte di chi la commissiona. Secondo Damiano Frosi, Direttore Digital & Smart infrastructure degli Osservatori del Politecnico di Milano, il dato positivo è che per il 65% delle 800 aziende committenti sondate dall'Osservatorio Contract Logistics Gino Marchet,

Tecno Android

La Spezia

la logistica è finalmente considerata un'attività strategica con forte impatto sulle prestazioni aziendali. Un ulteriore 30% la ritiene rilevante ma con basso impatto, e solo un 5% la vede come attività a basso valore aggiunto. Quanto agli obiettivi più sfidanti, il 42% indica il livello di servizio, il 41% l'incidenza del costo logistico sul fatturato e il 17% l'impatto ambientale. Sul fronte dell'AI in logistica, l'adozione è presente per il 30% dei committenti e il 24% dei fornitori, anche se questi ultimi mostrano un'intenzione di adozione molto più marcata (+45% contro il 14% dei committenti). Il report presentato a Genova descrive l'introduzione dell'intelligenza artificiale in logistica soprattutto come potenziamento delle capacità dei lavoratori (24%). Con un approccio human in the loop destinato a restare valido anche in futuro, mentre l'automazione si ferma per ora all'11%. Per chi non la utilizza ancora, le perplessità riguardano i benefici attesi in termini di rapporto costo/servizi, la disponibilità di dati di qualità e il livello di sviluppo dei sistemi informativi, tutti valutati oltre il 7 su una scala da 1 a 10.

Darsena Europa, durissimo altolà del Pd alla nomina di Dionisi commissario

Il castello dei destini incrociati: il round sul prefetto e l'altro ring sul segretario generale LIVORNO. Basta una nota di neanche 140 parole, meno di mille battute, e sul porto di Livorno - anzi, nello specifico sulla Darsena Europa che ne rappresenta il futuro - si riaccende una battaglia campale. Il tono non potrebbe essere più aspro: «Il Partito Democratico ad ogni livello istituzionale e politico condanna senza esitazione la nomina del prefetto di Livorno a commissario della Darsena Europa e chiede al governo un passo indietro immediato». Per metterci il carico da undici e girarci ancor meno intorno l'appello congiunto porta le firme del presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani, in tandem con quella del sindaco di Livorno, Luca Salvetti. Non solo: c'è pure una sfilza di parlamentari dem come Emiliano Fossi, Simona Bonafè e Marco Simiani, Laura Boldrini, Ylenia Zambito, Arturo Scotto, Dario Parrini, Federico Gianassi, Cristian Di Sanzo, Silvio Franceschelli, oltre che del consigliere Pd in Regione Toscana Alessandro Franchi. Nell'appello si tiene a sottolineare che «l'Autorità portuale, nella figura del presidente Davide Gariglio, ha già le competenze e le professionalità per garantire trasparenza ed una gestione efficiente e condivisa degli investimenti - anche alla luce dei 200 milioni di euro stanziati dalla Regione - per realizzare un'opera strategica per il territorio». L'ultima sottolineatura riguarda «il cosiddetto "caso Livorno"»: a giudizio dei firmatari del messaggio, qui si sta «andando oltre il corretto equilibrio tra istituzioni, con interferenze che comportano spreco ingiustificabile di risorse pubbliche, che rischiano di compromettere lo sviluppo del porto». Aggiungendo poi: «Il Pd si opporrà in ogni sede alla nomina del prefetto a commissario: a partire dal voto parlamentare di ratifica in programma nei prossimi giorni». Tutto questo è un fulmine a ciel sereno soltanto a metà. Ad esempio, l'iter parlamentare per arrivare alla nomina di Dionisi commissario della Darsena Europa al posto di Luciano Guerrieri (come preannunciato dal ministro Matteo Salvini nella visita a Livorno in ottobre) è cosa del tutto a sé rispetto allo "strappo" fatto dal presidente dell'Authority livornese Davide Gariglio riguardo all'annunciatissima nomina di Gianmarco Mancini, dirigente leghista e ex deputato del Carroccio, come segretario generale. Com'è noto, anziché Gariglio ha dato l'altolà e ha avviato una "chiamata" a chi fosse interessato a farsi avanti: non una selezione ma una "manifestazione d'interesse" che ha portato ad avere sul tavolo tantissime autocandidature, 55 delle quali sono state definite idonee da Palazzo Rosciano. Dal quartier generale dell'Authority non filtra nulla ma è ragionevole presumere che Gariglio guardi ad un gruppo ristretto di esse (forse due o tre, più probabilmente cinque o sei) e su queste, chissà, provi ad avviare una interlocuzione con il ministero. Tutto questo, comprendendo nel mazzo anche Mancini o escludendolo? Difficile dirlo, ma se siamo arrivati a questo punto è arduo



Il castello dei destini incrociati: il round sul prefetto e l'altro ring sul segretario generale LIVORNO. Basta una nota di neanche 140 parole, meno di mille battute, e sul porto di Livorno - anzi, nello specifico sulla Darsena Europa che ne rappresenta il futuro - si riaccende una battaglia campale. Il tono non potrebbe essere più aspro: «Il Partito Democratico ad ogni livello istituzionale e politico condanna senza esitazione la nomina del prefetto di Livorno a commissario della Darsena Europa e chiede al governo un passo indietro immediato». Per metterci il carico da undici e girarci ancor meno intorno l'appello congiunto porta le firme del presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani, in tandem con quella del sindaco di Livorno, Luca Salvetti. Non solo: c'è pure una sfilza di parlamentari dem come Emiliano Fossi, Simona Bonafè e Marco Simiani, Laura Boldrini, Ylenia Zambito, Arturo Scotto, Dario Parrini, Federico Gianassi, Cristian Di Sanzo, Silvio Franceschelli, oltre che del consigliere Pd in Regione Toscana Alessandro Franchi. Nell'appello si tiene a sottolineare che «l'Autorità portuale, nella figura del presidente Davide Gariglio, ha già le competenze e le professionalità per garantire trasparenza ed una gestione efficiente e condivisa degli investimenti - anche alla luce dei 200 milioni di euro stanziati dalla Regione - per realizzare un'opera strategica per il territorio». L'ultima sottolineatura riguarda «il cosiddetto "caso Livorno"»: a giudizio dei firmatari del messaggio, qui si sta «andando oltre il corretto equilibrio tra istituzioni, con interferenze che comportano spreco ingiustificabile di risorse pubbliche, che rischiano di compromettere lo sviluppo del porto». Aggiungendo poi: «Il Pd si opporrà in ogni sede alla nomina del prefetto a commissario: a partire dal voto parlamentare di ratifica in programma nei prossimi giorni». Tutto questo è un fulmine a ciel sereno soltanto a metà. Ad esempio, l'iter parlamentare per arrivare alla nomina di Dionisi commissario della Darsena Europa al posto di Luciano

La Gazzetta Marittima

Livorno

pensare che sia stata solo "ammuina". Anche perché nel frattempo dalla sponda del centrodestra si è andati in pressing su Gariglio: si è fatta balenare perfino l'idea che possa essere commissariato. Proprio commentando via social il pezzo della Gazzetta Marittima l'ex segretario generale dell'ente portuale livornese, Massimo Provinciali, ha ricordato che il commissariamento non può essere disposto a casaccio ma è una strada percorribile solo in presenza di gravi mancanze. Questo dal punto di vista giuridico, ma il pressing può diventare talmente logorante da indurre il diretto interessato a lasciare. Sta di fatto che nel raggio di neanche un chilometro c'è da affrontare il fabbisogno di soldi extra per la Darsena Europa, l'allargamento del canale di accesso al porto, la costruzione del nuovo ponte del Calambrone (per rispondere anche alle esigenze della grande nautica pisana sul Canale dei Navicelli), l'ultimazione dei lavori per lo "scavalco" con la direttissima ferroviaria porto-interporto. Insomma, un bel pacchetto di opere alle quali gli operatori del porto di Livorno guardano con grande interesse e altrettanto grande preoccupazione. Dal punto di vista politico poi, i giochi si sono fatti complessi. Da un lato, c'è il fatto che il ministero delle infrastrutture è "la" roccaforte della Lega con il ministro-vicepremier Matteo Salvini e, ancor di più, con il viceministro Edoardo Rixi, accreditato come interlocutore principale. Dall'altro, c'è però che siamo entrati nel tunnel della interminabile campagna elettorale che il prossimo anno deciderà sulle sorti del governo Meloni come una sorta di referendum. E il referendum propriamente detto, quello recentissimo sulla giustizia, così come la sconfitta di Orbán e l'affievolirsi del consenso intorno a Trump negli Usa, qualcosa stanno mettendo in moto: a cominciare dal fatto che non mancheranno complicati giochi di sponda pur di indebolire gli alleati che pure sono in realtà concorrenti al medesimo bacino elettorale, in primis Lega vs Fratelli d'Italia. C'è anche da dire che il durissimo attacco del Pd sulla nomina di Dionisi non fa parte della liturgia. E non solo perché il prefetto Dionisi ha avuto con l'amministrazione di centrosinistra a Livorno uno scontro dietro l'altro (il sindaco labronico Salvetti lo ha pubblicamente accusato di essere di fatto il vero punto di riferimento del centrodestra), così come con la Regione Toscana (il "governatore" Giani si era detto disposto ad anticipare i soldi per il ponte del Calambrone, il prefetto Dionisi ha risposto al mittente l'offerta dicendo che ci penserà il governo centrale). Quest'attacco rompe con il clima abbastanza pragmatico con cui maggioranza filo-Meloni e opposizione filo-Schlein hanno affrontato una stagione di nomine che avrebbe potuto far correre sangue com'era stato nel 2003-2004: le nomine hanno avuto problemi sì ma per liti interne al centrodestra, con la sinistra che ha evitato di incendiare le piazze. Tutt'al più qualche limitata polemica su un piccolo contributo extra da versare alle casse del Comune (a Genova) o per l'interminabile vicenda di **Trieste**, dove l'assetto della "squadra" di governo del porto è tornato alla normalità solo dopo 550 giorni. A questo punto, delle due l'una: o il centrodestra prova a tirare dritto (il Pd ha però promesso battaglia dura) o le due partite, quella del commissario e quella del segretario generale, si incroceranno per trovare una composizione in tandem. Lo vedremo nei prossimi giorni: quando Gariglio busserà all'uscio del ministero delle infrastrutture. Anzi, già

La Gazzetta Marittima

Livorno

fra oggi martedì 14 aprile e domani mercoledì 15: questo è quel che dice il calendario delle convocazioni delle commissioni dei due rami del Parlamento relativamente all' "atto del governo n. 392", cioè lo "schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante conferimento dell'incarico di Commissario straordinario per la realizzazione dell'intervento infrastrutturale Darsena Europa Livorno". Oggi alle 14,30 è in agenda la seconda parte del passaggio a Palazzo Madama con l'intervento del senatore leghista livornese Manfredi Potenti (nel precedente round in calendario l'8 aprile ne aveva preso il posto il forzista Claudio Fazzone, presidente della commissione). Domani 15 aprile è di scena la commissione trasporti di Montecitorio: alle 14,30 è prevista alla Camera l'audizione del prefetto Giancarlo Dionisi. Tempo mezz'ora o poco più e, stando a quanto preannunciato dal calendario, su tale schema di decreto, relatrice l'ex vicesindaca spezzina Maria Grazia Frija (Fdi), si voterà. Mauro Zucchelli.

Segretario generale e commissario maxi-Darsena, ora Livorno è sul ring

Dopo la cannonata del Pd, al Senato la destra fa quadrato su Dionisi. E Potenti (Lega) contrattacca **LIVORNO**. La cannonata con cui il Pd cerca di sbarrare il passo alla nomina del prefetto di **Livorno**, Giancarlo Dionisi, come commissario per la realizzazione della Darsena Europa è arrivata mentre era in dirittura d'arrivo il voto in commissione a Palazzo Madama su quella designazione del governo. Il centrodestra ha risposto picche e al Senato ha fatto quadrato sul nome, peraltro annunciatissimo dal ministro Mattei Salvini fin dall'autunno scorso quando venne in visita a **Livorno**. Dopo che l'8 aprile era andato in scena in primo round della discussione (con il presidente forzista Claudio Fazzone che aveva preso il posto del parlamentare leghista livornese Manfredi Potenti nei panni di relatore), oggi martedì 14 - stavolta Potenti relatore - si è giunti a un voto che non ha riservato sorprese: il centrodestra ha ovviamente i numeri in commissione e, stando ai dati ufficiali, ciascuno dei due schieramenti ha votato come da copione: 11 favorevoli e 8 contrari, i primi tutti di centrodestra e i secondi tutti dell'opposizione. Assente Carlo Rubbia (sostituito da Aurora Floridia che ha votato contro). Forfait anche per Giorgio Salvitti (dirigente di Fratelli d'Italia ma appartenente al gruppo dei civici in tandem con Noi Moderati e Udc) e per Giuseppe De Cristofaro (Sinistra Italiana in lista con Avs). Il messaggio che è arrivato dalla seduta a Palazzo Madama è chiaro: il centrodestra va alla guerra aperta. Non tanto per lo (scontato) esito del voto, che però non ha visto sgambetti all'interno della coalizione governativa, magari con qualche improvvisa assenza che avrebbe potuto mandare in fibrillazione il provvedimento e lasciar da pensare a malumori interni. Al contrario, di fronte al Pd che in commissione giudica inappropriata la nomina di un prefetto a guidare come commissario la realizzazione di una grande opera pubblica come l'espansione a mare della maxi-Darsena livornese (questa scelta è giustificabile solo e soltanto in presenza di gravi situazioni di legalità o altre esigenze eccezionali), il senatore leghista Manfredi Potenti, originario della provincia di **Livorno**, è andato al contrattacco cercando più il bazooka che il fioretto. A cominciare dal fatto che, l'ha ribadito a fine seduta parlando con i cronisti, dalla relazione ispettiva del 2024 disposta dal ministero sull'Authority livornese emerge un quadro gestionale da parte di Luciano Guerrieri, a quel tempo presidente dell'ente portuale e commissario della maxi-Darsena, che «giustifica ampiamente il fatto che si pensi a un prefetto come commissario». Alla cannonata del Pd la Lega, per bocca di Potenti, risponde con una cannonata che vuol alzare il tiro e risultare «ancora più forte». Punta il dito contro il fatto che in quegli atti ispettivi si parla di commistioni tra funzioni gestionali e amministrative così come di volontà di Guerrieri, esponente Pd, di non divulgare atti e documenti relativi alla Darsena Europa come il contratto di appalto per



04/15/2026 03:57

Dopo la cannonata del Pd, al Senato la destra fa quadrato su Dionisi. E Potenti (Lega) contrattacca **LIVORNO**. La cannonata con cui il Pd cerca di sbarrare il passo alla nomina del prefetto di Livorno, Giancarlo Dionisi, come commissario per la realizzazione della Darsena Europa è arrivata mentre era in dirittura d'arrivo il voto in commissione a Palazzo Madama su quella designazione del governo. Il centrodestra ha risposto picche e al Senato ha fatto quadrato sul nome, peraltro annunciatissimo dal ministro Mattei Salvini fin dall'autunno scorso quando venne in visita a Livorno. Dopo che l'8 aprile era andato in scena in primo round della discussione (con il presidente forzista Claudio Fazzone che aveva preso il posto del parlamentare leghista livornese Manfredi Potenti nei panni di relatore), oggi martedì 14 - stavolta Potenti relatore - si è giunti a un voto che non ha riservato sorprese: il centrodestra ha ovviamente i numeri in commissione e, stando ai dati ufficiali, ciascuno dei due schieramenti ha votato come da copione: 11 favorevoli e 8 contrari, i primi tutti di centrodestra e i secondi tutti dell'opposizione. Assente Carlo Rubbia (sostituito da Aurora Floridia che ha votato contro). Forfait anche per Giorgio Salvitti (dirigente di Fratelli d'Italia ma appartenente al gruppo dei civici in tandem con Noi Moderati e Udc) e per Giuseppe De Cristofaro (Sinistra Italiana in lista con Avs). Il messaggio che è arrivato dalla seduta a Palazzo Madama è chiaro: il centrodestra va alla guerra aperta. Non tanto per lo (scontato) esito del voto, che però non ha visto sgambetti all'interno della coalizione governativa, magari con qualche improvvisa assenza che avrebbe potuto mandare in fibrillazione il provvedimento e lasciar da pensare a malumori interni. Al contrario, di fronte al Pd che in commissione giudica inappropriata la nomina di un prefetto a guidare come commissario la realizzazione di una grande opera pubblica come l'espansione a mare della maxi-Darsena livornese (questa scelta è giustificabile solo e soltanto in

La Gazzetta Marittima

Livorno

le opere e neppure quelli relativi a «immotivati premi elargiti ai dirigenti distaccati dall'Authority alla struttura commissariale». Per il senatore leghista sono più che leciti i dubbi del governo. Ma c'è anche un altro aspetto relativo al motivo per cui il Pd è sceso in campo così fragorosamente (con un attacco pesante firmato dal "governatore" Eugenio Giani e dal sindaco livornese Luca Salvetti più una decina di parlamentari dem e il consigliere regionale Alessandro Franchi). Uno sganassone per avviare, magari con uno scossone, una qualche forma di trattativa per cui il presidente Davide Gariglio non si trovi stretto nella morsa in cui potrebbero stritolarlo Gianmarco Mancini come segretario generale a Palazzo Rosciano e il prefetto Giancarlo Dionisi come commissario per la Darsena Europa. Due figure tecniche, ma a questo punto ad alta "temperatura" politica. Da tradurre: non si tratta di reclamare per un esponente di sinistra il posto di uno dei due. Semmai, di provare a trovare o per il segretario o per il commissario una qualche figura, senz'altro di area governativa ma più tecnica. Qui però siamo di fronte a un prefetto con l'imprimatur di Salvini e d'un ex deputato della Lega. All'interno di un ministero che è la vera roccaforte della Lega. Risultato: saprà il Pd trovare sponda dentro Fratelli d'Italia e/o Forza Italia? Il voto al Senato non autorizza grandissime speranze per i dem. Anzi, la Lega tira tutte le cannonate che può: proprio con il senatore Manfredio Potenti che, capita l'antifona, blinda il pacchetto Mancini-Dionisi. E dice davanti ai taccuini: «Il prefetto di Livorno è oggi, assieme al candidato segretario generale della Autorità di Sistema, Gianmarco Mancini, il fumo negli occhi per questo sistema clientelare che non ha a cuore il lavoro e l'economia del territorio ma esclusivamente la sopravvivenza di una classe dirigente inefficiente e inadatta a garantire le sfide economiche politiche che il porto di Livorno deve e dovrà giocare a livelli internazionali». Basta? In realtà, non è tutto: non ci sono riscontri definitivi ma risulta che, a colloquio con i suoi più stretti collaboratori, il senatore leghista livornese Potenti abbia manifestato l'intenzione di presentare una interrogazione parlamentare in cui chiederà al governo di rispondere a tre specifiche domande che di fatto vogliono evitare che la linea difensiva avversaria sia che ispettori ministeriali e Corte dei Conti si sono occupati di un capitolo passato ormai concluso. A quanto è dato sapere, dovrebbe mirare a far puntare i riflettori su Gariglio su aspetti di questo tipo: se ci sono stati provvedimenti con i quali l'attuale vertice dell'Authority labronica ha sospeso o recuperato gli extra erogati ai dirigenti di Palazzo Rosciano che lavoravano anche per la struttura commissariale; se ha modificato l'assetto gestionale ereditato dal predecessore; se ha posto rimedio al "clima" di segreto sugli atti. Domani, mercoledì 15, nel primo pomeriggio, è prevista in commissione alla Camera dei deputati l'audizione del commissario in pectore e, avendo come relatrice l'ex vicesindaca spezzina Fdi Maria Grazia Frija, la successiva votazione sulla medesima proposta di nomina. Ma il ring vero forse non è neanche quello: il match si disputa da dopodomani. Ma già adesso si capirà se c'è qualcuno in grado di fare da regista, magari con un po' di wrestling a beneficio del pubblico pagante, o se tutto dipende semplicemente da chi mena di più. Per ora è un ring. come quello di Jack LaMotta nel film di Martin Scorsese che mette i guantoni a uno straordinario

La Gazzetta Marittima

Livorno

Robert De Niro. Lo dice l'immagine in cima: siamo ai titoli di testa, con l'intermezzo di "Cavalleria rusticana" nelle orecchie e fumo, foschia e nebbia sul quadrato e chissà. Mauro Zucchelli.

Port News

Livorno

Darsena Europa, dal PD no a Dionisi commissario

Il Partito Democratico dice no no alla nomina del prefetto Giancarlo Dionisi a commissario straordinario della Darsena Europa. In un appello congiunto che coinvolge tutto il fronte dem, dal presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani, al sindaco di Livorno, Luca Salvetti e al consigliere PD Regione Toscana, Alessandro Franchi, sino ad arrivare ai parlamentari Emiliano Fossi, segretario PD Toscana, Simona Bonafé, Marco Simiani, Laura Boldrini, Ylenia Zambito, Arturo Scotto, Dario Parrini, Federico Gianassi, Cristian Di Sanzo e Silvio Franceschelli, il PD chiede al Governo un passo indietro immediato.

L'Autorità portuale, nella figura del presidente **Davide Gariglio**, ha già le competenze e le professionalità per garantire trasparenza ed una gestione efficiente e condivisa degli investimenti anche alla luce dei 200 milioni di euro stanziati dalla Regione per realizzare un'opera strategica per il territorio si legge nella nota. Il cosiddetto caso Livorno' si sottolinea dimostra come si stia andando oltre il corretto equilibrio tra istituzioni, con interferenze che comportano spreco ingiustificabile di risorse pubbliche, che rischiano di compromettere lo sviluppo del porto. Il Pd fa sapere che si opporrà in ogni sede alla nomina del Prefetto a commissario, a partire dal voto parlamentare di ratifica in programma nei prossimi giorni.

Port News

Darsena Europa, dal PD no a Dionisi commissario



04/14/2026 09:23 Partito Democratico, Giancarlo Dionisi

In un appello congiunto che coinvolge tutto il fronte dem, dal presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani, al sindaco di Livorno, Luca Salvetti e al consigliere PD Regione Toscana, Alessandro Franchi, sino ad arrivare ai parlamentari Emiliano Fossi, segretario PD Toscana, Simona Bonafé, Marco Simiani, Laura Boldrini, Ylenia Zambito, Arturo Scotto, Dario Parrini, Federico Gianassi, Cristian Di Sanzo e Silvio Franceschelli, il PD chiede al Governo un passo indietro immediato. "L'Autorità portuale, nella figura del presidente Davide Gariglio, ha già le competenze e le professionalità per garantire trasparenza ed una gestione efficiente e condivisa degli investimenti - anche alla luce dei 200 milioni di euro stanziati dalla Regione - per realizzare un'opera strategica per il territorio" si legge nella nota.

Port News

Livorno

Darsena Europa, FI: "Da PD due pesi e due misure"

Esplode la guerra politica sulla nomina del Prefetto Giancarlo Dionisi a commissario straordinario della Darsena Europa. Al duro attacco del PD, che in un appello congiunto, ha ritenuto di dover dichiarare la propria ferma opposizione ad una scelta che ammette rischia di compromettere lo sviluppo del porto, ha risposto a stretto giro di posta la parlamentare e segretaria provinciale di Forza Italia a Livorno, Chiara Tenerini. La deputata di FI denuncia due pesi e due misure: Se davvero il tema fosse l'equilibrio tra istituzioni, come fatto osservare dal PD nella nota congiunta, la presenza di un Prefetto, cioè di una figura terza, garante, non espressione diretta di una parte politica, dovrebbe semmai rafforzare le garanzie, non indebolirle, dovrebbe essere vista come un elemento di equilibrio, non come una minaccia ammette, aggiungendo che la nomina di Dionisi dà fastidio al PD perché cambia il baricentro, cambia il punto di equilibrio, cambia soprattutto la percezione del controllo. In altre parole, la Darsena Europa resta un'opera strategica, su cui tutti dichiarano di voler correre, ma quando si modifica l'architettura della gestione, quando si introduce un elemento che rompe la coincidenza tra indirizzo politico e gestione operativa, improvvisamente il dibattito si accende. Per la Tenerini non è una questione di principio, è una questione di assetto. E forse è proprio questo il punto che la polemica finisce per chiarire meglio di qualsiasi dichiarazione ufficiale, non sempre il problema è ciò che cambia, a volte è semplicemente chi non lo controlla più come prima.



Livorno, tutto il Pd contro la nomina di Dionisi a commissario della Darsena Europa (anche Giani)

I Dem chiedono al governo di rinunciare a nominare il prefetto: C'è già il presidente dell'Authority Gariglio, che ha le competenze necessarie. Il Partito Democratico toscano chiede al Governo di fare un passo indietro sulla nomina del prefetto di Livorno Giancarlo Dionisi a commissario straordinario della Darsena Europa, aprendo uno scontro istituzionale e politico su una delle principali opere infrastrutturali della regione. La richiesta è netta e arriva da un fronte ampio che coinvolge il presidente della Regione Toscana Eugenio Giani, il sindaco di Livorno Luca Salvetti e numerosi parlamentari dem. «Il Partito Democratico a ogni livello istituzionale e politico condanna senza esitazione la nomina del prefetto di Livorno a Commissario della Darsena Europa e chiede al governo un passo indietro immediato», si legge nella nota congiunta. Il confronto si sposta ora a Roma: domani mercoledì 15 aprile Dionisi sarà ascoltato dalla IX Commissione Trasporti della Camera per illustrare le linee programmatiche del suo eventuale mandato. Il parere definitivo sulla nomina è atteso non prima del 20 aprile. Al centro della contestazione c'è il ruolo dell'Autorità di Sistema Portuale e del suo presidente Davide Gariglio, che secondo il Pd dispone già delle competenze necessarie. «L'Autorità portuale ha già le professionalità per garantire trasparenza e una gestione efficiente degli investimenti», sottolinea il documento, richiamando anche i circa 200 milioni di euro messi in campo dalla Regione Toscana per il progetto. Nei giorni scorsi erano anche circolate voci su un possibile commissariamento dell'Autorità Portuale. La posizione del Pd, e in particolare di Giani, è particolarmente dura anche sul piano istituzionale. «Il cosiddetto caso Livorno' dimostra come si stia andando oltre il corretto equilibrio tra istituzioni», si legge ancora nella nota, che parla di «interferenze» potenzialmente dannose per lo sviluppo del porto. La Darsena Europa rappresenta infatti un investimento strategico per la competitività dello scalo livornese e per l'intero sistema logistico toscano. In questo contesto, il rischio segnalato dagli enti locali è quello di rallentare l'iter dell'opera proprio nella fase in cui sarebbe necessario accelerare, mettendo in fuga i potenziali investitori (Msc e Grimaldi le due cordate che si sono fatte avanti). Un colpo di scena, la sortita del Pd. E l'impressione è che ve ne saranno degli altri, prestissimo. (cm) Condividi.



04/14/2026 10:23

I Dem chiedono al governo di rinunciare a nominare il prefetto: "C'è già il presidente dell'Authority Gariglio, che ha le competenze necessarie". Il Partito Democratico toscano chiede al Governo di fare un passo indietro sulla nomina del prefetto di Livorno Giancarlo Dionisi a commissario straordinario della Darsena Europa, aprendo uno scontro istituzionale e politico su una delle principali opere infrastrutturali della regione. La richiesta è netta e arriva da un fronte ampio che coinvolge il presidente della Regione Toscana Eugenio Giani, il sindaco di Livorno Luca Salvetti e numerosi parlamentari dem. «Il Partito Democratico a ogni livello istituzionale e politico condanna senza esitazione la nomina del prefetto di Livorno a Commissario della Darsena Europa e chiede al governo un passo indietro immediato», si legge nella nota congiunta. Il confronto si sposta ora a Roma: domani mercoledì 15 aprile Dionisi sarà ascoltato dalla IX Commissione Trasporti della Camera per illustrare le linee programmatiche del suo eventuale mandato. Il parere definitivo sulla nomina è atteso non prima del 20 aprile. Al centro della contestazione c'è il ruolo dell'Autorità di Sistema Portuale e del suo presidente Davide Gariglio, che secondo il Pd dispone già delle competenze necessarie. «L'Autorità portuale ha già le professionalità per garantire trasparenza e una gestione efficiente degli investimenti», sottolinea il documento, richiamando anche i circa 200 milioni di euro messi in campo dalla Regione Toscana per il progetto. Nei giorni scorsi erano anche circolate voci su un possibile commissariamento dell'Autorità Portuale. La posizione del Pd, e in particolare di Giani, è particolarmente dura anche sul piano istituzionale. «Il cosiddetto 'caso Livorno' dimostra come si stia andando oltre il corretto equilibrio tra istituzioni», si legge ancora nella nota, che parla di «interferenze» potenzialmente dannose per lo sviluppo del porto. La Darsena Europa rappresenta infatti un investimento

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Maxi controlli al porto, sequestrata oltre una tonnellata di vongole. Scattano sanzioni per 15mila euro

Durante i controlli effettuati nei punti di sbarco delle motovongolare, il personale della Guardia Costiera ha riscontrato numerose irregolarità. Nelle scorse giornate, la Guardia Costiera ha condotto una vasta operazione di controllo nei principali porti marchigiani. L'attività ha coinvolto i comandi di Ancona, Pesaro, Fano, Senigallia e Civitanova Marche. Durante i controlli effettuati nei punti di sbarco delle motovongolare, il personale della Guardia Costiera ha riscontrato numerose irregolarità, elevando 8 verbali amministrativi per un totale di 15.000 euro. Ad Ancona sono stati contestati 6 illeciti per pesca oltre i quantitativi consentiti, con il sequestro amministrativo di 820 chili di prodotto ittico direttamente a bordo dei pescherecci. A Civitanova Marche altri 2 verbali hanno riguardato la mancanza della documentazione obbligatoria sulla tracciabilità e provenienza del pescato, con il sequestro di 230 chili di prodotto rinvenuto sia in banchina sia a bordo di un furgone. In totale l'operazione ha portato al sequestro di oltre una tonnellata di vongole, ancora vive al momento dell'accertamento. Come previsto dalla procedura l'intero quantitativo è stato rigettato in mare, garantendo così la tutela dell'ecosistema marino.



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Al via i lavori di manutenzione straordinaria degli impianti di illuminazione pubblica nella zona del porto storico

Intervento sulle torri faro, per migliorarne affidabilità e durata e diminuire il consumo energetico **ANCONA** - Al via il progetto dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale per la manutenzione straordinaria degli impianti di illuminazione pubblica nella zona del **porto** storico. Un intervento, realizzato con i fondi del Pnrr Next Generation Eu del Ministero dell'Agricoltura, della Sovranità alimentare e delle Foreste, che ha l'obiettivo di migliorare l'efficiamento dell'impianto, di diminuire il consumo di energia e, allo stesso tempo, accrescerne l'affidabilità, la durata e l'efficienza. Un progetto definito nel rispetto della compatibilità paesaggistica con particolare riguardo alla riduzione dell'inquinamento luminoso e all'armonia con le strutture storico-monumentali esistenti. L'intervento prevede un investimento complessivo di 1,5 milioni di cui 728.283 euro per i lavori in appalto di cui questa mattina è stato firmato il contratto con l'impresa Chirico Impianti srl di Centola (Sa). Il progetto di manutenzione straordinaria, redatto dallo Studio tecnico Andrea Costantini di **Porto** Potenza Picena (Mc), nasce dalla necessità di ammodernare il sistema impiantistico dell'area del **porto** storico, con lo scopo di migliorare l'efficienza tecnica e strutturale dell'impianto stesso. L'intervento prevede la sostituzione integrale di 4 delle 22 torri faro presenti su un'area di 32 ettari del **porto** storico, posizionate fra le banchine 9 e 17. Saranno inoltre sostituiti i proiettori a ioduri metallici di tutti gli altri apparati di illuminazione già esistenti nell'area con quelli di nuova generazione di tipologia Led-Light emitting diode. Una nuova torre faro sarà installata sulla banchina 15. Il progetto prevede, inoltre, l'adeguamento dell'intero sistema ai requisiti illuminotecnici richiesti per garantire la sicurezza della viabilità portuale e l'impiego di soluzioni tecnologiche moderne ad alta efficienza energetica e a basso impatto ambientale. I lavori di efficientamento dell'impianto di illuminazione del **porto** storico fanno seguito a quelli già realizzati con lo stesso intento dall'Autorità di sistema portuale alla darsena Marche, nell'area delle banchine commerciali, che si sono conclusi a marzo 2024 e che hanno già dato risultati positivi, con un risparmio di consumo elettrico del 30%. "Realizziamo un nuovo intervento nell'ottica della sostenibilità ambientale, che è parte di un progetto di ammodernamento generale del **porto** di **Ancona** - afferma il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Vincenzo Garofalo -. Lo scopo è di migliorarne ulteriormente l'efficienza e la sicurezza e favorire così l'operatività e il lavoro di tutti gli attori della comunità portuale e dei passeggeri in transito insieme ad un importante risparmio energetico".



Intervento sulle torri faro, per migliorarne affidabilità e durata e diminuire il consumo energetico ANCONA - Al via il progetto dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale per la manutenzione straordinaria degli impianti di illuminazione pubblica nella zona del porto storico. Un intervento, realizzato con i fondi del Pnrr Next Generation Eu del Ministero dell'Agricoltura, della Sovranità alimentare e delle Foreste, che ha l'obiettivo di migliorare l'efficiamento dell'impianto, di diminuire il consumo di energia e, allo stesso tempo, accrescerne l'affidabilità, la durata e l'efficienza. Un progetto definito nel rispetto della compatibilità paesaggistica con particolare riguardo alla riduzione dell'inquinamento luminoso e all'armonia con le strutture storico-monumentali esistenti. L'intervento prevede un investimento complessivo di 1,5 milioni di cui 728.283 euro per i lavori in appalto di cui questa mattina è stato firmato il contratto con l'impresa Chirico Impianti srl di Centola (Sa). Il progetto di manutenzione straordinaria, redatto dallo Studio tecnico Andrea Costantini di Porto Potenza Picena (Mc), nasce dalla necessità di ammodernare il sistema impiantistico dell'area del porto storico, con lo scopo di migliorare l'efficienza tecnica e strutturale dell'impianto stesso. L'intervento prevede la sostituzione integrale di 4 delle 22 torri faro presenti su un'area di 32 ettari del porto storico, posizionate fra le banchine 9 e 17. Saranno inoltre sostituiti i proiettori a ioduri metallici di tutti gli altri apparati di illuminazione già esistenti nell'area con quelli di nuova generazione di tipologia Led-Light emitting diode. Una nuova torre faro sarà installata sulla banchina 15. Il progetto prevede, inoltre, l'adeguamento dell'intero sistema ai requisiti illuminotecnici richiesti per garantire la sicurezza della viabilità portuale e l'impiego di soluzioni tecnologiche moderne ad alta efficienza energetica e a basso impatto ambientale. I lavori di efficientamento dell'impianto di illuminazione del porto storico fanno seguito a quelli già realizzati con lo stesso intento dall'Autorità di sistema portuale alla darsena Marche, nell'area delle banchine commerciali, che si sono conclusi a marzo 2024 e che hanno già dato risultati positivi, con un risparmio di consumo elettrico del 30%. "Realizziamo un nuovo intervento nell'ottica della sostenibilità ambientale, che è parte di un progetto di ammodernamento generale del porto di Ancona - afferma il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Vincenzo Garofalo -. Lo scopo è di migliorarne ulteriormente l'efficienza e la sicurezza e favorire così l'operatività e il lavoro di tutti gli attori della comunità portuale e dei passeggeri in transito insieme ad un importante risparmio energetico".

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Autorità portuale, per Fit Cisl Marche è «indispensabile la nomina di presidente e segretario in tempi celeri»

Il sindacato preme per scongiurare un possibile commissariamento che «va assolutamente evitato» vista l'importante mole di questioni che chiedono una risposta rapida **ANCONA** - Per Roberto Ascani della segreteria di Fit Cisl Marche «persistono problematiche urgenti nel **Porto** di **Ancona**, soprattutto in questo tempo di guerra, che impongono una sollecita nomina degli organi di governo» e cioè «il presidente (attualmente Vincenzo Garofalo, ndr) e il segretario generale della Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centrale (oggi ricoperta da Salvatore Minervino, ndr) in scadenza a fine mese e per cui non si prevede nell'immediato né la riconferma né la sostituzione, aprendo così lo scenario del commissario». Per la Fit Cisl occorre infatti dare risposte e soluzioni urgenti ai seguenti temi: «Approvazione del Piano regolatore del **Porto**; l'individuazione di spazi adeguati alla cantieristica navale e per il trasporto su gomma; il ripristino della Stazione ferroviaria di **Ancona** Marittima; lo sviluppo dei traffici delle persone e delle merci, con ammodernamento tecnologico ed elettrificazione banchine; l'avvio urgente e, si spera imminente, dei lavori legati ai 'dragaggi'; la destinazione delle Banchine». Al contrario, ritengono «l'ordinaria amministrazione o un commissario protempore prolungato potrebbero rappresentare, per il **Porto** di **Ancona**, l'ennesimo freno allo sviluppo e la perdita di opportunità». Dunque «occorre, senza più indugi, 'mettere a terra' le risorse economiche già a disposizione avendo la 'certezza' degli investimenti, ma anche e soprattutto proiettarsi verso altre iniziative come lo sviluppo/ripresa, per esempio, del trasporto ferroviario, soprattutto merci». Infatti, per Fit Cisl Marche, «oggi il trasporto ferroviario in **porto** è azzerato, essendo poche o nulle le risorse messe a disposizione per incentivare questa modalità che decongestiona le strade, ha una maggiore sostenibilità ambientale e impedisce di dirottare merci in altri porti, oltre che rappresentare una risposta alle crisi energetiche che periodicamente si susseguono da diversi anni ormai». Anche per questo l'appello è «si torni ad investire anche in tal senso per portare traffico e lavoro nel **porto** di **Ancona**. A tal fine cogliamo favorevolmente la volontà dell'Amministrazione comunale della riapertura della Stazione marittima: un primo passo per riportare il vettore treno nel nostro **porto**». Non poteva mancare infine il tema del banchinamento del Molo Clementino: «Condividendo la necessità di salvaguardare l'ambiente attraverso l'elettrificazione delle banchine e con una gestione organizzata dei traffici turistici mediante magari l'utilizzo di bus elettrici, come Fit Cisl siamo dell'idea che sia indispensabile cogliere le opportunità di sviluppo che il settore crocieristico offre dal momento che è un segmento di mercato in continua espansione e, se non intercettato, potrebbe vedere **Ancona** bypassata a favore di porti limitrofi». Però, dato che «su tale tema sarà il ministero ad avere l'ultima parola, crediamo



Il sindacato preme per scongiurare un possibile commissariamento che «va assolutamente evitato» vista l'importante mole di questioni che chiedono una risposta rapida ANCONA - Per Roberto Ascani della segreteria di Fit Cisl Marche «persistono problematiche urgenti nel Porto di Ancona, soprattutto in questo tempo di guerra, che impongono una sollecita nomina degli organi di governo» e cioè «il presidente (attualmente Vincenzo Garofalo, ndr) e il segretario generale della Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centrale (oggi ricoperta da Salvatore Minervino, ndr) in scadenza a fine mese e per cui non si prevede nell'immediato né la riconferma né la sostituzione, aprendo così lo scenario del commissario». Per la Fit Cisl occorre infatti dare risposte e soluzioni urgenti ai seguenti temi: «Approvazione del Piano regolatore del Porto; l'individuazione di spazi adeguati alla cantieristica navale e per il trasporto su gomma; il ripristino della Stazione ferroviaria di Ancona Marittima; lo sviluppo dei traffici delle persone e delle merci, con ammodernamento tecnologico ed elettrificazione banchine; l'avvio urgente e, si spera imminente, dei lavori legati ai 'dragaggi'; la destinazione delle Banchine». Al contrario, ritengono «l'ordinaria amministrazione o un commissario protempore prolungato potrebbero rappresentare, per il Porto di Ancona, l'ennesimo freno allo sviluppo e la perdita di opportunità». Dunque «occorre, senza più indugi, 'mettere a terra' le risorse economiche già a disposizione avendo la 'certezza' degli investimenti, ma anche e soprattutto proiettarsi verso altre iniziative come lo sviluppo/ripresa, per esempio, del trasporto ferroviario, soprattutto merci». Infatti, per Fit Cisl Marche, «oggi il trasporto ferroviario in porto è azzerato, essendo poche o nulle le risorse messe a disposizione per incentivare questa modalità che decongestiona le strade, ha una maggiore sostenibilità ambientale e impedisce di dirottare merci in altri porti, oltre che rappresentare una risposta alle crisi energetiche che periodicamente si susseguono da diversi anni ormai». Anche per questo l'appello è «si torni ad investire anche in tal senso per portare traffico e lavoro nel porto di Ancona. A tal fine cogliamo favorevolmente la volontà dell'Amministrazione comunale della riapertura della Stazione marittima: un primo passo per riportare il vettore treno nel nostro porto». Non poteva mancare infine il tema del banchinamento del Molo Clementino: «Condividendo la necessità di salvaguardare l'ambiente attraverso l'elettrificazione delle banchine e con una gestione organizzata dei traffici turistici mediante magari l'utilizzo di bus elettrici, come Fit Cisl siamo dell'idea che sia indispensabile cogliere le opportunità di sviluppo che il settore crocieristico offre dal momento che è un segmento di mercato in continua espansione e, se non intercettato, potrebbe vedere Ancona bypassata a favore di porti limitrofi». Però, dato che «su tale tema sarà il ministero ad avere l'ultima parola, crediamo

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

che la priorità oggi per il futuro del porto di Ancona sia avere una Governance autorevole e competente che dia seguito agli investimenti già previsti e quelli futuri». In conclusione, per Fit Cisl Marche «il tempo che scorre non è una variabile neutra ma rappresenta un elemento strategico per la sopravvivenza della nostra 'industria portuale'».

Un nuovo impianto di illuminazione per il porto di Ancona

Intervento per sostituzione di 4 delle 22 torri faro. Un'altra prevista sulla banchina 15 Il porto storico di Ancona avrà un nuovo impianto di illuminazione: l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale ha firmato il contratto per la manutenzione straordinaria delle torri faro nell'area compresa tra le banchine 9 e 17, su una superficie di 32 ettari. I lavori, finanziati con fondi Pnrr del ministero dell'Agricoltura, hanno un costo complessivo di 1,5 milioni, di cui 728mila euro per i lavori affidati all'impresa Chirico Impianti di Centola (Salerno). L'intervento prevede la sostituzione integrale di quattro delle 22 torri faro esistenti e la conversione di tutti i proiettori a ioduri metallici con apparati a led. Una nuova torre faro sarà installata sulla banchina 15. Il progetto tiene conto della compatibilità paesaggistica con le strutture storiche e punta a ridurre l'inquinamento luminoso. Un intervento simile era già stato completato a marzo 2024 alla darsena Marche, nell'area delle banchine commerciali, con un risparmio nei consumi elettrici del 30%. "Lo scopo è migliorare ulteriormente l'efficienza e la sicurezza del porto, favorendo l'operatività di tutti gli attori della comunità portuale e dei passeggeri, insieme a un importante risparmio energetico", afferma il presidente dell'Autorità di sistema portuale Vincenzo Garofalo.



Un nuovo impianto di illuminazione per il porto di Ancona



04/14/2026 17:23

Intervento per sostituzione di 4 delle 22 torri faro. Un'altra prevista sulla banchina 15 il porto storico di Ancona avrà un nuovo impianto di illuminazione: l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale ha firmato il contratto per la manutenzione straordinaria delle torri faro nell'area compresa tra le banchine 9 e 17, su una superficie di 32 ettari. I lavori, finanziati con fondi Pnrr del ministero dell'Agricoltura, hanno un costo complessivo di 1,5 milioni, di cui 728mila euro per i lavori affidati all'impresa Chirico Impianti di Centola (Salerno). L'intervento prevede la sostituzione integrale di quattro delle 22 torri faro esistenti e la conversione di tutti i proiettori a ioduri metallici con apparati a led. Una nuova torre faro sarà installata sulla banchina 15. Il progetto tiene conto della compatibilità paesaggistica con le strutture storiche e punta a ridurre l'inquinamento luminoso. Un intervento simile era già stato completato a marzo 2024 alla darsena Marche, nell'area delle banchine commerciali, con un risparmio nei consumi elettrici del 30%. "Lo scopo è migliorare ulteriormente l'efficienza e la sicurezza del porto, favorendo l'operatività di tutti gli attori della comunità portuale e dei passeggeri, insieme a un importante risparmio energetico", afferma il presidente dell'Autorità di sistema portuale Vincenzo Garofalo.

Lavori al porto di Ancona: stanziati 1,5 milioni di euro per il progetto di manutenzione straordinaria degli impianti di illuminazione

ANCONA - Al via il progetto dell' **Autorità** di **sistema portuale** del mare Adriatico centrale per la manutenzione straordinaria degli impianti di illuminazione pubblica nella zona del porto storico. Stanziati circa 1,5 milioni di euro per i lavori, di cui si occuperà l'impresa Chirico Impianti srl di Centola

APPROFONDIMENTI L'INDAGINE Sequestrate armi, munizioni e richiami vietati: multe e denunce nell'operazione "Valichi Montani" a Comunanza

L'obiettivo Un intervento, realizzato con i fondi del Pnrr Next Generation Eu del Ministero dell'Agricoltura, della Sovranità alimentare e delle Foreste, che ha l'obiettivo di migliorare l'efficientamento dell'impianto, di diminuire il consumo di energia e, allo stesso tempo, accrescerne l'affidabilità, la durata e l'efficienza. Un progetto definito nel rispetto della compatibilità paesaggistica con particolare riguardo alla riduzione dell'inquinamento luminoso e all'armonia con le strutture storico-monumentali esistenti. I fondi L'intervento prevede un investimento complessivo di 1,5 milioni di cui 728.283 euro per i lavori in appalto di cui questa mattina è stato firmato il contratto con l'impresa Chirico Impianti srl di Centola (Sa). Il progetto Il progetto di manutenzione straordinaria, redatto dallo Studio tecnico Andrea Costantini di Porto Potenza Picena (Mc), nasce dalla necessità di ammodernare il **sistema** impiantistico dell'area del porto storico, con lo scopo di migliorare l'efficienza tecnica e strutturale dell'impianto stesso. L'intervento prevede la sostituzione integrale di 4 delle 22 torri faro presenti su un'area di 32 ettari del porto storico, posizionate fra le banchine 9 e 17. Saranno inoltre sostituiti i proiettori a ioduri metallici di tutti gli altri apparati di illuminazione già esistenti nell'area con quelli di nuova generazione di tipologia Led-Light emitting diode. Una nuova torre faro sarà installata sulla banchina 15. Il progetto prevede, inoltre, l'adeguamento dell'intero **sistema** ai requisiti illuminotecnici richiesti per garantire la sicurezza della viabilità **portuale** e l'impiego di soluzioni tecnologiche moderne ad alta efficienza energetica e a basso impatto ambientale. I lavori del 2024 I lavori di efficientamento dell'impianto di illuminazione del porto storico fanno seguito a quelli già realizzati con lo stesso intento dall'**Autorità** di **sistema portuale** alla darsena Marche, nell'area delle banchine commerciali, che si sono conclusi a marzo 2024 e che hanno già dato risultati positivi, con un risparmio di consumo elettrico del 30%. Il miglioramento della sicurezza della comunità **portuale** "Realizziamo un nuovo intervento nell'ottica della sostenibilità ambientale, che è parte di un progetto di ammodernamento generale del porto di Ancona - afferma il Presidente dell'**Autorità** di **sistema portuale** del mare Adriatico centrale, Vincenzo Garofalo -. Lo scopo è di migliorarne ulteriormente l'efficienza e la sicurezza e favorire così l'operatività e il lavoro di tutti gli attori della comunità



ANCONA - Al via il progetto dell' **Autorità** di **sistema portuale** del mare Adriatico centrale per la manutenzione straordinaria degli impianti di illuminazione pubblica nella zona del porto storico. Stanziati circa 1,5 milioni di euro per i lavori, di cui si occuperà l'impresa Chirico Impianti srl di Centola

APPROFONDIMENTI L'INDAGINE Sequestrate armi, munizioni e richiami vietati: multe e denunce nell'operazione "Valichi Montani" a Comunanza

L'obiettivo Un intervento, realizzato con i fondi del Pnrr Next Generation Eu del Ministero dell'Agricoltura, della Sovranità alimentare e delle Foreste, che ha l'obiettivo di migliorare l'efficientamento dell'impianto, di diminuire il consumo di energia e, allo stesso tempo, accrescerne l'affidabilità, la durata e l'efficienza. Un progetto definito nel rispetto della compatibilità paesaggistica con particolare riguardo alla riduzione dell'inquinamento luminoso e all'armonia con le strutture storico-monumentali esistenti. I fondi L'intervento prevede un investimento complessivo di 1,5 milioni di cui 728.283 euro per i lavori in appalto di cui questa mattina è stato firmato il contratto con l'impresa Chirico Impianti srl di Centola (Sa). Il progetto Il progetto di manutenzione straordinaria, redatto dallo Studio tecnico Andrea Costantini di Porto Potenza Picena (Mc), nasce dalla necessità di ammodernare il sistema impiantistico dell'area del porto storico, con lo scopo di migliorare l'efficienza tecnica e strutturale dell'impianto stesso. L'intervento prevede la sostituzione integrale di 4 delle 22 torri faro presenti su un'area di 32 ettari del porto storico, posizionate fra le banchine 9 e 17. Saranno inoltre sostituiti i proiettori a ioduri metallici di tutti gli altri apparati di illuminazione già esistenti nell'area con quelli di nuova generazione di tipologia Led-Light emitting diode. Una nuova torre faro sarà installata sulla banchina 15. Il progetto prevede, inoltre, l'adeguamento dell'intero sistema ai requisiti illuminotecnici richiesti per

portuale e dei passeggeri in transito insieme ad un importante risparmio energetico". © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Porto di Ancona: efficientamento impianto illuminazione del porto storico

(FERPRESS) **Ancona**, 14 APR Al via il progetto dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale per la manutenzione straordinaria degli impianti di illuminazione pubblica nella zona del **porto** storico. Un intervento, realizzato con i fondi del Pnrr Next Generation Eu del Ministero dell'Agricoltura, della Sovranità alimentare e delle Foreste, che ha l'obiettivo di migliorare l'efficientamento dell'impianto, di diminuire il consumo di energia e, allo stesso tempo, accrescerne l'affidabilità, la durata e l'efficienza. Un progetto definito nel rispetto della compatibilità paesaggistica con particolare riguardo alla riduzione dell'inquinamento luminoso e all'armonia con le strutture storico-monumentali esistenti. L'intervento prevede un investimento complessivo di 1,5 milioni di cui 728.283 euro per i lavori in appalto di cui questa mattina è stato firmato il contratto con l'impresa Chirico Impianti srl di Centola (Sa). Il progetto di manutenzione straordinaria, redatto dallo Studio tecnico Andrea Costantini di **Porto** Potenza Picena (Mc), nasce dalla necessità di ammodernare il sistema impiantistico dell'area del **porto** storico, con lo scopo di migliorare l'efficienza tecnica e strutturale dell'impianto stesso.

L'intervento prevede la sostituzione integrale di 4 delle 22 torri faro presenti su un'area di 32 ettari del **porto** storico, posizionate fra le banchine 9 e 17. Saranno inoltre sostituiti i proiettori a ioduri metallici di tutti gli altri apparati di illuminazione già esistenti nell'area con quelli di nuova generazione di tipologia Led-Light emitting diode. Una nuova torre faro sarà installata sulla banchina 15. Il progetto prevede, inoltre, l'adeguamento dell'intero sistema ai requisiti illuminotecnici richiesti per garantire la sicurezza della viabilità portuale e l'impiego di soluzioni tecnologiche moderne ad alta efficienza energetica e a basso impatto ambientale. I lavori di efficientamento dell'impianto di illuminazione del **porto** storico fanno seguito a quelli già realizzati con lo stesso intento dall'Autorità di sistema portuale alla darsena Marche, nell'area delle banchine commerciali, che si sono conclusi a marzo 2024 e che hanno già dato risultati positivi, con un risparmio di consumo elettrico del 30%.



Il Nautilus

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

PORTO DI ANCONA: EFFICIENTAMENTO IMPIANTO ILLUMINAZIONE DEL PORTO STORICO

Ancona - Al via il progetto dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale per la manutenzione straordinaria degli impianti di illuminazione pubblica nella zona del porto storico. Un intervento, realizzato con i fondi del Pnrr Next Generation Eu del Ministero dell'Agricoltura, della Sovranità alimentare e delle Foreste, che ha l'obiettivo di migliorare l'efficientamento dell'impianto, di diminuire il consumo di energia e, allo stesso tempo, accrescerne l'affidabilità, la durata e l'efficienza. Un progetto definito nel rispetto della compatibilità paesaggistica con particolare riguardo alla riduzione dell'inquinamento luminoso e all'armonia con le strutture storico-monumentali esistenti. L'intervento prevede un investimento complessivo di 1,5 milioni di cui 728.283 euro per i lavori in appalto di cui questa mattina è stato firmato il contratto con l'impresa Chirico Impianti srl di Centola (Sa). Il progetto di manutenzione straordinaria, redatto dallo Studio tecnico Andrea Costantini di Porto Potenza Picena (Mc), nasce dalla necessità di ammodernare il sistema impiantistico dell'area del porto storico, con lo scopo di migliorare l'efficienza tecnica e strutturale dell'impianto stesso. L'intervento prevede la sostituzione integrale di 4 delle 22 torri faro presenti su un'area di 32 ettari del porto storico, posizionate fra le banchine 9 e 17. Saranno inoltre sostituiti i proiettori a ioduri metallici di tutti gli altri apparati di illuminazione già esistenti nell'area con quelli di nuova generazione di tipologia Led-Light emitting diode. Una nuova torre faro sarà installata sulla banchina 15. Il progetto prevede, inoltre, l'adeguamento dell'intero sistema ai requisiti illuminotecnici richiesti per garantire la sicurezza della viabilità portuale e l'impiego di soluzioni tecnologiche moderne ad alta efficienza energetica e a basso impatto ambientale. I lavori di efficientamento dell'impianto di illuminazione del porto storico fanno seguito a quelli già realizzati con lo stesso intento dall'Autorità di sistema portuale alla darsena Marche, nell'area delle banchine commerciali, che si sono conclusi a marzo 2024 e che hanno già dato risultati positivi, con un risparmio di consumo elettrico del 30%. "Realizziamo un nuovo intervento nell'ottica della sostenibilità ambientale, che è parte di un progetto di ammodernamento generale del porto di **Ancona** - afferma il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Vincenzo Garofalo -. Lo scopo è di migliorarne ulteriormente l'efficienza e la sicurezza e favorire così l'operatività e il lavoro di tutti gli attori della comunità portuale e dei passeggeri in transito insieme ad un importante risparmio energetico".



Ancona, al via il piano di efficientamento dell'illuminazione nel porto storico

ANCONA Prosegue il percorso di ammodernamento e sostenibilità del porto di Ancona. L'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Centrale ha avviato un nuovo intervento di manutenzione straordinaria degli impianti di illuminazione pubblica nell'area del porto storico, con l'obiettivo di aumentare l'efficienza energetica, migliorare l'affidabilità delle infrastrutture e ridurre l'impatto ambientale. Il progetto è finanziato con risorse del programma Next Generation EU nell'ambito del PNRR, per un investimento complessivo di 1,5 milioni di euro, di cui oltre 728 mila destinati ai lavori appena affidati all'impresa Chirico Impianti. L'intervento punta a un rinnovamento profondo del sistema di illuminazione su un'area di circa 32 ettari. Nel dettaglio, saranno sostituite integralmente quattro delle 22 torri faro esistenti, collocate tra le banchine 9 e 17, mentre una nuova torre sarà installata in banchina 15. Parallelamente, tutti i proiettori tradizionali a ioduri metallici verranno rimpiazzati con sistemi a tecnologia LED di ultima generazione, capaci di garantire maggiore efficienza, durata e minori consumi energetici. Il piano prevede anche l'adeguamento complessivo dell'impianto ai più aggiornati standard illuminotecnici, con particolare attenzione alla sicurezza della viabilità portuale e alla riduzione dell'inquinamento luminoso, in armonia con il contesto storico e monumentale dell'area. L'iniziativa si inserisce in una strategia più ampia già avviata dall'Autorità portuale, che ha interessato negli anni scorsi anche la darsena Marche, dove interventi analoghi hanno consentito di ottenere un risparmio energetico pari a circa il 30%. Si tratta di un ulteriore passo nel percorso di sostenibilità ambientale e innovazione del porto di Ancona ha dichiarato il presidente AdSp Vincenzo Garofalo con benefici concreti in termini di efficienza, sicurezza e supporto alle attività della comunità portuale e dei passeggeri, accompagnati da un significativo contenimento dei consumi energetici. L'intervento conferma l'impegno dello scalo dorico nel coniugare sviluppo infrastrutturale e transizione energetica, rafforzando la competitività del porto nel sistema logistico nazionale.



Porto antico, efficientamento dell'impianto di illuminazione

Al via il progetto dell'**Autorità** di **sistema portuale** del mare Adriatico centrale per la manutenzione straordinaria degli impianti di illuminazione pubblica nella zona del porto storico. Un intervento, realizzato con i fondi del Pnrr Next Generation Eu del Ministero dell'Agricoltura, della Sovranità alimentare e delle Foreste, che ha l'obiettivo di migliorare l'efficientamento dell'impianto, di diminuire il consumo di energia e, allo stesso tempo, accrescerne l'affidabilità, la durata e l'efficienza. Un progetto definito nel rispetto della compatibilità paesaggistica con particolare riguardo alla riduzione dell'inquinamento luminoso e all'armonia con le strutture storico-monumentali esistenti. L'intervento prevede un investimento complessivo di 1,5 milioni di cui 728.283 euro per i lavori in appalto di cui questa mattina è stato firmato il contratto con l'impresa Chirico Impianti srl di Centola (Sa). Il progetto di manutenzione straordinaria, redatto dallo Studio tecnico Andrea Costantini di Porto Potenza Picena (Mc), nasce dalla necessità di ammodernare il **sistema** impiantistico dell'area del porto storico, con lo scopo di migliorare l'efficienza tecnica e strutturale dell'impianto stesso. L'intervento prevede la sostituzione integrale di 4 delle 22 torri faro presenti su un'area di 32 ettari del porto storico, posizionate fra le banchine 9 e 17. Saranno inoltre sostituiti i proiettori a ioduri metallici di tutti gli altri apparati di illuminazione già esistenti nell'area con quelli di nuova generazione di tipologia Led-Light emitting diode. Una nuova torre faro sarà installata sulla banchina 15. Il progetto prevede, inoltre, l'adeguamento dell'intero **sistema** ai requisiti illuminotecnici richiesti per garantire la sicurezza della viabilità **portuale** e l'impiego di soluzioni tecnologiche moderne ad alta efficienza energetica e a basso impatto ambientale. I lavori di efficientamento dell'impianto di illuminazione del porto storico fanno seguito a quelli già realizzati con lo stesso intento dall'**Autorità** di **sistema portuale** alla darsena Marche, nell'area delle banchine commerciali, che si sono conclusi a marzo 2024 e che hanno già dato risultati positivi, con un risparmio di consumo elettrico del 30%. "Realizziamo un nuovo intervento nell'ottica della sostenibilità ambientale, che è parte di un progetto di ammodernamento generale del porto di Ancona - afferma il Presidente dell'**Autorità** di **sistema portuale** del mare Adriatico centrale, Vincenzo Garofalo -. Lo scopo è di migliorarne ulteriormente l'efficienza e la sicurezza e favorire così l'operatività e il lavoro di tutti gli attori della comunità **portuale** e dei passeggeri in transito insieme ad un importante risparmio energetico". Questo è un comunicato stampa pubblicato il 14-04-2026 alle 15:12 sul giornale del 14 aprile 2026 4 letture Commenti.



Al via il progetto dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale per la manutenzione straordinaria degli impianti di illuminazione pubblica nella zona del porto storico. Un intervento, realizzato con i fondi del Pnrr Next Generation Eu del Ministero dell'Agricoltura, della Sovranità alimentare e delle Foreste, che ha l'obiettivo di migliorare l'efficientamento dell'impianto, di diminuire il consumo di energia e, allo stesso tempo, accrescerne l'affidabilità, la durata e l'efficienza. Un progetto definito nel rispetto della compatibilità paesaggistica con particolare riguardo alla riduzione dell'inquinamento luminoso e all'armonia con le strutture storico-monumentali esistenti. L'intervento prevede un investimento complessivo di 1,5 milioni di cui 728.283 euro per i lavori in appalto di cui questa mattina è stato firmato il contratto con l'impresa Chirico Impianti srl di Centola (Sa). Il progetto di manutenzione straordinaria, redatto dallo Studio tecnico Andrea Costantini di Porto Potenza Picena (Mc), nasce dalla necessità di ammodernare il sistema impiantistico dell'area del porto storico, con lo scopo di migliorare l'efficienza tecnica e strutturale dell'impianto stesso. L'intervento prevede la sostituzione integrale di 4 delle 22 torri faro presenti su un'area di 32 ettari del porto storico, posizionate fra le banchine 9 e 17. Saranno inoltre sostituiti i proiettori a ioduri metallici di tutti gli altri apparati di illuminazione già esistenti nell'area con quelli di nuova generazione di tipologia Led-Light emitting diode. Una nuova torre faro sarà installata sulla banchina 15. Il progetto prevede, inoltre, l'adeguamento dell'intero sistema ai requisiti illuminotecnici richiesti per garantire la sicurezza della viabilità portuale e l'impiego di soluzioni tecnologiche moderne ad alta efficienza energetica e a basso impatto ambientale. I lavori di efficientamento dell'impianto di illuminazione del porto storico fanno seguito a quelli già realizzati con lo stesso intento dall'Autorità di sistema portuale alla darsena Marche, nell'area delle banchine commerciali, che si sono conclusi a marzo 2024 e che hanno già dato

Porto di Ancona, FIT CISL Marche: "Urgente la nomina di una 'Guida' con pieni poteri alla ADSP Mare Adriatico Centrale"

Persistono problematiche urgenti nel Porto di Ancona, soprattutto in questo tempo di Guerra, che impongono una sollecita nomina degli Organi di Governo: ovvero l'indicazione del Presidente e del Segretario Generale della **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Centrale in scadenza a fine mese e per cui non si prevede nell'immediato né la riconferma né la sostituzione, aprendo così lo scenario del Commissario. Troppi i temi in attesa, a cui dare risoluzione urgente: approvazione del Piano Regolatore del Porto; l'individuazione di spazi adeguati alla cantieristica navale e per il trasporto su gomma; il ripristino della Stazione ferroviaria di Ancona Marittima; lo sviluppo dei traffici delle persone e delle merci, con ammodernamento tecnologico ed elettrificazione banchine; l'avvio urgente e, si spera imminente, dei lavori legati ai "dragaggi"; la destinazione delle Banchine. L'ordinaria amministrazione o un Commissario pro tempore prolungato potrebbero rappresentare per il Porto di Ancona, l'ennesimo freno allo sviluppo e la perdita di opportunità. Occorre senza più indugi "mettere a terra" le risorse economiche già a disposizione avendo la "certezza" degli investimenti ma anche, e soprattutto proiettarsi verso altre iniziative come lo sviluppo/ripresa, per esempio, del trasporto ferroviario (soprattutto merci). Oggi il trasporto ferroviario in porto è azzerato essendo poche o nulle le risorse messe a disposizione per incentivare questa modalità che decongestiona le strade, ha una maggiore sostenibilità ambientale ed impedisce di dirottare merci in altri porti, oltre che rappresentare una risposta alle crisi energetiche che periodicamente si susseguono da diversi anni ormai. Si torni ad investire anche in tal senso per portare traffico e lavoro nel porto di Ancona. A tal fine cogliamo favorevolmente la volontà dell'amministrazione comunale della riapertura della stazione Marittima: un primo passo per riportare il vettore treno nel nostro porto. Negli ultimi giorni il dibattito sul porto si è concentrato perlopiù sul banchinamento del molo Clementino. Condividendo la necessità di salvaguardare l'ambiente attraverso l'elettrificazione delle banchine e con una gestione organizzata dei traffici turistici mediante magari l'utilizzo di bus elettrici, come Fit Cisl siamo dell'idea che sia indispensabile cogliere le opportunità di sviluppo che il settore crocieristico offre dal momento che è un segmento di mercato in continua espansione e, se non intercettato, potrebbe vedere Ancona bypassata a favore di porti limitrofi. Ma dal momento che su tale tema sarà il ministero ad avere l'ultima parola crediamo che la priorità oggi per il futuro del porto di Ancona sia avere una Governance autorevole e competente che dia seguito agli investimenti già previsti e quelli futuri. Il tempo che scorre non è una variabile neutra ma rappresenta un elemento strategico per la sopravvivenza della nostra "industria portuale". Questo è un comunicato stampa pubblicato il 14-04-2026 alle



Persistono problematiche urgenti nel Porto di Ancona, soprattutto in questo tempo di Guerra, che impongono una sollecita nomina degli Organi di Governo: ovvero l'indicazione del Presidente e del Segretario Generale della Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale in scadenza a fine mese e per cui non si prevede nell'immediato né la riconferma né la sostituzione, aprendo così lo scenario del Commissario. Troppi i temi in attesa, a cui dare risoluzione urgente: approvazione del Piano Regolatore del Porto; l'individuazione di spazi adeguati alla cantieristica navale e per il trasporto su gomma; il ripristino della Stazione ferroviaria di Ancona Marittima; lo sviluppo dei traffici delle persone e delle merci, con ammodernamento tecnologico ed elettrificazione banchine; l'avvio urgente e, si spera imminente, dei lavori legati ai "dragaggi"; la destinazione delle Banchine. L'ordinaria amministrazione o un Commissario pro tempore prolungato potrebbero rappresentare per il Porto di Ancona, l'ennesimo freno allo sviluppo e la perdita di opportunità. Occorre senza più indugi "mettere a terra" le risorse economiche già a disposizione avendo la "certezza" degli investimenti ma anche, e soprattutto proiettarsi verso altre iniziative come lo sviluppo/ripresa, per esempio, del trasporto ferroviario (soprattutto merci). Oggi il trasporto ferroviario in porto è azzerato essendo poche o nulle le risorse messe a disposizione per incentivare questa modalità che decongestiona le strade, ha una maggiore sostenibilità ambientale ed impedisce di dirottare merci in altri porti, oltre che rappresentare una risposta alle crisi energetiche che periodicamente si susseguono da diversi anni ormai. Si torni ad investire anche in tal senso per portare traffico e lavoro nel porto di Ancona. A tal fine cogliamo favorevolmente la volontà dell'amministrazione comunale della riapertura della stazione Marittima: un primo passo per riportare il vettore treno nel nostro porto. Negli ultimi giorni il dibattito sul porto si è concentrato perlopiù sul banchinamento del molo Clementino. Condividendo la necessità di salvaguardare l'ambiente attraverso l'elettrificazione delle banchine e con una gestione organizzata dei traffici turistici mediante magari l'utilizzo di bus elettrici, come Fit Cisl siamo dell'idea che sia indispensabile cogliere le opportunità di sviluppo che il settore crocieristico offre dal momento che è un segmento di mercato in continua espansione e, se non intercettato, potrebbe vedere Ancona bypassata a favore di porti limitrofi. Ma dal momento che su tale tema sarà il ministero ad avere l'ultima parola crediamo che la priorità oggi per il futuro del porto di Ancona sia avere una Governance autorevole e competente che dia seguito agli investimenti già previsti e quelli futuri. Il tempo che scorre non è una variabile neutra ma rappresenta un elemento strategico per la sopravvivenza della nostra "industria portuale". Questo è un comunicato stampa pubblicato il 14-04-2026 alle

17:04 sul giornale del 14 aprile 2026 4 letture Commenti.

Tarquinia, revocata la gestione dello stabilimento comunale Bonita all'Arsenale

Il Comune risolve il contratto a pochi giorni dall'avvio della stagione 2026: inadempienze finanziarie, lavori mai eseguiti e spettro di abusi edilizi. L'avvocato Massone: "Prendo atto di una decisione ingiusta, illogica e totalmente immotivata. Con i miei avvocati siamo molto sereni e fiduciosi di ribaltare velocemente la questione per garantire a tutti una splendida stagione che inopinatamente viene messa a rischio" Non c'è pace per lo stabilimento balneare comunale di Tarquinia. Con una mossa decisa che sembra segnare un punto di non ritorno nei rapporti tra l'amministrazione comunale e i concessionari privati, il responsabile del servizio ha siglato la determinazione n. 539 di oggi, 14 aprile 2026 , disponendo la risoluzione del contratto (Rep. 1021/2025) e la contestuale revoca dell'affidamento del servizio di gestione dello Stabilimento Balneare Comunale Il destinatario del provvedimento è il Raggruppamento temporaneo di imprese (Rti) denominato "Bonita" , guidato dalla mandataria L'Arsenale S.r.l. di Roma , facente capo ad Angelo Massone . Un sodalizio che avrebbe dovuto gestire la struttura nel triennio , ma il cui rapporto con l'ente, secondo l'amministrazione comunale, si sarebbe incrinato irreversibilmente dopo una sola stagione. Le tre "spine" nel fianco della gestione Un presunto "buco" del canone: nonostante la scadenza fissata al 30 settembre 2025 , la società avrebbe versato i 12.400 euro dovuti per la scorsa stagione solo il 30 marzo 2026 , ovvero dopo aver ricevuto il preavviso di revoca. Un ritardo di sei mesi che il Comune definisce di "particolare gravità", temendo per la tenuta finanziaria delle prossime annualità. I lavori "fantasma": in sede di gara, il Bonita aveva promesso una ristrutturazione completa al delle strutture prima dell'apertura 2025. Secondo l'ente, tali opere di manutenzione straordinaria non sarebbero state realizzate secondo le modalità previste dal capitolato. L'ombra dell'abusivismo: a pesare come un macigno ci sarebbe anche l'accertamento della Capitaneria di **Porto** di **Civitavecchia** , che avrebbe rilevato la realizzazione di opere senza i necessari titoli abilitativi demaniali e urbanistico-edilizi. La difesa dell'Arsenale e l'annuncio di una battaglia legale Nelle osservazioni presentate il 31 marzo , la società L'Arsenale S.r.l. ha tentato di smontare le accuse. Sul fronte dei pagamenti, ha attribuito la morosità alle difficoltà interne nate dall'esclusione di un partner del raggruppamento (la Imperial Club S.r.l.). Per quanto riguarda i lavori, la difesa ha sostenuto che gli interventi effettuati fossero di "mero ripristino" di opere già esistenti e che fossero stati eseguiti ulteriori lavori non previsti ma necessari. " Prendo atto di una decisione ingiusta, illogica e totalmente immotivata Con i miei avvocati siamo molto sereni e fiduciosi di ribaltare velocemente la questione per garantire a tutti una splendida stagione che inopinatamente viene messa a rischio. Il sottoscritto e la società che rappresento - afferma l'avvocato Massone - sono totalmente adempienti nei confronti del Comune di



CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Tarquinia con il quale ci confronteremo in tutte le sedi civili, amministrative e penali, se necessario." Il verdetto del Comune: osservazioni non accoglibili. L'amministrazione è inflessibile. Nella determina si legge chiaramente che i lavori effettuati dal gestore non erano stati né concordati né autorizzati dal Rup (Responsabile Unico del Procedimento). Il Comune sottolinea un concetto cardine: gli interventi promessi in gara avevano lo scopo di risanare la stabilità dei fabbricati e non potevano essere "surrogati" con altri interventi decisi arbitrariamente dal privato. Inoltre, la giustificazione legata all'esclusione della ditta mandante è stata bollata come irrilevante: per il Codice dei Contratti Pubblici (D.Lgs. 36/2023), la responsabilità del raggruppamento nei confronti dell'ente pubblico è solidale. In sintesi, se un partner viene meno, la capogruppo deve garantire il servizio e i pagamenti senza soluzione di continuità. Verso l'estate 2026: quale futuro per lo stabilimento? La revoca del contratto, avvenuta proprio a metà aprile, apre un'incognita sulla stagione balneare ormai alle porte. Il Comune si trova ora nella necessità di garantire la continuità di un servizio pubblico essenziale, probabilmente attraverso un affidamento d'urgenza o lo scorrimento della graduatoria precedente, se possibile. Resta inoltre l'incognita legale: la società L'Arsenale S.r.l. impugnerà la determinazione davanti al Tar, aprendo un contenzioso che potrebbe trascinarsi per mesi, ai danni dei cittadini di Tarquinia. © RIPRODUZIONE RISERVATA Commenti.

Crociere, il 2026 segna nuovi record

Civitavecchia si conferma capitale del settore **Civitavecchia** si conferma capitale delle crociere in Italia . Le nuove stime diffuse da Cemar Agency Network parlano chiaro: nel saranno 15,1 milioni i crocieristi accolti nei porti italiani, con un incremento del rispetto al 2025. Una crescita costante che fotografa un settore ormai stabilmente in espansione dopo gli anni difficili della pandemia A trainare questa ripresa è ancora una volta lo scalo laziale , che si conferma al vertice nazionale con 3,78 milioni di passeggeri movimentati, davanti a Napoli e Genova . Un dato che rafforza ulteriormente il ruolo strategico di **Civitavecchia** nel panorama mediterraneo, non solo come **porto** di transito ma sempre più come hub di riferimento per imbarchi e sbarchi. Le previsioni, presentate dal presidente Sergio Senesi durante il Seatrade Cruise Global di Miami , evidenziano anche un cambiamento qualitativo del mercato. "Siamo di fronte a un'evoluzione - ha spiegato - con l'ingresso nel comparto crocieristico dei grandi brand del lusso alberghiero . Questo porterà una clientela con alta capacità di spesa e ricadute importanti sui territori". Un passaggio che riguarda da vicino anche **Civitavecchia** e il suo comprensorio, chiamati a intercettare nuove opportunità economiche legate a un turismo sempre più orientato alla qualità oltre che ai numeri. Nel dettaglio, nel sono previste 5.913 toccate nave (+7,86%) , con 185 unità operative e 77 porti coinvolti lungo tutta la penisola. Cresce anche il segmento delle piccole navi , con 935 scali dedicati a unità fino a 200 passeggeri , segno di una domanda sempre più diversificata. Lazio domina la classifica con 3,79 milioni di passeggeri, pari a oltre un quarto del traffico nazionale . Un primato costruito in larga parte proprio sui numeri del **porto** di **Civitavecchia** , che continua a rappresentare il principale gateway crocieristico italiano Sul fronte degli operatori, resta salda la leadership del Gruppo MSC , seguito dal Gruppo Carnival , dal Royal Caribbean Group e da Norwegian Cruise Line Holdings . Compagnie che da anni scelgono **Civitavecchia** come scalo strategico per le rotte nel Mediterraneo. I mesi più intensi saranno ottobre, maggio e luglio , mentre il picco assoluto è atteso per il 23 maggio , con 35 navi presenti contemporaneamente nei porti italiani e oltre 88mila passeggeri movimentati in un solo giorno. Numeri che confermano e rafforzano quanto già emerso nei mesi scorsi durante l' Italian Cruise Day **Civitavecchia** viaggia verso un nuovo record storico, con circa 3,7 milioni di passeggeri e circa 900 accosti previsti. Una crescita sostenuta anche dal miglioramento continuo delle infrastrutture portuali e dalla capacità di accogliere le navi di ultima generazione Guardando al futuro, le proiezioni indicano un ulteriore incremento nel , quando si supereranno i 15,2 milioni di crocieristi in Italia. Un trend favorito anche dalla destagionalizzazione dei flussi e dall'introduzione di navi sempre più sostenibili , in grado di ridurre le emissioni e tutelare



Civitavecchia si conferma capitale del settore **Civitavecchia** si conferma capitale delle crociere in Italia . Le nuove stime diffuse da Cemar Agency Network parlano chiaro: nel saranno 15,1 milioni i crocieristi accolti nei porti italiani, con un incremento del rispetto al 2025. Una crescita costante che fotografa un settore ormai stabilmente in espansione dopo gli anni difficili della pandemia A trainare questa ripresa è ancora una volta lo scalo laziale , che si conferma al vertice nazionale con 3,78 milioni di passeggeri movimentati, davanti a Napoli e Genova . Un dato che rafforza ulteriormente il ruolo strategico di Civitavecchia nel panorama mediterraneo, non solo come porto di transito ma sempre più come hub di riferimento per imbarchi e sbarchi. Le previsioni, presentate dal presidente Sergio Senesi durante il Seatrade Cruise Global di Miami , evidenziano anche un cambiamento qualitativo del mercato. "Siamo di fronte a un'evoluzione - ha spiegato - con l'ingresso nel comparto crocieristico dei grandi brand del lusso alberghiero . Questo porterà una clientela con alta capacità di spesa e ricadute importanti sui territori". Un passaggio che riguarda da vicino anche Civitavecchia e il suo comprensorio, chiamati a intercettare nuove opportunità economiche legate a un turismo sempre più orientato alla qualità oltre che ai numeri. Nel dettaglio, nel sono previste 5.913 toccate nave (+7,86%) , con 185 unità operative e 77 porti coinvolti lungo tutta la penisola. Cresce anche il segmento delle piccole navi , con 935 scali dedicati a unità fino a 200 passeggeri , segno di una domanda sempre più diversificata. Lazio domina la classifica con 3,79 milioni di passeggeri, pari a oltre un quarto del traffico nazionale . Un primato costruito in larga parte proprio sui numeri del porto di Civitavecchia , che continua a rappresentare il principale gateway crocieristico italiano Sul fronte degli operatori, resta salda la leadership del Gruppo MSC , seguito dal Gruppo Carnival , dal Royal Caribbean Group e da Norwegian Cruise Line Holdings . Compagnie che da anni scelgono Civitavecchia

CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

il Mediterraneo Per **Civitavecchia**, dunque, il si preannuncia come un altro anno da protagonista. Con una sfida chiara: trasformare i grandi numeri in sviluppo concreto per il territorio Commenti.

Giornata del Mare nelle scuole: a Roma focus su formazione e lavoro per i giovani

ROMA OSTIA - "Nautica: tempo libero, sport e opportunità professionali" è il tema di convegno svolto presso il porto turistico di Roma, e promosso da Confindustria Nautica in collaborazione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Comando generale delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, la Federazione Italiana Vela e la Lega Navale Italiana. L'incontro, svolto nella biblioteca Elsa Morante, ha visto la partecipazione di oltre 350 studenti e ha rappresentato un'importante occasione di dialogo tra istituzioni e operatori del comparto nautico sui temi dello sport, della formazione e delle prospettive occupazionali per i giovani. Al centro dell'iniziativa, il rafforzamento del legame tra scuola e mondo del lavoro lungo tutta la filiera del settore. Particolare attenzione è stata dedicata agli strumenti di accesso al mare e alle professioni nautiche: dall'introduzione del patentino nautico D1, conseguibile già dai 16 anni, fino ai percorsi più strutturati come il titolo di Ufficiale di II Classe. Quest'ultimo rappresenta una concreta opportunità di inserimento qualificato a partire dai 18 anni, rispondendo alla crescente richiesta di personale specializzato. "Oggi vogliamo raccontare ai giovani che il mare non è solo tempo libero e sport, ma anche un ambito ricco di opportunità professionali spesso poco conosciute - ha avviato il dibattito Roberto Neglia, responsabile Rapporti istituzionali Confindustria Nautica. "La filiera nautica offre sbocchi molto diversi tra loro, nella cantieristica, nelle professioni tecniche, nei servizi, fino a ruoli altamente qualificati, ma queste possibilità raramente vengono presentate ai ragazzi nei percorsi scolastici e di orientamento formativo. Per questo è fondamentale creare occasioni di incontro come questa. L'introduzione della patente nautica D1 rappresenta inoltre uno strumento importante per avvicinarsi al mare già dai 16 anni, sia per una fruizione consapevole nel tempo libero sia come primo passo verso possibili scelte formative e lavorative nel settore". Dopo i saluti del direttore del Porto Turistico di Roma, Alessandro Mei, è intervenuta Patrizia Scarchilli, direttore generale Mare e Trasporto marittimo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: "È importante accrescere tra i giovani la consapevolezza del valore del mare, non solo come ambiente da tutelare, ma anche come ambito di lavoro e di opportunità professionali. In questo senso, l'introduzione della patente nautica D1 rappresenta un passo significativo per avvicinarsi alla confidenza e alle regole del mare. Si tratta di uno strumento concreto per favorire l'accesso dei ragazzi al mondo della nautica e accompagnarli, nel tempo, verso percorsi formativi e professionali più avanzati". Il capitano di Vascello (CP) Emilio Casale, comandante della Capitaneria di Porto di Roma-Fiumicino, ha sottolineato: "L'introduzione della patente nautica D1 rappresenta un passo importante per favorire un approccio consapevole e responsabile. La sicurezza della navigazione è la nostra missione principale e passa anche dalla formazione



04/14/2026 12:07

ROMA OSTIA - "Nautica: tempo libero, sport e opportunità professionali" è il tema di convegno svolto presso il porto turistico di Roma, e promosso da Confindustria Nautica in collaborazione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Comando generale delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, la Federazione Italiana Vela e la Lega Navale Italiana. L'incontro, svolto nella biblioteca Elsa Morante, ha visto la partecipazione di oltre 350 studenti e ha rappresentato un'importante occasione di dialogo tra istituzioni e operatori del comparto nautico sui temi dello sport, della formazione e delle prospettive occupazionali per i giovani. Al centro dell'iniziativa, il rafforzamento del legame tra scuola e mondo del lavoro lungo tutta la filiera del settore. Particolare attenzione è stata dedicata agli strumenti di accesso al mare e alle professioni nautiche: dall'introduzione del patentino nautico D1, conseguibile già dai 16 anni, fino ai percorsi più strutturati come il titolo di Ufficiale di II Classe. Quest'ultimo rappresenta una concreta opportunità di inserimento qualificato a partire dai 18 anni, rispondendo alla crescente richiesta di personale specializzato. "Oggi vogliamo raccontare ai giovani che il mare non è solo tempo libero e sport, ma anche un ambito ricco di opportunità professionali spesso poco conosciute - ha avviato il dibattito Roberto Neglia, responsabile Rapporti istituzionali Confindustria Nautica. "La filiera nautica offre sbocchi molto diversi tra loro, nella cantieristica, nelle professioni tecniche, nei servizi, fino a ruoli altamente qualificati, ma queste possibilità raramente vengono presentate ai ragazzi nei percorsi scolastici e di orientamento formativo. Per questo è fondamentale creare occasioni di incontro come questa. L'introduzione della patente nautica D1 rappresenta inoltre uno strumento importante per avvicinarsi al mare già dai 16 anni, sia per una fruizione consapevole nel tempo libero sia come primo passo verso possibili scelte formative e lavorative nel settore". Dopo i saluti

Corriere Marittimo

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

di chi il mare lo vive: conoscere le regole, i rischi e i comportamenti corretti significa tutelare sé stessi e gli altri. Il mare è certamente divertimento, ma deve essere affrontato con attenzione e prudenza. In questo senso, percorsi formativi come quello previsto per il D1 contribuiscono a diffondere una cultura della sicurezza fin dalle prime esperienze. Tra le opportunità offerte dal settore, c'è anche quella di entrare nella Guardia Costiera, un servizio al Paese che consente di operare quotidianamente a tutela della collettività e dell'ambiente marino". Francesco Ettore, presidente della Federazione Italiana Vela, ha dichiarato: "È importante che i giovani inizino a guardare al mare con una prospettiva più ampia: non solo come luogo di svago, ma come risorsa economica e ambito ricco di opportunità, professionali e non. Il mare oggi genera valore e può rappresentare un concreto percorso di crescita. In questo senso, strumenti come il patentino nautico D1 hanno anche una forte valenza educativa, perché introducono i ragazzi al tema della responsabilità e della sicurezza. Navigare significa conoscere regole e comportamenti corretti, fondamentali per sé e per gli altri. Lo sport, e in particolare la vela, rappresenta spesso il primo punto di accesso a questo mondo: una base ampia da cui i giovani possono poi scegliere se proseguire nello sport, nel lavoro o semplicemente vivere il mare in modo consapevole". Il contrammiraglio (R) Vincenzo De Luca, responsabile formazione della Lega Navale Italiana, ha dichiarato: "La nostra missione è diffondere la cultura del mare, a partire dai più giovani, accompagnandoli in un percorso che non sia solo teorico ma anche esperienziale. La passione per il mare nasce infatti dalla conoscenza e dal contatto diretto, e deve essere sostenuta da una piena consapevolezza delle regole e delle responsabilità che questo ambiente richiede. Il mare è libertà, ma è anche un contesto complesso, che richiede attenzione, preparazione e capacità di valutare i propri limiti. In questo percorso, il patentino rappresenta uno sbocco naturale e uno strumento positivo per consolidare competenze e vivere il mare in modo sicuro e responsabile". Ampio spazio è stato dedicato anche al titolo di Ufficiale di II Classe, evidenziato come uno dei principali percorsi di accesso qualificato al lavoro nella nautica. Tale certificazione consente di operare come comandante di unità da diporto in noleggio, con un riconoscimento formale delle competenze e concrete opportunità occupazionali. Un percorso accessibile già in giovane età, in grado di valorizzare la professionalità e rispondere alla crescente domanda di figure specializzate. Nel corso della mattinata, gli studenti hanno inoltre partecipato ad attività esperienziali e dimostrative legate al mare, organizzate dalla Federazione Italiana Vela e dalla Lega Navale Italiana, con il supporto di Confindustria Nautica. Le iniziative hanno offerto ai ragazzi un primo contatto diretto con il mondo della nautica, approfondendo anche i temi della sicurezza e della salvaguardia della vita in mare. Il convegno si inserisce nell'ambito delle iniziative promosse da Confindustria Nautica per la Giornata nazionale del Mare nelle scuole, insieme al progetto "Rotte sul futuro - Il mare come scelta di vita", dedicato all'orientamento dei giovani verso i percorsi formativi e professionali del settore. Entrambe le iniziative fanno parte del calendario della Giornata Nazionale del Made in Italy 2026, quest'anno incentrata sul tema delle competenze e delle nuove generazioni.

Il mare incontra i giovani: nel Lazio una settimana di eventi tra scuola e sicurezza

Convegni, visite, open day ed esercitazioni da Civitavecchia a Sabaudia Roma, 14 aprile 2026 - La giornata del mare si conferma un importante appuntamento per avvicinare le nuove generazioni alla cultura marittima ed alle molteplici sfaccettature della risorsa mare: habitat da proteggere, opportunità professionale e capitale economico. Un evento che ogni anno unisce istituzioni, giovani, associazioni ed imprese. Ed è proprio in quest'ottica che la giornata del mare si è celebrata all'interno della Direzione Marittima del Lazio durante i numerosi eventi organizzati negli scorsi giorni. A Civitavecchia, le celebrazioni si sono aperte presso il Forte Michelangelo, dove istituzioni e cluster marittimo si sono riuniti, su invito del Direttore Marittimo del Lazio, per discutere sul nuovo assetto del Porto di Civitavecchia ed illustrare i nuovi scenari infrastrutturali del più grande scalo crocieristico nazionale. Il mare come diritto marittimo e tutela della biodiversità, è stato invece il focus del Convegno organizzato dall'A.I.G.A. (Associazione Italiana Giovani Avvocati) nell'ambito della Giornata del Mare e che ha visto tra i relatori proprio il Comandante della Capitaneria di Porto, il Capitano di Vascello Cosimo Nicastro e l'Assessore alle Politiche del Mare della Regione Lazio Pasquale Ciacciarelli, il Direttore Generale tutela della biodiversità e del mare del Ministero dell'Ambiente Contrammiraglio Francesco Tomas, oltre al Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale **Raffaele Latrofa** ed al Contrammiraglio Edoardo Balestra, in rappresentanza del Comando Generale. I bambini hanno poi potuto cimentarsi in una Caccia al tesoro a tema mare "Alla scoperta dei tesori di Centumcelle" proprio all'interno del Forte Michelangelo, con la collaborazione della locale Pro Loco, guidati dai militari della Capitaneria di Porto. Per i più grandi, giovani frequentatori dell'ITS Academy Caboto di Civitavecchia, la giornata del mare è coincisa con l'inaugurazione della nuova aula multimediale e la consegna dei diplomi al termine del periodo di studi che segna il loro ingresso verso il mondo marittimo. A Fiumicino, presso la sede della Capitaneria di Porto - Guardia Costiera, oltre 150 studenti a partire dai 6 anni hanno potuto visitare la Sala Operativa e salire a bordo dei Mezzi Nautici in dotazione alla scoperta delle principali regole per la sicurezza in mare. A Torvaianica e Sabaudia, sono stati gli stessi militari dei rispettivi Uffici Locali Marittimi a portare la cultura del mare, intesa come tutela dell'ambiente marino e costiero, all'interno dei locali Istituti Comprensivi ed incontrare gli oltre 160 alunni frequentatori. A Nettuno, presso la Sala Consiliare del Comune, nel corso della Conferenza di Orientamento per studenti delle scuole di istruzione secondaria di secondo grado "Il mare come sport" è stato declinato come opportunità di studio e lavoro, portando quale esempio il lavoro quotidiano degli uomini e delle donne della Guardia Costiera. I professionisti del mare che gli studenti di ogni ordine e grado hanno potuto conoscere presso



04/14/2026 11:45

Convegni, visite, open day ed esercitazioni da Civitavecchia a Sabaudia Roma, 14 aprile 2026 - La giornata del mare si conferma un importante appuntamento per avvicinare le nuove generazioni alla cultura marittima ed alle molteplici sfaccettature della risorsa mare: habitat da proteggere, opportunità professionale e capitale economico. Un evento che ogni anno unisce istituzioni, giovani, associazioni ed imprese. Ed è proprio in quest'ottica che la giornata del mare si è celebrata all'interno della Direzione Marittima del Lazio durante i numerosi eventi organizzati negli scorsi giorni. A Civitavecchia, le celebrazioni si sono aperte presso il Forte Michelangelo, dove istituzioni e cluster marittimo si sono riuniti, su invito del Direttore Marittimo del Lazio, per discutere sul nuovo assetto del Porto di Civitavecchia ed illustrare i nuovi scenari infrastrutturali del più grande scalo crocieristico nazionale. Il mare come diritto marittimo e tutela della biodiversità, è stato invece il focus del Convegno organizzato dall'A.I.G.A. (Associazione Italiana Giovani Avvocati) nell'ambito della Giornata del Mare e che ha visto tra i relatori proprio il Comandante della Capitaneria di Porto, il Capitano di Vascello Cosimo Nicastro e l'Assessore alle Politiche del Mare della Regione Lazio Pasquale Ciacciarelli, il Direttore Generale tutela della biodiversità e del mare del Ministero dell'Ambiente Contrammiraglio Francesco Tomas, oltre al Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Raffaele Latrofa ed al Contrammiraglio Edoardo Balestra, in rappresentanza del Comando Generale. I bambini hanno poi potuto cimentarsi in una Caccia al tesoro a tema mare "Alla scoperta dei tesori di Centumcelle" proprio all'interno del Forte Michelangelo, con la collaborazione della locale Pro Loco, guidati dai militari della Capitaneria di Porto. Per i più grandi, giovani frequentatori dell'ITS Academy Caboto di Civitavecchia, la giornata del mare è coincisa con l'inaugurazione della nuova aula multimediale e la consegna dei diplomi al termine

Il Faro Online

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

lo stand allestito nel porto di Nettuno dal quale, a bordo di una motovedetta, un gruppo di bambini affetti da autismo ha potuto vivere l'esperienza di intraprendere il mare, nell'ambito dell'evento "Un mare di sorrisi". Come è avvenuto ad Ostia , nell'ambito del Convegno "Nautica: tempo libero, sport e opportunità professionali", davanti a centinaia di studenti provenienti dagli istituti scolastici della Capitale, dove gli sbocchi occupazionali offerti dal mare si sono intrecciati con le regole ambientali e la sicurezza. Per concludere a Gaeta , dove si è svolto l'evento promosso dal Ministero dell'Istruzione e del Merito, che ha coinvolto gli istituti scolastici e la cittadinanza con una serie di attività dimostrative e di sensibilizzazione quali un'esercitazione di soccorso in mare tra motovedette e moto d'acqua e la possibilità di visitare Nave Dattilo della Guardia Costiera. Ma la giornata del mare non si conclude con le celebrazioni dell'11 Aprile, a Terracina nei prossimi giorni, d'intesa con il locale gruppo A.N.M.I. (Associazione Nazionale Marinai d'Italia), si parlerà ancora di ambiente, sport e soccorso con le simulazioni di intervento da parte della Guardia Costiera aiutati dalle unità cinofile della S.I.C.S. (Scuola Italiana Cani di Salvataggio) nell'ambito dell'Open Day a favore degli istituti scolastici locali. Trasparenza e impatto: la nuova logica dei contribuenti nel 5 x mille.

Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Blue Marina Awards a Gaeta: alla Base Nautica Flavio Gioia il confronto su sport, inclusione, ambiente e territorio

Ci sono luoghi in cui il mare non è soltanto paesaggio o infrastruttura, ma occasione concreta di partecipazione, crescita e sviluppo condiviso. È da questa idea che prende forma "Il mare che include: sport, ambiente e territorio come leve della portualità turistica del futuro", l'evento in programma il 29 aprile 2026 alla Base Nautica Flavio Gioia di **Gaeta**, primo appuntamento del circuito Blue Marina Awards 2026. L'incontro nasce con un obiettivo preciso: proporre una riflessione autorevole e attuale sul ruolo dei marina non soltanto come approdi e nodi di servizio, ma come infrastrutture capaci di generare valore sociale, culturale e ambientale, in dialogo con il territorio, con le comunità e con le nuove sensibilità che stanno ridefinendo il rapporto tra economia del mare e interesse collettivo. Nel dibattito contemporaneo sulla Blue Economy, si parla spesso di transizione, innovazione e sostenibilità. Più raramente, però, si mette davvero al centro il tema di come la portualità turistica possa diventare anche spazio di accessibilità, inclusione, educazione al mare e costruzione di legami territoriali. È proprio su questo terreno che l'appuntamento di **Gaeta** intende portare un contributo concreto, mettendo attorno allo stesso tavolo istituzioni, operatori, mondo dello sport, realtà associative, professionisti e protagonisti dell'innovazione. Il titolo scelto per l'evento non è casuale. "Il mare che include" richiama una visione in cui il mare diventa elemento che connette esperienze, competenze e responsabilità diverse: quelle di chi lavora per una nautica più sostenibile, di chi promuove lo sport come leva educativa e culturale, di chi opera per rendere gli spazi e le opportunità più accessibili, di chi vede nei marina una piattaforma concreta per la valorizzazione del territorio. Questa prospettiva emerge con chiarezza anche nei temi previsti dal confronto, che attraversano sport e vela, inclusione, parasailing, tutela ambientale, educazione al mare, innovazione, mobilità sostenibile e strumenti per realizzare progetti. La scelta della Base Nautica Flavio Gioia come sede del primo appuntamento 2026 appare particolarmente significativa. **Gaeta** è infatti un contesto in cui il rapporto tra mare, identità territoriale, attività sportive e cultura nautica si manifesta in modo evidente, offrendo una cornice coerente per discutere di una portualità turistica sempre più aperta, responsabile e integrata con le esigenze della società contemporanea. L'evento punta così a evidenziare come i marina possano evolvere da semplici infrastrutture funzionali a presidi attivi di partecipazione, sostenibilità e sviluppo locale. Il format sarà costruito come un momento di confronto dinamico e coinvolgente, capace di valorizzare contenuti operativi, visioni istituzionali e testimonianze concrete. Sul palco si alterneranno interlocutori provenienti da ambiti differenti ma complementari: rappresentanti istituzionali, esponenti del mondo sportivo e velico, attori impegnati sui temi dell'inclusione, della tutela ambientale, dell'innovazione e della



Ci sono luoghi in cui il mare non è soltanto paesaggio o infrastruttura, ma occasione concreta di partecipazione, crescita e sviluppo condiviso. È da questa idea che prende forma "Il mare che include: sport, ambiente e territorio come leve della portualità turistica del futuro", l'evento in programma il 29 aprile 2026 alla Base Nautica Flavio Gioia di Gaeta, primo appuntamento del circuito Blue Marina Awards 2026. L'incontro nasce con un obiettivo preciso: proporre una riflessione autorevole e attuale sul ruolo dei marina non soltanto come approdi e nodi di servizio, ma come infrastrutture capaci di generare valore sociale, culturale e ambientale, in dialogo con il territorio, con le comunità e con le nuove sensibilità che stanno ridefinendo il rapporto tra economia del mare e interesse collettivo. Nel dibattito contemporaneo sulla Blue Economy, si parla spesso di transizione, innovazione e sostenibilità. Più raramente, però, si mette davvero al centro il tema di come la portualità turistica possa diventare anche spazio di accessibilità, inclusione, educazione al mare e costruzione di legami territoriali. È proprio su questo terreno che l'appuntamento di Gaeta intende portare un contributo concreto, mettendo attorno allo stesso tavolo istituzioni, operatori, mondo dello sport, realtà associative, professionisti e protagonisti dell'innovazione. Il titolo scelto per l'evento non è casuale. "Il mare che include" richiama una visione in cui il mare diventa elemento che connette esperienze, competenze e responsabilità diverse: quelle di chi lavora per una nautica più sostenibile, di chi promuove lo sport come leva educativa e culturale, di chi opera per rendere gli spazi e le opportunità più accessibili, di chi vede nei marina una piattaforma concreta per la valorizzazione del territorio. Questa prospettiva emerge con chiarezza anche nei temi previsti dal confronto, che attraversano sport e vela, inclusione, parasailing, tutela ambientale, educazione al mare, innovazione, mobilità sostenibile e strumenti per realizzare

Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

mobilità sostenibile. Una pluralità di voci che restituisce bene la complessità, ma anche il potenziale, della portualità turistica del futuro. In questo senso, l'evento di **Gaeta** non si limita ad aprire il calendario 2026 dei Blue Marina Awards, ma ne chiarisce anche l'impostazione culturale: mettere al centro la capacità della portualità turistica di dialogare con le sfide più rilevanti del presente, dall'ambiente all'accessibilità, dalla qualità dello spazio marittimo alla costruzione di un rapporto più evoluto tra infrastrutture, persone e territori. A **Gaeta**, il mare diventa così il punto di incontro tra visioni e responsabilità differenti, ma complementari: quelle delle istituzioni, dei marina, dello sport, dell'associazionismo, dell'innovazione e della tutela ambientale. Perché la portualità turistica del futuro non si misura solo nella qualità delle infrastrutture, ma anche nella capacità di generare inclusione, cultura del mare e valore condiviso per i territori.

Dogane turche in visita a Roma, Alesse "Accordo bilaterale in tempi brevi"

ROMA (ITALPRESS) - Il direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli, Roberto Alesse ha incontrato una delegazione della Repubblica di Turchia guidata dal direttore generale dell'Enforcement doganale del Ministero del Commercio della Repubblica di Turchia, Recep Kosal. Il programma di visita si inserisce nel quadro del progetto "Improving the Control Capacity of DG Customs Enforcement", finanziato dall'Unione europea e attuato dall'Organizzazione Internazionale per le Migrazioni in partnership con l'Agenzia. L'incontro tra Alesse e Kosal, al quale hanno anche preso parte il direttore dell'Ufficio Relazioni Internazionali ADM, Andrea Mazzella, e il direttore delle strategie e intelligence della DGCE turca, Adil Yildirim, ha rappresentato un' importante occasione di confronto e scambio di informazioni sulle ricadute della crisi nello Stretto di Hormuz sul sistema degli scambi commerciali e sui flussi di merci nell'area del Medio Oriente, nonché sulle prospettive di cooperazione tra i rispettivi sistemi doganali, anche a seguito dei profondi cambiamenti in atto nelle rotte commerciali internazionali.

"Durante il confronto - ha spiegato Alesse - sono state individuate alcune aree di cooperazione di particolare rilevanza che potranno essere oggetto di uno specifico accordo bilaterale da siglare in tempi brevi. Una particolare convergenza di interessi è emersa in relazione alle metodologie di analisi dei rischi, al contrasto al traffico di droghe sintetiche e al processo di digitalizzazione dei controlli doganali, nell'ottica comune di garantire un commercio rapido e sicuro tra il nostro Paese e la Turchia, che riveste un ruolo centrale nell'ambito degli attuali e complessi equilibri geopolitici". La visita della delegazione turca è, quindi, proseguita presso l'Aeroporto di Roma **Fiumicino** e il **Porto** di **Civitavecchia**, consentendo agli ospiti di conoscere direttamente le modalità operative delle attività doganali in contesti di primaria rilevanza per i traffici internazionali. La missione della delegazione turca ha costituito un'importante occasione di dialogo tecnico-istituzionale a conferma dell'impegno dell'Agenzia nella condivisione delle esperienze e delle competenze di settore, nonché nel rafforzamento della cooperazione internazionale in ambito doganale. - Foto ufficio stampa ADM - (ITALPRESS). Vuoi pubblicare i contenuti di Italpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all'indirizzo info@italpress.com.



ROMA (ITALPRESS) - Il direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli, Roberto Alesse ha incontrato una delegazione della Repubblica di Turchia guidata dal direttore generale dell'Enforcement doganale del Ministero del Commercio della Repubblica di Turchia, Recep Kosal. Il programma di visita si inserisce nel quadro del progetto "Improving the Control Capacity of DG Customs Enforcement", finanziato dall'Unione europea e attuato dall'Organizzazione Internazionale per le Migrazioni in partnership con l'Agenzia. L'incontro tra Alesse e Kosal, al quale hanno anche preso parte il direttore dell'Ufficio Relazioni Internazionali ADM, Andrea Mazzella, e il direttore delle strategie e intelligence della DGCE turca, Adil Yildirim, ha rappresentato un' importante occasione di confronto e scambio di informazioni sulle ricadute della crisi nello Stretto di Hormuz sul sistema degli scambi commerciali e sui flussi di merci nell'area del Medio Oriente, nonché sulle prospettive di cooperazione tra i rispettivi sistemi doganali, anche a seguito dei profondi cambiamenti in atto nelle rotte commerciali internazionali. "Durante il confronto - ha spiegato Alesse - sono state individuate alcune aree di cooperazione di particolare rilevanza che potranno essere oggetto di uno specifico accordo bilaterale da siglare in tempi brevi. Una particolare convergenza di interessi è emersa in relazione alle metodologie di analisi dei rischi, al contrasto al traffico di droghe sintetiche e al processo di digitalizzazione dei controlli doganali, nell'ottica comune di garantire un commercio rapido e sicuro tra il nostro Paese e la Turchia, che riveste un ruolo centrale nell'ambito degli attuali e complessi equilibri geopolitici". La visita della delegazione turca è, quindi, proseguita presso l'Aeroporto di Roma Fiumicino e il Porto di Civitavecchia, consentendo agli ospiti di conoscere direttamente le modalità operative delle attività doganali in contesti di primaria rilevanza per i traffici internazionali. La missione della delegazione turca ha costituito un'importante occasione di dialogo tecnico-istituzionale a conferma dell'impegno dell'Agenzia nella condivisione delle esperienze e delle competenze di settore, nonché nel rafforzamento della cooperazione internazionale in ambito doganale. - Foto ufficio stampa ADM - (ITALPRESS). Vuoi pubblicare i contenuti di Italpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all'indirizzo info@italpress.com.

Mare e turismo, una settimana di promozione a Stabia Main Port

Dal 20 al 26 aprile, martedì 21 convegno sul waterfront La città di Castellammare di Stabia si prepara alla stagione turistica, con una settimana completamente dedicata al mare, alla promozione territoriale e al mondo dei gigayachts. Dal 20 al 26 aprile l'approdo turistico Stabia Main Port ospiterà infatti la settima edizione del Mediterranean Cooking Congress, organizzato dalla società By Tourist ed inserito nel programma della settimana verde dell'associazione Ambiente mare Italia. Uno dei momenti clou è in programma martedì 21 aprile, nella sala concerti e info point turistico dell'hub per mega e gigayacht dello Stabia Main Port in via Bonito, dove alle 11 è previsto il convegno "Porto di Castellammare di Stabia: recupero del waterfront e rigenerazione urbana", al quale interverranno l'ammiraglio Giuseppe Aulicino, direttore marittimo regionale; **Eliseo Cuccaro**, presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale**; Luigi Vicinanza, sindaco di Castellammare di Stabia; Giuseppe Di Salvo, presidente di Stabia Main Port; Gino Battaglia, comandante di megayacht e presidente dell'associazione Italian Yacht Masters; Roberto Perocchio, presidente di Assomarinas; Umberto Masucci, presidente nazionale del Propeller Club; Gaetano Artimagnella, presidente di Assoagenti Campania. Tra gli ospiti ci saranno i vertici dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli e l'istituto nautico Nino Bixio di Piano di Sorrento, con la partecipazione della dirigente Teresa Farina e di una delegazione di studenti del quinto anno. Modererà il giornalista Antonino Pane. "Il convegno - spiegano i promotori della kermesse - sarà l'occasione per presentare in anteprima i render del progetto di recupero delle aree pubbliche del porto (che resteranno pubbliche dopo il recupero), avviato a gennaio, con investimenti privati, dalla società Stabia Main Port. Un recupero che vedrà lo skyline **portuale**, delle aree adiacenti all'approdo turistico per gigayachts, recuperato in cinque anni".



Dal 20 al 26 aprile, martedì 21 convegno sul waterfront La città di Castellammare di Stabia si prepara alla stagione turistica, con una settimana completamente dedicata al mare, alla promozione territoriale e al mondo dei gigayachts. Dal 20 al 26 aprile l'approdo turistico Stabia Main Port ospiterà infatti la settima edizione del Mediterranean Cooking Congress, organizzato dalla società By Tourist ed inserito nel programma della settimana verde dell'associazione Ambiente mare Italia. Uno dei momenti clou è in programma martedì 21 aprile, nella sala concerti e info point turistico dell'hub per mega e gigayacht dello Stabia Main Port in via Bonito, dove alle 11 è previsto il convegno "Porto di Castellammare di Stabia: recupero del waterfront e rigenerazione urbana", al quale interverranno l'ammiraglio Giuseppe Aulicino, direttore marittimo regionale; Eliseo Cuccaro, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale; Luigi Vicinanza, sindaco di Castellammare di Stabia; Giuseppe Di Salvo, presidente di Stabia Main Port; Gino Battaglia, comandante di megayacht e presidente dell'associazione Italian Yacht Masters; Roberto Perocchio, presidente di Assomarinas; Umberto Masucci, presidente nazionale del Propeller Club; Gaetano Artimagnella, presidente di Assoagenti Campania. Tra gli ospiti ci saranno i vertici dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli e l'istituto nautico Nino Bixio di Piano di Sorrento, con la partecipazione della dirigente Teresa Farina e di una delegazione di studenti del quinto anno. Modererà il giornalista Antonino Pane. "Il convegno - spiegano i promotori della kermesse - sarà l'occasione per presentare in anteprima i render del progetto di recupero delle aree pubbliche del porto (che resteranno pubbliche dopo il recupero), avviato a gennaio, con investimenti privati, dalla società Stabia Main

Uiltrasporti Molise, 'dragaggio porto Termoli per rilanciare crescita'

Segretario generale Nicola Scafa, servono modalità trasporto alternative "Il porto di Termoli, unica infrastruttura marittima regionale, può e deve diventare un motore di crescita economica e di nuova occupazione stabile e qualificata". Così il segretario generale Uiltrasporti Molise, Nicola Scafa che richiama l'attenzione delle istituzioni nazionali e regionali sulla necessità del dragaggio urgente dei fondali portuali. "L'intervento rappresenta non solo un adeguamento infrastrutturale ma una concreta leva di sviluppo economico e occupazionale per l'intero territorio regionale - aggiunge Scafa -. Le prospettive delineate dall'ordinanza 70/2025 dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale** prevedono, tra l'altro, l'attracco di navi da crociera e il potenziamento delle attività portuali e possono tradursi in risultati concreti solo attraverso un adeguamento strutturale dei fondali". In tale contesto, secondo il sindacato: "il dragaggio assume un valore strategico centrale, soprattutto in una fase in cui le criticità infrastrutturali lungo la dorsale adriatica rendono necessario rafforzare modalità alternative di trasporto e logistica. Il potenziamento dello scalo consentirebbe di generare nuova occupazione nei settori dei trasporti, della logistica e dei servizi portuali, attivare filiere economiche collegate al **mare**, dal turismo crocieristico alla cantieristica, fino ai servizi avanzati, sostenere il tessuto produttivo locale attraverso maggiori opportunità di scambio e movimentazione merci, attrarre investimenti, pubblici e privati, favorendo crescita e competitività del territorio, contrastare fenomeni di marginalizzazione economica, rafforzando il ruolo del Molise nei corridoi logistici nazionali". "Il dragaggio rappresenta un investimento sul lavoro e sul futuro del territorio - conclude Scafa -. Non intervenire significherebbe perdere un'importante occasione di sviluppo e occupazione per il Molise. E' necessario un impegno concreto e coordinato tra tutti i livelli istituzionali per garantire risorse adeguate e tempi certi alla realizzazione dell'intervento".



Bari, il mare chiama e la città risponde: una giornata di pulizia che guarda al futuro

Nota - Questo comunicato è stato pubblicato integralmente come contributo esterno. Questo contenuto non è pertanto un articolo prodotto dalla redazione di BariToday **BARI** - C'è un momento, quando il sole illumina il mare e il **porto** si anima, in cui **Bari** mostra il suo volto più autentico. È successo sabato 11 aprile al Molo di San Nicola, dove cittadini, volontari e istituzioni si sono rimboccati le maniche per la "Giornata nazionale di spiagge e fondali puliti", promossa da Legambiente. Non una semplice raccolta rifiuti, ma una vera e propria dichiarazione d'amore per il mare. Fin dalle prime ore del mattino, il molo si è trasformato in un punto di incontro tra generazioni: famiglie con bambini, giovani, appassionati di sport acquatici e operatori del settore hanno lavorato fianco a fianco, dimostrando che la tutela dell'ambiente può - e deve - essere un impegno condiviso. "Pulire una spiaggia non è solo un gesto, è un messaggio per il futuro." Roberto Antonacci. A rendere possibile questa grande operazione sono state diverse realtà del territorio: la Capitaneria di **Porto** di **Bari**, il Barion, la Scuola Canottaggio di **Bari**, il Circolo della Vela di **Bari** e la scuola di diving "Scuba Family". Proprio i sub di quest'ultima si sono immersi nelle acque del **porto**, riportando in superficie ciò che spesso resta invisibile agli occhi, ma che pesa enormemente sull'ecosistema marino. Il bilancio? Impressionante. Dai fondali sono riemersi oggetti di ogni tipo: transenne, bidoni della spazzatura, reti da pesca abbandonate, pali metallici, sedie e una quantità sorprendente di bottiglie, soprattutto di birra. Rifiuti che raccontano storie di incuria e disattenzione, ma che grazie a giornate come questa possono finalmente essere rimossi. Determinante il ruolo della Capitaneria di **Porto**, con il Capitano di Fregata Paolo Violante presente sul posto. Con il supporto di una motovedetta e di personale sia in mare che a terra, le operazioni si sono svolte in totale sicurezza, mantenendo le imbarcazioni a distanza durante il recupero dei materiali più ingombranti. Ma la giornata non si è fermata al mare. Legambiente **Bari** ha voluto lanciare un messaggio ancora più ampio, puntando l'attenzione su uno dei rifiuti più diffusi e sottovalutati: le cicche di sigaretta. Non solo spiagge, ma anche strade e spazi urbani sono stati coinvolti in questa azione simbolica e concreta. Per sensibilizzare i cittadini, sono stati distribuiti portacicche tascabili, piccoli strumenti che possono fare una grande differenza. «La pulizia è solo il primo passo», ha sottolineato Roberto Antonacci, presidente di Legambiente **Bari**. «Il vero obiettivo è costruire una cultura del rispetto, che parta dai gesti quotidiani e arrivi a coinvolgere tutta la comunità». Ed è proprio questo il cuore dell'iniziativa: non limitarsi a intervenire sull'emergenza, ma prevenire. Perché pulire il mare significa proteggere la biodiversità, evitare che plastiche e materiali inquinanti entrino nella catena alimentare e preservare una risorsa fondamentale



04/14/2026 15:11

Nota - Questo comunicato è stato pubblicato integralmente come contributo esterno. Questo contenuto non è pertanto un articolo prodotto dalla redazione di BariToday **BARI** - C'è un momento, quando il sole illumina il mare e il porto si anima, in cui **Bari** mostra il suo volto più autentico. È successo sabato 11 aprile al Molo di San Nicola, dove cittadini, volontari e istituzioni si sono rimboccati le maniche per la "Giornata nazionale di spiagge e fondali puliti", promossa da Legambiente. Non una semplice raccolta rifiuti, ma una vera e propria dichiarazione d'amore per il mare. Fin dalle prime ore del mattino, il molo si è trasformato in un punto di incontro tra generazioni: famiglie con bambini, giovani, appassionati di sport acquatici e operatori del settore hanno lavorato fianco a fianco, dimostrando che la tutela dell'ambiente può - e deve - essere un impegno condiviso. "Pulire una spiaggia non è solo un gesto, è un messaggio per il futuro." Roberto Antonacci. A rendere possibile questa grande operazione sono state diverse realtà del territorio: la Capitaneria di Porto di Bari, il Barion, la Scuola Canottaggio di Bari, il Circolo della Vela di Bari e la scuola di diving "Scuba Family". Proprio i sub di quest'ultima si sono immersi nelle acque del porto, riportando in superficie ciò che spesso resta invisibile agli occhi, ma che pesa enormemente sull'ecosistema marino. Il bilancio? Impressionante. Dai fondali sono riemersi oggetti di ogni tipo: transenne, bidoni della spazzatura, reti da pesca abbandonate, pali metallici, sedie e una quantità sorprendente di bottiglie, soprattutto di birra. Rifiuti che raccontano storie di incuria e disattenzione, ma che grazie a giornate come questa possono finalmente essere rimossi. Determinante il ruolo della Capitaneria di Porto, con il Capitano di Fregata Paolo Violante presente sul posto. Con il supporto di una motovedetta e di personale sia in mare che a terra, le operazioni si sono svolte in totale sicurezza, mantenendo le imbarcazioni a distanza durante il recupero dei materiali più

Bari Today

Bari

per il turismo, la pesca e la qualità della vita. La giornata dell'11 aprile lascia in eredità molto più di un fondale ripulito. Lascia un esempio, un'energia collettiva e una promessa: **Bari** c'è, ed è pronta a prendersi cura del suo mare. E allora l'invito è già per le prossime iniziative. Partecipare è semplice, ma il valore è enorme. Bastano un paio di guanti, un po' di tempo e la voglia di fare la differenza. Perché il mare non è solo uno scenario da ammirare, ma un bene comune da proteggere, insieme. Gallery minuti di lettura.

Borderline24

Bari

Bari si prepara a San Nicola: 163 bancarelle. Stop a fumi e musica durante la processione

È in pubblicazione la graduatoria definitiva relativa all'assegnazione dei posteggi per la Sagra di San Nicola 2026, in programma dal 6 al 9 maggio prossimi. Complessivamente gli aventi diritto a partecipare alla nuova edizione della Sagra di San Nicola della città di Bari sono 163, così suddivisi in relazione ai tratti concessi: Tratto 1 lato mare da via Genovese a piazza IV Novembre numero istanze autorizzate 5 Tratto 2 lato mare dal molo Sant'Antonio al semaforo fronte scalinata Santa Scolastica numero istanze autorizzate 33 Tratto 3 via Genovese lato giardino Carofiglio numero istanze autorizzate 3 Tratto 4 lato terra tra via Genovese e il Fortino numero istanze autorizzate 28 Tratto 5 lato terra dal Fortino all'Autorità Portuale numero istanze autorizzate 94 Inoltre si prescrive a tutti gli operatori il rispetto delle seguenti disposizioni: orario di posizionamento giorno 7/5/2026, dalle ore 7 alle 14 attività di vendita sino massimo alle ore 2 del mattino, ad esclusione del giorno 10/5/2026 che dovrà terminare alle ore 24 i mezzi dovranno essere rimossi dalle ore 00:01 alle ore 2:00 del giorno 11/5/2026 l'intera area della manifestazione sarà chiusa ai veicoli e l'eventuale approvvigionamento delle merci potrà essere effettuato solo con carrelli portati a mano, poiché nessun altro veicolo potrà accedere all'area della Fiera divieto di utilizzo di apparecchi audio rumorosi divieto di emanazione di fumi e rumori durante il passaggio della processione.



Transizione digitale porti pugliesi: evoluzione Port Community System GAIA, il 20 aprile a Bari

BARI - "Il Port Community System GAIA: uno strumento per lo sviluppo della logistica e per guidare la transizione digitale nei porti della Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale" è il titolo dell'iniziativa che si svolgerà il 20 aprile presso il Terminal Crociere del porto di Bari, a partire dalle ore 9.30. Evento finale del Progetto PAC 2014/2024 "Evoluzione della piattaforma GAIA dell'AdSP del Mare Adriatico Meridionale a supporto dell'interoperabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale" attraverso il quale sono state implementate le nuove funzionalità del PCS GAIA. GAIA (Generalized Automatic exchange of port Information Area) è la piattaforma digitale avanzata adottata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale per guidare la transizione digitale e migliorare l'efficienza logistica dei porti pugliesi di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli. Durante l'iniziativa verrà presentata: l'Ecosistema Digitale della AdSP del Mare Adriatico Meridionale, occasione per fare il punto sulla digitalizzazione della catena logistica in Italia con i rappresentanti del Comando Generale delle Capitanerie di Porto, di RAM, della Polizia di Stato, dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Nel corso dell'evento, infatti, verrà illustrato come l'innovazione tecnologica stia trasformando gli scali di Bari, Brindisi, Barletta, Manfredonia, Monopoli e Termoli in nodi logistici intelligenti e interconnessi. Il PAC è un piano strategico- gestito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti- che integra e rafforza il PON Infrastrutture e Reti, con una dotazione finanziaria complessiva di oltre 810 milioni di euro, destinata a Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia. Il Programma è fondamentale per la logistica e la sicurezza portuale poiché finanzia interventi mirati, in particolare attraverso l'asse tematico A dedicato alla digitalizzazione. L'obiettivo è accrescere la competitività dei territori del Mezzogiorno, specialmente attraverso l'efficienza logistica, quindi l'abbattimento dei tempi di attesa e la fluidificazione delle merci grazie a sistemi digitali interoperabili e la sicurezza, cioè il monitoraggio costante dei flussi e l'integrazione con le autorità di controllo e le forze di polizia, per garantire standard elevati in ogni fase operativa. Prenderanno parte all'evento i massimi rappresentanti istituzionali regionali e delle città portuali interessate; i rappresentanti delle Autorità Marittime, Doganali e di Polizia e il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini. PROGRAMMA "Il Port Community System GAIA: uno strumento per lo sviluppo della logistica e per guidare la transizione digitale nei porti della Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale" il 20 aprile SESSIONE MATTUTINA - WORKSHOP Chairman: Dott.ssa Maria Di Filippo 9.30 Registrazione partecipanti 10.00 - 10.30 Apertura e introduzione Direttore DSIT ADSPMAM - Ing. Mario Paolo Mega,



BARI - "Il Port Community System GAIA: uno strumento per lo sviluppo della logistica e per guidare la transizione digitale nei porti della Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale" è il titolo dell'iniziativa che si svolgerà il 20 aprile presso il Terminal Crociere del porto di Bari, a partire dalle ore 9.30. Evento finale del Progetto PAC 2014/2024 "Evoluzione della piattaforma GAIA dell'AdSP del Mare Adriatico Meridionale a supporto dell'interoperabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale" attraverso il quale sono state implementate le nuove funzionalità del PCS GAIA. GAIA (Generalized Automatic exchange of port Information Area) è la piattaforma digitale avanzata adottata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale per guidare la transizione digitale e migliorare l'efficienza logistica dei porti pugliesi di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli. Durante l'iniziativa verrà presentata: l'Ecosistema Digitale della AdSP del Mare Adriatico Meridionale, occasione per fare il punto sulla digitalizzazione della catena logistica in Italia con i rappresentanti del Comando Generale delle Capitanerie di Porto, di RAM, della Polizia di Stato, dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Nel corso dell'evento, infatti, verrà illustrato come l'innovazione tecnologica stia trasformando gli scali di Bari, Brindisi, Barletta, Manfredonia, Monopoli e Termoli in nodi logistici intelligenti e interconnessi. Il PAC è un piano strategico- gestito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti- che integra e rafforza il PON Infrastrutture e Reti, con una dotazione finanziaria complessiva di oltre 810 milioni di euro, destinata a Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia. Il Programma è fondamentale per la logistica e la sicurezza portuale poiché finanzia interventi mirati, in particolare attraverso l'asse tematico A dedicato alla digitalizzazione. L'obiettivo è accrescere la competitività dei territori del Mezzogiorno, specialmente attraverso l'efficienza

Corriere Marittimo

Bari

Presidente AdSPMAM Prof. Avv. Francesco Mastro, Comandante del Porto di Bari e Direttore marittimo di Puglia e Basilicata Jonica - C.A.(CP) Donato De Carolis 10.30 - 11.00 Saluti istituzionali Rappresentanti di Enti territoriali e Amministrazioni Centrali 11.00 - 11.15 Il programma "PAC Infrastrutture e Reti 2014-2020" Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Dipartimento per le infrastrutture e le reti di trasporto Responsabile dell'Asse Tematico A "Digitalizzazione della logistica" PAC Infrastrutture e Reti 2014-2020 - Geom. Gianluca Martini 11.15 - 12.00 Presentazione risultati del Progetto "Evoluzione della piattaforma GAIA dell'AdSP del Mare Adriatico Meridionale a supporto dell'interoperabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale" Direttore DSIT ADSPMAM - Ing. Mario Paolo Mega 12.00 - 13.15 Lo stato della digitalizzazione della catena logistica in Italia RAM - Logistica, Infrastrutture e Trasporti S.p.A. - Amministratore Unico On. Davide Bordoni Polizia di Stato - Direttore del Servizio di Polizia di Frontiera - Dott. Giovanni Casavola Agenzia delle Dogane e dei Monopoli - Direzione Centrale delle Dogane - Ufficio Controlli Dogane Dott. ssa Antonella Bianchi Comando Generale delle Capitanerie di porto - Comandante Generale Ammiraglio Ispettore Capo (CP) Pil. Sergio Liardo - 13.15 - 13.30 Conclusioni Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti - Sen. Matteo Salvini - SESSIONE POMERIDIANA - LABORATORIO Chairman: Ing. Mario Paolo Mega 15.30 - 17.30 Presentazione ECOSISTEMA DIGITALE della AdSP MAM Ufficio IT ADSPMAM - Alessandro Renna, Natale Cuoccio, Salvatore Palma, Domenico Murolo, Fabio Talamo 17.30 - 18.00 Gli altri interventi in corso e le prossime sfide La partecipazione è libera, necessaria l'iscrizione al seguente indirizzo euprojects.eu@adspmam.it.

Bari, la transizione digitale diventa realtà con il sistema Gaia

L'Authority è convinta che rivoluzionerà la logistica e la sicurezza BARI. Lo dice il titolo del workshop: il "Port Community System Gaia" vuol essere «uno strumento per lo sviluppo della logistica e per guidare la transizione digitale nei porti dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Meridionale**». L'istituzione **portuale** barese lo mette in agenda per lunedì 20 aprile ore 9,30 nel terminal crociere dello scalo di Bari. All'evento sono stati invitati, oltre al ministro Matteo Salvini, i massimi rappresentanti istituzionali regionali e delle città portuali interessate insieme ai rappresentanti delle **Autorità** Marittime, doganali e di polizia. In vetrina è quel che l'Authority guidata da Francesco Mastro definisce «piattaforma digitale d'avanguardia»: è stata realizzata nell'ambito del Programma di Azione e Coesione (Pac) Infrastrutture e Reti 2014/2020 e, secondo quanto viene detto, la si ritiene «destinata a rivoluzionare la logistica e la sicurezza nei porti» che ricadono sotto la competenza dell'ente **portuale** barese. Nel corso dell'evento - viene fatto rilevare - sarà illustrato come «l'innovazione tecnologica stia trasformando in nodi logistici intelligenti e interconnessi gli scali di Bari, Brindisi, Barletta, Manfredonia, Monopoli e Termoli, cioè quelli che fanno parte del **sistema portuale** barese-brindisino del **mare Adriatico Meridionale**. Il "Pac" è un piano strategico gestito dal ministero delle infrastrutture - viene segnalato - che integra e rafforza il "Pon" Infrastrutture e Reti: la dotazione finanziaria complessiva è di oltre 810 milioni di euro ed è destinata a Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia. I promotori dell'evento segnalano che il Programma è «fondamentale per la logistica e la sicurezza **portuale**» poiché finanzia «interventi mirati, in particolare attraverso l'asse tematico "A" dedicato alla digitalizzazione». Scopo: accrescere la competitività dei territori del Mezzogiorno, «specialmente attraverso l'efficienza logistica, quindi - si afferma - con l'abbattimento dei tempi di attesa e la fluidificazione delle merci (grazie a sistemi digitali interoperabili) e la sicurezza (cioè il monitoraggio costante dei flussi)». Tutto quanto insieme all'«integrazione con le **autorità** di controllo e le forze di polizia, per garantire standard elevati in ogni fase operativa».



La Gazzetta Marittima
Bari, la transizione digitale diventa realtà con il sistema Gaia
04/14/2026 08:31

L'Authority è convinta che rivoluzionerà la logistica e la sicurezza BARI. Lo dice il titolo del workshop: il "Port Community System Gaia" vuol essere «uno strumento per lo sviluppo della logistica e per guidare la transizione digitale nei porti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale». L'istituzione portuale barese lo mette in agenda per lunedì 20 aprile ore 9,30 nel terminal crociere dello scalo di Bari. All'evento sono stati invitati, oltre al ministro Matteo Salvini, i massimi rappresentanti istituzionali regionali e delle città portuali interessate insieme ai rappresentanti delle Autorità Marittime, doganali e di polizia. In vetrina è quel che l'Authority guidata da Francesco Mastro definisce «piattaforma digitale d'avanguardia»: è stata realizzata nell'ambito del Programma di Azione e Coesione (Pac) Infrastrutture e Reti 2014/2020 e, secondo quanto viene detto, la si ritiene «destinata a rivoluzionare la logistica e la sicurezza nei porti» che ricadono sotto la competenza dell'ente portuale barese. Nel corso dell'evento - viene fatto rilevare - sarà illustrato come «l'innovazione tecnologica stia trasformando in nodi logistici intelligenti e interconnessi gli scali di Bari, Brindisi, Barletta, Manfredonia, Monopoli e Termoli, cioè quelli che fanno parte del sistema portuale barese-brindisino del mare Adriatico Meridionale. Il "Pac" è un piano strategico gestito dal ministero delle infrastrutture - viene segnalato - che integra e rafforza il "Pon" Infrastrutture e Reti: la dotazione finanziaria complessiva è di oltre 810 milioni di euro ed è destinata a Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia. I promotori dell'evento segnalano che il Programma è «fondamentale per la logistica e la sicurezza portuale» poiché finanzia «interventi mirati, in particolare attraverso l'asse tematico "A" dedicato alla digitalizzazione». Scopo: accrescere la competitività dei territori del Mezzogiorno, «specialmente attraverso l'efficienza logistica, quindi - si afferma - con l'abbattimento dei tempi di attesa e la fluidificazione delle merci (grazie a sistemi digitali interoperabili) e la sicurezza (cioè il monitoraggio costante dei

Shipping Italy

Taranto

Al via la gara per la seconda nave-hotel per i Giochi del Mediterraneo di Taranto

Costa Crociere principale indiziata tra i partecipanti alla procedura da 13,5 milioni, mentre una prima unità sarebbe già stata assicurata da una compagnia "con sede a Malta" Costa Crociere, che nei mesi scorsi si era fatta avanti pubblicamente, è una probabile indiziata tra i partecipanti alla nuova gara da 13,5 milioni di euro indetta da Sport&Salute per il noleggio di una nave che possa fungere da hotel in vista della 20esima edizione dei Giochi del Mediterraneo, in programma a **Taranto** dal 21 agosto al 3 settembre, a disposizione di atleti e delle delegazioni nazionali (di cui fanno parte anche dirigenti accompagnatori, tecnici, allenatori, medici e fisioterapisti). La procedura, come chiarito nella documentazione pubblicata oggi, servirà ad assicurare una unità da almeno 2.200 posti letto che possa restare a disposizione per l'intera durata della manifestazione, ormeggiata alle banchine dello scalo, e che - secondo quanto riportato nei giorni scorsi dalla Gazzetta del Mezzogiorno - si aggiungerà a una prima nave con capacità di 3.550 ospiti che il comitato organizzatore si sarebbe già assicurato. Secondo la testata a fornirla, nell'ambito di una procedura da 17 milioni di euro (non è chiaro di che tipo), sarà una compagnia "con sede a Malta". Strettissimi i tempi della nuova gara, che si chiuderà il prossimo 27 aprile. Questa, come detto, prevede un importo a gara di 13,5 milioni di euro (di cui 4, 725 milioni relativi a costi di manodopera e quindi non ribassabili) che dovrà coprire anche i costi dei servizi portuali - attracco della nave, imbarco, sbarco e transito degli ospiti, approvvigionamento dell'acqua, smaltimento delle acque grigie, energia a bordo e carburante - oltre che naturalmente a quelli relativi ad accomodation, pulizia e ristoro. Da notare che il bando richiede che la fornitura di energia elettrica avvenga tramite allacciamento alla rete elettrica del porto. Piuttosto articolato l'iter che ha portato a questa ultima procedura. Sport&Salute - ovvero la ex Coni Servizi Spa, società controllata del Mef che promuove lo sviluppo delle attività sportive in Italia - dopo due consultazioni preliminari di mercato attivate già nei primi mesi del 2025 -aveva avviato a settembre una gara per il noleggio di due navi, segnalando che però avrebbe valutato solo in un secondo momento se richiederle entrambe o solo una, sulla base dell'affluenza stimata ai Giochi. Il procedimento si era chiuso con un nulla di fatto, e lo stesso era avvenuto a conclusione di una procedura negoziata avviata successivamente. In una nuova consultazione di mercato lanciata lo scorso febbraio, la società prospettava l'avvio di una nuova procedura in due lotti, per periodi non perfettamente sovrapposti (16 agosto - 5 settembre, 22 agosto - 3 settembre) per navi rispettivamente con capacità da 2.200 e 3.000 posti letto, con importi a base di gara da 9 milioni e 17 milioni di euro Iva esclusa. Come visto, quello per l'unità più piccola è stato nel frattempo significativamente rialzato (di 4,5 milioni di euro) nella gara lanciata oggi ed è probabile che lo



Shipping Italy
Al via la gara per la seconda nave-hotel per i Giochi del Mediterraneo di Taranto
04/14/2026 12:21 Nicola Capuzzo
Costa Crociere principale indiziata tra i partecipanti alla procedura da 13,5 milioni, mentre una prima unità sarebbe già stata assicurata da una compagnia "con sede a Malta" Costa Crociere, che nei mesi scorsi si era fatta avanti pubblicamente, è una probabile indiziata tra i partecipanti alla nuova gara da 13,5 milioni di euro indetta da Sport&Salute per il noleggio di una nave che possa fungere da hotel in vista della 20esima edizione dei Giochi del Mediterraneo, in programma a Taranto dal 21 agosto al 3 settembre, a disposizione di atleti e delle delegazioni nazionali (di cui fanno parte anche dirigenti accompagnatori, tecnici, allenatori, medici e fisioterapisti). La procedura, come chiarito nella documentazione pubblicata oggi, servirà ad assicurare una unità da almeno 2.200 posti letto che possa restare a disposizione per l'intera durata della manifestazione, ormeggiata alle banchine dello scalo, e che - secondo quanto riportato nei giorni scorsi dalla Gazzetta del Mezzogiorno - si aggiungerà a una prima nave con capacità di 3.550 ospiti che il comitato organizzatore si sarebbe già assicurato. Secondo la testata a fornirla, nell'ambito di una procedura da 17 milioni di euro (non è chiaro di che tipo), sarà una compagnia "con sede a Malta". Strettissimi i tempi della nuova gara, che si chiuderà il prossimo 27 aprile. Questa, come detto, prevede un importo a gara di 13,5 milioni di euro (di cui 4, 725 milioni relativi a costi di manodopera e quindi non ribassabili) che dovrà coprire anche i costi dei servizi portuali - attracco della nave, imbarco, sbarco e transito degli ospiti, approvvigionamento dell'acqua, smaltimento delle acque grigie, energia a bordo e carburante - oltre che naturalmente a quelli relativi ad accomodation, pulizia e ristoro. Da notare che il bando richiede che la fornitura di energia elettrica avvenga tramite allacciamento alla rete elettrica del porto. Piuttosto articolato l'iter che ha portato a questa ultima procedura. Sport&Salute - ovvero la ex Coni Servizi Spa, società controllata del Mef che

Shipping Italy

Taranto

stesso sia avvenuto per la nave-hotel il cui noleggio sarebbe già stato fissato. F.M.

Calabria 7

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Depositi a Vibo Marina, cosa dicono i documenti: delocalizzazione senza soldi vale almeno altri 10 anni di concessione

Mimmo Famularo

L'atto dell'Autorità portuale fotografa una verità scomoda: senza risorse pubbliche e private il trasferimento resta un'ipotesi e la legge impone il rinnovo minimo decennale. Il parere contrario della Provincia? Carta straccia Sul caso dei depositi petroliferi a Vibo Marina se è detto tutto e il contrario di tutto. I documenti ufficiali visionati da Calabria7 mettono un freno all'inarrestabile fiume di parole, polemiche e note stampa. I fatti riportati nelle carte disegnano uno scenario tutt'altro che positivo per il futuro turistico della città. Partiamo da

una fotografia che riassume lo scempio con il quale il porto di Vibo Marina convive ormai da 70 anni: i serbatoi di benzina e gasolio a pochi metri dagli stabilimenti balneari, dai ristoranti sul mare e dalle abitazioni civili. Una cartolina che molti vorrebbero cambiare eliminando non solo con le immagini prodotto dall'intelligenza artificiale i depositi costieri di Meridionale Petroli che occupano 26.754 metri quadri di demanio marittimo nella zona ovest dello scalo vibonese. L'impianto è attivo dal 1956 e nel tempo il paesaggio attorno ad esso è completamente cambiato: quello che era un angolo industriale isolato è diventato il cuore pulsante di una frazione marina che sogna di

svilupparsi lungo le direttrici del turismo, della nautica da diporto, sul lungomare. Un tesoro di inestimabile valore che rischia di rimanere sottochiave. Oggi, secondo i documenti ufficiali dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, la situazione è così critica che d'estate la Prefettura è costretta ad aggiornare costantemente il Piano di Evacuazione di Emergenza, perché l'unica viabilità di accesso all'impianto viene congestionata dal traffico balneare, rendendo potenzialmente impraticabili le manovre di soccorso in caso di incidente. Eppure, nonostante tutto questo, la delibera n. 2 del 2026 del Comitato di Gestione dell'Autorità Portuale, adottata il 24 marzo scorso con voto unanime cinque favorevoli, zero contrari ha aperto la strada al mantenimento dell'impianto nel sito attuale per i prossimi anni. Formalmente si tratta di un Atto di Sottomissione della durata massima di quattro anni, non ancora sottoscritto, che dovrebbe servire a guadagnare tempo per organizzare la delocalizzazione verso la zona industriale di Porto Salvo. Ma nella stessa delibera è già scritto cosa succederà se quella delocalizzazione non si farà: si applicherà l'articolo 18, comma 5, della legge 84 del 1994, che prevede un rinnovo della concessione demaniale di durata minima decennale. Il deposito di benzina sul lungomare potrebbe restare lì per almeno altri dieci anni. La concessione scaduta e la richiesta di vent'anni La vicenda prende le mosse dalla scadenza, avvenuta il 31 dicembre 2025, dell'Atto Formale di concessione demaniale marittima n. 23/2005, rilasciato il 15 dicembre 2005 dalla Capitaneria di Porto di Vibo Marina. Una concessione ventennale che aveva autorizzato la Meridionale Petroli a occupare quella porzione di demanio marittimo per gestire il deposito costiero con annessi



L'atto dell'Autorità portuale fotografa una verità scomoda: senza risorse pubbliche e private il trasferimento resta un'ipotesi e la legge impone il rinnovo minimo decennale. Il parere contrario della Provincia? Carta straccia Sul caso dei depositi petroliferi a Vibo Marina se è detto tutto e il contrario di tutto. I documenti ufficiali visionati da Calabria7 mettono un freno all'inarrestabile fiume di parole, polemiche e note stampa. I fatti riportati nelle carte disegnano uno scenario tutt'altro che positivo per il futuro turistico della città. Partiamo da una fotografia che riassume lo scempio con il quale il porto di Vibo Marina convive ormai da 70 anni: i serbatoi di benzina e gasolio a pochi metri dagli stabilimenti balneari, dai ristoranti sul mare e dalle abitazioni civili. Una cartolina che molti vorrebbero cambiare eliminando non solo con le immagini prodotto dall'intelligenza artificiale i depositi costieri di Meridionale Petroli che occupano 26.754 metri quadri di demanio marittimo nella zona ovest dello scalo vibonese. L'impianto è attivo dal 1956 e nel tempo il paesaggio attorno ad esso è completamente cambiato: quello che era un angolo industriale isolato è diventato il cuore pulsante di una frazione marina che sogna di svilupparsi lungo le direttrici del turismo, della nautica da diporto, sul lungomare. Un tesoro di inestimabile valore che rischia di rimanere sottochiave. Oggi, secondo i documenti ufficiali dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, la situazione è così critica che d'estate la Prefettura è costretta ad aggiornare costantemente il Piano di Evacuazione di Emergenza, perché l'unica viabilità di accesso all'impianto viene congestionata dal traffico balneare, rendendo potenzialmente impraticabili le manovre di soccorso in caso di incidente. Eppure, nonostante tutto questo, la delibera n. 2 del 2026 del Comitato di Gestione dell'Autorità Portuale, adottata il 24 marzo scorso con voto unanime — cinque

Calabria 7

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

uffici, magazzini, sala pompe e impianti accessori. Prima ancora che il titolo scadesse, il 27 marzo 2025 la società aveva presentato istanza di rinnovo per ulteriori venti anni, corredata da un Piano Economico Finanziario asseverato da un istituto di credito torinese che certifica la coerenza complessiva del piano stesso. Il piano proietta una crescita dei volumi movimentati dagli attuali 355.000 tonnellate annue a 450.000 tonnellate entro il 2035, con un unico cliente dichiarato: Ludoil Energia S.r.l., società collegata alla stessa Meridionale Petroli all'interno del Gruppo Ludoil Energy S.p.A. La tariffa applicata è di 16 euro per tonnellata. Gli investimenti previsti nel piano ammontano complessivamente a 10.963.334 euro, spalmati fino al 2044. L'impianto, come certifica il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica con nota del 11 dicembre 2025, rientra tra le infrastrutture energetiche strategiche classificate dall'articolo 57 del decreto-legge n. 5 del 2012. Questo significa che il deposito non può semplicemente chiudere: serve un processo di autorizzazione statale per qualsiasi modifica sostanziale, e la sua operatività è considerata rilevante ai fini della sicurezza degli approvvigionamenti petroliferi per il Sud Italia. La conferenza dei servizi e il parere-bomba del sindaco Per istruire la richiesta di rinnovo, l'AdSP ha convocato una Conferenza di Servizi asincrona per il 19 dicembre 2025, coinvolgendo tutte le amministrazioni competenti. Il risultato è stato un mosaico di posizioni che rispecchia perfettamente la complessità politica e istituzionale della vicenda. I Vigili del Fuoco hanno espresso parere favorevole, dichiarando la Meridionale Petroli in regola. L'Agenzia del Demanio ha votato favorevole con prescrizioni di carattere tecnico. L'Ufficio Amministrativo Decentrato dell'AdSP a Vibo Valentia ha confermato la piena conformità dell'impianto alla destinazione funzionale dell'area portuale. Ma è il parere del sindaco di Vibo Valentia, Enzo Romeo, a dominare il quadro con tutta la sua forza politica. Il primo cittadino si è presentato alla conferenza ribadendo quanto già scritto con delibera del Consiglio Comunale del 11 marzo 2025: il Comune non si oppone all'attività economica della Meridionale Petroli, ma condiziona il proprio voto favorevole alla sola ipotesi che la durata della concessione rinnovanda sia limitata a non più di trenta mesi, funzionali alla realizzazione di un piano di delocalizzazione concordato verso la zona industriale di Porto Salvo, dove sarebbero già stati avviati contatti con il Corap e l'Arsai per individuare un'area idonea. Il sindaco lo scrive senza perifrasi: se il rinnovo non prevede questa clausola, il parere del Comune è totalmente negativo, incompatibile con la pianificazione del territorio e con la sicurezza della comunità di Vibo Marina. La posizione è politicamente netta. Giuridicamente, però, non è vincolante nell'architettura della conferenza dei servizi, dove la determinazione finale viene assunta tenendo conto della prevalenza delle posizioni espresse, non dell'unanimità. Il parere della Provincia: dichiarato nullo. Tra le posizioni espresse nel procedimento, quella dell'Amministrazione Provinciale di Vibo Valentia merita una menzione separata perché rivela, con involontaria chiarezza, la confusione istituzionale che circonda questa vicenda. La Provincia ha depositato un parere favorevole non già alla richiesta di rinnovo della concessione demaniale che era l'oggetto della conferenza bensì a un fantomatico procedimento avviato a gennaio del 2025 dall'Autorità Portuale riguardante

Calabria 7

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

l'ipotesi di delocalizzazione dell'impianto della Meridionale Petroli . La relazione istruttoria dell'AdSP smonta questa posizione senza lasciare margini di ambiguità: l'Autorità Portuale non ha mai avviato alcun procedimento di delocalizzazione del deposito costiero. Il parere della Provincia non risponde al quesito istruttorio formulato dall'ente precedente vale a dire la compatibilità paesaggistico-ambientale dell'impianto ai sensi del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio e non è espresso in termini di motivato assenso o dissenso. Conseguenza: il parere provinciale non possiede la qualificazione giuridica necessaria per essere considerato nel procedimento. È, in sostanza, carta straccia. La Provincia aveva l'opportunità di incidere sulla procedura con un parere tecnico-paesaggistico rilevante. Ha scelto di pronunciarsi su un procedimento inesistente, neutralizzando così la propria voce istituzionale. L'Atto di Sottomissione: quattro anni di tempo, ma la proroga è già scritta. Di fronte a questo quadro, l'AdSP ha costruito una soluzione che bilancia almeno nelle intenzioni la continuità operativa dell'impianto strategico con la prospettiva della delocalizzazione. Lo strumento scelto è l'Atto di Sottomissione previsto dagli articoli 38 del Codice della Navigazione e 35 del suo Regolamento di Esecuzione, un titolo di occupazione provvisoria diverso dalla concessione piena. La delibera del 24 marzo 2026 lo autorizza per una durata non superiore al quadriennio , con scadenza al 31 dicembre 2029 , parametrata ai tempi tecnici necessari per concludere gli accordi di delocalizzazione. Se quegli accordi maturassero prima, l'atto cesserebbe anticipatamente. Se invece la delocalizzazione si perfezionasse, l'Atto di Sottomissione verrebbe convertito in formale titolo concessorio per la durata residua o rideterminata. Fin qui, la lettura ottimistica. Ma è la terza ipotesi quella che pesa di più, ed è scritta nero su bianco tanto nella relazione istruttoria quanto nel dispositivo della delibera: se entro il 31 dicembre 2029 l'iter amministrativo e negoziale relativo alla eventuale delocalizzazione non trovi positiva conclusione , gli uffici dovranno definire l'istruttoria sulla durata concessoria nel rispetto della disciplina normativa applicabile . Quella norma è inequivocabile: prevede per le concessioni di beni del demanio marittimo nei porti una durata non inferiore a dieci anni . In assenza di delocalizzazione, dunque, si apre automaticamente la strada a un rinnovo che per legge non potrà essere inferiore a un decennio. La delocalizzazione: chi paga? Il vero nodo della vicenda è tutto qui. La relazione istruttoria lo riconosce esplicitamente e con onestà intellettuale che vale la pena registrare. L'eventuale delocalizzazione della Meridionale Petroli verso la zona industriale di Porto Salvo, per poter assumere profili concreti , richiederebbe il concorso di tutti i decisori pubblici e privati interessati. Non è un trasferimento semplice: si parla di un impianto che movimentava centinaia di migliaia di tonnellate di prodotti petroliferi all'anno, che occupa circa venti lavoratori diretti , che è classificato come infrastruttura energetica strategica, e che richiederebbe la realizzazione di nuove infrastrutture portuali nell'area di destinazione oltre che la bonifica dell'area di partenza. Servono risorse rilevanti, sia pubbliche che private , come recita testualmente la relazione. Quelle risorse, al momento, non ci sono. Il documento cita l'esistenza di un tavolo tecnico governato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti , nell'ambito del

Calabria 7

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

quale è coinvolta anche la Meridionale Petroli, finalizzato a verificare i presupposti tecnici ed economico-finanziari per accompagnare l'ipotesi di delocalizzazione. Ma i lavori di quel tavolo sono ancora in corso, senza esiti certi. L'AdSP stessa sta elaborando il Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS), lo strumento che dovrà ridefinire gli ambiti portuali, incluse le aree di interazione tra porto e città. Anche questo documento non è ancora approvato. Il quadro che emerge è quindi il seguente: la delocalizzazione è auspicata da tutti dal Comune, dalla stessa AdSP, in prospettiva anche dall'operatore privato ma non ha ancora né i finanziamenti né il progetto definitivo né la governance istituzionale necessaria per realizzarsi. E il tempo stringe: quattro anni sono pochi per un'operazione di questa complessità, che richiede accordi tra Stato, Regione, enti locali, Corap, Arsai e un operatore privato che ha appena presentato un piano industriale ventennale da oltre dieci milioni di euro di investimenti proprio nell'attuale sede. Cosa succederà adesso? Il deposito di benzina resterà sul lungomare di Vibo Marina. Almeno per i prossimi quattro anni, mentre si tenta di costruire le condizioni politiche, economiche e progettuali per spostarlo. Se quelle condizioni non matureranno e la storia delle grandi opere nel Mezzogiorno italiano non lascia spazio all'ottimismo facile, la legge è già pronta a offrire alla Meridionale Petroli quello che la società ha chiesto fin dall'inizio: una concessione rinnovata per almeno altri dieci anni. Il lungomare di Vibo Marina aspetta. I bagnanti anche.

ARTICOLI CORRELATI.

Il Vibonese

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Meridionale Petroli, nelle carte la cruda realtà: «Nessuna delocalizzazione del deposito costiero è stata avviata»

L'Autorità portuale pubblica l'intera pratica che ha portato al famoso atto di sottomissione con rinnovo temporaneo di 4 anni (il sindaco ne chiedeva due e mezzo). Ma se alla data del 31 dicembre 2029 il trasferimento dell'impianto non sarà cosa fatta scatterà la nuova concessione definitiva. Tutti gli articoli di Economia e Lavoro « L'Autorità di Sistema Portuale non ha mai avviato alcun procedimento di delocalizzazione del deposito costiero ». È il passaggio forse più esplicito della relazione finale sul rinnovo della concessione demaniale a Meridionale Petroli, pubblicata sul proprio albo pretorio dall'Autorità portuale. Un documento che riassume tutto l'iter, dalla richiesta di rinnovo ventennale fino alla conferenza dei servizi finale, passando dai singoli pareri di tutte le istituzioni e gli enti coinvolti. Leggendo il lungo resoconto, emerge una linea che prova a tenere insieme esigenze diverse: da un lato la continuità operativa di un'infrastruttura considerata strategica (e non per modo di dire, visto che è qualificata proprio così a livello nazionale), dall'altro la pressione politica e istituzionale per arrivare alla sua delocalizzazione. Ma si consolida anche la sensazione che lo smantellamento dell'impianto a Vibo Marina e la sua ricostruzione nell'area industriale di Porto Salvo resti, al momento, solo un'ipotesi e non un traguardo certo. Nella relazione viene rimarcato che la società ha chiesto il rinnovo della concessione demaniale marittima per altri vent'anni, dopo la scadenza del titolo originario al 31 dicembre 2025. L'impianto, attivo nell'area portuale dal 1956, occupa oltre 26mila metri quadrati ed è funzionale alla movimentazione e distribuzione di prodotti petroliferi su scala regionale. Un nodo logistico rilevante, dunque, che secondo il Governo rientra tra le infrastrutture energetiche strategiche nazionali. I pareri: via libera tecnico, ma con condizioni. La Conferenza dei servizi riporta il documento ha restituito un quadro prevalentemente favorevole: Vigili del fuoco, Asp, Regione, Ministero e altri enti hanno espresso pareri positivi, pur indicando prescrizioni su sicurezza, gestione del rischio e aggiornamento dei piani di emergenza. Particolarmente significativo il passaggio dell'Asp, che evidenzia come l'attività possa proseguire, ma richiama il contesto delicato in cui si trova l'impianto: « in prossimità di aree frequentate da terzi (spiaggia, ristoranti, centro abitato) ». Un elemento che da tempo alimenta il confronto pubblico e che adesso si fa ancora più impellente con l'imminente adozione del nuovo Piano di emergenza ed evacuazione che determinerà restrizioni sull'uso di via Vespucci, quella tra i lidi e l'insediamento industriale. La posizione del Comune: sì solo temporaneo. Il Comune di Vibo Valentia, con il sindaco Enzo Romeo, ha espresso disponibilità al rinnovo, ma solo per un periodo limitato, circa 30 mesi, cioè due anni e mezzo, per consentire la delocalizzazione. Una posizione ribadita formalmente anche nella Conferenza dei servizi, in linea con gli indirizzi già approvati.



04/14/2026 17:50

L'Autorità portuale pubblica l'intera pratica che ha portato al famoso "atto di sottomissione" con rinnovo temporaneo di 4 anni (il sindaco ne chiedeva due e mezzo). Ma se alla data del 31 dicembre 2029 il trasferimento dell'impianto non sarà cosa fatta scatterà la nuova concessione definitiva. Tutti gli articoli di Economia e Lavoro « L'Autorità di Sistema Portuale non ha mai avviato alcun procedimento di delocalizzazione del deposito costiero ». È il passaggio forse più esplicito della relazione finale sul rinnovo della concessione demaniale a Meridionale Petroli, pubblicata sul proprio albo pretorio dall'Autorità portuale. Un documento che riassume tutto l'iter, dalla richiesta di rinnovo ventennale fino alla conferenza dei servizi finale, passando dai singoli pareri di tutte le istituzioni e gli enti coinvolti. Leggendo il lungo resoconto, emerge una linea che prova a tenere insieme esigenze diverse: da un lato la continuità operativa di un'infrastruttura considerata strategica (e non per modo di dire, visto che è qualificata proprio così a livello nazionale), dall'altro la pressione politica e istituzionale per arrivare alla sua delocalizzazione. Ma si consolida anche la sensazione che lo smantellamento dell'impianto a Vibo Marina e la sua ricostruzione nell'area industriale di Porto Salvo resti, al momento, solo un'ipotesi e non un traguardo certo. Nella relazione viene rimarcato che la società ha chiesto il rinnovo della concessione demaniale marittima per altri vent'anni, dopo la scadenza del titolo originario al 31 dicembre 2025. L'impianto, attivo nell'area portuale dal 1956, occupa oltre 26mila metri quadrati ed è funzionale alla movimentazione e distribuzione di prodotti petroliferi su scala regionale. Un nodo logistico rilevante, dunque, che secondo il Governo rientra tra le infrastrutture energetiche strategiche nazionali. I pareri: via libera tecnico, ma con condizioni. La Conferenza dei servizi - riporta il documento - ha restituito un quadro prevalentemente favorevole: Vigili del fuoco, Asp, Regione, Ministero e altri enti hanno espresso pareri positivi, pur indicando prescrizioni su sicurezza, gestione del rischio e aggiornamento dei piani di emergenza.

Il Vibonese

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

dal Consiglio comunale, che punta a trasferire l'impianto nell'area industriale di Porto Salvo L'obiettivo dichiarato è trasformare il porto in chiave turistica, garantire la fruizione in sicurezza dei luoghi e liberare spazi oggi occupati dal deposito, ormai inglobato nel tessuto urbano e balneare. L'Autorità portuale: nessuna delocalizzazione in corso Diversa, però, la lettura dell'Autorità portuale, che nel documento chiarisce, come già accennato, un punto decisivo: non è stato avviato alcun procedimento amministrativo di delocalizzazione. Curioso che la precisazione dell'Autorità intervenga per eccepire a un'errata definizione data dalla Provincia di Vibo che nel suo parere aveva accennato a un presunto procedimento già in itinere che, invece, non c'è. Le osservazioni e le proposte in tal senso, pur presenti nel dibattito pubblico e nelle interlocuzioni istituzionali, vengono considerate invece « estranee al perimetro dell'istruttoria» , che riguarda esclusivamente il rinnovo della concessione. Un passaggio che fotografa lo scarto tra piano tecnico-amministrativo e indirizzo politico La proposta: un atto ponte fino al 2029 Alla fine, la soluzione di compromesso viene modulata sull'istanza del Comune e si giunge a un atto di sottomissione, cioè una forma di autorizzazione temporanea, con durata limitata. L'orizzonte indicato però è quello del 31 dicembre 2029 , quindi un periodo inferiore rispetto ai vent'anni richiesti dalla società, ma più ampio rispetto ai 30 mesi ipotizzati dal Comune. Un titolo destinato a fare da ponte mentre si verifica la fattibilità della delocalizzazione, anche attraverso un tavolo tecnico già attivo a livello ministeriale Ma, nei fatti, al momento non c'è alcuna garanzia che la delocalizzazione si compia. Anzi, come si evince dalle carte, se alla data fatidica nulla sarà cambiato, la concessione pluriennale verrà rinnovata praticamente in automatico.

Meridionale Petroli, nelle carte la cruda realtà: «Nessuna delocalizzazione del deposito costiero è stata avviata»

L'Autorità portuale pubblica l'intera pratica che ha portato al famoso atto di sottomissione con rinnovo temporaneo di 4 anni (il sindaco ne chiedeva due e mezzo). Ma se alla data del 31 dicembre 2029 il trasferimento dell'impianto non sarà cosa fatta scatterà la nuova concessione definitiva. Tutti gli articoli di Economia e Lavoro « L'Autorità di Sistema Portuale non ha mai avviato alcun procedimento di delocalizzazione del deposito costiero ». È il passaggio forse più esplicito della relazione finale sul rinnovo della concessione demaniale a Meridionale Petroli, pubblicata sul proprio albo pretorio dall'Autorità portuale. Un documento che riassume tutto l'iter, dalla richiesta di rinnovo ventennale fino alla conferenza dei servizi finale, passando dai singoli pareri di tutte le istituzioni e gli enti coinvolti. Leggendo il lungo resoconto, emerge una linea che prova a tenere insieme esigenze diverse: da un lato la continuità operativa di un'infrastruttura considerata strategica (e non per modo di dire, visto che è qualificata proprio così a livello nazionale), dall'altro la pressione politica e istituzionale per arrivare alla sua delocalizzazione. Ma si consolida anche la sensazione che lo smantellamento dell'impianto a Vibo Marina e la sua ricostruzione nell'area industriale di Porto Salvo resti, al momento, solo un'ipotesi e non un traguardo certo. Nella relazione viene rimarcato che la società ha chiesto il rinnovo della concessione demaniale marittima per altri vent'anni, dopo la scadenza del titolo originario al 31 dicembre 2025. L'impianto, attivo nell'area portuale dal 1956, occupa oltre 26mila metri quadrati ed è funzionale alla movimentazione e distribuzione di prodotti petroliferi su scala regionale. Un nodo logistico rilevante, dunque, che secondo il Governo rientra tra le infrastrutture energetiche strategiche nazionali. I pareri: via libera tecnico, ma con condizioni. La Conferenza dei servizi riporta il documento ha restituito un quadro prevalentemente favorevole: Vigili del fuoco, Asp, Regione, Ministero e altri enti hanno espresso pareri positivi, pur indicando prescrizioni su sicurezza, gestione del rischio e aggiornamento dei piani di emergenza. Particolarmente significativo il passaggio dell'Asp, che evidenzia come l'attività possa proseguire, ma richiama il contesto delicato in cui si trova l'impianto: « in prossimità di aree frequentate da terzi (spiaggia, ristoranti, centro abitato) ». Un elemento che da tempo alimenta il confronto pubblico e che adesso si fa ancora più impellente con l'imminente adozione del nuovo Piano di emergenza ed evacuazione che determinerà restrizioni sull'uso di via Vespucci, quella tra i lidi e l'insediamento industriale. La posizione del Comune: sì solo temporaneo. Il Comune di Vibo Valentia, con il sindaco Enzo Romeo, ha espresso disponibilità al rinnovo, ma solo per un periodo limitato, circa 30 mesi, cioè due anni e mezzo, per consentire la delocalizzazione. Una posizione ribadita formalmente anche nella Conferenza dei servizi, in linea con gli indirizzi già approvati.



L'Autorità portuale pubblica l'intera pratica che ha portato al famoso "atto di sottomissione" con rinnovo temporaneo di 4 anni (il sindaco ne chiedeva due e mezzo). Ma se alla data del 31 dicembre 2029 il trasferimento dell'impianto non sarà cosa fatta scatterà la nuova concessione definitiva. Tutti gli articoli di Economia e Lavoro « L'Autorità di Sistema Portuale non ha mai avviato alcun procedimento di delocalizzazione del deposito costiero ». È il passaggio forse più esplicito della relazione finale sul rinnovo della concessione demaniale a Meridionale Petroli, pubblicata sul proprio albo pretorio dall'Autorità portuale. Un documento che riassume tutto l'iter, dalla richiesta di rinnovo ventennale fino alla conferenza dei servizi finale, passando dai singoli pareri di tutte le istituzioni e gli enti coinvolti. Leggendo il lungo resoconto, emerge una linea che prova a tenere insieme esigenze diverse: da un lato la continuità operativa di un'infrastruttura considerata strategica (e non per modo di dire, visto che è qualificata proprio così a livello nazionale), dall'altro la pressione politica e istituzionale per arrivare alla sua delocalizzazione. Ma si consolida anche la sensazione che lo smantellamento dell'impianto a Vibo Marina e la sua ricostruzione nell'area industriale di Porto Salvo resti, al momento, solo un'ipotesi e non un traguardo certo. Nella relazione viene rimarcato che la società ha chiesto il rinnovo della concessione demaniale marittima per altri vent'anni, dopo la scadenza del titolo originario al 31 dicembre 2025. L'impianto, attivo nell'area portuale dal 1956, occupa oltre 26mila metri quadrati ed è funzionale alla movimentazione e distribuzione di prodotti petroliferi su scala regionale. Un nodo logistico rilevante, dunque, che secondo il Governo rientra tra le infrastrutture energetiche strategiche nazionali. I pareri: via libera tecnico, ma con condizioni. La Conferenza dei servizi - riporta il documento - ha restituito un quadro prevalentemente favorevole: Vigili del fuoco, Asp, Regione, Ministero e altri enti hanno espresso pareri positivi, pur indicando prescrizioni su sicurezza, gestione del rischio e aggiornamento dei piani di emergenza.

LaC News 24

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

dal Consiglio comunale, che punta a trasferire l'impianto nell'area industriale di Porto Salvo L'obiettivo dichiarato è trasformare il porto in chiave turistica, garantire la fruizione in sicurezza dei luoghi e liberare spazi oggi occupati dal deposito, ormai inglobato nel tessuto urbano e balneare. L'Autorità portuale: nessuna delocalizzazione in corso Diversa, però, la lettura dell'Autorità portuale, che nel documento chiarisce, come già accennato, un punto decisivo: non è stato avviato alcun procedimento amministrativo di delocalizzazione. Curioso che la precisazione dell'Autorità intervenga per eccepire a un'errata definizione data dalla Provincia di Vibo che nel suo parere aveva accennato a un presunto procedimento già in itinere che, invece, non c'è. Le osservazioni e le proposte in tal senso, pur presenti nel dibattito pubblico e nelle interlocuzioni istituzionali, vengono considerate invece « estranee al perimetro dell'istruttoria» , che riguarda esclusivamente il rinnovo della concessione. Un passaggio che fotografa lo scarto tra piano tecnico-amministrativo e indirizzo politico La proposta: un atto ponte fino al 2029 Alla fine, la soluzione di compromesso viene modulata sull'istanza del Comune e si giunge a un atto di sottomissione, cioè una forma di autorizzazione temporanea, con durata limitata. L'orizzonte indicato però è quello del 31 dicembre 2029 , quindi un periodo inferiore rispetto ai vent'anni richiesti dalla società, ma più ampio rispetto ai 30 mesi ipotizzati dal Comune. Un titolo destinato a fare da ponte mentre si verifica la fattibilità della delocalizzazione, anche attraverso un tavolo tecnico già attivo a livello ministeriale Ma, nei fatti, al momento non c'è alcuna garanzia che la delocalizzazione si compia. Anzi, come si evince dalle carte, se alla data fatidica nulla sarà cambiato, la concessione pluriennale verrà rinnovata praticamente in automatico.

Zoom 24

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Depositi costieri, l'Autorità portuale smentisce il sindaco: Nessun procedimento avviato

Nel complesso iter amministrativo legato al rinnovo della concessione demaniale per l'impianto di Meridionale Petroli, arriva un chiarimento destinato a pesare nel dibattito istituzionale. Nel complesso iter amministrativo legato al rinnovo della concessione demaniale per l'impianto di Meridionale Petroli, arriva un chiarimento destinato a pesare nel dibattito istituzionale: l'Autorità di Sistema Portuale smentisce l'ipotesi di un percorso già avviato verso la delocalizzazione del deposito costiero. È quanto si legge nella relazione finale pubblicata sull'albo pretorio dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Meridionale e Ionio, che ricostruisce tutte le fasi della procedura, dalla richiesta di rinnovo ventennale fino alla conferenza dei servizi conclusiva. Il passaggio centrale del documento è netto: non risulta attivato alcun procedimento amministrativo di delocalizzazione dell'impianto. Una precisazione che, di fatto, ridimensiona alcune interpretazioni emerse nel confronto tra enti, dove si era fatto riferimento a un iter già in corso per il trasferimento dell'infrastruttura. La vicenda riguarda un sito operativo dal 1956, esteso su oltre 26mila metri quadrati e considerato strategico per la distribuzione di prodotti petroliferi a livello regionale. Proprio la sua rilevanza infrastrutturale ha portato più enti a esprimere pareri favorevoli al rinnovo della concessione, seppur accompagnati da prescrizioni su sicurezza e gestione del rischio. Nel corso della conferenza dei servizi, infatti, sono arrivati via libera tecnici da Vigili del Fuoco, ASP, Regione e ministeri competenti, con richiami soprattutto alla necessità di aggiornare i piani di emergenza, anche in relazione alla vicinanza con aree urbanizzate e zone frequentate da cittadini. Sul piano politico, il Comune di Vibo Valentia mantiene invece una posizione distinta: l'amministrazione guidata dal sindaco Enzo Romeo ha ribadito la volontà di un trasferimento dell'impianto nell'area industriale di Porto Salvo, proponendo un rinnovo limitato nel tempo proprio per accompagnare la delocalizzazione. Tuttavia, la relazione dell'Autorità portuale chiarisce che tali prospettive, pur presenti nel dibattito istituzionale, non fanno parte dell'istruttoria tecnica in corso, che riguarda esclusivamente il rinnovo della concessione. Il documento fotografa così una distanza evidente tra piano amministrativo e indirizzo politico: da un lato la continuità operativa di un'infrastruttura considerata strategica, dall'altro la spinta degli enti locali verso una sua ricollocazione. In assenza di un procedimento formale già avviato, il futuro del deposito resta dunque legato alle decisioni che matureranno nei prossimi passaggi istituzionali, mentre il rinnovo della concessione prosegue il suo iter con un orizzonte temporale che, secondo le valutazioni, potrebbe accompagnare una futura ma ancora tutta da definire fase di eventuale delocalizzazione.



Nel complesso iter amministrativo legato al rinnovo della concessione demaniale per l'impianto di Meridionale Petroli, arriva un chiarimento destinato a pesare nel dibattito istituzionale. Nel complesso iter amministrativo legato al rinnovo della concessione demaniale per l'impianto di Meridionale Petroli, arriva un chiarimento destinato a pesare nel dibattito istituzionale: l'Autorità di Sistema Portuale smentisce l'ipotesi di un percorso già avviato verso la delocalizzazione del deposito costiero. È quanto si legge nella relazione finale pubblicata sull'albo pretorio dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Meridionale e Ionio, che ricostruisce tutte le fasi della procedura, dalla richiesta di rinnovo ventennale fino alla conferenza dei servizi conclusiva. Il passaggio centrale del documento è netto: non risulta attivato alcun procedimento amministrativo di delocalizzazione dell'impianto. Una precisazione che, di fatto, ridimensiona alcune interpretazioni emerse nel confronto tra enti, dove si era fatto riferimento a un iter già in corso per il trasferimento dell'infrastruttura. La vicenda riguarda un sito operativo dal 1956, esteso su oltre 26mila metri quadrati e considerato strategico per la distribuzione di prodotti petroliferi a livello regionale. Proprio la sua rilevanza infrastrutturale ha portato più enti a esprimere pareri favorevoli al rinnovo della concessione, seppur accompagnati da prescrizioni su sicurezza e gestione del rischio. Nel corso della conferenza dei servizi, infatti, sono arrivati via libera tecnici da Vigili del Fuoco, ASP, Regione e ministeri competenti, con richiami soprattutto alla necessità di aggiornare i piani di emergenza, anche in relazione alla vicinanza con aree urbanizzate e zone frequentate da cittadini. Sul piano politico, il Comune di Vibo Valentia mantiene invece una posizione distinta: l'amministrazione guidata dal sindaco Enzo Romeo ha ribadito la volontà di un trasferimento dell'impianto nell'area industriale di Porto Salvo, proponendo un rinnovo limitato nel tempo proprio per accompagnare la delocalizzazione.

Casteddu Online

Cagliari

Cagliari, taxi introvabili in aeroporto: Le ultime licenze vent'anni fa, serve subito una navetta diretta in centro

Sara Panarelli

Una linea di taxi dedicata tra l'aeroporto di Cagliari-Elmas e il centro città, attiva lungo tutto l'arco della giornata in coincidenza con arrivi e partenze: è questa la proposta al centro della mozione presentata dal consigliere comunale Alessio Mereu di Fratelli d'Italia, che accende i riflettori sulle criticità del sistema di trasporto urbano, soprattutto in vista della stagione turistica. Il servizio taxi, sottolinea Mereu, rappresenta un supporto essenziale nella sfida della mobilità sostenibile e una risorsa strategica non solo per i residenti, ma soprattutto per i turisti che ogni anno scelgono Cagliari. Un flusso in costante crescita, certificato anche dai dati dell'autorità portuale, che negli ultimi anni ha registrato un incremento significativo delle presenze. Una domanda sempre più alta che, però, si scontra con un'offerta spesso insufficiente, in particolare nelle ore serali e notturne. Nel mirino della mozione anche il ritardo nell'attuazione delle misure previste a livello nazionale. Il decreto-legge 104 del 2023, convertito nella legge 136/2023, consente infatti ai comuni capoluogo sede di aeroporti internazionali di aumentare il numero delle licenze taxi fino al 20%, proprio per rispondere alla carenza del servizio. La passata giunta aveva dato seguito alla normativa nazionale approvando le linee guida per un concorso straordinario destinato al rilascio di 18 nuove licenze, di cui cinque per veicoli attrezzati al trasporto di persone con ridotte capacità motorie, ricorda Mereu. Nello stesso provvedimento erano state previste anche 10 licenze temporanee, legate a grandi eventi e ai picchi di presenze turistiche. Misure che, tuttavia, non sono ancora entrate a regime, mentre la città si prepara a un nuovo aumento dei flussi tra primavera ed estate. Ci troviamo di fronte a migliaia di richieste di trasporto da parte di cittadini e visitatori, senza che il sistema sia stato adeguatamente potenziato, osserva il consigliere. Da qui la proposta: aprire un tavolo di concertazione con l'assessorato regionale ai Trasporti e con il CTM, l'azienda del trasporto pubblico locale, per istituire una linea dedicata da e per l'aeroporto di Elmas. È necessario garantire un collegamento efficiente e continuo tra lo scalo e il centro città, con frequenze adeguate per tutta la durata degli arrivi e delle partenze, conclude Mereu. Una soluzione concreta per migliorare l'accessibilità e rispondere alle esigenze di una città sempre più turistica.



Una linea di taxi dedicata tra l'aeroporto di Cagliari-Elmas e il centro città, attiva lungo tutto l'arco della giornata in coincidenza con arrivi e partenze: è questa la proposta al centro della mozione presentata dal consigliere comunale Alessio Mereu di Fratelli d'Italia, che accende i riflettori sulle criticità del sistema di trasporto urbano, soprattutto in vista della stagione turistica. Il servizio taxi, sottolinea Mereu, "rappresenta un supporto essenziale nella sfida della mobilità sostenibile e una risorsa strategica non solo per i residenti, ma soprattutto per i turisti che ogni anno scelgono Cagliari". Un flusso in costante crescita, certificato anche dai dati dell'autorità portuale, che negli ultimi anni ha registrato un incremento significativo delle presenze. Una domanda sempre più alta che, però, si scontra con un'offerta spesso insufficiente, in particolare nelle ore serali e notturne. Nel mirino della mozione anche il ritardo nell'attuazione delle misure previste a livello nazionale. Il decreto-legge 104 del 2023, convertito nella legge 136/2023, consente infatti ai comuni capoluogo sede di aeroporti internazionali di aumentare il numero delle licenze taxi fino al 20%, proprio per rispondere alla carenza del servizio. "La passata giunta aveva dato seguito alla normativa nazionale approvando le linee guida per un concorso straordinario destinato al rilascio di 18 nuove licenze, di cui cinque per veicoli attrezzati al trasporto di persone con ridotte capacità motorie", ricorda Mereu. "Nello stesso provvedimento erano state previste anche 10 licenze temporanee, legate a grandi eventi e ai picchi di presenze turistiche". Misure che, tuttavia, non sono ancora entrate a regime, mentre la città si prepara a un nuovo aumento dei flussi tra primavera ed estate. "Ci troviamo di fronte a migliaia di richieste di trasporto da parte di cittadini e visitatori, senza che il sistema sia stato adeguatamente potenziato", osserva il consigliere. Da qui la proposta: aprire un tavolo di concertazione con l'assessorato regionale ai Trasporti e con il CTM.

Il Reggino

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Porto di Milazzo, il CGA conferma: illegittima la procedura per il terminal passeggeri

Respinto l'appello dell'Autorità portuale dello Stretto: accolte le ragioni di Afrodite Group. I giudici: formula matematica irragionevole, gara da rifare. **Giornalista Tutti gli articoli di Cronaca** Si chiude con una doppia pronuncia favorevole la vicenda giudiziaria legata alla concessione del terminal passeggeri del porto di Milazzo. Il Consiglio di Giustizia Amministrativa per la Regione Siciliana ha respinto l'appello dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, confermando integralmente la sentenza del TAR di Catania che aveva annullato l'intera procedura di gara. Al centro del contenzioso, l'affidamento della gestione del terminal passeggeri e dei piazzali di sosta di Milazzo, infrastruttura strategica per i collegamenti con le isole Eolie. La concessione era stata inizialmente aggiudicata alla Liberty Lines, nonostante l'offerta economica più alta presentata da Afrodite Group. Determinanti, secondo i giudici, le criticità nella valutazione delle offerte economiche. I numeri, infatti, evidenziano uno squilibrio significativo: Afrodite Group aveva proposto un rialzo del 10,54% ottenendo il punteggio massimo (30 punti), mentre Liberty Lines, con un rialzo dello 0,10%, aveva comunque ottenuto 27,17 punti, con una differenza minima nonostante un divario economico rilevante. Una sproporzione che ha portato il TAR a ritenere illegittima la formula matematica adottata dall'Autorità portuale, giudicata «contraddittoria, irragionevole e arbitraria», in quanto capace di neutralizzare di fatto le differenze tra le offerte economiche. L'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto aveva difeso la propria scelta sostenendo che il criterio fosse finalizzato a valorizzare gli aspetti qualitativi delle proposte. Una linea respinta anche in secondo grado: con la sentenza n. 855/2025 del 12 febbraio 2026, il Consiglio di Giustizia Amministrativa ha confermato punto per punto le conclusioni del TAR. Soddisfazione da parte di Afrodite Group, che ha visto riconosciute le proprie ragioni: «Siamo soddisfatti di questo risultato che premia la correttezza e la trasparenza. La nostra azienda aveva presentato l'offerta economicamente più vantaggiosa per l'amministrazione e questo meritava di essere riconosciuto». La vicenda si chiude dunque con l'annullamento della gara e la necessità di una nuova procedura. Un passaggio che richiama un principio consolidato: la discrezionalità amministrativa non può tradursi in arbitrio, e i criteri di valutazione devono garantire una competizione reale ed equilibrata tra gli operatori economici.



04/14/2026 16:00

Respinto l'appello dell'Autorità portuale dello Stretto: accolte le ragioni di Afrodite Group. I giudici: formula matematica irragionevole, gara da rifare. **Giornalista Tutti gli articoli di Cronaca** Si chiude con una doppia pronuncia favorevole la vicenda giudiziaria legata alla concessione del terminal passeggeri del porto di Milazzo. Il Consiglio di Giustizia Amministrativa per la Regione Siciliana ha respinto l'appello dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, confermando integralmente la sentenza del TAR di Catania che aveva annullato l'intera procedura di gara. Al centro del contenzioso, l'affidamento della gestione del terminal passeggeri e dei piazzali di sosta di Milazzo, infrastruttura strategica per i collegamenti con le isole Eolie. La concessione era stata inizialmente aggiudicata alla Liberty Lines, nonostante l'offerta economica più alta presentata da Afrodite Group. Determinanti, secondo i giudici, le criticità nella valutazione delle offerte economiche. I numeri, infatti, evidenziano uno squilibrio significativo: Afrodite Group aveva proposto un rialzo del 10,54% ottenendo il punteggio massimo (30 punti), mentre Liberty Lines, con un rialzo dello 0,10%, aveva comunque ottenuto 27,17 punti, con una differenza minima nonostante un divario economico rilevante. Una sproporzione che ha portato il TAR a ritenere illegittima la formula matematica adottata dall'Autorità portuale, giudicata «contraddittoria, irragionevole e arbitraria», in quanto capace di neutralizzare di fatto le differenze tra le offerte economiche. L'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto aveva difeso la propria scelta sostenendo che il criterio fosse finalizzato a valorizzare gli aspetti qualitativi delle proposte. Una linea respinta anche in secondo grado: con la sentenza n. 855/2025 del 12 febbraio 2026, il Consiglio di Giustizia Amministrativa ha confermato punto per punto le conclusioni del TAR. Soddisfazione da parte di Afrodite Group, che ha visto riconosciute le proprie ragioni: «Siamo soddisfatti di questo risultato che premia la correttezza e la

Messina Today

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Porto di Milazzo, il Cga conferma l'annullamento della concessione della banchine a Liberty Lines: gara da rifare

Respinto l'appello dell'Autorità di sistema portuale dello Stretto contro la decisione del TAR Catania. Confermate le contestazioni di Afrodite Group sulla formula dei punteggi economici e disposta la riedizione della procedura, con effetti anche sui costi del contenzioso. Nel diritto amministrativo spesso le gare si giocano su dettagli che, fuori dalle aule dei tribunali, sembrano quasi invisibili. Ma quando quei dettagli riguardano punteggi, formule matematiche e concessioni pubbliche, possono ribaltare l'esito di una procedura da milioni di euro. È quanto accaduto nel caso della concessione delle banchine di Milazzo, finita al centro di un lungo contenzioso tra operatori economici e Autorità di sistema portuale dello Stretto. Il Consiglio di Giustizia amministrativa per la Regione Siciliana ha infatti respinto l'appello dell'Autorità, confermando la decisione del Tar Catania che aveva già annullato l'aggiudicazione a favore di Liberty Lines a scapito di Afrodite Group che aveva impugnato. La sentenza chiude così il secondo grado della vicenda e rimette tutto in discussione, imponendo di fatto la riedizione della gara. La gara e il nodo della formula: quando il prezzo non pesa abbastanza. Al centro del contenzioso c'è la formula utilizzata per attribuire i punteggi alle offerte economiche nell'ambito della procedura di concessione demaniale marittima. Secondo i giudici di primo grado, la metodologia adottata finiva per alterare l'equilibrio tra le offerte, attribuendo punteggi troppo simili anche in presenza di differenze economiche significative. Un'impostazione che il CGA ha sostanzialmente confermato. Nella sentenza si legge infatti che il meccanismo contestato produceva un effetto di sterilizzazione delle differenze tra i ribassi offerti, risultando così contraddittorio, irragionevole ed arbitrario, alterando (dequotandolo) il peso della componente prezzo nell'ambito dell'equilibrio complessivo con la componente tecnica. Per i giudici amministrativi, pur riconoscendo alla stazione appaltante un'ampia discrezionalità nella costruzione dei criteri di gara, tale potere non può spingersi fino ad annullare la reale competizione economica. Il Cga richiama infatti un principio consolidato: nelle gare pubbliche è necessario che nell'assegnazione dei punteggi venga utilizzato tutto il potenziale differenziale previsto per il prezzo, evitando che la componente economica perda effettiva incidenza. La posizione dell'Autorità portuale: scelta discrezionale e interesse pubblico. L'Autorità di sistema portuale aveva difeso la legittimità della formula, sostenendo che si trattasse di una scelta tecnica coerente con l'obiettivo di valorizzare la componente qualitativa dell'offerta rispetto a quella economica. Secondo questa impostazione, il criterio adottato avrebbe evitato distorsioni legate a ribassi eccessivi e insostenibili, garantendo una valutazione più equilibrata delle proposte. Tuttavia, per il Consiglio di Giustizia amministrativa, questa impostazione non è sufficiente a giustificare l'effetto prodotto nella gara concreta: il rischio, sottolineano i giudici, è quello



04/14/2026 18:22

Respinto l'appello dell'Autorità di sistema portuale dello Stretto contro la decisione del TAR Catania. Confermate le contestazioni di Afrodite Group sulla formula dei punteggi economici e disposta la riedizione della procedura, con effetti anche sui costi del contenzioso. Nel diritto amministrativo spesso le gare si giocano su dettagli che, fuori dalle aule dei tribunali, sembrano quasi invisibili. Ma quando quei dettagli riguardano punteggi, formule matematiche e concessioni pubbliche, possono ribaltare l'esito di una procedura da milioni di euro. È quanto accaduto nel caso della concessione delle banchine di Milazzo, finita al centro di un lungo contenzioso tra operatori economici e Autorità di sistema portuale dello Stretto. Il Consiglio di Giustizia amministrativa per la Regione Siciliana ha infatti respinto l'appello dell'Autorità, confermando la decisione del Tar Catania che aveva già annullato l'aggiudicazione a favore di Liberty Lines a scapito di Afrodite Group che aveva impugnato. La sentenza chiude così il secondo grado della vicenda e rimette tutto in discussione, imponendo di fatto la riedizione della gara. La gara e il nodo della formula: quando il prezzo "non pesa" abbastanza. Al centro del contenzioso c'è la formula utilizzata per attribuire i punteggi alle offerte economiche nell'ambito della procedura di concessione demaniale marittima. Secondo i giudici di primo grado, la metodologia adottata finiva per alterare l'equilibrio tra le offerte, attribuendo punteggi troppo simili anche in presenza di differenze economiche significative. Un'impostazione che il CGA ha sostanzialmente confermato. Nella sentenza si legge infatti che il meccanismo contestato produceva un effetto di "sterilizzazione delle differenze tra i ribassi offerti", risultando così "contraddittorio, irragionevole ed arbitrario, alterando (dequotandolo) il peso della componente prezzo nell'ambito dell'equilibrio complessivo con la componente tecnica". Per i giudici amministrativi, pur riconoscendo alla stazione appaltante un'ampia

Messina Today

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

di comprimere eccessivamente il confronto sul prezzo, elemento comunque essenziale anche nelle concessioni demaniali. Nel corso del giudizio, l'Autorità ha inoltre richiamato il fatto che la formula contestata era già stata utilizzata in precedenti procedure di gara senza mai aver dato luogo a contestazioni. Su questo punto il CGA chiarisce che tale circostanza non assume rilievo dirimente ai fini della legittimità dello strumento utilizzato, trattandosi di un elemento di fatto che non sana eventuali profili di irragionevolezza del criterio adottato. In altre parole, la reiterazione di una prassi amministrativa non è sufficiente a consolidarne la correttezza giuridica se questa risulta in contrasto con i principi che regolano la concorrenza nelle gare pubbliche. Gara da rifare almeno dalla fase delle offerte economiche. Con il rigetto dell'appello, viene confermata la decisione del Tar: la procedura dovrà essere rinnovata almeno dalla fase di presentazione delle offerte economiche, per garantire si legge nella sentenza la neutralità del criterio ed eliminare qualsiasi sospetto di elaborazione della formula alla luce delle offerte presentate. Una formulazione che, pur tecnica, fotografa un'esigenza precisa: ristabilire condizioni di piena imparzialità nella competizione tra operatori. A questo punto la sentenza rimette il dossier nelle mani del presidente dell'Autorità di sistema portuale, Francesco Rizzo, chiamato ora a valutare tempi e modalità per dare esecuzione alla decisione, evitando ulteriori passaggi che potrebbero tradursi in nuovi costi oltre a quelli già maturati nel corso del contenzioso. Resta infatti anche il tema delle spese legali, che la decisione pone a carico dell'Autorità e della controinteressata in solido, per un importo complessivo di 8.000 euro oltre accessori. A questi si aggiungono gli oneri già sostenuti per la difesa in giudizio, che risultano quasi il doppio rispetto a quanto liquidato dal Cga ai legali di Afrodite Group. Un elemento che, pur restando estraneo al merito della pronuncia, contribuisce a pesare sul bilancio complessivo della vicenda giudiziaria relativa alle banchine di Milazzo.

Porto di Milazzo, il consiglio di giustizia conferma l'annullamento della gara della concessione del Terminal Passeggeri

Porto di Milazzo, si chiude con successo la battaglia legale di Afrodite Group S.r.l. contro l'aggiudicazione della concessione del Terminal Passeggeri. Si chiude con successo la battaglia legale di Afrodite Group S.r.l. contro l'aggiudicazione della concessione del Terminal Passeggeri del Porto di Milazzo. Il Consiglio di Giustizia Amministrativa per la Regione Siciliana ha respinto integralmente l'appello dell'**Autorità di Sistema Portuale** dello Stretto, confermando la sentenza del TAR di Catania che aveva annullato l'intera procedura di gara. Una vittoria su tutta la linea che premia la determinazione dell'azienda e l'eccellente lavoro del suo legale, l'avvocato Giacomo Falcone, capace di smontare pezzo per pezzo un **sistema** di valutazione delle offerte economiche che i giudici hanno ritenuto irragionevole e arbitrario. Al centro della controversia, l'affidamento della gestione del Terminal Passeggeri e dei piazzali di sosta di Milazzo, strategica infrastruttura per i collegamenti marittimi con le isole Eolie. Una concessione dal valore considerevole, aggiudicata inizialmente a Liberty Lines S.p.A. nonostante l'offerta economica nettamente superiore presentata da Afrodite Group. I numeri parlano chiaro e fanno riflettere: Afrodite Group aveva offerto un rialzo del 10,54% sul canone base, ottenendo 30 punti (il massimo). Liberty Lines, con un misero rialzo dello 0,10%, si era vista attribuire ben 27,17 punti. Una differenza di appena 2,83 punti a fronte di un'offerta economica cento volte inferiore. Le parole di Catalano "Un'evidente anomalia che abbiamo immediatamente contestato", spiega l'amministratore dott. Luigi Catalano della Afrodite Group. "Come può una differenza di oltre il 10% nel rialzo offerto tradursi in un vantaggio di meno di 3 punti? La risposta è semplice: con una formula matematica studiata per annullare la componente economica della gara", rimarca il Tribunale Amministrativo Regionale ha accolto in pieno la tesi della difesa, affermando con chiarezza cristallina che la formula matematica utilizzata dall'**Autorità Portuale** ha l'effetto di sterilizzare totalmente le differenze tra i ribassi offerti configurandosi così come criterio contraddittorio, irragionevole ed arbitrario. Il TAR ha sottolineato come l'assegnazione dei punteggi risultasse totalmente disancorata in rapporto alle offerte. L'**Autorità di Sistema Portuale** dello Stretto non si è arresa e ha proposto appello, sostenendo che la formula contestata fosse espressione di una legittima scelta discrezionale volta a privilegiare gli aspetti qualitativi dell'offerta. Una tesi respinta seccamente dal Consiglio di Giustizia Amministrativa. Con la sentenza n. 855/2025 del 12 febbraio 2026, i giudici di secondo grado hanno confermato integralmente la decisione del TAR, smontando punto per punto le argomentazioni dell'appellante. "Siamo soddisfatti" "Siamo soddisfatti di questo risultato che premia la correttezza e la trasparenza", ha dichiarato il dott. Luigi Catalano rappresentante di Afrodite Group. "La nostra



Porto di Milazzo, si chiude con successo la battaglia legale di Afrodite Group S.r.l. contro l'aggiudicazione della concessione del Terminal Passeggeri. Si chiude con successo la battaglia legale di Afrodite Group S.r.l. contro l'aggiudicazione della concessione del Terminal Passeggeri del Porto di Milazzo. Il Consiglio di Giustizia Amministrativa per la Regione Siciliana ha respinto integralmente l'appello dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, confermando la sentenza del TAR di Catania che aveva annullato l'intera procedura di gara. Una vittoria su tutta la linea che premia la determinazione dell'azienda e l'eccellente lavoro del suo legale, l'avvocato Giacomo Falcone, capace di smontare pezzo per pezzo un sistema di valutazione delle offerte economiche che i giudici hanno ritenuto irragionevole e arbitrario. Al centro della controversia, l'affidamento della gestione del Terminal Passeggeri e dei piazzali di sosta di Milazzo, strategica infrastruttura per i collegamenti marittimi con le isole Eolie. Una concessione dal valore considerevole, aggiudicata inizialmente a Liberty Lines S.p.A. nonostante l'offerta economica nettamente superiore presentata da Afrodite Group. I numeri parlano chiaro e fanno riflettere: Afrodite Group aveva offerto un rialzo del 10,54% sul canone base, ottenendo 30 punti (il massimo). Liberty Lines, con un misero rialzo dello 0,10%, si era vista attribuire ben 27,17 punti. Una differenza di appena 2,83 punti a fronte di un'offerta economica cento volte inferiore. Le parole di Catalano "Un'evidente anomalia che abbiamo immediatamente contestato", spiega l'amministratore dott. Luigi Catalano della Afrodite Group. "Come può una differenza di oltre il 10% nel rialzo offerto tradursi in un vantaggio di meno di 3 punti? La risposta è semplice: con una formula matematica studiata per annullare la componente economica della gara", rimarca il Tribunale Amministrativo Regionale ha accolto in pieno la tesi della difesa, affermando con chiarezza cristallina che la formula matematica utilizzata dall'Autorità Portuale ha l'effetto di sterilizzare totalmente le differenze tra i ribassi offerti configurandosi così come criterio contraddittorio, irragionevole ed arbitrario. Il TAR ha sottolineato come l'assegnazione dei punteggi risultasse totalmente disancorata in rapporto alle offerte. L'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto non si è arresa e ha proposto appello, sostenendo che la formula contestata fosse espressione di una legittima scelta discrezionale volta a privilegiare gli aspetti qualitativi dell'offerta. Una tesi respinta seccamente dal Consiglio di Giustizia Amministrativa. Con la sentenza n. 855/2025 del 12 febbraio 2026, i giudici di secondo grado hanno confermato integralmente la decisione del TAR, smontando punto per punto le argomentazioni dell'appellante. "Siamo soddisfatti" "Siamo soddisfatti di questo risultato che premia la correttezza e la trasparenza", ha dichiarato il dott. Luigi Catalano rappresentante di Afrodite Group. "La nostra

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

azienda aveva presentato l'offerta economicamente più vantaggiosa per l'Amministrazione e questo meritava di essere riconosciuto. Ringraziamo l'avvocato Falcone per l'eccellente lavoro svolto", evidenzia . "Una lezione che dovrebbe far riflettere tutte le stazioni appaltanti: la discrezionalità amministrativa non può trasformarsi in arbitrio, e i criteri di gara devono garantire una reale e leale competizione tra i concorrenti. Quando questo non accade, la giustizia amministrativa è pronta a intervenire" , conclude.

Catania Oggi

Catania

Porto di Catania: la Commissione Senato approva l'estensione territoriale dell'Autorità Portuale

Svolta per il Porto di Catania, via libera all'ampliamento dell'**Autorità Portuale**: pronti i progetti per la nuova darsena turistica. La Commissione Senato approva lo schema di decreto del Mit che estende i confini dell'infrastruttura verso nord; previsti potenziamenti per le grandi imbarcazioni da diporto e nuove dighe di protezione. Il potenziamento infrastrutturale del Porto di Catania compie un significativo passo in avanti. La Commissione VIII del Senato ha approvato lo schema di Decreto, proposto dal Ministero delle

Infrastrutture e dei Trasporti guidato da Matteo Salvini, che estende la circoscrizione territoriale dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mare della Sicilia Orientale. Il provvedimento, che ha visto come relatore il senatore Nino Germanà, ha già incassato i pareri favorevoli del Consiglio di Stato e della Conferenza Unificata. Nuova darsena e banchine per il turismo di lusso. L'estensione dei limiti territoriali riguarda nello specifico l'area nord dell'infrastruttura, caratterizzata dalla scogliera rocciosa accessibile tramite il sottopassaggio ferroviario nei pressi della stazione di Catania Centrale.

Questo ampliamento è propedeutico all'attuazione del nuovo Piano Regolatore **Portuale**, che punta a trasformare il volto dello scalo etneo. Tra le opere principali figurano la

realizzazione di una nuova darsena specificamente attrezzata per il traffico di grandi imbarcazioni da diporto e la creazione di banchine turistiche per l'ormeggio, protette da una nuova diga foranea a mare. Il commento dei parlamentari: «Potenziamento strategico» Soddisfazione è stata espressa dai deputati nazionali della Lega, Valeria Sudano e Anastasio Carrà, che hanno sottolineato l'importanza dell'atto per lo sviluppo economico della città. Secondo i parlamentari, la nuova perimetrazione permetterà di sbloccare investimenti cruciali per la nautica da diporto e il turismo crocieristico, integrando meglio l'area **portuale** con il tessuto urbano e ferroviario limitrofo, garantendo al contempo una maggiore protezione e funzionalità alle attività marittime.



Svolta per il Porto di Catania, via libera all'ampliamento dell'Autorità Portuale: pronti i progetti per la nuova darsena turistica. La Commissione Senato approva lo schema di decreto del Mit che estende i confini dell'infrastruttura verso nord; previsti potenziamenti per le grandi imbarcazioni da diporto e nuove dighe di protezione. Il potenziamento infrastrutturale del Porto di Catania compie un significativo passo in avanti. La Commissione VIII del Senato ha approvato lo schema di Decreto, proposto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti guidato da Matteo Salvini, che estende la circoscrizione territoriale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare della Sicilia Orientale. Il provvedimento, che ha visto come relatore il senatore Nino Germanà, ha già incassato i pareri favorevoli del Consiglio di Stato e della Conferenza Unificata. Nuova darsena e banchine per il turismo di lusso. L'estensione dei limiti territoriali riguarda nello specifico l'area nord dell'infrastruttura, caratterizzata dalla scogliera rocciosa accessibile tramite il sottopassaggio ferroviario nei pressi della stazione di Catania Centrale. Questo ampliamento è propedeutico all'attuazione del nuovo Piano Regolatore Portuale, che punta a trasformare il volto dello scalo etneo. Tra le opere principali figurano la realizzazione di una nuova darsena specificamente attrezzata per il traffico di grandi imbarcazioni da diporto e la creazione di banchine turistiche per l'ormeggio, protette da una nuova diga foranea a mare. Il commento dei parlamentari: «Potenziamento strategico» Soddisfazione è stata espressa dai deputati nazionali della Lega, Valeria Sudano e Anastasio Carrà, che hanno sottolineato l'importanza dell'atto per lo sviluppo economico della città. Secondo i parlamentari, la nuova perimetrazione permetterà di sbloccare investimenti cruciali per la nautica da diporto e il turismo crocieristico, integrando meglio l'area portuale con il tessuto urbano e ferroviario limitrofo, garantendo al contempo una maggiore protezione e

La Giornata Parlamentare. Gas, il dilemma degli approvvigionamenti

Il Governo frena sul gas russo ma si riapre la partita sugli approvvigionamenti. Dopo le polemiche Meloni affonda su Trump dopo le affermazioni sul Papa. Barelli non sarà più il capogruppo di Fi alla Camera. La Giornata Parlamentare è curata da Nomos, il Centro studi parlamentari, e traccia i temi principali del giorno. Ogni mattina per i lettori di Key4biz. Per leggere tutti gli articoli della rubrica clicca qui. Il Governo frena sul gas russo ma si riapre la partita sugli approvvigionamenti. Una volta finita la guerra in Ucraina, tutto potrà essere rimesso in discussione, ma finché non sarà scritta la parola fine al conflitto bisogna mantenere alta la pressione su Mosca. Mentre i partiti si interrogano sulle parole dell'ad dell'Eni Claudio Descalzi che ha suggerito di aprire una riflessione sul bando totale al gas russo da parte europea che scatterà a gennaio del 2027, a Palazzo Chigi la strategia rimane la stessa che Giorgia Meloni ha illustrato anche pochi giorni fa in Parlamento: diversificare e intensificare i rapporti con alcuni partner come l'Algeria o l'Azerbaijan, dove la premier dovrebbe andare in missione a inizio maggio, per garantire gli approvvigionamenti energetici se l'altro conflitto, quello nel Golfo, non dovesse chiudersi in tempi brevi. Quelle di Descalzi, si ragiona ai piani alti del Governo, sono valutazioni che riflettono il punto di vista di un tecnico che analizza lo scenario con le sue competenze. Anzi, dice un Ministro, "nessuno conosce il mercato meglio di lui", che, non a caso, è stato appena riconfermato per un altro triennio. Ma la questione del gas da Mosca è profondamente politica e su questo non ci sono arretramenti. La Meloni avrà modo di ribadirlo anche a Volodymyr Zelensky, che riceverà mercoledì a Palazzo Chigi; già il solo invito "è un segnale chiaro" della postura italiana. Le opposizioni, intanto, si dicono "stupite" dalle parole dell'ad Eni, pronunciate alla scuola politica della Lega. Plaude invece Matteo Salvini spiegando che la questione non è essere "putiniani" ma "come ci riscaldiamo? Come facciamo a far andare avanti scuole e ospedali? Dalla Russia no, dall'Iran no, gli Usa producono entro un certo limite", osserva il leader leghista, mentre il Pd chiede all'esecutivo di prendere le distanze e Giuseppe Conte invita a prendersi "prima il negoziato" e solo poi "il gas russo". Certo la crisi energetica c'è e nessuno è pronto a scommettere che rientrerà in fretta, nemmeno se la nuova guerra del Golfo dovesse finire domani. Certo, si può mettere "sul tavolo europeo anche questa possibilità", dice il meloniano Giangiacomo Calovini in tv, ma "non sono convinto che questa sia la strada giusta", perché "il prezzo poi lo fa il venditore" e non c'è alcuna certezza che riaprendo ai rifornimenti da Mosca le bollette poi costino di meno. Dopo le polemiche Meloni affonda su Trump dopo le affermazioni sul Papa. L'attacco di Donald Trump al Papa scuote la politica italiana e crea imbarazzo nel Governo e la premier Giorgia Meloni reagisce prima con una nota di routine e poi a fine



Il Governo frena sul gas russo ma si riapre la partita sugli approvvigionamenti. Dopo le polemiche Meloni affonda su Trump dopo le affermazioni sul Papa. Barelli non sarà più il capogruppo di Fi alla Camera. La Giornata Parlamentare è curata da Nomos, il Centro studi parlamentari, e traccia i temi principali del giorno. Ogni mattina per i lettori di Key4biz. Per leggere tutti gli articoli della rubrica clicca qui. Il Governo frena sul gas russo ma si riapre la partita sugli approvvigionamenti. Una volta finita la guerra in Ucraina, tutto potrà essere rimesso in discussione, ma finché non sarà scritta la parola fine al conflitto bisogna mantenere alta la pressione su Mosca. Mentre i partiti si interrogano sulle parole dell'ad dell'Eni Claudio Descalzi che ha suggerito di aprire una riflessione sul bando totale al gas russo da parte europea che scatterà a gennaio del 2027, a Palazzo Chigi la strategia rimane la stessa che Giorgia Meloni ha illustrato anche pochi giorni fa in Parlamento: diversificare e intensificare i rapporti con alcuni partner come l'Algeria o l'Azerbaijan, dove la premier dovrebbe andare in missione a inizio maggio, per garantire gli approvvigionamenti energetici se l'altro conflitto, quello nel Golfo, non dovesse chiudersi in tempi brevi. Quelle di Descalzi, si ragiona ai piani alti del Governo, sono valutazioni che riflettono il punto di vista di un tecnico che analizza lo scenario con le sue competenze. Anzi, dice un Ministro, "nessuno conosce il mercato meglio di lui", che, non a caso, è stato appena riconfermato per un altro triennio. Ma la questione del gas da Mosca è profondamente politica e su questo non ci sono arretramenti. La Meloni avrà modo di ribadirlo anche a Volodymyr Zelensky, che riceverà mercoledì a Palazzo Chigi; già il solo invito "è un segnale chiaro" della postura italiana. Le opposizioni, intanto, si dicono "stupite" dalle parole dell'ad Eni, pronunciate alla scuola politica della Lega. Plaude invece Matteo Salvini spiegando che la questione non è essere "putiniani" ma "come ci riscaldiamo? Come facciamo a far andare avanti scuole e ospedali? Dalla Russia no, dall'Iran no, gli Usa producono entro un certo limite", osserva il leader leghista, mentre il Pd chiede all'esecutivo di prendere le distanze e Giuseppe Conte invita a prendersi "prima il negoziato" e solo poi "il gas russo". Certo la crisi energetica c'è e nessuno è pronto a scommettere che rientrerà in fretta, nemmeno se la nuova guerra del Golfo dovesse finire domani. Certo, si può mettere "sul tavolo europeo anche questa possibilità", dice il meloniano Giangiacomo Calovini in tv, ma "non sono convinto che questa sia la strada giusta", perché "il prezzo poi lo fa il venditore" e non c'è alcuna certezza che riaprendo ai rifornimenti da Mosca le bollette poi costino di meno. Dopo le polemiche Meloni affonda su Trump dopo le affermazioni sul Papa. L'attacco di Donald Trump al Papa scuote la politica italiana e crea imbarazzo nel Governo e la premier Giorgia Meloni reagisce prima con una nota di routine e poi a fine

Key4Biz

Catania

giornata affondando contro il presidente degli Stati Uniti. In mattinata invia un messaggio di "ringraziamento" al pontefice per il suo viaggio in Africa all'insegna della "pace; nel tardo pomeriggio, dopo non poche polemiche da parte delle opposizioni , condanna le " parole inaccettabili " del capo della Casa Bianca "nei confronti del Santo Padre". Alla base della decisione finale di entrare in contrasto diretto con il tycoon potrebbe esserci stato un mix di fattori: dal fortissimo pressing del centrosinistra, alla valutazione dei sentimenti della stragrande maggioranza degli italiani contrari all'attacco di Trump e più in generale alle sue politiche. Nel primo messaggio al Pontefice, la Meloni non menzionava il presidente degli Usa, una circostanza che ha indispettito le opposizioni. "La premier deve dire una parola", la richiesta del Pd ; "Meloni, madre, cristiana, ancora non si è schierata" ha affermato del leader del M5S Giuseppe Conte . E anche il secondo intervento della premier non placa tutte le critiche: "Dopo un'intera giornata di sdegno mondiale, Meloni trova finalmente il coraggio di dissociarsi. Che le ci sia voluto così tanto tempo è penoso", punge Raffaella Paita di IV. FdI segue la presidente del Consiglio: "Desta forte sgomento l'attacco al Santo Padre da parte di Trump", dice Giangiaco Calovini , capogruppo dei meloniani in commissione Affari Esteri alla Camera, esprimendo "solidarietà" e "vicinanza" al pontefice. Nel Governo, di buon mattino, il primo a contestare apertamente gli attacchi del presidente degli Stati Uniti è il vicepremier leghista Matteo Salvini : "Attaccare il Papa, uomo simbolo di pace e guida spirituale per miliardi di cattolici, non mi sembra una cosa utile e intelligente da fare". Più diplomatico, Antonio Tajani esprime "grandissimo rispetto nei confronti del Santo Padre". Tra le opposizioni, Elly Schlein , pronta a rilanciare una nuova manifestazione della pace con tutte le opposizioni, è al fianco di Leone: porta il caso Usa-Vaticano nella direzione del Pd e parla di "uno scontro senza precedenti. Attaccare" il pontefice "per il suo fortissimo richiamo al dialogo e alla pace è gravissimo". Per Matteo Renzi "difendere" il Papa "è oggi un dovere non solo per i cattolici ma anche e soprattutto per i laici". Il presidente della Repubblica Sergio Mattarella ribadisce con chiarezza la sua sintonia con il pensiero del Papa: in un messaggio inviato prima del lungo viaggio apostolico in Africa, sottolinea "il forte richiamo alla pace" di Leone, "certo che nessuno potrà rimanere indifferente rispetto a questi solenni appelli". Barelli non sarà più il capogruppo di Fi alla Camera L'avvicendamento avverrà oggi alle 20.00: Paolo Barelli lascerà il posto di presidente dei deputati di Forza Italia alla Camera e "proporrà" come suo successore Enrico Costa ; il passaggio formale si consumerà alla riunione del gruppo . La decisione è stata presa venerdì scorso, durante l'incontro tra i figli di Silvio Berlusconi e il segretario Antonio Tajani , che alla fine non è riuscito a salvare uno dei suoi fedelissimi dalla richiesta di rinnovamento dopo la sconfitta referendaria. Ma il destino del quasi ex capogruppo è passato anche da palazzo Chigi : un'ora nella sede del Governo per una visita con "funzionari per problemi legati a provvedimenti sulla sanità". Nella realtà, come confermano più fonti, per incontrare la presidente del Consiglio Giorgia Meloni . D'altra parte, il trambusto in Forza Italia riguarda molto da vicino la premier se vuole provare a mantenere fede all'impegno, ribadito la settimana scorsa in Parlamento

Key4Biz

Catania

, di portare la legislatura fino in fondo. Nell'incontro, infatti, si sarebbe parlato del ruolo da attribuire a Barelli dopo l'addio impostogli. Tra le ipotesi, un incarico nel Governo che, di fatto, sarebbe in più rispetto alla quota prevista per FI, che verrebbe ceduto proprio da FdI. Si vocifera di una poltrona come sottosegretario alla Cultura o ai Rapporti con il Parlamento (dove però c'è già un'altra azzurra, Matilde Siracusano) da attribuirgli già nel prossimo Cdm (che potrebbe essere giovedì). Ma lui stesso lascia intendere che alla fine potrebbe non esserci nessuna compensazione. "Non è un problema, tra un anno si vota e dobbiamo vincere le elezioni", anche perché Barelli non intende mollare in alcun modo la presidenza della Federazione nuoto, che sarebbe incompatibile con il posto di sottosegretario al Made in Italy di cui si era già vociferato. Le prossime ore ci diranno quale sarà l'evoluzione e che cosa alla fine determinerà i delicati equilibri della maggioranza. Alla Camera L'Assemblea della Camera si riunirà alle 11.00 per lo svolgimento delle interrogazioni. Dalle 14.00 delibererà sulla proposta di elevazione di un conflitto di attribuzione innanzi alla Corte costituzionale nei confronti del Tribunale ordinario di Roma - Collegio per i reati ministeriali e della Procura della Repubblica presso il medesimo Tribunale e discuterà sulla pdl sulla programmazione dell'edilizia residenziale pubblica. Si confronterà sulle mozioni sul trasporto pubblico locale, sul ddl sulle sanzioni a tutela dei prodotti alimentari italiani e riprenderà l'esame del ddl costituzionale su Roma Capitale. Infine, discuterà sul decreto-legge sul ciclone Harry. Per quanto riguarda le Commissioni, la Affari Costituzionali con la Affari Sociali discuterà sullo schema di Dlgs sull'istituzione dell'Autorità Garante nazionale dei diritti delle persone con disabilità. La Giustizia svolgerà audizioni sullo schema di Dlgs per la prevenzione e la repressione della tratta di esseri umani e la protezione delle vittime, discuterà sulla pdl sulla protezione dei minori in contesti di criminalità organizzata, sulla pdl in materia di pubblicità delle sentenze di assoluzione o proscioglimento e sul ddl per la riforma dell'ordinamento forense. La Affari Esteri esaminerà la risoluzione sulle iniziative in sede bilaterale e multilaterale per il sostegno alla popolazione di Cuba. La Cultura ascolterà il presidente del Comitato olimpico nazionale italiano Luciano Buonfiglio sugli indirizzi del suo mandato. La Ambiente proseguirà l'esame del decreto-legge sul ciclone Harry e si confronterà sulla proposta di nomina di Italo Cucci a presidente dell'Ente parco nazionale dell'isola di Pantelleria. La Attività Produttive svolgerà audizioni sul ddl sulla riforma delle amministrazioni straordinarie e proseguirà le audizioni nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul settore tessile, dell'indagine conoscitiva sulla capacità competitiva del sistema Italia e dell'indagine conoscitiva sull'impatto dell'ora legale permanente sul territorio nazionale. La Lavoro svolgerà audizioni sulle pdl sul supporto alla ricollocazione professionale dei lavoratori nei casi di licenziamento. La Affari Sociali svolgerà audizioni sul ddl sul servizio civile universale. Al Senato L'Assemblea del Senato tornerà a riunirsi alle 16.30 per la discussione del decreto-legge sul PNRR e sul DL sulla sicurezza pubblica. Per quanto riguarda le Commissioni, la Affari Costituzionali proseguirà l'esame del DL sulla sicurezza pubblica. La Giustizia svolgerà audizioni sui ddl sulla crisi da sovraindebitamento,

Key4Biz

Catania

esaminerà lo schema di Dlgs sulla repressione della tratta di esseri umani e la protezione delle vittime e il ddl sulla riforma della disciplina degli ordinamenti professionali. Si confronterà sul ddl sulle indagini informatiche, sul ddl sui furti d'auto e sul ddl sui detenuti sottoposti a regime speciale in aree insulari. Dibatterà sul ddl sull'allontanamento del minore, sul ddl sulla detenzione domiciliare dei tossicodipendenti e alcolodipendenti, sui ddl sul reato di apologia della criminalità organizzata e sui ddl sui beni confiscati alla criminalità organizzata. Discuterà sui ddl sul cognome del figlio. La Affari Esteri e Difesa si confronterà sul ddl sull'accordo Italia-Emirati Arabi Uniti per la cooperazione nel settore della difesa, ascolterà il Segretario Generale dell'Organizzazione internazionale italo-latina americana (IILA), Giorgio Silli. La Politiche dell'Ue esaminerà la relazione programmatica sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea per l'anno 2026 e dibatterà sull'affare assegnato relativo agli aspetti istituzionali della strategia commerciale dell'Unione europea. La Bilancio inizierà l'esame del DL PNRR e si confronterà sullo schema di Dlgs sul Garante nazionale dei diritti delle persone con disabilità, sullo schema di Dlgs sulla revisione del sistema degli incentivi e sullo schema di Dlgs sui tributi regionali e locali e di federalismo fiscale regionale. Infine, esaminerà lo schema di Dlgs sul riordino delle sanzioni previste dal TUF e lo schema di Dlgs per la prevenzione e la repressione della tratta di esseri umani e la protezione delle vittime. La Finanze svolgerà audizioni ed esaminerà il DL fiscale, il DL carburanti e il DL carburanti-bis. La Cultura ascolterà il Ministro per lo sport e i giovani Andrea Abodi sull'affare assegnato sulle prospettive di riforma del calcio italiano e svolgerà audizioni nell'ambito dell'indagine conoscitiva sull'abbandono scolastico. La Ambiente esaminerà lo schema di DPCM sul conferimento dell'incarico di Commissario straordinario per la realizzazione dell'intervento infrastrutturale Darsena Europa Livorno e lo schema di DPR sulla modifica dei limiti territoriali della circoscrizione dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia orientale nel porto di Catania. Proseguirà l'esame del DL sui commissari straordinari e le concessioni. Inizierà l'esame dello schema di Dlgs sui mercati interni del gas rinnovabile, del gas naturale e dell'idrogeno, lo schema di contratto di programma tra il Ministero delle imprese e del made in Italy e la società Poste italiane per il periodo 2026-2031 e il documento strategico pluriennale della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci. Si confronterà sulla proposta di nomina del signor Matteo Arcenni a presidente dell'Ente parco nazionale dell'Arcipelago toscano, sulla proposta di decadenza dell'ingegnere Luca Desiata dall'incarico di componente della Consulta dell'Ispettorato nazionale per la sicurezza nucleare e la radioprotezione (ISIN), e sulla proposta di nomina dell'ingegnere Giorgio Graditi a componente della Consulta dell'Ispettorato nazionale per la sicurezza nucleare e la radioprotezione (ISIN). La Industria proseguirà l'esame dello schema di Dlgs sulla revisione del codice degli incentivi e proseguirà l'esame dell'affare assegnato sulle aree di crisi industriale complessa in Italia. Discuterà sul ddl per l'introduzione della rete delle Città madri del made in Italy, sul ddl sul registro nazionale dei pizzaioli professionisti, sui ddl per la riduzione dello spreco alimentare e sul ddl sull'attività di acconciatore ed estetista.

Key4Biz

Catania

La Affari Sociali svolgerà audizioni sul ddl sul potenziamento dell'assistenza sanitaria, sul ddl sulla farmaceutica e sui ddl sull'esercizio fisico. Esaminerà il ddl per il potenziamento della medicina di genere del SSN e i ddl sull'inserimento lavorativo di persone con il disturbo dello spettro autistico. Dibatterà sui ddl sulla salute mentale e sui ddl sulla sostituzione mitocondriale. Infine, dibatterà sullo schema di Dlgs sull'istituzione dell'Autorità Garante nazionale dei diritti delle persone con disabilità e sull'Atto Ue per il monitoraggio e controllo dei precursori di droghe. Leggi le altre notizie sull'home page di Key4biz.

Sicilia, tir fermi e merci bloccate nei porti: incubo scaffali vuoti

CATANIA - Sicilia, gli autotrasportatori hanno bloccato le merci nei porti. Tir e container fermi, piazzali desolati e scaffali della grande distribuzione che rischiano di restare vuoti se, come spiega Salvatore Bella, leader degli autotrasportatori, "il governo non interverrà e la protesta procederà a oltranza". "Non possiamo più andare avanti" - spiega a LiveSicilia l'imprenditore Angelo Di Martino, ai vertici del colosso di famiglia, Di Martino Group, leader nel trasporto su gomma, che ha aderito alla mobilitazione promossa dal Comitato contro caro gasolio, con prezzi alle stelle dopo la guerra ed Ets, la ecotassa europea (nella foto sotto, il porto di Catania). Non ci stanno, però i padroncini, cioè i piccoli trasportatori. "Noi non aderiamo", spiega Giuseppe Richichi. Ma i 'big' sono in grado di condizionare gran parte delle forniture. Sicilia, bloccate le merci nei porti "Il 90% delle imprese che fanno intermodalità da stamattina è ferma nei principali porti dell'isola, ci rimarremo per 5 giorni, non movimentando i semirimorchi in entrata e in uscita, in attesa che il Governo ci convochi per il caro navi e caro gasolio. O si troverà una soluzione o ci fermeremo a oltranza". Salvatore Bella è il portavoce del Comitato degli autotrasportatori, minaccia "che il fermo di 5 giorni proceda senza alcuna scadenza se, da parte del governo nazionale e da quello regionale, non saranno affrontati i nodi che stanno mettendo in ginocchio i big del trasporto". Le richieste degli autotrasportatori Tra i punti che hanno scatenato la mobilitazione c'è l'Ets, spiega il segretario del Comitato trasportatori siciliani, la tassa ecogreen imposta dall'Europa ed estesa al trasporto marittimo: "Da due anni paghiamo circa 400 euro in più per viaggiare sulle navi, perché le compagnie di navigazione hanno trasferito le loro spese su di noi, facendo lievitare i nostri costi". A questo, osserva ancora Bella, "si aggiunge l'aumento del costo del carburante". Un combinato disposto che "mette in ginocchio il sistema di trasporto, in particolare quello siciliano". Bella conferma la "disponibilità a confrontarsi con la Regione Siciliana", apprezzandole la disponibilità, ma, spiega "la soluzione può arrivare soltanto dal governo nazionale: ci siamo già confrontati col ministro Matteo Salvini e col viceministro Edoardo Rixi, aspettiamo le loro risposte". "Il nostro obiettivo - conclude Bella - è quello di non rifornire le GDO almeno fino a che non avremo impegni scritti". Leggi qui tutte le notizie di Catania.



CATANIA - Sicilia, gli autotrasportatori hanno bloccato le merci nei porti. Tir e container fermi, piazzali desolati e scaffali della grande distribuzione che rischiano di restare vuoti se, come spiega Salvatore Bella, leader degli autotrasportatori, "il governo non interverrà e la protesta procederà a oltranza". "Non possiamo più andare avanti" - spiega a LiveSicilia l'imprenditore Angelo Di Martino, ai vertici del colosso di famiglia, Di Martino Group, leader nel trasporto su gomma, che ha aderito alla mobilitazione promossa dal Comitato contro caro gasolio, con prezzi alle stelle dopo la guerra ed Ets, la ecotassa europea (nella foto sotto, il porto di Catania). Non ci stanno, però i padroncini, cioè i piccoli trasportatori. "Noi non aderiamo", spiega Giuseppe Richichi. Ma i 'big' sono in grado di condizionare gran parte delle forniture. Sicilia, bloccate le merci nei porti "Il 90% delle imprese che fanno intermodalità da stamattina è ferma nei principali porti dell'isola, ci rimarremo per 5 giorni, non movimentando i semirimorchi in entrata e in uscita, in attesa che il Governo ci convochi per il caro navi e caro gasolio. O si troverà una soluzione o ci fermeremo a oltranza". Salvatore Bella è il portavoce del Comitato degli autotrasportatori, minaccia "che il fermo di 5 giorni proceda senza alcuna scadenza se, da parte del governo nazionale e da quello regionale, non saranno affrontati i nodi che stanno mettendo in ginocchio i big del trasporto". Le richieste degli autotrasportatori Tra i punti che hanno scatenato la mobilitazione c'è l'Ets, spiega il segretario del Comitato trasportatori siciliani, la tassa ecogreen imposta dall'Europa ed estesa al trasporto marittimo: "Da due anni paghiamo circa 400 euro in più per viaggiare sulle navi, perché le compagnie di navigazione hanno trasferito le loro spese su di noi, facendo lievitare i nostri costi". A questo, osserva ancora Bella, "si aggiunge l'aumento del costo del carburante". Un combinato disposto che "mette in ginocchio il sistema di trasporto, in particolare quello siciliano". Bella conferma la "disponibilità a confrontarsi con la Regione Siciliana", apprezzandole la

Sequestrato porticciolo turistico ad Augusta per lavori abusivi

AUGUSTA (SIRACUSA) - I militari della capitaneria di porto di **porto** di **Augusta** hanno sequestrato un porticciolo turistico e denunciato il titolare per l'esecuzione di nuove opere e innovazioni abusive sul demanio marittimo e per lavori su beni paesaggistici in assenza di autorizzazione. Per l'infrastruttura risultava "rilasciata un'autorizzazione alla realizzazione di lavori di messa in sicurezza", in seguito ai danni riportati dal ciclone Harry. La capitaneria ha riscontrato che l'autorizzazione riguardava lo "spostamento dei massi dalla zona del frangiflutti all'area in concessione" mentre al momento dell'ispezione è stato riscontrato "che l'ingresso del porticciolo era stato ostruito con un terrapieno posizionato da un mezzo meccanico e che era presente una motopompa , in funzionamento, per svuotare l'acqua presente all'interno e riversarla in mare aperto, con lo scopo di permettere al mezzo meccanico di poter lavorare sul fondale".



Shipping Italy

Palermo, Termini Imerese

Focus della Corte dei Conti sugli 'sconti' a Gnv nel porto di Termini Imerese

Chiesti e forniti chiarimenti sui provvedimenti (anche retroattivi) assunti dall'Adsp palermitana fra 2024 e 2025 e confermati almeno per l'anno in corso. Una promozione (anche) retroattiva per il trasporto passeggeri nel porto di Termini Imerese è l'ossimoro che ha suscitato l'attenzione prima del Collegio dei revisori e poi della Corte dei Conti. Lo si legge nell'ultimo report periodico sull'attività dell'Autorità di sistema portuale del Mar di Sicilia occidentale. Oggetto di attenzione sono tre provvedimenti assunti dall'ente fra il gennaio 2024 e il febbraio 2025. Col primo l'ente accolse la richiesta di Grandi Navi Veloci (che da Termini opera collegamenti plurisettimanali con **Civitavecchia** e settimanale con Napoli), "limitatamente al porto di Termini Imerese, di valutare, per il 2023, la riduzione dei diritti autonomi (i diritti dovuti dai vettori marittimi per i passeggeri che imbarcano/sbarcano su/da navi ro/ro, per l'imbarco/sbarco su/da navi ro-ro di automezzi pesanti, auto commerciali ed auto al seguito, ndr) nella misura del 50% al fine di poter consolidare ed ulteriormente incentivare i traffici", mentre coi successivi tale riduzione fu estesa al periodo 2024-2028 e, per il 2025, portata al 60%. Due le perplessità in proposito di revisori e magistrati contabili. Da una parte "l'effetto retroattivo di tale misura - sul rilievo per cui le iniziative 'promozionali' sono funzionali all'incentivazione di attività future". Dall'altra la mancanza di una "valutazione preventiva dell'impatto di tale iniziativa in termini di minori introiti dell'Autorità e possibile compensazione con gli (stimati) effetti finanziari positivi che questa potrebbe determinare". Quanto al primo rilievo l'Adsp del Mare di Sicilia occidentale ha spiegato che lo sconto "non ha avuto una finalità meramente promozionale ma è stata concepita quale forma di ristoro, sia pur parziale, dei disagi sostenuti dalle compagnie di navigazione nel corso dell'anno 2023 in conseguenza della prosecuzione dei lavori di dragaggio, del completamento del molo sottoflutto e della realizzazione del nuovo terminal contenitori dello scalo di Termini Imerese, i quali hanno determinato una significativa contrazione delle aree operative disponibili in banchina, imponendo alle unità navali ulteriori movimenti e riposizionamenti". L'ente ha, altresì, rappresentato che la misura "si colloca in una prospettiva di sistema che considera in chiave sinergica i porti di Termini Imerese e di Palermo, perseguendo - anche mediante l'incentivazione dei traffici del primo scalo - il decongestionamento del porto di Palermo". In merito alla carente analisi, l'Adsp ha osservato che "nel settore dei traffici marittimi, le previsioni quantitative risultano fisiologicamente esposte a un'elevata variabilità e che l'intervento in questione è stato adottato in un quadro di complessiva sostenibilità degli equilibri di bilancio". Ad ogni modo l'Adsp, al cui presidente di allora, Pasqualino Monti, è succeduta intanto Annalisa Tardino, "si è impegnata - scrivono i magistrati contabili - a corredare tali misure, con decorrenza



Chiesti e forniti chiarimenti sui provvedimenti (anche retroattivi) assunti dall'Adsp palermitana fra 2024 e 2025 e confermati almeno per l'anno in corso. Una promozione (anche) retroattiva per il trasporto passeggeri nel porto di Termini Imerese è l'ossimoro che ha suscitato l'attenzione prima del Collegio dei revisori e poi della Corte dei Conti. Lo si legge nell'ultimo report periodico sull'attività dell'Autorità di sistema portuale del Mar di Sicilia occidentale. Oggetto di attenzione sono tre provvedimenti assunti dall'ente fra il gennaio 2024 e il febbraio 2025. Col primo l'ente accolse la richiesta di Grandi Navi Veloci (che da Termini opera collegamenti plurisettimanali con Civitavecchia e settimanale con Napoli), "limitatamente al porto di Termini Imerese, di valutare, per il 2023, la riduzione dei diritti autonomi (i diritti dovuti dai vettori marittimi per i passeggeri che imbarcano/sbarcano su/da navi ro/ro, per l'imbarco/sbarco su/da navi ro-ro di automezzi pesanti, auto commerciali ed auto al seguito, ndr) nella misura del 50% al fine di poter consolidare ed ulteriormente incentivare i traffici", mentre coi successivi tale riduzione fu estesa al periodo 2024-2028 e, per il 2025, portata al 60%. Due le perplessità in proposito di revisori e magistrati contabili. Da una parte "l'effetto retroattivo di tale misura - sul rilievo per cui le iniziative 'promozionali' sono funzionali all'incentivazione di attività future". Dall'altra la mancanza di una "valutazione preventiva dell'impatto di tale iniziativa in termini di minori introiti dell'Autorità e possibile compensazione con gli (stimati) effetti finanziari positivi che questa potrebbe determinare". Quanto al primo rilievo l'Adsp del Mare di Sicilia occidentale ha spiegato che lo sconto "non ha avuto una finalità meramente promozionale ma è stata concepita quale forma di ristoro, sia pur parziale, dei disagi sostenuti dalle compagnie di navigazione nel corso dell'anno 2023 in conseguenza della prosecuzione dei lavori di dragaggio, del completamento del

Shipping Italy

Palermo, Termini Imerese

dai prossimi esercizi, di un più articolato quadro di analisi ex ante ". Al momento non è chiaro se esso sia già stato prodotto, ma l'ente portuale ha fatto sapere a SHIPPING ITALY che il provvedimento "per tutto il 2026 è confermato, per il 2027 si vedrà". La Corte ha preso atto delle spiegazioni, riservandosi tuttavia di "eseguire verifiche sugli esiti delle iniziative già assunte dall'Autorità di sistema portuale nella materia in esame e di quelle che la stessa vorrà adottare in futuro". A.M. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.


Analisi tecnica della forzatura di Hormuz: il "test" della Rich Starry

Il transito della petroliera Rich Starry nello Stretto di Hormuz, avvenuto nelle prime ore di martedì 14 aprile, rappresenta il primo superamento fisico del blocco navale totale imposto dall'amministrazione Trump. Al di là del dato di cronaca, l'episodio delinea i limiti operativi della "massima pressione" statunitense in un quadrante ad alta densità di traffico commerciale. La dinamica dell'attraversamento L'unità, battente bandiera liberiana ma riconducibile alla proprietà cinese della Shanghai Xuanrun Shipping, ha effettuato una manovra di avvicinamento prudentiale. Dopo aver caricato metanolo presso il porto di Hamriyah, negli Emirati Arabi Uniti, la nave ha testato la risposta della Marina USA con una simulazione di inversione di rotta, per poi procedere verso lo Stretto. L'assenza di un intervento cinetico (fuoco o abbordaggio) da parte delle unità della Quinta Flotta ha permesso il completamento del transito. Questo fatto stabilisce un precedente: il blocco navale, sebbene dichiarato come "totale", deve confrontarsi con il dilemma dell'escalation contro asset legati direttamente o indirettamente a Pechino. Il ruolo degli Emirati e della logistica Un elemento centrale dell'analisi riguarda la base di partenza. Il carico della Rich Starry è avvenuto negli Emirati Arabi Uniti. Il fatto che un partner strategico degli Stati Uniti abbia consentito le operazioni di carico a una nave già sanzionata dal Tesoro americano indica una divergenza tra gli obiettivi di sicurezza di Washington e le necessità economiche dei **porti** del Golfo. <https://www.jpost.com/middle-east/iran-news/article-892908> (AGENPARL) Comments are closed.




Usa, sei navi mercantili fermate dal blocco di Hormuz

Nelle ultime 24 ore Sei navi mercantili hanno invertito la rotta e fatto ritorno ai porti iraniani dopo essersi imbattute nel blocco navale Usa in vigore da ieri. Lo ha detto il Comando centrale americano in un post sui social media. Oltre 10.000 militari americani e 12 navi della US Navy sono impegnati nel blocco dei porti iraniani, che viene attuato "nei confronti di navi di tutte le nazioni" in entrata o in uscita dai porti dell'Iran, ha precisato il Comando.



A.it
Ansa.it

Usa, sei navi mercantili fermate dal blocco di Hormuz



04/14/2026 17:39

Nelle ultime 24 ore Sei navi mercantili hanno invertito la rotta e fatto ritorno ai porti iraniani dopo essersi imbattute nel blocco navale Usa in vigore da ieri. Lo ha detto il Comando centrale americano in un post sui social media. Oltre 10.000 militari americani e 12 navi della US Navy sono impegnati nel blocco dei porti iraniani, che viene attuato "nei confronti di navi di tutte le nazioni" in entrata o in uscita dai porti dell'Iran, ha precisato il Comando.

Stretto di Hormuz, ecco come funziona il blocco di Trump

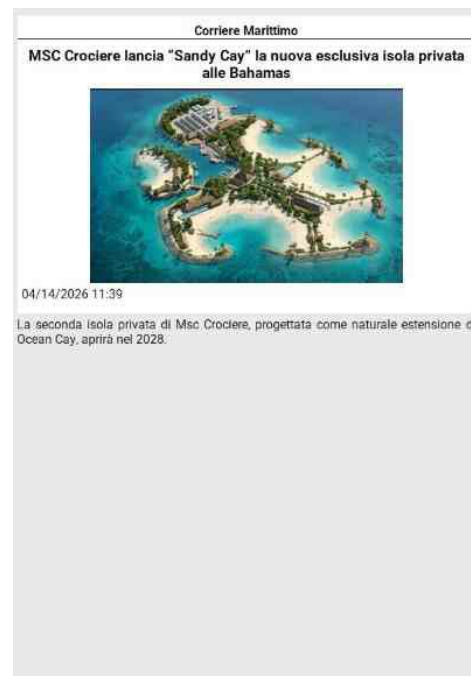
Stretto non sigillato, stop selettivi per navi da e per **porti** iraniani Roma, 14 apr. (askanews) - Il blocco navale con cui gli Stati Uniti hanno iniziato ieri a interdire il traffico marittimo da e per l'Iran non coincide, almeno per ora, con una chiusura totale dello stretto di Hormuz. L'annuncio politico del presidente Usa Donald Trump parlava di navi che cercano di entrare o uscire dallo stretto, ma la formulazione operativa dello US Central Command (CentCom) è più circoscritta: il blocco riguarda "tutto il traffico marittimo" in entrata o in uscita dai **porti** iraniani, sulle coste del Golfo e del Golfo di Oman, mentre il passaggio verso **porti** non iraniani resta formalmente consentito. Questo significa che Washington, più che sigillare ogni movimento dentro Hormuz, sta cercando di trasformare il collo di bottiglia marittimo in un filtro militare. L'obiettivo è separare il traffico "neutrale" da quello collegato ai terminali iraniani, sottraendo a Teheran la possibilità di esportare normalmente petrolio e prodotti raffinati. Secondo l'agenzia di stampa Reuters, il blocco può togliere dal mercato circa 2 milioni di barili al giorno di greggio e derivati iraniani, ma senza fermare in teoria le navi dirette verso Emirati, Iraq, Kuwait o altri scali del Golfo. Sul piano pratico, il meccanismo è quello classico di una interdizione navale: unità di superficie Usa, verosimilmente cacciatorpediniere e altre navi da guerra, sorvegliano le rotte d'accesso; droni e sensori seguono i movimenti in uscita e in entrata; una volta individuato un "contatto di interesse", la nave viene chiamata via radio e interrogata su porto di provenienza, destinazione, carico e composizione dell'equipaggio. A quel punto può essere invitata ad accettare una squadra di abbordaggio. Se coopera, deve rallentare, correggere la rotta e consentire l'ispezione con battelli veloci o, nei casi più delicati, con elicotteri e discesa rapida sul ponte con corde. Se non coopera, si passa dalla sorveglianza alla coercizione: intercettazione, deviazione, sequestro. Questo fatto, tuttavia, richiede un'effettiva capacità operativa, che è difficile e onerosa. Un blocco navale non vive di annunci, ma di capacità continuativa di fermare davvero le navi. Anche il diritto internazionale lo descrive così: secondo il "San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea" deve essere dichiarato, notificato, applicato in modo legale ed essere effettivo, cioè sostenuto da forze sufficienti. Non basta una "paper blockade", una proclamazione senza mezzi adeguati. Per questo Reuters, citando esperti ed ex responsabili del Pentagono e della marina Usa, parla di un'impresa militare costosa e potenzialmente di lunga durata. La prova che non siamo davanti a una serrata ermetica dell'intero stretto si è vista già nel primo giorno pieno di applicazione. Tre petroliere legate a circuiti commerciali iraniani hanno attraversato Hormuz senza violare tecnicamente il blocco, perché non erano dirette a **porti** iraniani: una verso Hamriyah negli Emirati, una verso l'Iraq,



una terza con metanolo caricato negli Emirati e rotta verso l'Asia. In parallelo, almeno due navi hanno invertito la rotta all'avvicinarsi dell'area, segno che l'effetto deterrente del dispositivo militare è già in funzione anche prima di eventuali sequestri spettacolari. Il problema, per Washington, è che il traffico iraniano non passa soltanto per navi facilmente identificabili. La cosiddetta "shadow fleet", la flotta ombra usata anche da Iran e Russia per aggirare le sanzioni, è fatta di unità con registrazioni opache, cambi di bandiera, proprietà difficili da ricostruire, sistemi di tracciamento spenti o manipolati, rotte falsificate e trasferimenti nave-a-nave che mascherano l'origine reale del carico. In un Golfo affollato da migliaia di unità, distinguere una petroliera realmente in violazione da una nave che ha solo incrociato circuiti commerciali iraniani è un gioco del gatto col topo. Gli Stati Uniti hanno esperienza di questo tipo di operazioni. Dopo la guerra del Golfo del 1991, la marina Usa abbordò per anni petroliere che cercavano di aggirare il sistema Onu sul petrolio iracheno. La maggioranza di quei controlli era "compliant", cioè con la cooperazione delle navi fermate. Più indietro nel tempo, il precedente classico resta la "quarantena" di Cuba del 1962, che nella sostanza era un blocco navale. Ma Hormuz è molto più complicato: è stretto, trafficato, strategico per un quinto dei flussi mondiali di petrolio e gas, inoltre è circondato da coste, terminali energetici e forze iraniane ancora capaci di disturbare il traffico con barchini veloci, mine, sabotaggi e minacce asimmetriche.

MSC Crociere lancia "Sandy Cay" la nuova esclusiva isola privata alle Bahamas

Ginevra MSC **Crociere** ha annunciato l'esclusiva destinazione privata alle Bahamas denominata Sandy Cay, situata vicino a Ocean Cay MSC Marine Reserve, l'apertura di questa seconda isola è prevista per il 2028. Sandy Cay è stata progettata per gli ospiti di MSC **Crociere** ed Explora Journeys, la nuova isola segna un ulteriore progresso nella visione del Gruppo MSC, orientata a proporre esperienze di viaggio autentiche e distintive. Ideata come naturale estensione di Ocean Cay, Sandy Cay si configura come un rifugio più raccolto ed essenziale, dove gli ospiti possono riscoprire un contatto più intimo e profondo con i ritmi della natura e l'anima delle Bahamas. Le sue sabbie incontaminate di aragonite tra le più bianche e pure al mondo danno forma al nome e all'identità di Sandy Cay, delineando un'isola all'insegna della quiete. Progettata con grande attenzione, la destinazione offre un'esperienza più riservata, raffinata e coinvolgente, pur mantenendo l'essenza di Ocean Cay: il legame genuino tra ospiti, natura e mare incontaminato. Immersa nelle stesse acque cristalline delle Bahamas che accolgono Ocean Cay MSC Marine Reserve, Sandy Cay arricchirà l'attuale destinazione privata del Gruppo, aggiungendo una nuova dimensione fatta di scoperta, relax e fuga dalla quotidianità. A partire dal 2028, gli ospiti di MSC **Crociere** ed Explora Journeys potranno essere tra i primi a vivere l'esperienza esclusiva di Sandy Cay. OCEAN CAY MSC **Crociere** ha inoltre annunciato di recente una serie di interventi migliorativi per Ocean Cay MSC Marine Reserve, con nuove infrastrutture ed esperienze pensate per ampliare ulteriormente l'offerta sull'isola. Tra le principali novità si segnalano nuovi spazi dedicati alla ristorazione, innovativi concept di spiaggia per famiglie e adulti, aree relax più ampie e nuove esperienze immersive dedicate alla sensibilizzazione sulla conservazione marina. Questi sviluppi consolidano l'impegno del Gruppo nel creare destinazioni private in costante evoluzione, capaci di rispondere alle aspettative degli ospiti nel pieno rispetto dell'ambiente e della straordinaria bellezza delle Bahamas. ESPERIENZE A TERRA E A BORDO Con l'arrivo di Sandy Cay, MSC **Crociere** ed Explora Journeys proseguono nel percorso di valorizzazione delle proprie destinazioni private, creando una connessione armoniosa tra l'esperienza a bordo e quella a terra. Ocean Cay MSC Marine Reserve e Sandy Cay rappresentano insieme un nuovo traguardo nella visione della Divisione **Crociere** del Gruppo MSC: offrire vacanze memorabili che combinano relax, scoperta e un profondo rispetto per la natura.



Gianluigi Aponte ha passato la proprietà del gruppo MSC ai figli Diego e Alexa

Ginevra - MSC Mediterranean **Shipping** Company ha annunciato che, nel corso dell'ultimo trimestre del 2025, è avvenuto un trasferimento della proprietà dal fondatore, il comandante Gianluigi Aponte, ai suoi figli Diego e Alexa Aponte, entrambi cittadini italiani cresciuti in Svizzera, dove sono attualmente residenti. Questa transizione rappresenta una tappa significativa nella storia dell'azienda con sede a Ginevra. Diego Aponte, presidente del Gruppo, e Alexa Aponte, cfo del Gruppo, hanno dimostrato leadership e visione, ottenendo risultati notevoli nei rispettivi ruoli all'interno della compagnia. Il passaggio garantirà la continuità, la stabilità e la crescita del Gruppo MSC con la nuova generazione alla guida. Il comandante Gianluigi Aponte, fondatore di MSC Mediterranean **Shipping** Company ed executive chairman, ha dichiarato: «Sono estremamente orgoglioso di questo importante momento. Trasferire la proprietà ai miei figli non è solo il riconoscimento della loro dedizione e dei loro successi, ma anche la continuazione della tradizione marittima secolare della nostra famiglia. Con Diego e Alexa al timone, sono certo che il nostro Gruppo continuerà a prosperare e a onorare la nostra eredità fatta di innovazione, resilienza e impegno costante verso il mare». MSC continuerà a concentrarsi sulla propria attività principale, il trasporto marittimo di merci, con il Comandante Gianluigi Aponte che manterrà il ruolo di Executive Chairman del Gruppo.



Crociere: Previsioni di crescita nel 2026, nei porti italiani attesi 15,1 mln di passeggeri (+2%)

Miami Il settore crocieristico continua a crescere e segna un nuovo primato. Secondo le stime di Cemar Agency Network, nel 2026 i porti italiani accoglieranno 15,1 milioni di passeggeri, con un incremento del 2% rispetto all'anno precedente, confermando il trend positivo della domanda registrato negli ultimi anni. Vediamo con chiarezza un'ulteriore espansione del settore ha dichiarato Sergio Senesi, presidente di Cemar Agency Network, durante la presentazione annuale al Seatrade Cruise Global di Miami. Ma non solo. I tempi sono maturi per un'evoluzione di mercato collegata all'ingresso nel business crocieristico dei più prestigiosi brand del lusso alberghiero. È dunque in crescita una nuova tipologia di clientela, ad alta capacità di spesa: vedremo ricadute importanti anche sull'economia dei territori. Nel dettaglio, sono previste 5.913 toccate nave nel corso dell'anno (+7,86% rispetto al 2025), di cui 935 effettuate da unità di piccole dimensioni, con una capacità fino a 200 passeggeri. Complessivamente, saranno 185 le navi operative nei mari italiani, sei in più rispetto allo scorso anno, appartenenti a 58 compagnie crocieristiche e distribuite su 77 porti lungo tutta la penisola. Civitavecchia si conferma al primo posto tra gli scali italiani, con 3,78 milioni di passeggeri, seguita da Napoli (1,78 milioni) e Genova (1,57 milioni). Nella top ten figurano anche Palermo, Livorno, Savona, Messina, La Spezia, Cagliari e Venezia, a testimonianza di un'offerta diffusa e capillare sull'intero territorio nazionale. A livello regionale, il Lazio guida la classifica con 3,79 milioni di crocieristi (25,09% del totale), seguito da Liguria (3,15 milioni, pari al 20,8%), Campania (2,22 milioni, 14,7%), Sicilia (2,14 milioni, 14,2%), Toscana (0,92 milioni, 6,1%) e Sardegna (0,78 milioni, 5,2%). Sul piano operativo, i mesi più intensi saranno ottobre, con 795 scali, maggio (789) e luglio (785). Il picco giornaliero è atteso per sabato 23 maggio, quando nei porti italiani saranno presenti contemporaneamente 35 navi, per un totale di oltre 88.000 passeggeri movimentati in una sola giornata. Le prospettive restano positive anche per il 2027: le prime stime indicano infatti il superamento della soglia dei 15,2 milioni di crocieristi. La destagionalizzazione dei flussi, favorita anche dall'attuale scenario geopolitico, contribuisce in maniera determinante a questa crescita ha aggiunto Sergio Senesi. Strategica è stata inoltre l'introduzione nelle flotte di navi di ultima generazione, sempre più efficienti e sostenibili, che consentono di ridurre in modo significativo le emissioni e di rafforzare l'impegno nella tutela del Mar Mediterraneo.



Informare

Focus

Una tanker sanzionata dagli USA ha attraversato lo Stretto di Hormuz

La "Rich Starry", proveniente da Al Hamriyah negli Emirati Arabi Uniti, è diretta in Cina. Mentre non si conosce ancora l'esito del blocco di tutto il traffico marittimo in entrata e in uscita dai porti iraniani che è stato annunciato dal Comando Centrale degli Stati Uniti su direttiva del presidente americano Donald Trump e che dovrebbe essere in atto dal pomeriggio di ieri del 13 aprile 2026), una nave cisterna sanzionata dagli USA ha attraversato lo Stretto di Hormuz. È necessario precisare che, contrariamente a quanto affermato da molti media internazionali, il blocco dei porti iraniani deciso da Trump non include la rotta che attraversa lo Stretto di Hormuz ad eccezione per le navi che sono provenienti e dirette verso i porti iraniani. La tanker in questione è la Rich Starry, nave di oltre 35mila tonnellate di portata lorda che è di proprietà della Shanghai Xuanrun Shipping Co. di Shanghai, società cinese che è inclusa nella lista delle entità sanzionate stilata dall'Office of Foreign Assets Control del Dipartimento del Tesoro statunitense. Secondo quanto riportato dalle piattaforme di tracciamento del traffico navale, la Rich Starry era proveniente da Al Hamriyah, negli Emirati Arabi Uniti, ed è diretta in Cina.

Informare

Una tanker sanzionata dagli USA ha attraversato lo Stretto di Hormuz



04/14/2026 09:59

La "Rich Starry", proveniente da Al Hamriyah negli Emirati Arabi Uniti, è diretta in Cina. Mentre non si conosce ancora l'esito del blocco di tutto il traffico marittimo in entrata e in uscita dai porti iraniani che è stato annunciato dal Comando Centrale degli Stati Uniti su direttiva del presidente americano Donald Trump e che dovrebbe essere in atto dal pomeriggio di ieri del 13 aprile 2026), una nave cisterna sanzionata dagli USA ha attraversato lo Stretto di Hormuz. È necessario precisare che, contrariamente a quanto affermato da molti media internazionali, il blocco dei porti iraniani deciso da Trump non include la rotta che attraversa lo Stretto di Hormuz ad eccezione per le navi che sono provenienti e dirette verso i porti iraniani. La tanker in questione è la Rich Starry, nave di oltre 35mila tonnellate di portata lorda che è di proprietà della Shanghai Xuanrun Shipping Co. di Shanghai, società cinese che è inclusa nella lista delle entità sanzionate stilata dall'Office of Foreign Assets Control del Dipartimento del Tesoro statunitense. Secondo quanto riportato dalle piattaforme di tracciamento del traffico navale, la Rich Starry era proveniente da Al Hamriyah, negli Emirati Arabi Uniti, ed è diretta in Cina.

Informare

Focus

Nel 2026 nei porti italiani è atteso un traffico crocieristico record di 15,1 milioni di passeggeri

Senesi (Cemar): crescita una nuova tipologia di clientela ad alta capacità di spesa Nel 2026 è atteso un traffico record di 15,1 milioni di crocieristi nei porti italiani, con un rialzo del +2% sullo scorso anno. La previsione è dell'agenzia genovese Cemar Agency Network, secondo cui quest'anno saranno 5.913 gli scali di navi da crociera nei porti italiani (+7,9%), di cui 935 effettuati con unità di piccole dimensioni (fino a 200 passeggeri). In totale, nel 2026 sono previste 185 navi da crociera operative nelle acque italiane (+6), in rappresentanza di 58 compagnie crocieristiche per complessivi 77 porti coinvolti. «Vediamo con chiarezza - ha commentato il presidente di Cemar Agency Network, Sergio Senesi - un'ulteriore espansione del settore. Ma non solo. I tempi sono maturi per un'evoluzione di mercato collegata all'ingresso nel business crocieristico dei più prestigiosi brand del lusso alberghiero. È dunque in crescita una nuova tipologia di clientela, ad alta capacità di spesa: vedremo ricadute importanti anche sull'economia dei territori». Relativamente alla distribuzione del traffico nei principali porti crocieristici italiani, Cemar segnala che nel 2026 il porto di Civitavecchia si confermerà leader con 3,78 milioni di passeggeri, seguito da

Napoli (1,78 milioni) e Genova (1,57 milioni). Completano la top ten Palermo, Livorno, **Savona**, Messina. Tra le regioni, il Lazio guida la classifica con 3,79 milioni di passeggeri (25,09% del totale), seguito da Liguria (3,15 milioni, 20,8%), Campania (2,22 milioni, 14,7%), Sicilia (2,14 milioni, 14,2%), Toscana (0,92 milioni, 6,1%) e Sardegna (0,78 milioni, 5,2%). Tra i gruppi armatoriali, è confermata la leadership del gruppo MSC con circa 5,08 milioni di crocieristi movimentati, seguito dal gruppo Carnival (4,94 milioni), dal gruppo Royal Caribbean Cruises (2,03 milioni) e da Norwegian Cruise Line Holdings (1,18 milioni). Sul fronte operativo, i mesi più intensi saranno ottobre (795 scali) maggio (789 scali), luglio (785). Il picco giornaliero è previsto per sabato 23 maggio, con 35 navi contemporaneamente presenti nei porti italiani e oltre 88.000 passeggeri movimentati in un solo giorno. Per Cemar la crescita si confermerà anche nel 2027, con le prime proiezioni che indicano per il prossimo anno un traffico crocieristico in Italia di oltre 15,2 milioni di passeggeri. «La stagionalizzazione dei flussi, favorita anche dall'attuale scenario geopolitico - ha spiegato Senesi - contribuisce in maniera determinante a questa crescita. Strategica è stata inoltre l'introduzione nelle flotte di navi di ultima generazione, sempre più efficienti e sostenibili, che consentono di ridurre in modo significativo le emissioni e di rafforzare l'impegno nella tutela del Mar Mediterraneo».



Senesi (Cemar): crescita una nuova tipologia di clientela ad alta capacità di spesa Nel 2026 è atteso un traffico record di 15,1 milioni di crocieristi nei porti italiani, con un rialzo del +2% sullo scorso anno. La previsione è dell'agenzia genovese Cemar Agency Network, secondo cui quest'anno saranno 5.913 gli scali di navi da crociera nei porti italiani (+7,9%), di cui 935 effettuati con unità di piccole dimensioni (fino a 200 passeggeri). In totale, nel 2026 sono previste 185 navi da crociera operative nelle acque italiane (+6), in rappresentanza di 58 compagnie crocieristiche per complessivi 77 porti coinvolti. «Vediamo con chiarezza - ha commentato il presidente di Cemar Agency Network, Sergio Senesi - un'ulteriore espansione del settore. Ma non solo. I tempi sono maturi per un'evoluzione di mercato collegata all'ingresso nel business crocieristico dei più prestigiosi brand del lusso alberghiero. È dunque in crescita una nuova tipologia di clientela, ad alta capacità di spesa: vedremo ricadute importanti anche sull'economia dei territori». Relativamente alla distribuzione del traffico nei principali porti crocieristici italiani, Cemar segnala che nel 2026 il porto di Civitavecchia si confermerà leader con 3,78 milioni di passeggeri, seguito da

Informare

Focus

L'US Central Command annuncia il successo del blocco del traffico marittimo con i porti iraniani

L'US Central Command ha annunciato che il blocco del traffico marittimo da e per i porti iraniani, azione la cui entrata in vigore era stata fissata per le 16 ore italiane di ieri del 13 aprile 2026), ha avuto completo successo e durante le prime 24 ore dell'iniziativa nessuna nave ha superato il blocco degli Stati Uniti e sei navi mercantili hanno rispettato i comandi delle forze statunitensi invertendo la navigazione e tornando in un porto iraniano nel Golfo dell'Oman. Centcom ha specificato che nella missione di blocco dei porti iraniani sono impegnati oltre 10.000 marinai, marines e aviatori statunitensi, oltre ad una dozzina di navi da guerra e decine di aerei.

Informare

L'US Central Command annuncia il successo del blocco del traffico marittimo con i porti iraniani



04/14/2026 18:34

L'US Central Command ha annunciato che il blocco del traffico marittimo da e per i porti iraniani, azione la cui entrata in vigore era stata fissata per le 16 ore italiane di ieri del 13 aprile 2026), ha avuto completo successo e durante le prime 24 ore dell'iniziativa nessuna nave ha superato il blocco degli Stati Uniti e sei navi mercantili hanno rispettato i comandi delle forze statunitensi invertendo la navigazione e tornando in un porto iraniano nel Golfo dell'Oman. Centcom ha specificato che nella missione di blocco dei porti iraniani sono impegnati oltre 10.000 marinai, marines e aviatori statunitensi, oltre ad una dozzina di navi da guerra e decine di aerei.

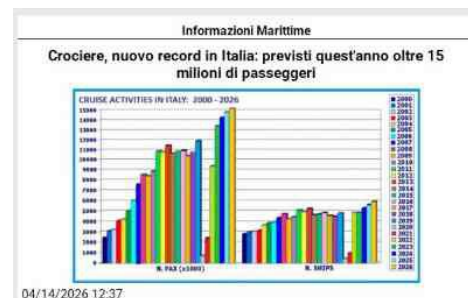
Informazioni Marittime

Focus

Crociere, nuovo record in Italia: previsti quest'anno oltre 15 milioni di passeggeri

Secondo le stime di Cemar Agency Network, la crescita continuerà nel 2027 il bel paese stabilisce un nuovo record per il settore delle crociere. Secondo le previsioni di Cemar Agency Network, saranno infatti 15,1 milioni i crocieristi accolti dai porti italiani nel corso del 2026: un incremento del +2% rispetto al 2025, in linea con la forte ripresa della domanda registrata negli ultimi anni.

"Vediamo con chiarezza un'ulteriore espansione del settore - ha dichiarato Sergio Senesi, presidente di Cemar Agency Network, durante la presentazione annuale al Seatrade Cruise Global di Miami - Ma non solo. I tempi sono maturi per un'evoluzione di mercato collegata all'ingresso nel business crocieristico dei più prestigiosi brand del lusso alberghiero. È dunque in crescita una nuova tipologia di clientela, ad alta capacità di spesa: vedremo ricadute importanti anche sull'economia dei territori". 5.913 sono le toccate nave previste nel 2026 (+7,86% sul 2025), di cui 935 effettuate con unità di piccole dimensioni (fino a 200 passeggeri). Saranno 185 le navi operative nelle acque italiane (+6 rispetto allo scorso anno), in rappresentanza di 58 compagnie crocieristiche per un totale di 77 porti coinvolti. Al vertice della classifica si conferma Civitavecchia con 3,78 milioni di passeggeri, seguita da Napoli (1,78 milioni) e Genova (1,57 milioni). Completano la top 10 Palermo, Livorno, Savona, Messina, La Spezia, Cagliari e Venezia, a conferma della capillarità dell'offerta lungo tutta la penisola. Tra le regioni, il Lazio guida la classifica con 3,79 milioni di passeggeri (25,09% del totale), seguito da Liguria (3,15 milioni, 20,8%), Campania (2,22 milioni, 14,7%), Sicilia (2,14 milioni, 14,2%), Toscana (0,92 milioni, 6,1%) e Sardegna (0,78 milioni, 5,2%). Tra i gruppi armatoriali, è confermata la leadership del Gruppo MSC, con circa 5,08 milioni di crocieristi movimentati, seguito dal Gruppo Carnival (4,94 milioni), dal Royal Caribbean Group (2,03 milioni) e da Norwegian Cruise Line Holdings (1,18 milioni). Sul fronte operativo, i mesi più intensi saranno ottobre (795 scali) maggio (789 scali), luglio (785). Il picco giornaliero è previsto per sabato 23 maggio, con 35 navi contemporaneamente presenti nei porti italiani e oltre 88.000 passeggeri movimentati in un solo giorno. Le prospettive di crescita sono confermate anche per il 2027: secondo le prime proiezioni, il prossimo anno il traffico crocieristico in Italia supererà i 15,2 milioni di passeggeri. "La destagionalizzazione dei flussi, favorita anche dall'attuale scenario geopolitico, contribuisce in maniera determinante a questa crescita - ha aggiunto Senesi - Strategica è stata inoltre l'introduzione nelle flotte di navi di ultima generazione, sempre più efficienti e sostenibili, che consentono di ridurre in modo significativo le emissioni e di rafforzare l'impegno nella tutela del Mar Mediterraneo". Condividi Tag crociere Articoli correlati.



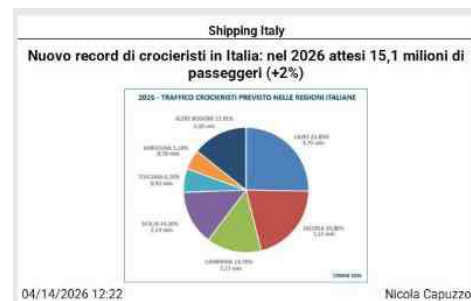
Secondo le stime di Cemar Agency Network, la crescita continuerà nel 2027 il bel paese stabilisce un nuovo record per il settore delle crociere. Secondo le previsioni di Cemar Agency Network, saranno infatti 15,1 milioni i crocieristi accolti dai porti italiani nel corso del 2026: un incremento del +2% rispetto al 2025, in linea con la forte ripresa della domanda registrata negli ultimi anni. "Vediamo con chiarezza un'ulteriore espansione del settore - ha dichiarato Sergio Senesi, presidente di Cemar Agency Network, durante la presentazione annuale al Seatrade Cruise Global di Miami - Ma non solo. I tempi sono maturi per un'evoluzione di mercato collegata all'ingresso nel business crocieristico dei più prestigiosi brand del lusso alberghiero. È dunque in crescita una nuova tipologia di clientela, ad alta capacità di spesa: vedremo ricadute importanti anche sull'economia dei territori". 5.913 sono le toccate nave previste nel 2026 (+7,86% sul 2025), di cui 935 effettuate con unità di piccole dimensioni (fino a 200 passeggeri). Saranno 185 le navi operative nelle acque italiane (+6 rispetto allo scorso anno), in rappresentanza di 58 compagnie crocieristiche per un totale di 77 porti coinvolti. Al vertice della classifica si conferma Civitavecchia con 3,78 milioni di passeggeri, seguita da Napoli (1,78 milioni) e Genova (1,57 milioni). Completano la top 10 Palermo, Livorno, Savona, Messina, La Spezia, Cagliari e Venezia, a conferma della capillarità dell'offerta lungo tutta la penisola. Tra le regioni, il Lazio guida la classifica con 3,79 milioni di passeggeri (25,09% del totale), seguito da Liguria (3,15 milioni, 20,8%), Campania (2,22 milioni, 14,7%), Sicilia (2,14 milioni, 14,2%), Toscana (0,92 milioni, 6,1%) e Sardegna (0,78 milioni, 5,2%). Tra i gruppi armatoriali, è confermata la leadership del Gruppo MSC, con circa 5,08 milioni di crocieristi movimentati, seguito dal Gruppo Carnival (4,94 milioni), dal Royal Caribbean Group (2,03 milioni) e da Norwegian Cruise Line Holdings (1,18 milioni). Sul fronte operativo, i mesi più intensi saranno ottobre (795 scali) maggio (789 scali), luglio (785). Il picco giornaliero è previsto per sabato 23 maggio, con 35 navi contemporaneamente presenti nei porti italiani e oltre 88.000 passeggeri movimentati in un solo giorno. Le prospettive di crescita sono confermate anche per il 2027: secondo le prime proiezioni, il prossimo anno il traffico crocieristico in Italia supererà i 15,2 milioni di passeggeri. "La destagionalizzazione dei flussi, favorita anche dall'attuale scenario geopolitico, contribuisce in maniera determinante a questa crescita - ha aggiunto Senesi - Strategica è stata inoltre l'introduzione nelle flotte di navi di ultima generazione, sempre più efficienti e sostenibili, che consentono di ridurre in modo significativo le emissioni e di rafforzare l'impegno nella tutela del Mar Mediterraneo".

Shipping Italy

Focus

Nuovo record di crocieristi in Italia: nel 2026 attesi 15,1 milioni di passeggeri (+2%)

Msc rimane leader con oltre 5 milioni di ospiti a bordo. "Tempi maturi per un'evoluzione di mercato collegata all'ingresso sul mercato dei più prestigiosi brand del lusso alberghiero" Un nuovo record è in arrivo per il settore delle crociere in Italia: secondo le previsioni di Cemar Agency Network saranno infatti 15,1 milioni i crocieristi accolti dai porti del belpaese nel corso del 2026, un incremento del +2% rispetto al 2025 in linea con la forte ripresa della domanda registrata negli ultimi anni. Quasi 6mila (precisamente 5.913) sono le toccate nave previste nel corrente anno (+7,86% sul 2025), di cui 935 effettuate con unità di piccole dimensioni (fino a 200 passeggeri), e 185 le navi operative nelle acque italiane (6 in più rispetto allo scorso anno), in rappresentanza di 58 compagnie crocieristiche per un totale di 77 porti coinvolti. Al vertice della classifica si conferma Civitavecchia con 3,78 milioni di passeggeri, seguita da Napoli (1,78 milioni) e Genova (1,57 milioni). Completano la top 10 Palermo, Livorno, Savona, Messina, La Spezia, Cagliari e Venezia, a conferma della capillarità dell'offerta lungo tutta la penisola. Tra le regioni, il Lazio guida la classifica con 3,79 milioni di passeggeri (25,09% del totale), seguito da Liguria (3,15 milioni, 20,8%), Campania (2,22 milioni, 14,7%), Sicilia (2,14 milioni, 14,2%), Toscana (0,92 milioni, 6,1%) e Sardegna (0,78 milioni, 5,2%). Tra i gruppi armatoriali si conferma la leadership del Gruppo Msc in Italia, con circa 5,08 milioni di crocieristi movimentati, seguito dal Gruppo Carnival (4,94 milioni), dal Royal Caribbean Group (2,03 milioni) e da Norwegian Cruise Line Holdings (1,18 milioni). Sul fronte operativo i mesi più intensi saranno ottobre (795 scali) maggio (789 scali), luglio (785). Il picco giornaliero è previsto per sabato 23 maggio, con 35 navi contemporaneamente presenti nei porti italiani e oltre 88.000 passeggeri movimentati in un solo giorno. Le prospettive di crescita sono ulteriormente confermate anche per il 2027: secondo le prime proiezioni, il prossimo anno il traffico crocieristico in Italia supererà i 15,2 milioni di passeggeri. "Vediamo con chiarezza un'ulteriore espansione del settore ma non solo" ha dichiarato Sergio Senesi, presidente di Cemar Agency Network, durante la presentazione annuale in occasione della fiera Seatrade Cruise Global di Miami. "I tempi sono maturi per un'evoluzione di mercato collegata all'ingresso nel business crocieristico dei più prestigiosi brand del lusso alberghiero. È dunque in crescita una nuova tipologia di clientela, ad alta capacità di spesa: vedremo ricadute importanti anche sull'economia dei territori". Sempre Senesi ha poi aggiunto che in Italia "la destagionalizzazione dei flussi, favorita anche dall'attuale scenario geopolitico, contribuisce in maniera determinante a questa crescita. Strategica è stata inoltre l'introduzione nelle flotte di navi di ultima generazione, sempre più efficienti e sostenibili, che consentono di ridurre in modo significativo le emissioni e di rafforzare l'impegno nella tutela



Msc rimane leader con oltre 5 milioni di ospiti a bordo. "Tempi maturi per un'evoluzione di mercato collegata all'ingresso sul mercato dei più prestigiosi brand del lusso alberghiero" Un nuovo record è in arrivo per il settore delle crociere in Italia; secondo le previsioni di Cemar Agency Network saranno infatti 15,1 milioni i crocieristi accolti dai porti del belpaese nel corso del 2026, un incremento del +2% rispetto al 2025 in linea con la forte ripresa della domanda registrata negli ultimi anni. Quasi 6mila (precisamente 5.913) sono le toccate nave previste nel corrente anno (+7,86% sul 2025), di cui 935 effettuate con unità di piccole dimensioni (fino a 200 passeggeri), e 185 le navi operative nelle acque italiane (6 in più rispetto allo scorso anno), in rappresentanza di 58 compagnie crocieristiche per un totale di 77 porti coinvolti. Al vertice della classifica si conferma Civitavecchia con 3,78 milioni di passeggeri, seguita da Napoli (1,78 milioni) e Genova (1,57 milioni). Completano la top 10 Palermo, Livorno, Savona, Messina, La Spezia, Cagliari e Venezia, a conferma della capillarità dell'offerta lungo tutta la penisola. Tra le regioni, il Lazio guida la classifica con 3,79 milioni di passeggeri (25,09% del totale), seguito da Liguria (3,15 milioni, 20,8%), Campania (2,22 milioni, 14,7%), Sicilia (2,14 milioni, 14,2%), Toscana (0,92 milioni, 6,1%) e Sardegna (0,78 milioni, 5,2%). Tra i gruppi armatoriali si conferma la leadership del Gruppo Msc in Italia, con circa 5,08 milioni di crocieristi movimentati, seguito dal Gruppo Carnival (4,94 milioni), dal Royal Caribbean Group (2,03 milioni) e da Norwegian Cruise Line Holdings (1,18 milioni). Sul fronte operativo i mesi più intensi saranno ottobre (795 scali) maggio (789 scali), luglio (785). Il picco giornaliero è previsto per sabato 23 maggio, con 35 navi contemporaneamente presenti nei porti italiani e oltre 88.000 passeggeri movimentati in un solo giorno. Le prospettive di crescita sono ulteriormente confermate anche per il 2027: secondo le prime proiezioni, il prossimo anno il

Shipping Italy

Focus

del Mar Mediterraneo".