



ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti  
sabato, 25 aprile 2026**



## Prime Pagine

25/04/2026	<b>Corriere della Sera</b> Prima pagina del 25/04/2026	9
25/04/2026	<b>Il Fatto Quotidiano</b> Prima pagina del 25/04/2026	10
25/04/2026	<b>Il Foglio</b> Prima pagina del 25/04/2026	11
25/04/2026	<b>Il Giornale</b> Prima pagina del 25/04/2026	12
25/04/2026	<b>Il Giorno</b> Prima pagina del 25/04/2026	13
25/04/2026	<b>Il Manifesto</b> Prima pagina del 25/04/2026	14
25/04/2026	<b>Il Mattino</b> Prima pagina del 25/04/2026	15
25/04/2026	<b>Il Messaggero</b> Prima pagina del 25/04/2026	16
25/04/2026	<b>Il Resto del Carlino</b> Prima pagina del 25/04/2026	17
25/04/2026	<b>Il Secolo XIX</b> Prima pagina del 25/04/2026	18
25/04/2026	<b>Il Sole 24 Ore</b> Prima pagina del 25/04/2026	19
25/04/2026	<b>Il Tempo</b> Prima pagina del 25/04/2026	20
25/04/2026	<b>Italia Oggi</b> Prima pagina del 25/04/2026	21
25/04/2026	<b>La Nazione</b> Prima pagina del 25/04/2026	22
25/04/2026	<b>La Repubblica</b> Prima pagina del 25/04/2026	23
25/04/2026	<b>La Stampa</b> Prima pagina del 25/04/2026	24
25/04/2026	<b>Milano Finanza</b> Prima pagina del 25/04/2026	25

## Primo Piano

25/04/2026	<b>Fidest</b> Il porto che verrà: sfide e necessità per la sicurezza sul lavoro	26
------------	--	----

24/04/2026	<b>Il Nautilus</b>	27
<hr/>		
24/04/2026	<b>iltirreno.it</b>	28
<hr/>		
24/04/2026	<b>Port Logistic Press</b>	30
<hr/>		

## Trieste

24/04/2026	<b>Sbircia La Notizia</b>	31
<hr/>		

## Venezia

24/04/2026	<b>Adriaports</b>	<i>Alessia Belverato</i>	35
<hr/>			

## Genova, Voltri

24/04/2026	<b>BizJournal Liguria</b>	37
<hr/>		
24/04/2026	<b>FerPress</b>	38
<hr/>		
24/04/2026	<b>La Gazzetta Marittima</b>	39
<hr/>		
24/04/2026	<b>Shipping Italy</b>	40
<hr/>		
24/04/2026	<b>La Voce di Genova</b>	42
<hr/>		

## La Spezia

24/04/2026	<b>Corriere Nazionale</b>	44
<hr/>		
24/04/2026	<b>Gazzetta della Spezia</b>	46
<hr/>		
24/04/2026	<b>Citta della Spezia</b>	48
<hr/>		
24/04/2026	<b>La Gazzetta Marittima</b>	49
<hr/>		

24/04/2026	<b>Messaggero Marittimo</b>	51
Rafforzata l'alleanza tra AdSp spezzina e Dltm		

---

## Ravenna

24/04/2026	<b>PortoRavennaNews</b>	52
Sapir accelera sulla digitalizzazione: un piano industriale da 50 milioni in 5 anni		
24/04/2026	<b>Ravenna Today</b>	54
Cocaina, sigarette e barbecue cinesi: così la criminalità organizza i suoi "affari sporchi" nel porto di Ravenna		
24/04/2026	<b>RavennaNotizie.it</b>	55
Marina di Ravenna, domenica 26 aprile manifestazione al Molo Dalmazia per Gaza e contro il traffico di armi		

---

## Marina di Carrara

24/04/2026	<b>La Gazzetta di Massa e Carrara</b>	56
Carrara, 100 milioni di euro. Ma la città sta davvero migliorando?: la critica del consigliere Manuel		

---

## Livorno

24/04/2026	<b>Città Metropolitana di Firenze</b>	58
FiPiLi. Dopo la ricollocazione dell'impalcato del Ponte mobile levatoio dei Navicelli, da lunedì 20 aprile parte la fase conclusiva dei lavori		
24/04/2026	<b>La Gazzetta Marittima</b>	59
Porta a Mare, l'ex scalo Umbria sarà intitolato al dirigente Cgil Sergio Manetti		
25/04/2026	<b>La Gazzetta Marittima</b>	61
Pierburg in vendita, i lavoratori tornano lunedì a scioperare per un'ora e mezza		
25/04/2026	<b>La Gazzetta Marittima</b>	62
La Resistenza degli anti-eroi: i morti qualunque del terrore nazista appena prima della liberazione		
24/04/2026	<b>Messaggero Marittimo</b>	68
Livorno ricorda Sergio Manetti: intitolata un'area allo Scalo Umbria		

---

## Piombino, Isola d' Elba

24/04/2026	<b>ElbaReport</b>	69
Una rappresentanza elbana per l'Autorità Portuale, i sindaci propongono il professor Castellacci		

---

## Ancona e porti dell'Adriatico centrale

24/04/2026	<b>Ancona Today</b>	70
Porto, il Mef blocca 101 milioni di finanziamenti, compresi i soldi utili al banchinamento del Molo Clementino		

---

24/04/2026	<b>Ansa.it</b>	72
Appalto integrato da 7,3 milioni per fabbricato accoglienza viaggiatori porto Ancona		
24/04/2026	<b>corriereadriatico.it</b>	73
Porto di Ancona, bando di gara per il nuovo fabbricato ispirato alle ali di gabbiano che accoglierà passeggeri e crocieristi al Molo XXIX Settembre. Guarda il rendering		
25/04/2026	<b>corriereadriatico.it</b>	74
Porto e i milioni vaporizzati, il sindaco Silvetti «Siamo molto preoccupati, ne parlerò con Acquaroli. I soldi vanno a chi fa subito le opere»		
25/04/2026	<b>corriereadriatico.it</b>	76
Dragaggi e Molo Clementino, la scure del Mef sul porto: addio 51 milioni fermi dal 2022		
25/04/2026	<b>corriereadriatico.it</b>	78
«Porto, guai a penalizzare Pesaro non possiamo perdere 11 milioni». Cassa di colmata appesa al Mef, il monito di Biancani all'Autorità marittima		
24/04/2026	<b>FerPress</b>	80
AdSP Mare Adriatico Centrale: Comitato di gestione approva il Rendiconto consuntivo 2025		
24/04/2026	<b>Laltrogiornale</b>	81
Sottopasso dell'Arzilla, conclusi i lavori: ora più sicurezza e accessibilità		
24/04/2026	<b>Pesarourbinonotizie</b>	83
Terminati gli interventi sul sottopasso dell'Arzilla a Fano		
24/04/2026	<b>Port News</b>	85
Ancona, bilancio ok, ma il MEF congela 101 mln		
24/04/2026	<b>Primo Comunicazione</b>	86
Fano, riqualificato il sottopasso dell'Arzilla in via del Moletto: più sicurezza e accesso al mare		
24/04/2026	<b>Rai News</b>	87
Molo Clementino, il Ministero dell'Economia congela i fondi		
24/04/2026	<b>Shipping Italy</b>	88
Il Mef taglia oltre 100 milioni di euro all'Adsp di Ancona		
24/04/2026	<b>vivereancona.it</b>	89
Adsp Mare Adriatico Centrale, via libera al Rendiconto consuntivo 2025		
24/04/2026	<b>vivereancona.it</b>	90
Porto di Ancona: bando di gara per il nuovo fabbricato per l'accoglienza di passeggeri e crocieristi al molo XXIX settembre		

## Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

24/04/2026	<b>Adnkronos.com</b>	91
Porti, Adsp Mar Tirreno centro settentrionale: approvato rendiconto 2025		
24/04/2026	<b>CivOnline</b>	93
Adsp, approvato all'unanimità il rendiconto 2025: avviato il percorso per chiudere lo stato di crisi		
24/04/2026	<b>FerPress</b>	95
AdSP Mar Tirreno Centro Settentrionale: ok a rendiconto 2025. Avviato percorso chiusura stato di crisi		
24/04/2026	<b>Il Nautilus</b>	97
AdSP MTCS: Approvato il rendiconto 2025 e avviato il percorso per la chiusura dello stato di crisi dell'ente		
24/04/2026	<b>La Cronaca 24</b>	99
Autorità Portuale, Approvato il rendiconto 2025 e avviato il percorso per la chiusura dello stato di crisi dell'ente		
24/04/2026	<b>Messaggero Marittimo</b>	101
Civitavecchia chiude lo stato di crisi dell'Ente		

24/04/2026	<b>Sea Reporter</b>	103
<hr/>		
Latrofa certifica il rilancio del sistema portuale con un valore della produzione da sessantuno milioni		

## Napoli

24/04/2026	<b>AostaNews.it-Gazzetta Matin</b>	104
<hr/>		
Porto Napoli, Cuccaro: Leonardo e Fincantieri a tavolo sicurezza		
24/04/2026	<b>AskaNews.it</b>	105
<hr/>		
Porto Napoli, Cuccaro: Leonardo e Fincantieri a tavolo sicurezza		
24/04/2026	<b>Cittadi</b>	106
<hr/>		
Porto Napoli, Cuccaro: Leonardo e Fincantieri a tavolo sicurezza		
24/04/2026	<b>Corriere Di Palermo</b>	107
<hr/>		
Porto Napoli, Cuccaro: Leonardo e Fincantieri a tavolo sicurezza		
24/04/2026	<b>Cronache di Bari</b>	108
<hr/>		
Porto Napoli, Cuccaro: Leonardo e Fincantieri a tavolo sicurezza		
24/04/2026	<b>Cronache di Milano</b>	109
<hr/>		
Porto Napoli, Cuccaro: Leonardo e Fincantieri a tavolo sicurezza		
24/04/2026	<b>Giornale d'Italia</b>	110
<hr/>		
Porto Napoli, Cuccaro: Leonardo e Fincantieri a tavolo sicurezza		
24/04/2026	<b>libero.it</b>	111
<hr/>		
Porto Napoli, Cuccaro: Leonardo e Fincantieri a tavolo sicurezza		
24/04/2026	<b>Magazine Pragma</b>	<i>Ivano Cotticelli</i> 112
<hr/>		
Napoli, svolta a Posillipo: più spiagge libere per l'estate		
24/04/2026	<b>Notizie</b>	113
<hr/>		
Porto Napoli, Cuccaro: Leonardo e Fincantieri a tavolo sicurezza		
24/04/2026	<b>Primo Comunicazione</b>	114
<hr/>		
Porto di Pesaro, rischio stop ai fondi per la vasca di colmata: il sindaco Biancani chiede intervento urgente		
24/04/2026	<b>Stylo 24</b>	115
<hr/>		
Litorale di Posillipo, quasi la metà delle spiagge diventa libera		

## Taranto

24/04/2026	<b>Taranto Buonasera</b>	<i>Francesco Alberti</i> 118
<hr/>		
Città Vecchia, Errore bocciare la Società di trasformazione urbana, serve riaprire il confronto		

## Olbia Golfo Aranci

24/04/2026	<b>FerPress</b>	120
<hr/>		
AdSP Mare di Sardegna: Comitato di gestione approva la relazione annuale ed il bilancio consuntivo 2025		
24/04/2026	<b>Shipping Italy</b>	122
<hr/>		
"Compensazioni indirette" contro gli extra costi logistici da e per la Sardegna		

## Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

24/04/2026	<b>Stretto Web</b>	124
Mettete pure dischi volanti e biglietti gratis, ma senza Ponte non potrà mai esistere una vera area integrata dello Stretto		
24/04/2026	<b>Stretto Web</b>	126
Villa San Giovanni, Fdi sull'Info Point al Porto: "forte preoccupazione"		
24/04/2026	<b>TempoStretto</b>	128
"Un patto per l'area integrata dello Stretto e il ponte": le priorità della Cisl		
24/04/2026	<b>TempoStretto</b>	131
Crociere, scatta il piano per i bus turistici: il parcheggio Cavalcavia diventa area di stoccaggio		
24/04/2026	<b>TempoStretto</b>	132
Caronte & Tourist potenzia la rete di vendita e trasforma il punto informativo a Villa San Giovanni		
24/04/2026	<b>Stretto Web</b>	<i>Consolato Ciccù</i> 133
Mettete pure dischi volanti e biglietti gratis, ma senza Ponte non potrà mai esistere una vera area integrata dello Stretto		

## Catania

24/04/2026	<b>Il Nautilus</b>	135
VELA & SALUTE EDIZIONE 2026: UN MESE DI NAVIGAZIONE ATTORNO AL PERIPLO DELLA SICILIA		
24/04/2026	<b>New Sicilia</b>	137
Caro carburante, Cisl Catania al fianco degli Armatori siciliani. "Marinerie in ginocchio, servono risposte immediate"		

## Focus

24/04/2026	<b>Agi</b>	138
Iran: Caine, manteniamo blocco Hormuz. Deviate 34 navi		
24/04/2026	<b>Il Nautilus</b>	139
Canale di Panama affollato		
24/04/2026	<b>Informare</b>	141
Cavotec registra ordini record nel segmento marittimo-portuale		
24/04/2026	<b>Messaggero Marittimo</b>	143
Stop al fondo contro il caro materiali: cantieri pubblici sotto pressione		
24/04/2026	<b>Port News</b>	144
Il Governo azzerà il fondo per il caro materiali		
24/04/2026	<b>Sea Reporter</b>	145
L'Italia domina il Seafood Expo Global 2026 di Barcellona		
24/04/2026	<b>Shipping Italy</b>	146
Medio Oriente, assicurazioni marittime e disruption del commercio		
24/04/2026	<b>TeleNord</b>	148
Porti, eliminato fondo extracosti per opere infrastrutturali		



# 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



**La partigiana «Mariska»**  
Leda, cent'anni da combattente  
di **Jessica Chia**  
a pagina 45

**Infortunio al polso**  
Alcaraz rinuncia a Roma e Parigi  
di **Marco Calabresi**  
a pagina 53



**VALMORA**  
ACQUA MINERALE

Asse Italia-Spagna: serve flessibilità. Il no di Berlino. Von der Leyen: il patto di Stabilità resta, usate i fondi non spesi

## Energia e bilancio, Europa divisa

Gli inviati di Stati Uniti e Iran a Islamabad. Hegseth contro gli alleati: fate conferenze scioche

LA DESIGN WEEK

**Gli affari, la folla i nuovi mercati**  
**La sfida (vinta) del Salone**

di **Dario Di Vico**

Bisognerà — solo per scaramanzia — attendere i numeri riepiogati ma si può già dire che il Salone ha vinto la sua sfida anche nella stagione più difficile, quella dell'incertezza con la maiuscola. E, a scanso di equivoci, come metro prendiamo l'andamento del business e i contratti firmati, non l'ormai proverbiale lunghezza delle code a questa o a quella installazione del Fuorisalone. L'industria italiana del design ha così dimostrato di godere del dono delle classiche sette vite: nell'anno dei dazi voluti da Donald Trump è riuscita addirittura ad aumentare le esportazioni.

continua a pagina 38

### INTELLIGENZA SOCIALE

di **Daniele Manca**

**S**e le premesse sono quegli 80 mila lavoratori licenziati dalle big tech nei soli primi tre mesi di quest'anno, la domanda che ci si deve porre è: il peggio deve ancora arrivare? La metà di quelle uscite sono legate, indovinate un po', all'intelligenza artificiale. Che fa sorgere il dubbio se possa bastare la semplice ricetta basata su più competenze e più formazione per evitare al lavoro e alla società di rimanere stritolati.

Ci sono almeno un paio di cose che ci devono spingere a guardare molto più da vicino le prime già importanti conseguenze dell'utilizzo dell'intelligenza artificiale, AI nell'acronimo anglosassone. La prima: abbiamo veramente compreso la profondità di questo nuovo salto tecnologico? La seconda è, all'opposto, se a fronte di queste drammatiche evoluzioni mentre tentiamo di capire cosa sta accadendo, dobbiamo limitarci come qualcuno pensa a rifiutare o perlomeno rallentare quella che appare un'inevitabile rivoluzione?

Il segnale d'allarme ce l'ha dato Meta, la società di Facebook, che, dopo aver licenziato oltre 2 mila persone all'inizio di questo 2026, ha annunciato altre 8 mila uscite. Che vanno ad aggiungersi ai 16 mila tagli annunciati da Amazon e ai 25 mila di Oracle.

continua a pagina 38

### SETTEGIORNI

di **Francesco Verderami**

#### Il tifo per cambiare la legge elettorale

**A**nche Giuseppe Conte farà il tifo per Giorgia Meloni sulla riforma della legge elettorale, che dalla prossima settimana vedrà impegnati in Parlamento i «bipolaristi» e il «partito del pareggio», schierato a difesa del Rosatellum in modo da avere le mani libere nella prossima legislatura.

continua a pagina 19



La premier Meloni al vertice europeo di Cipro

di **Francesca Basso**

**L'**Europa esce dal vertice di Cipro divisa su bilancio e energia. Roma e Madrid chiedono più flessibilità. Ma la Germania è contraria. Von der Leyen: «Avanti con il patto di Stabilità». Americani e iraniani a Islamabad.

da pagina 2 a pagina 9

### MA CACCIARE I PAESI MEMBRI È IMPOSSIBILE

#### La mail del Pentagono: per «punire» Madrid espelliamoli dalla Nato

di **Giuseppe Sarcina** a pagina 5

### LE OPZIONI SE LA GUERRA RIPRENDE

#### Raid, uccisioni mirate I piani d'attacco Usa (e l'allarme munizioni)

di **Guido Olimpio** a pagina 9

### L'intervista Giacomo Poretti, i ricordi, la carriera e gli amori



Giacomo Poretti, 70 anni domani, componente del trio Aldo, Giovanni e Giacomo. Nella vita ha fatto anche l'infermiere

#### «Per la politica rischiai una pallottola in testa»

di **Aldo Cazzullo**

«A 20 anni ero in Democrazia proletaria e mi puntarono una pistola alla tempia. Ho perso parzialmente l'udito in fabbrica. Poi ho incontrato Aldo e Giovanni». Giacomo Poretti compie settant'anni e si confida al Corriere: «Dobbiamo salvare l'anima poetica di Milano».

alle pagine 28 e 29

### Il caso La firma di Mattarella. Ecco le nuove norme

#### Sì al decreto Sicurezza corretto dal governo Canti e bagarre in Aula

Parla Nordio: sulla giustizia andiamo avanti

di **Paola Di Caro**  
**Adriana Logroscino**  
e **Virginia Piccolillo**

**L**a Camera ha approvato in via definitiva il decreto Sicurezza. Subito dopo il Cdm si è riunito ed ha approvato anche il decreto legge correttivo sulla norma sui rimpatri. Nel pomeriggio la firma del presidente Mattarella. Un voto lampo alla vigilia di un giorno simbolico come il 25 Aprile, oggi, che ha visto le opposizioni protestare e richiamare la Resistenza, con i deputati del centrosinistra in piedi a cantare *Bella ciao* e con Fdi a intonare l'Inno di Mameli. E il ministro Nordio torna sulla Giustizia: «Andiamo avanti».

alle pagine 10, 11 e 13

### RIMBORSO DA 108 MILA EURO

#### Berna: pagate le cure per Crans L'ira di Meloni

di **Frignani e Fulloni**

**D**opo le fatture spedite al ragazza, ecco la richiesta che indigna. La mutua della Svizzera chiederà all'Italia il rimborso di 100 mila franchi (108 mila euro circa) per le spese sanitarie sostenute dall'ospedale di Sion per il breve ricovero di quattro italiani feriti nel rogo del Constellation, a Crans. L'ira di Meloni: «Pretesa ignobile».

a pagina 24

### IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

#### Il fu ceto medio

«**U**na mattina mi sono svegliato e ho trovato l'evaporatore. Vorrei dedicare questo 25 Aprile a un resistente di cui non importa nulla a nessuno, se non al Fisco. Continuiamo a chiamarlo ceto medio, benché abbia smesso da un pezzo di esserlo. Fa (ha fatto) l'insegnante, l'impiegato, l'operaio specializzato. E percepisce buste-paga e pensioni ogni anno più riscalate, con cui mantiene anche i parenti che non guadagnano. I dati dell'Irpef raccontano che sostiene da solo due terzi dell'intera baracca, a beneficio del disoccupato e del sottopagato, ma anche del lavoratore in nero e del nullatenente con yacht a carico, che passano il tempo a lamentarsi di uno Stato Sociale a cui si guardano bene dal contribuire. Il ceto medio rappresenta l'ossatura della so-

cietà e i suoi malumori condizionano le svolte elettorali perché è alla perenne ricerca di un partito che ne riconosca i sogni, sempre più piccoli, e le ansie, sempre più grandi.

Vorrebbe che i giovani e gli intellettuali scendessero in piazza anche per lui. Che i politici non si limitassero a chiedere il suo voto prima delle elezioni, per poi dimenticarsene dal giorno dopo. Destra, sinistra, centro: se c'è una costante della nostra storia, è che nessun governo ha mai abbassato le tasse al ceto medio, cioè all'unico che le paga davvero, anche per l'impossibilità di eluderle. E che, appena sente parlare di patrimoniale, comincia a tremare, perché sa per esperienza che ogni nuova tassa, alla fine, la pagherà soltanto lui.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**FOSSATI**  
SERRAMENTI  
dal 1900

Gamma completa di finestre, scorrevoli, e oscuranti.  
Legno, Pvc e Alluminio  
www.fossatiserramenti.it



**BIOTON**  
ENERGIA NATURALE  
Memoria Complex

**BIOTON**  
Memoria Complex

**PER IL CAMBIO DI STAGIONE**

**SELLA** Health partner 2026

In farmacia e stick orosolabili

60425  
0 771120 463008





La Svizzera chiede all'Italia di **rimborsare** le spese per le **cure** dei ragazzi feriti a **Crans Montana**. Così il governo Meloni scoprirà le delizie della **sanità privata**



**il tuo Dona 5 mille**  
 ALLA FONDAZIONE FRANCESCA RAVA  
 MPH ITALIA ETS

**il Fatto Quotidiano**  
 NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

**Metti la tua firma, cambia una vita**  
 Codice Fiscale  
**97264070158**  
 501000.fondazionefrancescarava.org

Sabato 25 aprile 2026 - Anno 18 - n° 111  
 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

**I DELEGATI IN PAKISTAN**  
**Iran, il negoziato riparte. Nato, lite Trump-Sánchez**



ANTONIUCCI, IACCARINO E SABAH A PAG. 4 - 5

**SALASSO DI 150 MILIONI**  
**Il Cio non coprirà il buco olimpico: pagano 3 Regioni**

PIETROBELLI A PAG. 12

**APPELLO IN CONSULTA**  
**Cemento in aula: Sala taglia fuori comitati cittadini**

BARBACETTO A PAG. 15

**LEAPMOTOR&STELLANTIS**  
**Il boom dell'e-car cinese in Italia (con gli incentivi)**

BOFFANO E PALOMBI A PAG. 14

**LA LEGA NON GIUSTIFICA**  
**Angelucci si rifiuta di vedere in aula e salva la diaria**

Giacomo Salvini

**M**ercoledì, dopo la fiducia al governo, girava per i corridoi della Camera con il solito occhiale scuro a goccia e il gilet sotto la giacca, salutando con baci e abbracci deputati di ogni partito (soprattutto di maggioranza) come si fa con i vecchi amici che non si vedono da un po'. Giovedì è tornato per votare il decreto Sicurezza, in penultima fila tra i banchi leghisti, prima di appartarsi in cortile con Simonetta Matone.

A PAG. 9



**DOPPIO SMACCO** Ursula: "Il Patto di stabilità non si tocca"  
**Riarmo: 36 miliardi in 15 anni**  
**Energia: l'Ue chiude a Meloni**

Il governo ha portato in Parlamento 78 programmi d'acquisto: 272 cingolati Panther, 48 elicotteri e 24 jet Eurofighter. I 5S: "Non è sostenibile". Cris. Bruxelles rimanda ai prestiti del Recovery



DI FOGGIA E GIARELLI A PAG. 2 - 3

**Arrestation Week**

Marco Travaglio

**N**on sappiamo quanti reati celi l'ultima Puttanopoli alla milanese messa in piedi dai "pr" (in senolato) Deborah e Manu in 26 locali della movida con decine di squillo per calciatori, manager e imprenditori. Ma già sappiamo che il delitto più imperdonabile è il vocabolario: il signor "Fatturage", il "superprive" per "clienti con business" e l'ingresso "plebeo" per sfigati, il "Rolexage più Porschage" (da Porsche, non da porco), il "Chiavage" del "pacchetto all inclusive" per il dopo-"tavolage" in hotel, allietato da ragazze, euforizzato da palloncini di protossido di azoto (detto forse "gasage") per chi ha in tasca almeno "6 kappage" (6mila euro). La prostituzione è il mestiere più antico del mondo, ma solo a Milano può accompagnarsi a un lessico simile. È la caricatura del bauscia e del ganassa 2.0, l'evoluzione del provincialotto meneghino che ha fatto i soldi ma non sa cos'è lo stile, infatti parla solo di milioni e di figa, ma si crede internazionale perché la sua aspirazione capitale sempre mancata boccheggia tra i cantieri di Expo, delle Olimpiadi e dei grattacieli di Sala scambiando per progresso il Salone del Mobile e la Fashion Week.

Lo si era già capito nella Mignottopoli di serie B con Davide Lacerenza e Stefania Nobile nella "Gintoneria": roba da ergastolo solo per l'insegna. Da far rimpiangere il gergo della terz'ultima Puttanopoli, quella di B. con la Minetti piena di grazie e le Olgettine: "Ti volevo briffare un attimino", "Papi", "love of my life", "the boss of the boss", "ne vedi di ogni... cioè nel senso la disperation più totale... c'è la zoccola, c'è la sudamericiana che non parla neanche l'italiano e viene dalla favelas... ma tu non sii timida". La Milano più fasulla e piena di vuoto è sempre all'inseguitimento di quella da bere anni 80 con Craxi, i nani e le ballerine, gli stilisti, la pannasulla pastasciutta, la rucola nei piatti e la coca nei bagni. Oggi in più ci sono gli ape e gli chef. Sono tutti in call: brainstormano, warmingano e brandizzano che è un piacere nelle rispettive location. Tutti coo, founder, creator, stylist e merchandiser di nonisacché. Anche la speculazione edilizia è vecchia come l'Italia, ma nella fu capitale morale si chiama "rigenerazione urbana". Le parole per dirlo sono più cool: le tangenti sono consulenze, i palazzinari sviluppatori. Ed è tutto fallacemente verticale: i capannoni tramutati in torri, il bosco verticale infestato di insetti verticali senza più visuale orizzontale, il mitico progetto di stadio-bosco, i grattacieli a banana delle archistar a City Life, le palme vista Duomo, il Pirellone, il Pirellino, i tacchi a vertigine delle influencer, la caduta verticale della Ferragni sui verticalissimi Pandoro. Di orizzontale sono rimasti solo San Vittore e Opera, dove dovrebbero finire tutti, ma per come parlano. In manette.

**URUGUAY LE RAGAZZE RACCONTANO LE FESTE CON LA NEO-GRAZIATA**

**"Nicole Minetti gestiva il ranch con le squillo"**

**TUTTI AL "GIN TONIC" A MALDONADO, NELLA VILLA E SULLO YACHT DEL SUO COMPAGNO CIPRIANI, SERE DI SESSO A PAGAMENTO E VISITE DI EPSTEIN E CAMPBELL**



MACKINSON A PAG. 6 - 7

**"ESTA CHICA ME GUSTA, ESTA NO..."**  
 La testimone: "Era sempre Nicole a scegliere le ragazze, decideva persino gli abiti e il parrucchiere"

A PAG. 7

**INCHIESTA CON 43 BUCHI**  
**"Mafia & appalti e stragi: mistica e indagini miopi"**



CAIA E PIPTONE A PAG. 13

**LE NOSTRE FIRME**

- **Cardini** Teheran, ebrei contro ebrei a pag. 16
- **Basile** I "liberali" e l'anchorman russo a pag. 11
- **Valentini** Calenda sa di Angelucci? a pag. 11
- **Gentili** Anna giù nel vuoto con i figli a pag. 11
- **Novelli** Casa vuol dire "autodafé"? a pag. 20
- **Luttazzi** La nonna può essere sexy a pag. 10

**CHE C'È DI BELLO**  
 Serie sulla Pma, libertini francesi, ventre di Napoli



DA PAG. 17 A 19

**La cattiveria**  
 +++ ULTIMORA +++  
 Benjamin Netanyahu sul suo cancro alla prostata: "Era un tumore di Hamas"  
 LA PALESTRA/SIMONE CARARA





DIFENDIAMO L'EUROPA VALLEVERDE

Redazione e Amministrazione: Corso Vittorio Emanuele 22-30 - 00187 Milano

quotidiano

Sped. in Ab. Postale - DL 163/2000 Conv. L. 46/2001 Art. 1, c. 1, D.L. 262/2001

VALLEVERDE

ANNO XXXI NUMERO 97

EDIZIONE WEEKEND

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

SABATO 25 E DOMENICA 26 APRILE 2026 - € 2,50 + € 0,50 Review n. 51

### Antisemitismo, putinismo, islamismo. Il 25 Aprile oggi è un test per gli antifascisti di professione, sempre più fragili contro i fascismi del presente

L'anniversario della Liberazione è una grande festa attraverso la quale l'Italia ricorda prima di tutto a se stessa cosa vuol dire mantenere viva la memoria di ciò che fu la cacciata dei nazifascisti dal nostro paese. Il 25 Aprile, lo sappiamo, è storicamente una data usata dal mondo progressista non solo per celebrare i trionfi antifascisti del passato ma anche per affermare, sul presente, approfonditi esami di coscienza e di impegno. Non c'è il 25 Aprile in cui non sia un qualche esponente della sinistra che trovi un pretesto per accusare di scarsa anticomunismo i propri avversari. Da qualche anno a questa parte però il 25 Aprile è diventato un test prezioso non solo per misurare l'antifascismo della destra. Lo è diventato anche per gli antifascisti a senso unico, per costui dire, che il 25 Aprile in cui non sia un qualche esponente della sinistra che trovi un pretesto per accusare di scarsa anticomunismo i propri avversari.

misurare la capacità delle forze politiche di saper riconoscere il nemico ma l'Italia liberata da coloro che avevano trasformato l'antifascismo nel cuore pulsante del pensiero totalitario. Essere infine antifascisti trasformando l'odio contro Trump in un'occasione utile per tornare a denunciare l'antiamericano e per provare a far dimenticare nuovamente quale battaglia contro l'antiamericano si aprirà col sole che tramonta all'occidente per combattere i fascismi del presente. Il 25 Aprile è una data importante che ci ricorda quanto sia cruciale per una democrazia avere memoria degli orrori del passato avendo cura di non addormentarsi sugli orrori del presente. Da fronte ai fascismi del passato, la sinistra antifascista si avvera con indagine, quale corso intraprendere, quale battaglia da intraprendere. Da fronte ai fascismi del presente però, la sinistra antifascista si trova improvvisamente debole, fragile, vulnerabile. Perché celebrare un popolo che nel 1945 seppe ribellarsi all'invadere è faci-

Le offrire il proprio sostegno ai popoli che oggi combattono contro i totalitarismi del presente, il fascismo plutoniano nell'est dell'Europa e l'islamismo integralista in medio oriente, è più difficile, è più ostico, è più imbarazzante. Perché contrarrebbe a guardare in faccia la realtà. Contrarrebbe a riconoscere che celebrare il 25 Aprile facendo leva sul senso di colpa dell'occidente è un modo come a alla vigilia di un'occasione di commemorazione del presente. E contrarrebbe a riconoscere che i partigiani che andrebbero sostenuti oggi sono coloro che cercano un aiuto militare per abbattere il regime degli ayatollah e sono coloro che chiedono più armi per combattere contro Putin. Contro il fascismo dei paesi, gli antifascisti di professione sono perfetti. Contro il fascismo del presente, i nemici degli antifascisti, a destra, spesso riescono a intonare "Bella ciao" con più convinzione rispetto agli antifascisti di professione. Buon 25 Aprile a tutti.

### Il governo ragiona su un deficit al 4%

La soluzione preferita da Meloni è quella europea: sospensione del Patto di stabilità o Safe energetico. L'alternativa è "fare da soli" con uno scostamento da 25 miliardi. Il pericolo è la reazione dei mercati

Roma. Uno scostamento di bilancio è ormai ritenuto necessario, oltre che inevitabile. La tentazione su cui si ragiona nel governo è portare il deficit al 4 per cento, ovvero 1,1 punti in più rispetto al 2,9 per cento previsto nel Documento di finanza pubblica (Dfp) appena approvato: un margine notevole, circa 25 miliardi di euro, da destinare a interventi per mitigare l'impatto dello choc energetico su imprese e famiglie.

L'obiettivo primario di Giorgia Meloni è come ribadito al Consiglio europeo di Cipro, un modello analogo al programma europeo Safe per le spese per la Difesa ma applicato al settore energetico. Su questo fronte, Meloni ha diversi alleati naturali come il primo ministro conservatore belga Bart De Wever e altri insoletti, come il premier socialista spagnolo Pedro Sánchez che ha chiesto alla Commissione di "allentare le regole di bilancio, come per la spesa in Difesa". Ma al momento il fronte italo-spagnolo è minoritario. Se non dovesse riuscire a ottenere un Safe energetico, come ha già detto il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti, il governo farà "da solo".

Un primo test sarà la giornata del 30 aprile. È convocato un Consiglio dei ministri per approvare il decreto "Primo maggio" per tutelare il lavoro povero, ma il governo ha già deciso anche il nodo della scadenza del taglio delle accise, il cui rinnovo costa circa mezzo miliardo al mese. Rinunciare allo scotto è insostenibile politicamente, prorogarlo è inaccettabile finanziariamente all'interno dei paletti del Dfp. Così il primo segnale politico in direzione dello scostamento di bilancio potrebbe arrivare il medesimo giorno, quando alla Camera si voterà sul Dfp: nella risoluzione di maggioranza dovrebbe esserci un passaggio che chiede al governo di valutare, in assenza di una risposta europea adeguata, un'iniziativa autonoma per affrontare la crisi energetica.

La strada maestra resta quella di una soluzione europea. Le richieste di Meloni sono principalmente tre: flessibilità sul Patto di stabilità e la sospensione dell'Etis e del Cham, due meccanismi che tassano le emissioni di CO2 aumentando il costo dell'energia per l'industria. Se non si trovano le soluzioni - ieri la presidente della Commis-

### I tessitori del Libano senza Hezbollah

Non sono soltanto gli Stati Uniti a lavorare per un accordo fra Beirut e Israele, ma anche i sauditi mostrano interesse per il disarmo del gruppo sciita. La sconfitta di Teheran passa per la pace in Libano

Roma. Il cessate il fuoco in Libano è stato esteso di tre settimane. Mentre tutti gli occhi sono concentrati su Islamabad, dove si aspetta di veder comparire il presidente iraniano Ebrahim Raisi, a Beirut e in Israele e in Iran - gli americani Jared Kushner e Steve Witkoff andranno a parlare con i pachistani, dove ci sarà anche il ministro degli Esteri iraniano Abbas Araghchi - a Beirut e in Israele diplomatiche che vengono dal medio oriente, dall'Europa e dagli Stati Uniti stanno lavorando per trovare una soluzione che metta fine alla guerra civile fra Hezbollah e Israele. La pace in Libano interessa tutti, tutti sembrano avere un vizio però e erodono che il paese, per i berberi dall'influenza iraniana, debba sottostare a un altro tipo di influenza. Michael Young, analista e autore di una newsletter chiamata "Beirut Calling", ha dedicato le sue ultime analisi alla paura libanese di una futura influenza israeliana nel paese. Lo stesso tipo di ritorsione esiste anche in alcuni paesi del medio oriente, che desiderano la fine dei combattimenti del disarmo di Hezbollah, l'interruzione della politica ira-

### Imbroglione Biennale

Equiparare Israele e Russia nel male, l'errore dei nostri sentenziosi giudici d'arte, di etica e di politica

Che cosa autorizza un gruppo di artisti a farsi giustizieri del bene e del male, a spartire sentenze e premi, o a trattenerli nella sfera agiata di Giuliano Ferrara? La cosa che autorizza un gruppo di artisti a farsi giustizieri del bene e del male, a spartire sentenze e premi, o a trattenerli nella sfera agiata di Giuliano Ferrara? La cosa che autorizza un gruppo di artisti a farsi giustizieri del bene e del male, a spartire sentenze e premi, o a trattenerli nella sfera agiata di Giuliano Ferrara?

### Bltzkrieg fallito

Il cardinale Marx annuncia benedizioni per le coppie gay. Il Papa lo rimette subito in riga

Roma. Il Biltzkrig di Reinhard Marx, cardinale di Santa Romana Chiesa, ha ricevuto l'alfola del Papa, che il 25 aprile scorso, il cardinale Marx ha scritto al proprio crollo disponendo che d'ora in avanti la di-



LEONE XIV

Marx ha spiegato che quel che conta è, appunto, l'amore che vince su tutto. Ed è auspicabile che chi si ama riceva la benedizione. Non più in dieci quindici secondi, come disposto dalla Dichiarazione Fidei, ma applicando come qualcosa di ufficiale, pubblica. Non è un sacramento, certo, ma insomma: sarà arduo spiegare al Popolo di Dio la differenza. Lo stesso cardinale Marx, che si applica a fare, profeta della Dottrina della fede, aveva sempre chiarito - anche per frenare l'ira dell'episcopato di mezzo mondo - che si benedicevano i singoli e non le coppie, che così voleva Papa Francesco. Il documento tedesco presenta parecchie falle, tant'è che a oggi solo quattordici diocesi lo hanno adottato e messo in pratica, anche diversi vescovi d'orientamento progressista sono parsi dubbiosi. In ogni caso, giovedì è arrivato il biasimo di Leone XIV. La premessa è ovvia e utile anche per quanti circoscrivono la morale a solo ambito: "innanzitutto credo sia molto importante capire che l'unità o la divisione della Chiesa non dovrebbe ruotare intorno a questioni sessuali. Tendiamo a pensare che quando la Chiesa parla di morale, l'unico tema morale sia quello sessuale. In realtà credo che ci siano questioni molto più grandi e importanti, come la giustizia, l'uguaglianza, la libertà degli uomini e delle donne, la libertà religiosa, che dovrebbero avere la priorità rispetto a quella particolare questione". Detto ciò e auspicato quindi che una scisma non si verifichi per una benedizione più o meno cronometrata davanti a una bandiera arcobaleno, il Papa è sceso nei dettagli del caso specifico: "La Santa Sede ha già parlato con i vescovi tedeschi. La Santa Sede ha chiarito che non siamo d'accordo con la benedizione formalizzata delle coppie - in questo caso coppie omosessuali - o di coppie in situazioni irregolari, oltre a quanto specificamente permesso da Papa Francesco dicendo che tutte le persone ricevono la benedizione". (Mazzesi segue e pagina due)

### Rivediamoci a Islamabad

America e Iran (forse) ci riprovano. In mezzo, l'ambiguità pachistana

Roma. Il telefono non ha squillato per due giorni consecutivi. Poi finalmente a Islamabad è arrivata l'ultima telefonata da Teheran: il ministro degli Esteri iraniano Abbas Araghchi oggi sarà in Pakistan, poi volerà in Oman e infine in Russia, per condurre "consultazioni bilaterali" con i paesi partner. Gli iraniani continuano a temporeggiare sulla possibilità di nuovi colloqui diretti con gli americani, il team negoziale è cambiato - il presidente del Parlamento iraniano Mohammad Bagher Ghalibaf si sarebbe dimesso, in ogni caso non sarà a Islamabad - e la Casa Bianca reagisce all'attentismo e ai messaggi ambigui con il linguaggio trumpiano: ieri il segretario alla Difesa Pete Hegseth, alla conferenza stampa al Pentagono durante la quale una domanda è stata concessa anche all'intervista dei tabloid d'intrattenimento TMZ, ha detto che il blocco del porto iraniano da parte degli Stati Uniti inizierà tra due settimane e proseguirà "per tutto il tempo necessario, quan-

unque sia la decisione del presidente Trump". Subito dopo la Casa Bianca ha fatto sapere che gli inviati speciali del presidente americano, Steve Witkoff e Jared Kushner, oggi saranno a Islamabad "per incontrare il ministro degli Esteri iraniano". In un altro fine settimana di notizie non confermate e attese, sullo sfondo resta il ruolo del Pakistan, che vorrebbe cancellare l'etichetta che ha avuto per trent'anni di "fabbrica del terrore globale" guadagnandosi un posto d'onore in questi negoziati, ma che rischia di scivolare verso la definizione che gli ha dato recentemente qualche giorno fa il ministro degli Esteri indiano S. Jaishankar: il paese dalai, un insulto che suona come un'insulto. Sono stati retroscosti dei media pachistani, i due giorni di silenzio da parte della leadership iraniana hanno reso molto inquieto il governo del Pakistan, che da settimane è alle prese con una crisi ben al di sopra delle proprie possibilità. (Pomiglioli segue nell'inserito XV)

### Il vento del nord

Si muovono i Berlusconi, la finanza milanese, non Salvini-stop a Zaia, Garavaglia. La grande occasione

Roma. Sta tornando il vento del nord e Salvini può scegliere: lo avversa o lo asseconda? Salvini al momento lo avversa. Sta posticipando la nomina di Luca Zaia a vicesegretario della Lega, sta lasciando che Federico Freni rimanga al Mef come sottosegretario perché il nord chiederebbe di sostituirlo con Massimo Garavaglia, ex ministro. La sorte sta offrendo un'altra possibilità a Salvini e indossa sempre la stessa maschera, quella di Giorgetti. Il nord ha rialzato la testa ed è il nord che ha votato "sì" al referendum sulla giustizia, quello che Meloni lascia in comodato d'uso a Ignazio La Russa. Si muovono i Fratelli Berlusconi, i fondi milanesi, come F21 di Renato Ravelli, le vecchie fondazioni, e si muovono i docenti di Rocconi e Cattolica. Si muove UniCredit che cresce in Genova. La forza di Salvini è scagliata alla Camera, con Antonio Angelucci, "vieni Tonino, vieni", per festeggiare il decreto Sicurezza, nasconde l'altra notizia. La Lega nord oggi ha Cavalieri Maria Salviatore da delegando l'abbraccio al posto della colla. (Corona segue nell'inserito XVI)

### Rapporti famigliari

Il ministro di Ciriari ha un nuovo compito: tenere insieme il muovo di Tajani e la moglie di Occhiuto

Il ministero dei Rapporti con il Parlamento è diventato il ministero dei Rapporti tra le famiglie di Forza Italia, il che è una trasformazione notevole. Luca Ciriari, il ministro che doveva tenere i rapporti tra governo e Camere adesso si ritrova a tenere insieme i rapporti tra due rami di un albero genealogico in guerra. Una progressione alla quale Ciriari assiste con l'espressione di chi ha prenotato un viaggio tranquillo e si è ritrovato su un traghetto in tempesta. Due sottosegretari: Matilde Scircusano, moglie di Roberto Occhiuto, e il neo arrivato Paolo Barelli, suocero di Antonio Tajani, seduti nella stessa stanza, in rappresentanza di due uomini in concorrenza per la guida del partito. Tra loro c'è, com'è noto, una stima profonda, del tipo che cresce meglio in assenza di occasioni di verifica. Anche Eduard De Filippo aveva immaginato casi così. Da qualche parte, in un palazzo romano, chi ha architettato questa soluzione sa di aver scritto un copione degno dei film di fondazione di Forza Italia - che tanto ebbe a dare all'arte della Commedia. (Salvatore Merlo)

### Ditemi grazie

Trump vuole smantellare "l'arroganza" europea e punire la Nato degli ingrati

Milano. L'Amministrazione Trump vuole smantellare "l'arroganza" degli alleati europei della Nato a suon di minacce e di piccole vendite, logorando fiducia e solidarietà. Gli europei si sentono di avere diritti e privilegi e invece sono soltanto degli ingrati. Lo scopp della Reuters - che dettaglia il documento che circola al Pentagono sulle rap-

### Chernobyl vive due volte

La tragedia del 1986 e l'invasione. Viaggio fra macerie, cavalli e paure che raccontano l'Ucraina

Chernobyl. Un piccolo gruppo di cavalli, robusti e dal mantello color sabbia, si muove attraverso una vasta foresta. Questa zona è abitata anche da volpi, alici, cinghiali, cervi e lupi, e qui gli esseri umani si avventurano a cavalli selvatici di Przewalski furono portati in questa area e liberati alla fine degli anni 90. Per loro, questo ambiente disabitato rappresenta un habitat confortevole. Non lontano da qui, un triangolo giallo in una cornice nera, indica alti livelli di radioattività. Si trova nella cosiddetta "Foresta sacra" di Chernobyl, vicino alla centrale nucleare di Chernobyl. (Berndtghalski segue nell'inserito XVI)



Il prossimo sabato 2 maggio il Foglio, come tutti i giorni, non sarà in edicola. Per questo, il Foglio weekend uscirà in anticipo, venerdì 1° maggio.

### Andrea's Version

Roberto Saviano, narcisista perbene e amatissimo dagli italiani, è uno scrittore molto grande che da troppi anni subisce un'insopportabile vita sotto scorta per colpa di alcuni mascazzoni. Ieri ha tenuto a sfogarsi: "Adesso odio Gomorrah, il mio colpo". Colpa sua. E se lo dice una persona tanto intelligente, avrà molte ragioni. Ma non esageri un'altra volta, ponendo se stesso tanto al centro quanto per lo stesso motivo colpe al più imbecilli tra i suoi ammiratori.

- CHI CI SALVERÀ DALLA CRISI ENERGETICA Bini Smaghi a pagina quattro
- IL DISSENSO RUSSO CONTRO LA CENSURA DI TELEGRAM Ruggiero nell'inserito XV

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 20.30



# il Giornale



www.ilgiornale.it  
ISSN 1120-4711 | Giornale del Nord-Est  
SABATO 25 APRILE 2026  
Anno LIII - Numero 98 - 1.50 euro\*\*



Direttore editoriale VITTORIO FELTRI

FONDATA DA INDRÒ MONTANELLI

Direttore responsabile TOMMASO CERNO



controcorrente  
**UNA DEDICA  
SBAGLIATA**

di Tommaso Cerno

La domanda è più di algebra che di politica. Se la sinistra in Parlamento, ossessionata dal governo Meloni al punto da invocare clandestini e criminali a spasso liberi per il Paese pur di costruire un clima da campagna elettorale, canta «Bella ciao» per difendere coltelli e cacciaviti, stupratori e rapinatori recidivi, e poi si scopre che fornisce in Albania perfino il numero dell'avvocato del «pool rosso» che a spese dello Stato incassa soldi per trattenere nel nostro Paese migliaia di individui che dovrebbero essere rispediti indietro e con la fedina penale lunga come *pateravergloria*, quante volte la dovrebbe cantare per far sparire le bombe degli anarchici che sfilano in piazza insieme ai partiti che si spacciano per difensori della Costituzione? O per disarmare i terroristi di Hamas e Hezbollah le cui bandiere già un anno fa sfilarono a Roma perfino alla Liberazione. Perché le indagini svolte dai pubblici ministeri che erano in prima linea nel fronte del No insieme ai leader della sinistra ci dicono che quella antagonista è la piazza più lontana dai valori della Resistenza della storia d'Italia, capace di risvegliare non lo spirito partigiano ma quello delle Brigate Rosse, e che ci sono gruppi armati che hanno come fine destabilizzare la Repubblica che questa festa - voluta da Alcide De Gasperi - tentava per decenni invece di celebrare. Insomma la violenza è diventata un format elettorale. E fa bene il governo ad andare avanti con il decreto Sicurezza. Firmato dal presidente Mattarella e inventato in quell'Europa di sinistra che in Italia riconoscono solo quando gli fa comodo.

## GIRO DI VITE

# La sicurezza è legge

La Camera approva il testo, Mattarella firma. Ma la sinistra fa ostruzionismo, canta «Bella Ciao» e sta ancora con i criminali

de Feo, Falci e Napolitano alle pagine 2-3



## CAOS MIGRANTI

Il Pd in Albania? Raccomanda il legale «amico»

Francesco Boezi a pagina 4

## CASO GARLASCO

L'infinito processo a Stasi: ora i pm chiedono la revisione. Ecco cosa ancora non torna

Rita Cavallaro e Luca Fazzo a pagina 17



SCORTATO Alberto Stasi condannato a 16 anni



Il commento  
**Le sviste M5s su Scarpinato**

Filippo Facci a pagina 11

## STRAGE DI CRANS-MONTANA

# Vergogna Svizzera «Pagateci le cure» Meloni: «Ignobile»

Chiesti 108mila euro all'Italia. Scoppia l'ira della politica

Il presidente del Cantone del Vallese ha spiegato che la Svizzera chiederà all'Italia il rimborso di 108mila euro per le spese sanitarie sostenute dall'ospedale di Sion per il breve ricovero di tre giovani italiani. Protesta l'Italia, Meloni: «Ignobile richiesta, non daremo alcun seguito».

Valeria Braghieri, Lodovica Bulian e Andrea Cuomo alle pagine 6-7

## «DOVETE DIVENTARE COMBATTENTI!»

I Carc arruolano i violenti: oggi nuovo 25 Aprile di odio

Giulia Sorrentino

Il mondo antagonista è sotto la lente d'ingrandimento grazie al filone investigativo portato avanti dalla Procura di Napoli. Si tratta di un'inchiesta arrivata alla vigilia del 25 aprile, ricorrenza storica, che le frange dei radicalismo rosso stanno cercando di sottrarre all'Anpi e al Pd.

con Giuseppe Alberto Falci e Alberto Giannoni alle pagine 8-9

## Medioriente

WITKOFF A ISLAMABAD «Ghalibaf lascia»: regime spaccato ai colloqui di pace

servizi alle pagine 12-13

## LE TRATTATIVE

Conti pubblici, la Ue non chiude allo sfioramento

Maciocce a pagina 14

## I 50 ANNI DEL PPE A ROMA

Idea Tajani-Weber: un esercito comune

Anna Maria Greco a pagina 15

## La polemica

### TENSIONI A VENEZIA

Biennale, Giuli diserta l'apertura

Francesca Amé a pagina 27



la stanza di  
*Vite in fretta*

L'arte non si fa col passaporto a pagina 22

## GIÙ LA MASCHERA

di Luigi Mascheroni

### MANZONI BOCCIATO A SCUOLA

Secondo noi, che li abbiamo letti alle medie, con noia, e poi pochi anni fa, con gioia, non sono i *Promessi sposi* a essere vecchi, noiosi o incomprensibili. Sono le polemiche sui *Promessi sposi* a esserlo: durano da una vita, sempre uguali. Quando nel 1988 era ministro dell'Istruzione Giovanni Galloni, notevole Dc, una commissione di esperti (tra i quali Tullio De Mauro) propose di estromettere il romanzo dai programmi scolastici. Molto divertente fu il titolo della *Stampa*: «La scuola divorzia dai *Promessi sposi*».

Perché lo diciamo? Perché ieri abbiamo letto le nuove indicazioni per i licei del ministero dell'Istru-



zione, tra cui quella che vuole rinviare lo studio del romanzo di Manzoni dal biennio alla quarta superiore per inserirlo nel giusto contesto storico (Ottocento e Romanticismo) e consentirne una lettura più matura. In un Paese di don Abbondio - e di Azzecagarbugli... - una decisione coraggiosa. Seguiranno polemiche.

Ah. La commissione, già sconfessata dal ministro, reputa che il testo sia troppo complesso dal punto di vista linguistico per i quindicenni (e ne possiamo parlare). E che al posto dei *Promessi sposi* siano meglio Fenoglio e Moravia (e qui no).

E per il resto peccato che la commissione - criticatissima dalla stessa sinistra che per cinquant'anni ha distrutto la scuola - non abbia imposto invece il Manzoni della *Storia della colonna infame* come monito contro le degenerazioni del sistema giudiziario. Magari il prossimo referendum sulla Giustizia lo si vincerebbe.

PRENOTA, PAGA E REGALA IL TAXI A CHI VUOI TU CON INTAXI APP



SCOPRI DI PIÙ SU WWW.INTAXI.IT

IN ITALIA FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI VEDI GERENZA

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



# IL GIORNO

Magazine

QV ITINERARI

SABATO 25 aprile 2026  
1,60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia +

FONDATO NEL 1956  
www.ilgiorno.it



I pm di Pavia: «Non era sulla scena del crimine». Gli atti alla Procura generale

## «Stasi non ha ucciso Chiara» Ipotesi revisione del processo

Muller Castagliuolo e Zanette alle pagine 12 e 13



# Gli Usa: «Accordo o bombe» Si muovono le portaerei

Trump manda i suoi inviati a Islamabad: «L'Iran farà un'offerta». I pasdaran negano il Pentagono: «Spagna fuori dalla Nato». Margelletti: «L'arsenale americano perde scorte» Servizi da p. 2 a p. 5

Allarme per l'energia

Bilancio europeo, muro sulla richiesta di flessibilità

Marin e Troise alle pagine 6 e 7

Schermaglie a Montecitorio

Sicurezza, il decreto è legge  
Correttivi lampo sui rimpatri

Coppari a pagina 8

Venezia, il caso Padiglione russo

Lo strappo: Giuli disenterà la Biennale

Nitrosi a pagina 5



## Crans, la Svizzera vuole i soldi L'Italia: ignobile, non paghiamo

Scontro diplomatico tra Italia e Svizzera sul rimborso delle spese mediche (100mila franchi pari a 108mila euro) che Berna vuole chiedere a Roma per il breve ricovero a Sion di tre ragazzi italiani rimasti feriti nel rogo del Constellation, a Crans-Montana il 31

dicembre. «Ignobile richiesta, confido nel senso di responsabilità delle autorità svizzere» dice la premier Giorgia Meloni. «Ovvio che non pagheremo» le fa eco il vice Antonio Tajani.

Galvani a pagina 11

DALLE CITTÀ

BRESCIA «Aldo Ercolano ordinò l'agguato»



Ammazzati per il no al pizzo  
Boss a processo dopo 36 anni

Raspa a pagina 15

TIRANO Morsi sul corpo, i cani sfuggiti al padrone

Lucia trovata morta nel bosco  
Sequestrati 5 Dogo argentini

Baldini a pagina 15

PAVIA Vittima il 25enne Gabriele Vaccaro

L'omicidio nel parcheggio  
L'autopsia: usato un coltello

Servizio nelle Cronache

SESTO SAN GIOVANNI Dopo Hoepli a Milano

Anche Tarantola si arrende  
Il capitolo buio delle librerie



Vazzana e Lana a pagina 16



Il pilota Francesco Daniele debutta oggi in Gran Turismo  
«Corro nel nome di mio papà Pino»

Rabotti a pagina 17



Lucca celebra il centenario dell'opera di Puccini

Lo spartito inedito della Turandot

Sessa, Giudici e Guccione alle p. 22 e 23



Scudetto, non è ancora finita Cremonese sempre più in bilico

Il Napoli a valanga Inter, festa rinviata

Mignani nel Qs

**SYNLAB Lei**

Ogni fase della tua vita ti rende unica

SYNLAB Lei è il centro medico dedicato alla salute e al benessere femminile, con un'équipe multidisciplinare che ti accompagna in ogni fase della vita.

Siamo a Bologna, Como, Firenze e Monza.  
Scopri di più su [synlab.it](http://synlab.it)



Supplemento 55 anni

ANCORA IN EDICOLA Formato rivista, 130 pagine. Con le firme di Pintor, Rossanda, Castellina, Montálban, Borges, Galeano, Gordimer, Benni...



Martedì 28 con il giornale

IL NUMERO ZERO Un regalo speciale per le nostre lettrici e i nostri lettori. La prima pagina mai vista: un manifesto mai andato in stampa dell'aprile 1971



Domani su Alias D

GEOFF DYER Lo scrittore inglese parla della propria infanzia e adolescenza in interni familiari nei 60, nel libro «Compiti a casa»

DCN SPESALE 55 ANNI + EURO 3,50
DCN LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,50
DCN L'AFRIQUE DU MONDE + EURO 4,00

quotidiano comunista oggi con ALIAS il manifesto

SABATO 25 APRILE 2026 - ANNO LVI - N° 98 www.ilmanifesto.it euro 2,50

Sergio Mattarella foto di Paolo Giandotti/Ufficio stampa Quirinale/Ansa

L'ultimo strappo Il piano inclinato della «moral suasion»

ANDREA FABOZZI

Non si è concluso bene il brutto pasticcio del decreto sicurezza e dell'incentivo di Stato agli avvocati agenti della remigrazione, scandalo che abbiamo denunciato per primi. E non importa che quella norma infame sia stata attenuata o che forse non sarà applicata per ragioni di contenimento della spesa (non di umanità). Al governo è stato consentito di approvare una misura non solo evidentemente, ma anche dichiaratamente incostituzionale. Con la soluzione salomonica di cancellarla, o attenuarla, un attimo dopo. Si potrebbe pensare che la sostanza è salva, che importa la forma. Salvo che sulla sicurezza si consuma una battaglia del tutto simbolica, propagandistica, lontana dalla realtà, dai numeri e dalle vere minacce. Non importa che l'ennesimo provvedimento stolidamente repressivo non sia efficace, quasi nessuno lo è. Importa che al governo in nome di una presunta emergenza sicurezza sia stato permesso un ulteriore strappo alle regole costituzionali. Creando un precedente, che sarà replicato. Meloni infatti non chiede scusa per il pasticcio, lo rivendica. Non implora la correzione dell'errore per salvare le altre parti del suo decreto, molte delle quali altrettanto problematiche, la concede sdegnosa. Come ha detto Piantedosi in parlamento, sprovveduta voce della verità, è stata solo questione di «sensibilità». Se uno non è sensibile ai principi fondamentali della Repubblica che volete che sia? Buon 25 aprile. — segue a pagina 2 —

Obbligo di firma



Si chiude con una doppia firma di Mattarella al decreto sicurezza e al decretino correttivo l'ennesima forzatura emergenziale del governo. A terra restano i cocci della procedura costituzionale. Meloni vince il braccio di ferro con il Colle, che resta in silenzio

pagine 2 e 3

LO SCRIVE LA REUTERS, TEHERAN NON CONFERMA. SUL TAVOLO C'È HORMUZ

«Oggi incontro Usa-Iran a Islamabad»

Si potrebbe tenere oggi l'atteso secondo incontro (forse diretto e non mediato dai pakistani) tra le delegazioni di Iran e Stati Uniti a Islamabad: il ministro degli esteri iraniano Araghchi è arrivato ieri sera, gli inviati di Trump - Witkoff e Kushner - dovrebbero sbarcare oggi. A dirlo è la Reuters, la Casa Bianca conferma ma Teheran

Il tavolo del dialogo riprende ma senza idee: se la guerra è chiaramente sconveniente per entrambi, le posizioni restano lontane e la Repubblica islamica insiste con la sua precondizione, ovvero lo stop del blocco navale statunitense sullo Stretto di Hormuz. Per il Libano invece arrivano da Washington altre tre set-

timane di cessate il fuoco "trumpiano". Quello secondo cui Israele può continuare a bombardare, scacciare, occupare, distruggere villaggi. Come ieri nel sud. Hezbollah non dà segni di resa e anche i suoi oppositori vedono la normalizzazione dei rapporti con Tel Aviv come un tradimento. LUCI, PORCIELLO A PAGINA 8

SPAGNA E GRAN BRETAGNA NEL MIRINO Nato, arriva la vendetta di Trump

Questa volta è l'agenzia Reuters (fatto insolito) a veicolare il messaggio di Trump: in una email del Pentagono che nessuno ha davvero letto, il ministero della difesa Usa parla di rappresaglie contro gli alleati Nato che

hanno negato l'uso delle basi, come Spagna e Gran Bretagna. Ma la minaccia non sembra funzionare, anzi: a Cipro l'Ue discute di difesa europea anche senza la Nato. È la faglia euro-atlantica che si allarga ANGIERI PAGINA 9

Advertisement for '2X1000 per costruire pace' featuring a portrait of a man and the text 'Scrivi T44 nella dichiarazione dei redditi'.

IL BELLO DEL 25 APRILE



Alias Speciale

Il senso di una scelta collettiva e ribelle che si rinnova ogni giorno. A 80 anni dal voto alle donne e a 81 dalla liberazione dal nazifascismo. Articoli di Florino, Daltri, Barbera, Santagata, Fedullà, Caldiron

Quale Repubblica L'Italia meloniana, né femminista, né antifascista

MICAELA BONGIOANNI

La Repubblica ideale di Meloni non è nata dalla Resistenza e non ha le sue radici nella Costituzione antifascista. La destra ex missina si sente costantemente in guerra. Perché vorrebbe ristabilire i conti di una guerra persa. APAG 2 DELLO SPECIALE

Identikit Tutti gli antidoti al nuovo fascismo

GAD LERNER

Solo l'esperienza partigiana rese possibile la ricostruzione democratica e le riforme storiche del biennio 1945-1947. Ricordiamocelo oggi che stiamo affrontando una nuova minaccia per la nostra libertà. A PAGINA 3 DELLO SPECIALE





€ 1,20 ANNO CXXXIV - N° 111 ITALIA  
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20, L. 662/96

Fondato nel 1892



Sabato 25 Aprile 2026 •

Commenta le notizie su [ilmattino.it](http://ilmattino.it)

ABONNAMENTO "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" EURO L.23

**Il libro postumo**

**De Crescenzo, dialoghi padre-figlia tra ricordi e filosofia**

Fulvio Scarlata a pag. 12



**La festa**

**Da Achille Lauro a «Peppy night» i 50 anni di Canale 21**

Luciano Giannini in Cronaca



**L'editoriale**  
**IL DIFFICILE RAPPORTO TRA TRUMP E RELIGIONE**

Romano Prodi

Con sforzo forse eccessivo, ho diligentemente cercato più volte di capire se all'origine delle molte bizzarrie e delle inaspettate prese di posizione di Donald Trump vi fossero vantaggi materiali o politici. Talvolta è apparso chiaro l'obiettivo di incassare soldi, in altri casi si è trattato invece di acquisire consenso politico e, in altri ancora, di guadagnare prestigio o sostegno da parte di qualche Paese. Solo nei ripetuti attacchi a papa Leone non sono riuscito a trovare alcuna convenienza che potesse giustificare i pesanti insulti e le ironie senza senso nei confronti del Santo Padre.

Il tutto in una fase storica nella quale il voto cattolico americano, tradizionalmente in favore dei democratici, aveva cambiato direzione. Nel 2024, infatti, oltre il 55% dei cattolici ha votato per Trump. In primo luogo a causa delle tensioni provocate dalle scelte politiche legate ai problemi etici, in particolare riguardo all'aborto. In secondo luogo per l'avvicinamento ai repubblicani come conseguenza dell'ascesa economica e sociale dell'elettorato cattolico, sempre più attratto da una politica volta a premiare il libero mercato, a ridurre la presenza pubblica e a dedicare una sempre minore attenzione nei confronti delle disparità sociali.

Continua a pag. 39

**Se il Papa dall'Africa ha imposto la sua nuova leadership**

Angelo Scluzo a pag. 39

**Poker al Maradona: il Napoli dilaga, diverte e si riprende il secondo posto. Alisson strepitoso, Conte punge Lukaku**

**VALANGA AZZURRA**

**IL RISCATTO DEI BIG NELLA NOTTE SHOW**

Francesco De Luca

In un tempo tre gol, quanti il Napoli ne aveva segnati nelle precedenti 4 partite. Continua a pag. 39



**La pagella SCOTT E KEVIN CHE FESTA**  
Taormina a pag. 16

**Il commento MCTOMINAY INCONTENIBILE**  
Ciriello a pag. 17

Genaro Arpaia, Marco Ciriello, Bruno Majorano, e Pino Taormina da pag. 15 a 18

**Europa e Usa divisi su Putin**

► Tensioni dopo l'invito di Trump allo Zar per il G20 a Miami. E il tycoon: Spagna fuori dalla Nato Sulla sospensione del Patto di stabilità stop di Ursula, paesi europei in disaccordo sul caro-energia

**La Svizzera all'Italia: pagate voi le spese mediche. Meloni: ignobile**



**CRANS, L'ULTIMA VERGOGNA**

Michela Allegri e Michelangelo Bonessa a pag. 7

Mauro Evangelisti e Illeana Sciarra alle pagg. 2 e 3

**Si dell'Aula, il dl sicurezza ora è legge: le opposizioni cantano «Bella ciao»**

Andrea Bulleri a pag. 4  
Il 25 Aprile nel servizio di Mario Ajello con il commento di Tommaso Frosini a pag. 5

**Adesso Sempio rischia il rinvio a giudizio GARLASCO, LA SVOLTA DELLA PROCURA: SÌ ALLA REVISIONE DEL PROCESSO STASI**

Jessica Muller Castagliuolo a pag. 6

Advertisement for Andrea Milano GOCCE di natura. Text: Dall'unione delle eccellenze della terra nascono sapori autentici. Il gusto delicato della Melannurca Campana IGP incontra la tradizione dell'Aceto Andrea Milano per un condimento rivoluzionario. Segui anche sul sito e i canali social. shop.acetomilano.it

**La sanità che funziona L'ospedale entra nella rete Ircc SVOLTA AL SANTOBONO: ORA È CENTRO DI RICERCA «PIÙ RISORSE E TALENTI»**

Ettore Mautone

Il Santobono-Pausilipon entra nella rete degli Ircc rafforzando il suo ruolo nel panorama scientifico nazionale e internazionale. Il governatore Ficor: «Un'eccezione del Sud». Il manager Conenna: «Un importante punto di partenza». A pag. 8

**Il futuro**

**Nuovo polo pediatrico a Napoli Est pronto tra 4 anni**

Nascerà a Napoli Est il nuovo polo pediatrico. Mautone a pag. 8





# Il Messaggero



€ 1,40 ANNO 148 - N° 111 ITALIA

NAZIONALI



Sabato 25 Aprile 2026 • Ann. Liberazione

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su [ILMESSAGGERO.IT](#)

**Giornata della genetica**  
**Rivoluzione Dna**  
**Al Bambino Gesù**  
**terapie hi-tech**  
 Spagnoli e l'intervento del professor Giuseppe Novelli a pag. 12



**La Roma oggi a Bologna**  
**Gasperini liquida**  
**anche il ds Massara**  
**Ranieri replica al club**  
 Aloisi e Carina nello Sport



**Il n.2 del tennis mondiale**  
**Alcaraz rinuncia**  
**a Roma e Parigi**  
**Sinner: mancherà**  
 Martucci nello Sport



**L'editoriale**  
**IL DIFFICILE**  
**RAPPORTO**  
**TRA TRUMP**  
**E RELIGIONE**

Romano Prodi

Con sforzo forse eccessivo, ho diligentemente cercato più volte di capire se all'origine delle molte bizzarrie e delle inaspettate prese di posizione di Donald Trump vi fossero vantaggi materiali o politici. Talvolta è apparso chiaro l'obiettivo di incassare soldi, in altri casi si è trattato invece di acquisire consenso politico e, in altri ancora, di guadagnare prestigio o sostegno da parte di qualche paese. Solo nei ripetuti attacchi a Papa Leone non sono riuscito a trovare alcuna convenienza che potesse giustificare i pesanti insulti e le ironie senza senso nei confronti del Santo Padre.

Il tutto in una fase storica nella quale il voto cattolico americano, tradizionalmente in favore dei democratici, aveva cambiato direzione. Nel 2024, infatti, oltre il 55% dei cattolici ha votato per Trump. In primo luogo a causa delle tensioni provocate dalle scelte politiche legate ai problemi etici, in particolare riguardo all'aborto. In secondo luogo per l'avvicinamento ai repubblicani come conseguenza dell'ascesa economica e sociale dell'elettorato cattolico, sempre più attratto da una politica volta a premiare il libero mercato, a ridurre la presenza pubblica e a dedicare una sempre minore attenzione nei confronti delle disparità sociali.

Nonostante un clima tendenzialmente favorevole da parte dell'elettorato cattolico nei confronti di Trump, gli attacchi diretti (...)

Continua a pag. 18

## LA STRAGE DI CAPODANNO

# Crans, ultimo oltraggio all'Italia

►Le autorità svizzere chiedono a Roma di pagare le spese mediche dei ragazzi ricoverati: 108mila euro per tre feriti. Lo sdegno di Meloni: richiesta ignobile. Famiglie tra shock e rabbia

ROMA Tragedia di Crans, la Svizzera chiede a Roma di pagare le spese mediche dei ragazzi ricoverati. Meloni: richiesta ignobile. Allegri, Bonessa e Pace alle pag. 2 e 3

La Rai vende lo storico studio di Carrà e Baudo



## Teatro delle Vittorie cala il sipario

### TESORO DI TUTTI

di Pier Francesco Pingitore

Il Delle Vittorie sarebbe un teatro obsoleto? Ma oltre alla tecnologia esiste anche la

storia. Ed è quella di un tempio della tv che ha ospitato le più grandi opere della Rai: trasmissioni storiche, (...)

Continua a pag. 13

### Il commento

## VERGOGNA SENZA FINE

Mario Ajello proprio non avere fine. E l'abisso di disumanità, nella vicenda di Crans Montana, sembra (...)

Continua a pag. 18

### I rimpatri

Il di sicurezza è legge L'opposizione in aula intona Bella Ciao

Bulleri a pag. 6

## Il presidente Usa: via la Spagna dall'Alleanza e Mosca al G20 Energia e Patto, l'Europa si divide Ma gela Trump su Putin e Nato

►Von der Leyen: prima di cambiare le regole ci sono 95 miliardi da usare dalla nostra inviata a Nicosia Illeana Sciarra, Evangelisti e l'analisi di Marco Ventura alle pag. 4 e 5

### Le mosse di Palazzo Chigi

## La tela della premier per il blocco navale

dalla nostra inviata Illeana Sciarra

Altro cruccio per Giorgia Meloni è la spinta che il conflitto in Medio Oriente potrebbe dare ai flussi migratori.

NICOSIA A pag. 4

### Lo scenario

## I FONDAMENTALI E GLI SPAZI DI MANOVRA

Fabrizio Galimberti

Quali sono i punti di forza e di debolezza dell'economia italiana? Una prima puntata (vedi *Il Messaggero* del 12 aprile) ha esaminato l'occupazione.

Continua a pag. 9

## Adesso Sempio rischia il rinvio a giudizio Garlasco, la svolta della Procura: sì alla revisione del processo Stasi

Muller Castagliuolo a pag. 10



### Risarcimento all'ex



## Neonati sepolti subito dopo il parto 24 anni a Petrolini

Valentina Errante

Seppellì i figli in giardino dopo il parto, 24 anni a Chiara Petrolini. Riconosciuto solo l'omicidio del secondo figlio: dell'altro non è stato possibile accertare le cause del decesso.

A pag. 10

### Il Segno di LUCA

## SCORPIONE, NUOVE SCOPERTE

La tensione tra il Sole e Plutone, che li governa, raggiunge l'apice e ti obbliga a porti domande le cui risposte richiedono da parte tua l'elaborazione di un punto di vista diverso rispetto a te stesso. Cambia il modo in cui ti spieghi le cose perché scopri che altre le apparenze si muovono energie più profonde e misteriose, che ubbidiscono a leggi inderogabili. E quella che rende possibile la trasformazione è la forza dell'amore.

**MANTRA DEL GIORNO**  
 Quello che è evidente non lo vediamo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA L'oroscopo a pag. 18

\*Tendenze con altri quotidiani (non acquistabili separatamente) nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttamercato € 1,40, in Abruzzo, Il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40, nel Molise, Il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,50, nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,50. \*Guida ai migliori ristoranti in bicicletta di Roma e dintorni\* • € 8,90 (Roma); \*Pasqua a Roma\* • € 8,90 (Roma)



# il Resto del Carlino

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

SABATO 25 aprile 2026  
1,80 Euro\*

Nazionale - Imola+

Magazine

ITINERARI

FONDATA NEL 1885  
www.ilrestodelcarlino.it



I pm di Pavia: «Non era sulla scena del crimine». Gli atti alla Procura generale

## «Stasi non ha ucciso Chiara» Ipotesi revisione del processo

Muller Castagliuolo e Zanette alle pagine 12 e 13



# Gli Usa: «Accordo o bombe» Si muovono le portaerei

Trump manda i suoi inviati a Islamabad: «L'Iran farà un'offerta». I pasdaran negano il Pentagono: «Spagna fuori dalla Nato». Margelletti: «L'arsenale americano perde scorte» da p. 2 a p. 5

Allarme per l'energia

Bilancio europeo, muro sulla richiesta di flessibilità

Marin e Troise alle pagine 6 e 7

Schermaglie a Montecitorio

Sicurezza, il decreto è legge  
Correttivi lampo sui rimpatri

Coppari a pagina 8

Venezia, il caso Padiglione russo

Lo strappo: Giuli disenterà la Biennale

Nitrosi a pagina 5



## Crans, la Svizzera vuole i soldi L'Italia: ignobile, non paghiamo

Scontro diplomatico tra Italia e Svizzera sul rimborso delle spese mediche (100mila franchi pari a 108mila euro) che Berna vuole chiedere a Roma per il breve ricovero a Sion di tre ragazzi italiani rimasti feriti nel rogo del Constellation, a Crans-Montana il 31

dicembre. «Ignobile richiesta, confido nel senso di responsabilità delle autorità svizzere» dice la premier Giorgia Meloni. «Ovvio che non pagheremo» le fa eco il vice Antonio Tajani.

Galvani a pagina 11

DALLE CITTÀ

MODENA Via alla mostra dei 140 anni



Nicoletta Mantovani  
«Fra mio marito e il Carlino legame speciale»

Annese e Marchetti a pagina 16

FERRARA Dopo la polemica sindaco-vescovo

Le suore: «Ecco perché non vogliamo Marilyn Manson»

Di Bisceglie a pagina 24

BOLOGNA L'associazione parenti delle vittime

Uno Bianca, la nuova indagine  
«Cercare la verità nelle armi»

Tempera in Cronaca

BOLOGNA Alle 18 per blindare l'ottavo posto

Italiano sfida il rivale Gasperini  
Arriva la Roma, il Dall'Ara è pieno



Nel QS

Parma, neonati sepolti nel giardino di casa

Chiara Petrolini condannata a 24 anni e 3 mesi  
Dopo il verdetto piange insieme ai suoi genitori

D'Amato a pagina 13



Il pilota Francesco Daniele debutta oggi in Gran Turismo

«Corro nel nome di mio papà Pino»

Rabotti a pagina 15



Lucca celebra il centenario dell'opera di Puccini

Lo spartito inedito della Turandot

Sessa, Giudici e Guccione alle p. 22 e 23

**SYNLAB Lei**

Ogni fase della tua vita ti rende unica

SYNLAB Lei: il centro medico dedicato al benessere e alla salute della Donna.

Presso SYNLAB Cavour Bologna Scopri di più su [sintlab.it](#)

Un'occasione di vita. L'arte. La musica.



140  
ANNISABATO 25 APRILE 2026  
**IL SECOLO XIX**140  
ANNI

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,50€ con "GENTE+ELLE" in Liguria, AL e AT - 1,80€ in tutte le altre zone - Anno CXL - NUMERO 96, COMMA 20/B. 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 5388.200

# Da 140 anni a schiena dritta



MAURIZIO MAGGIANI

**E** sono centoquarant'anni. La cosa che più mi impressiona non è l'età di questo giornale, in fatto di vecchiezza ce ne sono anche di più vetusti, ma l'età della nostra relazione. Sapete da quanti anni scrivo su questo giornale? Fino a questa mattina ne avevo un'idea vaga, ricordi frammentati e confusi, poi mi sono fatto coraggio e mi sono calato nei meandri più oscuri del mio archivio e lì ho trovato la risposta, sono quarant'anni. Sì, quaranta anni, una vita; non ho idea se ci saranno mai delle nozze d'oro, ma ci sto marciando spedito. Il mio primo articolo non doveva essere un articolo ma una lettera alla redazione spezzina; era un rimprovero, bacchettavo il giornale per non aver speso una parola in ricordo di un grande personaggio, Nino, la storica maschera, custode, consigliere, del Teatro Civico, memoria della storia del teatro novecentesco, delle sue glorie e delle sue schifezze, preso da infarto mortale, vedi un po', proprio in una poltrona del suo teatro. Non fu pubblicata nella rubrica delle lettere ma come articolo nei commenti, e mi fu chiesto di continuare a collaborare. Erano gli anni '80. Una nota; già che c'ero stamattina ho fatto una ricerca sul net per vedere se il leggendario Nino fosse in qualche modo presente alla memoria. Sì, ho trovato tre righe a cura, non ci crederete e neanche io riesco a crederci, dell'Agenzia delle Entrate, e non si tratta della traccia fossile di qualche magagna tributaria, ma di un omaggio alla persona. In quegli anni ho tenuto, sempre nelle pagine spezzine, una rubrica di vario costume e scostume protetto dallo pseudonimo di Martin, il decennio del '90 mi ha promosso alle pagine nazionali, sempre commentando e opinando. La mia faccia in testa alla rubrica informalmente conosciuta come omelia o predicazzo, la vedete da venticinque anni, per qualche anno vagante tra il sabato, la domenica e il lunedì, da un ventennio la domenica, il giorno giusto per le prediche. Come è stato possibile un ménage così duraturo e ostinato? Per due motivi, uno assolutamente ragionevole, uno diciamo così, romantico. Il

Il mio primo articolo  
doveva essere una lettera  
di protesta alla redazione.  
È stato l'inizio di una storia

XIX è storicamente e pervicacemente un giornale conservatore, aggiungerei logicamente, Genova lo pretende e lo rivendica il suo temperamento conservatore, a me piace pensare di non esserlo un conservatore, anche se a dire il vero dipende da cosa si vuole conservare, e più passano i miei anni e maggiormente mi applico a rimanere un teppistello radicale, eppure in quarant'anni e una decina di direttori e tre editori non una sola volta è capitato che mi si chiedesse di togliere o mettere una virgola a un mio commento. Ho abbastanza esperienza in altri e apparentemente assai più spregiudicati giornali che questo è un prezioso privilegio di cui godere anche con riconoscenza. Quanti in questo Paese e in questo momento possono godere del privilegio di dire quello che pensano in totale libertà non parlando al vento ma a delle persone che leggono e decidono se e come siano d'accordo o contrari a ciò che hanno sotto gli occhi? La cifra non la conosco ma posso arguire che non siano molti e tra i non molti ci sono anch'io. E ora veniamo alla parte romantica. Genova è la mia città di elezione, ci ho vissuto per un trentennio e ancora oggi che vivo a 350 chilometri di distanza ho ancora casa e appena posso torno. A volte passano mesi senza riuscirci, gli amici avveduti mi chiedono che senso abbia pagare l'affitto per una casa, e soprattutto un box che, come i genovesi sanno bene, a metro quadro costa il doppio di un appartamento dignitoso, che restano disabitati troppo a lungo. Il senso è che non potrei vivere decentemente da nessuna parte se non sapessi di poter tornare a Genova. E a Genova ci torno comunque ogni domenica, se non altro con la mia faccia e le mie parole sul giornale della mia città. Quanto duri io e quanto durerà il XIX proprio non lo so, apparteniamo ambedue a una stagione che sembra sepolta sotto le macerie della contemporaneità, quello che auguro a me stesso e al giornale è di durare per tutto il tempo che sapremo stare diritti al cospetto di queste macerie. Per quanto durerà sarà sempre una lunga vita.





# Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865  
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

**Listing act Ue**  
Quotazioni, più bassa la soglia del flottante minimo



Angelo Busani — a pag. 24

**Terzo settore**  
Volontariato di competenza con deducibilità al 5 per mille

Ilaria Ioannone e Gabriele Sepio — a pag. 26



FTSE MIB 47656,11 -0,52% | SPREAD BUND 10Y 79,48 -0,77 | SOLE24ESG MORN. 1654,25 -0,68% | SOLE40 MORN. 1747,76 -0,59% | Indici & Numeri → p. 27 a 31

## Conti pubblici: opzione scostamento Ma da Bruxelles arriva subito l'altolà

### Il confronto con la Ue

Dfp all'esame delle Camere  
Nella risoluzione l'ipotesi deficit per i nuovi aiuti

La premier Meloni trova i partner europei divisi  
Il muro dei Paesi frugali

L'Unione: chi è sotto procedura d'infrazione deve attenersi alle regole

Aria tesa tra Unione europea e Italia sullo scostamento di bilancio. Della necessità di ricorrere all'indebitamento, per finanziare misure urgenti in conseguenza della guerra in Iran, ne aveva accennato Giorgia Meloni al suo arrivo al vertice Ue di Cipro. Dove ieri la premier ha trovato l'Unione divisa, con il muro dei Paesi frugali (Germania e Olanda in testa). Anche il vice premier Salvini è tornato in argomento e dall'opposizione (Boccia del Pd) è arrivata un'apertura, ma solo per aiutare famiglie e sanità. La Ue ha poi fatto sapere che «i Paesi sottoposti a procedura d'infrazione per deficit eccessivo devono attenersi alle regole». Un messaggio forte e chiaro all'Italia alla vigilia dell'esame parlamentare del Dfp. **Perrone, Romano, Trovati** — alle pagg. 2 e 3

### IL GOVERNATORE DELLA BANCA D'ITALIA

**Panetta: «Dalla guerra il rischio di una nuova impennata dell'inflazione»**

Carlo Marroni — a pag. 3



Bankitalia. Fabio Panetta

### CONFINDUSTRIA

**Orsini: imprese pronte a investire  
Servono subito misure adeguate**

Nicoletta Picchio — a pag. 2

### DICHIARAZIONI 2025

**Italia paradiso fiscale per 52.200 contribuenti**

Marco Mebili e Giovanni Parcatte — a pag. 5



Fisco amico. L'Italia a tasse scontate. Nella foto Porta Nuova a Milano, la città italiana dove nel 2025 si sono registrate più iscrizioni all'anagrafe provenienti dall'estero

### PANORAMA

#### IERI 9 MORTI NELLA STRISCIA

**Iran, Trump invia in Pakistan  
Witkoff e Kushner  
Flotilla bis pronta a salpare per Gaza**

Ripartono i colloqui di pace tra Washington e Teheran. Steve Witkoff e Jared Kushner sono oggi in partenza per Islamabad, dove incontreranno i negoziatori iraniani. Intanto domani da Augusta è in partenza la Flotilla per Gaza con 70 imbarcazioni (foto). Sempre a Gaza ieri i raid israeliani hanno ucciso 9 persone. — alle pagg. 6 e 7



### IL 25 APRILE

**DALLA LOTTA PARTIGIANA UN PAESE CHE RIPARTE**

di Giuseppe Lupo — a pag. 12

### INTERVISTA A PASINI Feralpi, in Germania investiti 280 milioni

Pasini (Feralpi) fa il punto degli investimenti in Germania. «Nella fabbrica di Resia la capacità produttiva è aumentata del 30%. Investiti 280 milioni in 4 anni». — a pag. 14

### BUSSOLA & TIMONE

**LA TEMPESTA VICINA E LA FLESSIBILITÀ DI BILANCIO**

di Giovanni Trfa — a pag. 12

### Motori 24

**Strategie Mercedes negli Usa con l'eletto Classe C**  
Massimo Mambretti — a pag. 27

### Food 24

**Agricoltura BF, la produzione sarà tutta biologica**  
Alessio Romeo — a pag. 19

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

615

**LA PARCELLA**  
L'importo (615 euro) per la procedura di rimpatrio non è più subordinato all'esito positivo

### TESTI IN GAZZETTA

**Ok della Camera al Dl sicurezza  
Riscritta norma sui rimpatri**

Ivan Cimmarusti — a pag. 9

### LAVORO E CONTRATTI

**PER LA QUALITÀ NEGLI APPALTI PUBBLICI**

di Renato Brunetta e Giuseppe Busia

La tutela dei diritti dei lavoratori impone di contrastare con fermezza ogni forma di concorrenza al ribasso. Si tratta di un principio cardine, che deve trovare piena tutela soprattutto negli investimenti pubblici, che devono essere il luogo della tutela del diritto e dei diritti.  
Presidente Cnel e presidente Anac — a pagina 13

**Eni, nel primo trimestre l'utile netto sale del 7%  
Buyback a 2,8 miliardi**

### Energia

Eni chiude il primo trimestre con un utile netto di 1,27 miliardi (+7%), incrementando del 90% il buyback, a 2,8 miliardi. L'ad Claudio Descalzi: «Risultati solidi».

Dominelli — a pag. 21

### TECH

**Intel vola in Borsa e trascina Wall Street al nuovo record**

Vittorio Carlini — a pag. 21

**Auto elettriche record nella Ue, rally delle cinesi  
Pesa il caro carburante**

### Industria

In Europa la quota di mercato delle auto elettriche ha toccato nel primo trimestre il record storico del 19,4%, con protagonisti i marchi cinesi. La spinta arriva dal panico per il carburante. **Meneghello** — a pag. 9

### ELETTRODOMESTICI

**Electrolux paga l'effetto dazi: gennaio-marzo in rosso a sorpresa**

Laura Cavestri — a pag. 22





ACCOLTO IL RICORSO

**Alemanno, pena ridotta  
Sarà libero tra due mesi**

Storace a pagina 7

EDILIZIA PUBBLICA

**Forze dell'ordine sotto sfratto  
Il caso arriva in Comune**

Mariani a pagina 19



IL FILM DEI RECORD

**Zalone re dello streaming  
«Buen camino» su Netflix**

Bianconi a pagina 25



# IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



VALLEVERDE

San Marco, Evangelista

Sabato 25 aprile 2026

DIRETTO DA DANIELE CAPEZZONE

Anno LXXXII - Numero 113 - € 1,20\*

ISSN 0391-6990  
www.iltempo.it

DI DANIELE CAPEZZONE

**Compagni, è venuto il momento di dirvi che avevate torto. Avevate torto quando avete fatto finta di non sapere che una parte della Resistenza italiana combatteva sì meritoriamente contro una orribile dittatura, ma lo faceva nella speranza di instaurarne un'altra ancora più orribile. Avevate torto quando avete cercato di negare il contributo liberale, cattolico, socialista, e anche monarchico, a quella Liberazione. Avevate torto - poi - quando per decenni avete coperto i crimini e gli orrori dello stalinismo.**

a pagina 3

**Antifascisti sì ma anche anticomunisti e antitotalitari**

*Basta con gli esami di antifascismo da parte di una sinistra che non ha le carte in regola per impartire lezioni di libertà. De Gasperi pensò la festa del 25 aprile per unire gli italiani. Loro invece la usano come una clava da dare in testa agli avversari, per «fascistizzarli»*

DI FRANCESCA MUSACCHIO  
**Piazza antagonista contro Usa e Israele. E scatta pure la caccia all'ebreo**  
a pagina 2

DI ALESSANDRO BERTOLDI  
**Un 25 aprile anche per donne e uomini iraniani**  
a pagina 2

**LANOSTRA INCHIESTA 10° PUNTATA**

**Falcone e Borsellino celebrati come eroi. Ma Mafia e Appalti fu indebolita ad hoc**  
Minea a pagina 9

DI ANGELO JANNONE  
**Il caso Ganzer e quel Ros sempre nel mirino dei giudici. La chiave? Il sistema appalti**  
a pagina 8

**CURIOSI EVENIENZE**  
**«Miracolo» Scarpinato Muto a Roma, ritrova la parola a Parigi**  
D. Cap a pagina 9

**OGGI I COLLOQUI A ISLAMABAD**  
**Usa-Iran, riparte il negoziato. Ma resta la tregua armata. Ue ferma, Meloni: risposte celeri**  
Nardi, Russo e Salvatori alle pagine 10 e 11

**IL TEMPO di Feltri**

**Si può voler morire anche solo per il dolore nell'anima**  
DI VITTORIO FELTRI  
a pagina 13

**IL PROVVEDIMENTO**

**Divieto di armi ai minorenni e fermo preventivo per cortei non autorizzati**

**Sicurezza, sì alla Camera. Piantedosi: «Niente spot più tutele per i cittadini»**

La Camera approva il decreto Sicurezza. Con le nuove norme si avranno città più sicure, più strumenti per le forze dell'ordine e si pone un argine alle baby gang e ai cortei non autorizzati.

Campigli a pagina 4

**BAGARRE IN AULA**  
**Bella Ciao, cartelli e Cetto La Qualunque. Il solito show a sinistra**  
Romagnoli a pagina 5

**LA LETTERA**

**Scrive la presidente dei senatori di Forza Italia: una nuova fase in Europa**

**Altro che austerità Ue. Rafforziamo la crescita. L'Italia? Adesso è forte**

DI STEFANIA CRAXI

Caro Direttore, raccolgo volentieri alcune delle suggestioni del suo editoriale di ieri e la necessità, per la politica come per un quotidiano, di avere una bussola per orientarsi in (...)

Segue a pagina 6

**Il Tempo di Oshø**

**La Roma a Gasp che silura Massara Ranieri: «Mandato via dai Friedkin»**

"Noi Friedkin potemo rimanere" o vuoi che se n'annamo pure noi?"

Biafara e Turchetti alle pagine 26 e 27

**IN ITALIA FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI I VEDI GERENZIA**

**OROSCOPO**

**Le stelle di BRANKO**  
a pagina 30

**PRENOTA, PAGA E REGALA IL TAXI A CHI VUOI TU CON INTAXI APP**

SCOPRI DI PIÙ SU WWW.INTAXI.IT

**la S TORACIATA**

**Berlusconi sull'aeroporto di Malpensa. Volava anche in vita. Diavolo per i comunisti angelo per l'Italia che lo ha amato**

**L'ENERGIA PER SENTIRSI TOSTI!**

**SUSTENIUM PLUS 50**

FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI SO-ALTO CONTENUTO DI VITAMINA B12

**IL FORO ITALICO SI RIFÀ IL LOOK**

**Stadio dei Marmi. Arriva la nuova pista esterna per l'atletica**  
Dani a pagina 28

**Da oggi la rubrica di Confedilizia**  
a pagina 15



**Senza lo sfioramento causato dal Superbonus non sarebbe scattata la punizione della Ue**

Franco Bechis a pag. 5

**CIÙ CIÙ**  
TENIMENTI

ciuciu tenimenti.it

# Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

**CIÙ CIÙ**  
TENIMENTI

ciuciu tenimenti.it

**MONDIALI DI CALCIO**  
**È la Fifa ad avere l'ultima parola sull'eventuale ripescaggio dell'Italia**  
*Damiani a pag. 30*

## Una stretta su furti e rapine

*Convertito il dl sicurezza: un nuovo reato per il furto con destrezza di telefonini, carte di credito, documenti. Sequestro preventivo anche per profili social e contenuti online*

### ORSI & TORI

DIPAOLO PANERAI

Può bastare chiamarsi **Leonardo Maria**, nonostante la riduzione in **Leonardino**, cioè mezzo nome del grande padre, per poter ottenere 10 miliardi di crediti da primarie banche italiane e straniere al fine di diventare l'azionista di riferimento dello straordinario gruppo **Essilor-Luxottica**? E soprattutto può bastare quando già, grazie al nome e alla potenziale eredità di almeno 5 miliardi, cioè quanto viene valutata la sua attuale quota del 12,5% in **Delfin**, la società controllante di **Essilor-Luxottica**, egli ha già ricevuto sostanziali finanziamenti da varie banche, fra cui **Intesa Sanpaolo** (500 milioni) e **Unicredit** (pare 750 milioni)?

Non voglio certo dire che quei finanziamenti, questa volta miliardari, se erogati, siano sproporzionati rispetto al valore di altre due quote del 12,5% di **Delfin**, che potrebbero essere cedute a **Leonardino** dai fratelli (anche se di diversa

*continua a pag. 2*

Stretta sui reati predatori: giro di vi-  
to sui furti in casa e rapine, arriva una  
fattipecie autonoma per il furto con  
destrezza di telefonini, carte di credito  
e documenti. Il sequestro preventivo,  
intanto, si allarga a profili social e  
contenuti online. Convertito in legge  
il decreto-legge 24 febbraio 2026, n.  
23, il dl di sicurezza, dopo la fiducia alla  
Camera, con la maratona oratoria delle  
opposizioni contro le norme «repressive»  
sulle manifestazioni.

*Ferrara a pag. 21*

**DA LUNEDÌ IN EDICOLA,  
DA DOMANI  
IN VERSIONE DIGITALE**

**Italia Oggi**  
Sicurezza sul lavoro con l'IA

### Paperoni stranieri in Italia: sono 1.631 (400 in più)

*Rizzi a pag. 23*



### DIRITTO & ROVESCIO

*Qualche giorno fa mi sono fermato a parlare per pochi minuti con una badante ucraina che cura una signora di novantadue anni, mia co-nocerente. Mi raccontava che pochi giorni prima i suoi parenti che vi-vono a Kiev hanno avuto la casa di-strutta da un missile russo. Per for-tuna loro si sono salvati, ma han-no perso tutti i loro beni. Mi raccon-tava che, a causa del continuo at-tacco, in alcune città, come Kiev, si va a dormire senza sapere se ci si sveglierà ancora la mattina. Si vi-ve nell'ansia e nell'angoscia. Ci si sveglia di notte per le sirene e ma-gari bisogna correre nei rifugi o in metropolitana. Infine, ha chiu-so con una frase che mi è rimasta scol-pita: «Voi qui vivete in paradiso». Sono ammutolito, pensando a co-me ci lamentiamo in continuazio-ne, protestiamo, recriminiamo, brontoliamo, mormoriamo. E non ci rendiamo conto di tutto il bene che c'è intorno a noi.*

**you, me, us, punto.com.**

**PASSIAMO INSIEME ALL'AZIONE.**

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

**PUNTOCOM**

PADOVA | MILANO | ROMA  
WWW.PUNTOCOM.INFO

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



# LA NAZIONE

Magazine

ITINERARI

SABATO 25 aprile 2026  
1,80 Euro

Firenze - Empoli +

FONDATO NEL 1859  
www.lanazione.it

I pm di Pavia: «Non era sulla scena del crimine». Gli atti alla Procura generale

## «Stasi non ha ucciso Chiara» Ipotesi revisione del processo

Muller Castagliuolo e Zanette alle pagine 12 e 13



# Gli Usa: «Accordo o bombe» Si muovono le portaerei

Trump manda i suoi inviati a Islamabad: «L'Iran farà un'offerta». I pasdaran negano il Pentagono: «Spagna fuori dalla Nato». Margelletti: «L'arsenale americano perde scorte»

Servizi  
da p. 2 a p. 5

Allarme per l'energia

Bilancio europeo, muro sulla richiesta di flessibilità

Marin e Troise alle pagine 6 e 7

Schermaglie a Montecitorio

Sicurezza, il decreto è legge  
Correttivi lampo sui rimpatri

Coppari a pagina 8

Venezia, il caso Padiglione russo

Lo strappo:  
Giuli disenterà la Biennale

Nitrosi a pagina 5



## Crans, la Svizzera vuole i soldi L'Italia: ignobile, non paghiamo

Scontro diplomatico tra Italia e Svizzera sul rimborso delle spese mediche (100mila franchi pari a 108mila euro) che Berna vuole da Roma per il breve ricovero a Sion di tre ragazzi italiani rimasti feriti nel rogo del Constellation, a Crans-Montana la notte di Capodanno.

«Ignobile richiesta, confido nel senso di responsabilità delle autorità svizzere» dice la premier Giorgia Meloni. «Ovvio che non pagheremo» le fa eco il vice Antonio Tajani.

Galvani a pagina 11

DALLE CITTÀ

MASSA CARRARA Provincia in rivolta



### Due mozioni differenti e vince sempre il no al Cpr

Leoncini a pagina 17

EMPOLI Commento offensivo sotto un post

Consigliere insultato sui social  
Dona il risarcimento all'Aned

Fiorentino in Cronaca

EMPOLI L'intervista al professor Bernardini

Allergie da pollini nei bambini  
Nuove terapie al S. Giuseppe

Puccioni in Cronaca

EMPOLI Il mezzo per le Pubbliche Assistenze

Alla Sammontana  
raccolta fondi  
per acquistare  
un'ambulanza

Nifosi in Cronaca

La Toscana rischia di veder svanire i fondi europei

Pnrr, l'appello dei piccoli Comuni  
«Serve la proroga per non perdere i fondi: tanti lavori non sono finiti»

Ciardi e Caroppo a pagina 16

Il pilota Francesco Daniele  
debutta oggi in Gran Turismo

«Corro nel nome di mio papà Pino»

Rabotti a pagina 15

Lucca celebra il centenario  
dell'opera di PucciniLo spartito inedito  
della Turandot

Sessa, Giudici e Guccione alle p. 22 e 23

**SYNLAB Lei**

Ogni fase della tua vita ti rende unica

SYNLAB Lei: il centro medico dedicato al benessere e alla salute della Donna.

Presso SYNLAB Manifattura Firenze

Hai bisogno di orientamento? Scrivi su WhatsApp alla nostra ostetrica

349 254 0590



# la Repubblica



Fondatore  
EUGENIO SCALFARI

Direttore  
MARIO ORFEO

R50



DOMANI IN EDICOLA

**Robinson**  
I versi della poesia  
di Jovanotti

R sport

Foro Italico e Parigi  
doppio forfait di Alcaraz

di GIUSEPPE ANTONIO PERRELLI  
a pagina 41



Sabato  
25 aprile 2026

Anno 51 - N° 94

Oggi con

d

In Italia € 2,90

## Iran-Usa riparte la trattativa

Il ministro degli Esteri iraniano a Islamabad  
mentre arrivano Witkoff e Kushner  
Trump minaccia: Madrid fuori dalla Nato

Il presidente degli Stati Uniti Donald Trump manda Witkoff e Kushner a Islamabad, in Pakistan, per incontrare il ministro degli Esteri iraniano Araghchi. Washington intanto studia la vendetta contro Madrid e Londra per non avere dato il loro contributo nella guerra.

di CIRIACO, COLARUSSO, DI FEO e MASTROLILLI alle pagine 2, 3, 4 e 5

## Conti, no a Italia e Spagna la Ue: il Patto non si tocca

Inchiodati  
allo zero virgola

di GUIDO TABELLINI

Nonostante l'attenzione ricevuta, l'indebitamento netto sopra il 3% del reddito nazionale per qualche centinaio di milioni nel 2025 è irrilevante.

a pagina 7

L'Unione europea si divide sulle misure contro il caro energia. La Spagna di Sánchez insiste sulla «proroga del Recovery» e lo scorporo delle spese. Concorde anche l'Italia di Meloni. Frenano invece Germania e Olanda. La presidente della Commissione Von der Leyen ricorda che la sospensione del Patto di stabilità «può essere attivata solo in caso di severa crisi economica. Per fortuna questo non è il caso». Conti pubblici, è allarme rincari.

di CONTE e TITO  
alle pagine 6 e 7

ALTAN  
CI SIAMO  
LIBERATI,  
CIPPA?  
MEGLIO CONTROLLARE  
SOTTO IL TAPPETO,  
LUISA.



LA POLEMICA

Si al decreto sicurezza  
l'opposizione protesta  
e in aula canta "Bella ciao"

di CERAMI, SANNINO, VECCHIO e VITALE

alle pagine 8, 9 e 10

## Il 25 aprile e la forza della memoria

di MASSIMO GIANNINI

In una "giornata particolare" come questa sarebbe bello fermarsi alla superficie delle cose. Osservarle con lo sguardo ingenuo di un bambino. Credere davvero che gli ideali di pace e libertà, per i quali ottantuno anni fa diedero la vita migliaia di donne e di uomini nella lotta partigiana, siano ormai patrimonio comune alla nostra civiltà. E confidare davvero che l'intero Parlamento condivida la Festa della Liberazione dal nazifascismo con lo stesso spirito repubblicano e con lo stesso patriottismo costituzionale, come lascerebbe pensare l'emiclo che intona l'Inno di Mameli e poi si scioglie in un applauso. Ma sono solo illusioni, ottiche e politiche. Proprio nel giorno in cui celebriamo i valori fondanti della nostra Storia, scritti con il sangue dei giusti nella Costituzione, tocchiamo con mano quanto siano ovunque devastati da quella che papa Leone XIV chiama «una manciata di tiranni». Mentre ricordiamo la sconfitta della dittatura e il riscatto di un popolo che con la Resistenza trovò la forza di rinascere, noi li guardiamo all'opera, i Trump, i Putin, i Netanyahu: e ci chiediamo se c'è ancora un «Nomos della Terra» e «quali catastrofi nasconde ancora l'abisso», come fanno Massimo Cacciari e Roberto Esposito in *Kaos*. Se allarghiamo l'orizzonte non abbiamo risposte. Solo speranze. Come quella che Sergio Mattarella ci ha consegnato alla vigilia di questo 25 aprile.

continua a pagina 15

100 YEARS OF THE  
**TRIDENT**  
Maserati

## Richiesta shock per i feriti di Crans

La Svizzera: Roma paghi le spese ospedaliere  
L'ira del governo su Berna  
"Gesto ignobile, il conto sarà rispedito al mittente"

di TIZIANA DE GIORGIO  
e ROSARIO DI RAIMONDO

Per ora il conto supera i 108mila euro per quattro ragazzi soltanto. Ma potrebbe diventare più pesante.

alle pagine 12 e 13  
con un servizio di PALAZZO

IL REPORTAGE



A Chernobyl  
40 anni dopo  
polvere e silenzio  
nel Reattore 4

di VICTOR SAJENKO

alle pagine 16 e 17

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

Sped. in abb. post. 02/147 Roma, via Cristoforo Colombo, 50 Tel. 06/49821 - Sped. Abb. Post. Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma

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



La nostra carta verde  
di merito sul riciclo  
che favorisce  
la stampa sostenibile



2,40€ (CONTUTTO LIBRI) || ANNO 180 || N. 109 || IN ITALIA || SPEDIZIONE ABB. POSTALE I.D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) || ART. 1 COMMA 1, DCB - TO || WWW.LASTAMPA.IT

# LA STAMPA

SABATO 25 APRILE 2026

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1867

Festa della Liberazione

## Il 25 aprile spiegato a mio figlio



### Una guerra che insegna a odiare la guerra

MARCO REVELLI

Trasmettere a un figlio, a un nipote, a un giovane insomma, il significato profondo, storico e umano, della Resistenza. Impresa ardua oggi, nel tempo senza tempo in cui una generazione, forse per la prima volta nella storia, vive sotto la dittatura totalizzante del presente - gli studiosi lo chiamano "presentismo" - per l'effetto congiunto delle tecnologie comunicative digitali e della smemoratezza generale. Impresa tanto più impervia, potrei dire "imbarazzante", per uno come me, che ha avuto il privilegio di avere "in casa" un testimone diretto. - PAGINA 1

LE INTERVISTE

Francesca Parri

"Nonno Ferruccio  
e il testo ritrovato"

FLAVIA AMABILE - PAGINA 11

Margherita Fenoglio

"Mio padre Beppe  
e i giovani"

NICCOLÒ ZANCAN - PAGINA 11

### Il coraggio di lottare per cambiare la storia

ANNA FOA

Il 23 aprile 1945 il gruppo dirigente del Partito d'Azione per il CLNAI era riunito in una trattoria milanese quando il cameriere li avvisò che c'era una telefonata per loro. Chi rispose tornò tutto emozionato e comunicò ai compagni che Genova era insorta. Cominciava l'insurrezione del Nord, che avrebbe in pochissimi giorni liberato l'Italia dai nazifascisti. Il 25 aprile sera a Genova i tedeschi firmavano la resa con il comando partigiano. Genova fu così l'unica città in Europa in cui tedeschi si arresero ai partigiani. - PAGINA 11





UK6342-CHI-16309  
FINANCE&CO

**BORSA GESTORI CHE FATE? GLI ETF BATTONO I FONDI** **PAPERONI PERCHÉ ORA TRASLOCANO IN ITALIA**

**MILANO FINANZA**

www.milanoфинanza.it

Vanguard è nata nel 1975 e da allora ha contribuito alla creazione di valore per 50 milioni di investitori.

Scopri di più su [www.it.vanguard](http://www.it.vanguard)

Comunicazione di marketing. © 2025 Vanguard Group (Ireland), Limited. Tutti i diritti riservati.

€ 4,50 Sabato 25 Aprile 2026 Anno XXXVIII - Numero 081 MF il quotidiano dei mercati finanziari *Assoldatori* Spedite in A.P. art. 1 c.1 L. 4808/DCM Milano



**HOLDING LE MOSSE SU GENERALI & C**  
**Il piano di Del Vecchio jr per trasformare Delfin**



**ESCLUSIVO LE MANI SUL PETROLIO**  
**La pista russa che porta alla raffineria di Priolo**

**PORTAFOGLIO** *Malgrado la volatilità Wall Street è ai massimi storici. E per i gestori è ancora da comprare. Ma anche in Europa ci sono occasioni di guadagno. Ecco quali*

# Se non vi basta il Btp

*Da Unicredit a Enel e Stellantis i bond che rendono anche il 6%*

## ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

**P**uò bastare chiamarsi **Leonardo Maria**, nonostante la riduzione in **Leonardino**, cioè mezzo nome del grande padre, per poter ottenere 10 miliardi di crediti da primarie banche italiane e straniere al fine di diventare l'azionista di riferimento dello straordinario gruppo **Essilor-Luxottica**? E soprattutto può bastare quando già, grazie al nome e alla potenziale eredità di almeno 6 miliardi, cioè quanto viene valutata la sua attuale quota del 12,5% in **Delfin**, la società

controllante di **Essilor-Luxottica**, egli ha già ricevuto sostanziali finanziamenti da varie banche, fra cui **Intesa Sanpaolo** (500 milioni) e **Unicredit** (pare 750 milioni)?

Non voglio certo dire che quei finanziamenti, questa volta miliardari, se erogati, siano sproporzionati rispetto al valore di altre due quote del 12,5% di **Delfin**, che potrebbero essere cedute a **Leonardino** dai fratelli (anche se di diversa madre) di nome **Luca** e **Paola**, permettendogli così di arrivare al 37,5% e quindi al potenziale controllo o almeno comando di tutto il gruppo creato da quello straordinario imprenditore che è stato il padre di tutti, con l'aiuto fondamentale del manager che tuttora gestisce il gruppo e cioè **Francesco Milleri**.

Come se non bastasse, si è appena conclusa la guerra per il controllo



**PARLA IL CAPO DEI 5 STELLE**  
**Conte: per risparmio e borsa serve un fondo sovrano**

**IL RALLY DEL GRUPPO DEI ROCCA**  
**La sete di petrolio quanto spingerà i tubi di Tenaris?**

**IL BIG DEGLI YACHT SOTTO OPA**  
**Sulla battaglia per Ferretti si allungano ombre cinesi**

VA STM A VALTUS COMPANY > BECOMES VALTUS



### Executive Interim Management

/ Performance Improvement

/ Interim Management

/ Project Management

/ Change Management

/ Il tempo è la nuova leva strategica.

Nelle fasi di trasformazione, il vero vantaggio competitivo non è solo la competenza. È la velocità e la flessibilità con cui la metti in campo. Quando l'azienda affronta una discontinuità - un turnaround, un'acquisizione, un cambio di governance, una crescita da strutturare - serve una guida autorevole, subito operativa, con esperienza reale in contesti complessi. L'**Executive Interim Management** di **Valtus** consente di inserire rapidamente manager di alto profilo, con un mandato chiaro: creare stabilità, accelerare il cambiamento, generare valore misurabile. Non consulenza teorica. Non attese. Ma execution concreta, responsabilità diretta e risultati tangibili. Con la forza di un gruppo globale leader di mercato e una presenza locale capace di comprendere le specificità del contesto italiano.

**Nei momenti che contano, ogni decisione pesa. E ogni giorno fa la differenza.**

/ Valtus S.p.A.  
contact@valtus.it  
www.valtus.it

/ MILANO  
Via Santa Maria Segreta, 6  
+39 02 21 11 9023

/ VERONA  
Viale del Lavoro, 33  
S. Martino Buon Albergo  
+39 045 80 12 986

## Il porto che verrà: sfide e necessità per la sicurezza sul lavoro

Roma 27 aprile, presso la Sala Regina della Camera dei Deputati, si terrà un seminario pubblico sul tema "Il porto che verrà: sfide e necessità per la sicurezza sul lavoro". L'evento è organizzato dall'Ente Bilaterale Nazionale porti, l'organismo paritetico costituito da tutte le parti stipulanti il contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti - **ASSOPORTI**, ASSITERMINAL, ASSOLOGISTICA e UNIPORT - per la parte datoriale, e le OO.SS. FILT CGIL; FIT CISL e UILTrasporti in rappresentanza dei lavoratori. I lavori saranno aperti dal Presidente della Camera On. Lorenzo Fontana, vedranno, tra l'altro, un intervento dell'On. Salvatore Deidda - Presidente della Commissione Trasporti della Camera - e lo svolgimento di una tavola rotonda, con la partecipazione delle organizzazioni e associazioni che sono parte dell'Ente Bilaterale. Nell'occasione, fatto il punto sull'attività svolta dall'Ente Bilaterale a vent'anni dalla sua costituzione, sarà presentato l'ultimo aggiornamento del Rapporto sull'andamento del fenomeno infortunistico nelle operazioni portuali, realizzato per l'EBN da Scuola Nazionale Trasporti e Logistica. Nel corso dell'evento sarà, inoltre, presentata la ricerca, commissionata dall'Ente Bilaterale, sul lavoro usurante nei porti.



  
Fidest

**Il porto che verrà: sfide e necessità per la sicurezza sul lavoro**

04/25/2026 09:11

Roma 27 aprile, presso la Sala Regina della Camera dei Deputati, si terrà un seminario pubblico sul tema "Il porto che verrà: sfide e necessità per la sicurezza sul lavoro". L'evento è organizzato dall'Ente Bilaterale Nazionale porti, l'organismo paritetico costituito da tutte le parti stipulanti il contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti - ASSOPORTI, ASSITERMINAL, ASSOLOGISTICA e UNIPORT - per la parte datoriale, e le OO.SS. FILT CGIL; FIT CISL e UILTrasporti in rappresentanza dei lavoratori. I lavori saranno aperti dal Presidente della Camera On. Lorenzo Fontana, vedranno, tra l'altro, un intervento dell'On. Salvatore Deidda - Presidente della Commissione Trasporti della Camera - e lo svolgimento di una tavola rotonda, con la partecipazione delle organizzazioni e associazioni che sono parte dell'Ente Bilaterale. Nell'occasione, fatto il punto sull'attività svolta dall'Ente Bilaterale a vent'anni dalla sua costituzione, sarà presentato l'ultimo aggiornamento del Rapporto sull'andamento del fenomeno infortunistico nelle operazioni portuali, realizzato per l'EBN da Scuola Nazionale Trasporti e Logistica. Nel corso dell'evento sarà, inoltre, presentata la ricerca, commissionata dall'Ente Bilaterale, sul lavoro usurante nei porti.

## Il Nautilus

### Primo Piano

## Il porto che verrà: sfide e necessità per la sicurezza sul lavoro

Lunedì 27 aprile, presso la Sala Regina della Camera dei Deputati, si terrà un seminario pubblico sul tema "Il porto che verrà: sfide e necessità per la sicurezza sul lavoro". L'evento è organizzato dall'Ente Bilaterale Nazionale porti, l'organismo paritetico costituito da tutte le parti stipulanti il contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti - **ASSOPORTI**, ASSITERMINAL, ASSOLOGISTICA e UNIPORT - per la parte datoriale, e le OO.SS. FILT CGIL; FIT CISL e UILTrasporti in rappresentanza dei lavoratori. I lavori saranno aperti dal Presidente della Camera On. Lorenzo Fontana, vedranno, tra l'altro, un intervento dell'On. Salvatore Deidda - Presidente della Commissione Trasporti della Camera - e lo svolgimento di una tavola rotonda, con la partecipazione delle organizzazioni e associazioni che sono parte dell'Ente Bilaterale. Nell'occasione, fatto il punto sull'attività svolta dall'Ente Bilaterale a vent'anni dalla sua costituzione, sarà presentato l'ultimo aggiornamento del Rapporto sull'andamento del fenomeno infortunistico nelle operazioni portuali, realizzato per l'EBN da Scuola Nazionale Trasporti e Logistica. Nel corso dell'evento sarà, inoltre, presentata la ricerca, commissionata dall'Ente Bilaterale, sul lavoro usurante nei porti.



## Il presidente di Assoportì in visita a Livorno

**Roberto Petri**, che rappresenta le autorità di sistema portuali italiane, si è incontrato con il massimo esponente di Palazzo Rosciano, Davide Gariglio LIVORNO. Prosegue il tour istituzionale del nuovo presidente di **Assoportì**, **Roberto Petri**, negli scali marittimi italiani. **Petri** ha fatto tappa a Palazzo Rosciano, sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. Ad accoglierlo, il massimo esponente dell'ente, Davide Gariglio. Al centro del colloquio con Gariglio e i vertici dell'Ente, i temi caldi della portualità nazionale e internazionale, con un'attenzione particolare, sul fronte interno, alla riforma del sistema portuale, e, su quello esterno, al tema caldo della Guerra in Iran e del blocco navale nello Stretto di Hormuz. Una visita non soltanto istituzionale, ma operativa, con **Petri** che ha avuto modo di scoprire lo scalo portuale labronico da una prospettiva privilegiata, quella del mare, a bordo di una imbarcazione della Guardia Costiera. Durante il tour, Gariglio ha illustrato i numerosi progetti ed investimenti infrastrutturali avviati nel porto di Livorno, tracciando il percorso finora compiuto nell'indirizzare lo sviluppo dello scalo labronico. Tra i punti visitati la Darsena Toscana, la Darsena numero 1, l'area del futuro porto turistico, e quella del traffico RO/RO. Grande spazio è stato dato all'intervento di ampliamento del Canale di Accesso, fondamentale per consentire allo scalo portuale di ricevere le portacontainer di nuova generazione, e ai progressi della Darsena Europa, il progetto di ampliamento a mare destinato a cambiare il volto del porto, per il cui avanzamento dei lavori **Petri** ha espresso il più vivo apprezzamento, sottolineando come l'infrastruttura rappresenti un asset fondamentale non solo per la Toscana, ma per l'intera competitività del sistema Paese. La visita è poi proseguita presso il quartier generale della Port Authority, dove **Petri** ha avuto modo di incontrare i dirigenti, con i quali ha condiviso la visione di un Sistema portuale, quello dell'Alto Tirreno, che ha deciso di puntare con decisione sull'innovazione e la sostenibilità per traguardare nuovi standard operativi. Fondamentali sono stati ritenuti, dallo stesso **Petri**, gli investimenti promossi dall'ente per dotarsi di un moderno sistema di cold ironing, e quelli effettuati nell'ambito della digitalizzazione, con il Tuscan Port Community System, che - è stato rimarcato - rappresenta uno degli esempi più avanzati di digitalizzazione logistica in Italia. «La sinergia tra le singole Autorità e **Assoportì** - ha commentato Gariglio - è fondamentale per affrontare con una voce sola le sfide che ci attendono" ha aggiunto, sottolineando che "siamo pronti a fare la nostra parte, consolidando il ruolo di Livorno e Piombino come snodi logistici d'avanguardia». «Sono molto soddisfatto della visita odierna e del confronto avuto con il Presidente Davide Gariglio e con tutta la struttura dell'Autorità di Sistema



04/24/2026 13:12

Roberto Petri, che rappresenta le autorità di sistema portuali italiane, si è incontrato con il massimo esponente di Palazzo Rosciano, Davide Gariglio LIVORNO. Prosegue il tour istituzionale del nuovo presidente di Assoportì, Roberto Petri, negli scali marittimi italiani. Petri ha fatto tappa a Palazzo Rosciano, sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. Ad accoglierlo, il massimo esponente dell'ente, Davide Gariglio. Al centro del colloquio con Gariglio e i vertici dell'Ente, i temi caldi della portualità nazionale e internazionale, con un'attenzione particolare, sul fronte interno, alla riforma del sistema portuale, e, su quello esterno, al tema caldo della Guerra in Iran e del blocco navale nello Stretto di Hormuz. Una visita non soltanto istituzionale, ma operativa, con Petri che ha avuto modo di scoprire lo scalo portuale labronico da una prospettiva privilegiata, quella del mare, a bordo di una imbarcazione della Guardia Costiera. Durante il tour, Gariglio ha illustrato i numerosi progetti ed investimenti infrastrutturali avviati nel porto di Livorno, tracciando il percorso finora compiuto nell'indirizzare lo sviluppo dello scalo labronico. Tra i punti visitati la Darsena Toscana, la Darsena numero 1, l'area del futuro porto turistico, e quella del traffico RO/RO. Grande spazio è stato dato all'intervento di ampliamento del Canale di Accesso, fondamentale per consentire allo scalo portuale di ricevere le portacontainer di nuova generazione, e ai progressi della Darsena Europa, il progetto di ampliamento a mare destinato a cambiare il volto del porto, per il cui avanzamento dei lavori Petri ha espresso il più vivo apprezzamento, sottolineando come l'infrastruttura rappresenti un asset fondamentale non solo per la Toscana, ma per l'intera competitività del sistema Paese. La visita è poi proseguita presso il quartier generale della Port Authority, dove Petri ha avuto modo di incontrare i dirigenti, con i quali ha condiviso la visione di un Sistema portuale, quello dell'Alto Tirreno, che ha deciso di puntare con decisione sull'innovazione e la sostenibilità per traguardare nuovi standard.

Portuale - ha dichiarato dal canto suo **Roberto Petri** - e ho potuto constatare direttamente il valore degli investimenti in corso e la chiarezza della visione strategica che guida lo sviluppo del porto di Livorno e dell'intero sistema dell'Alto Tirreno». Il presidente di **Assoport** ha poi sottolineato come la Darsena Europa e l'ampliamento del Canale di Accesso rappresentino interventi decisivi per rafforzare la competitività dei nostri scali nel contesto internazionale, così come risultano fondamentali gli sforzi compiuti sul fronte della sostenibilità ambientale e della digitalizzazione.

## Port Logistic Press

Primo Piano

### Alla Camera dei Deputati il report della Scuola Trasporti della Spezia su porti e infortuni

Roma - Lunedì prossimo, 27 aprile, nella Sala Regina della Camera dei Deputati, si terrà un seminario pubblico sul tema " Il porto che verrà: sfide e necessità per la sicurezza sul lavoro ". L'evento è organizzato dall'Ente Bilaterale Nazionale porti, l'organismo paritetico costituito da tutte le parti stipulanti il contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti - **ASSOPORTI**, ASSITERMINAL, ASSOLOGISTICA e UNIPORT - per la parte datoriale, e le OO.SS. FILT CGIL; FIT CISL e UILTrasporti in rappresentanza dei lavoratori. I lavori saranno aperti dal Presidente della Camera On. Lorenzo Fontana , vedranno, tra l'altro, un intervento dell'On. Salvatore Deidda - Presidente della Commissione Trasporti della Camera - e lo svolgimento di una tavola rotonda, con la partecipazione delle organizzazioni e associazioni che sono parte dell'Ente Bilaterale. Nell'occasione, fatto il punto sull'attività svolta dall'Ente Bilaterale a vent'anni dalla sua costituzione, sarà presentato l'ultimo aggiornamento del Rapporto sull'andamento del fenomeno infortunistico nelle operazioni portuali, realizzato per l'EBN dalla Scuola Nazionale Trasporti e Logistica della Spezia. Saranno presenti alla Camera dei Deputati per illustrare il Report su tutti i porti italiani la Direttrice della Scuola Federica Catani Nel corso dell'evento sarà, inoltre, presentata la ricerca, commissionata dall'Ente Bilaterale, sul lavoro usurante nei porti.

Port Logistic Press

Alla Camera dei Deputati il report della Scuola Trasporti della Spezia su porti e infortuni

**Il Porto che verrà: sfide e necessità per la Sicurezza sul Lavoro**

ASSOPORTI ASSITERMINAL ASSOLOGISTICA UNIPORT FIT-CISL UILTrasporti

ROMA, 27 APRILE 2026 - ore 10:00-13:00  
PALAZZO DI MONFEDCORO "SALA DELLA REGINA"  
registrazione al portello della civ. 3/20

04/24/2026 14:57 Ufficio Stampa

Roma - Lunedì prossimo, 27 aprile, nella Sala Regina della Camera dei Deputati, si terrà un seminario pubblico sul tema " Il porto che verrà: sfide e necessità per la sicurezza sul lavoro ". L'evento è organizzato dall'Ente Bilaterale Nazionale porti, l'organismo paritetico costituito da tutte le parti stipulanti il contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti - ASSOPORTI, ASSITERMINAL, ASSOLOGISTICA e UNIPORT - per la parte datoriale, e le OO.SS. FILT CGIL; FIT CISL e UILTrasporti in rappresentanza dei lavoratori. I lavori saranno aperti dal Presidente della Camera On. Lorenzo Fontana , vedranno, tra l'altro, un intervento dell'On. Salvatore Deidda - Presidente della Commissione Trasporti della Camera - e lo svolgimento di una tavola rotonda, con la partecipazione delle organizzazioni e associazioni che sono parte dell'Ente Bilaterale. Nell'occasione, fatto il punto sull'attività svolta dall'Ente Bilaterale a vent'anni dalla sua costituzione, sarà presentato l'ultimo aggiornamento del Rapporto sull'andamento del fenomeno infortunistico nelle operazioni portuali, realizzato per l'EBN dalla Scuola Nazionale Trasporti e Logistica della Spezia. Saranno presenti alla Camera dei Deputati per illustrare il Report su tutti i porti italiani la Direttrice della Scuola Federica Catani Nel corso dell'evento sarà, inoltre, presentata la ricerca, commissionata dall'Ente Bilaterale, sul lavoro usurante nei porti.

## Sbircia La Notizia

Trieste

### Fedriga al Congresso Usa: porto di Trieste hub europeo Fedriga al Congresso Usa: Trieste hub europeo Fedriga al Congresso Usa Trieste hub europeo

Aggiornamento di venerdì 24 aprile 2026 alle ore 10:56. Massimiliano Fedriga ha portato a Washington il dossier più sensibile per la proiezione internazionale del Friuli Venezia Giulia: il porto di Trieste come piattaforma europea per investimenti e corridoi logistici alternativi, a partire dal traffico marittimo. Nei colloqui al Congresso Usa il presidente della Regione ha incontrato esponenti repubblicani e democratici, tra cui Mike Rulli Joe Wilson e Jimmy Panetta. Il risultato politico immediato è l'apertura di interlocuzioni per nuovi Memorandum of understanding con singoli Stati americani, con l'obiettivo di favorire investimenti reciproci. Alla riunione hanno preso parte anche l'assessore alle Attività produttive Sergio Emidio Bini e il portavoce del governatore Edoardo Petiziol. Il passaggio americano cambia la scala del dossier. Il punto operativo da fissare subito è la natura dell'avanzamento. Alla data di pubblicazione siamo davanti a una fase negoziale preparatoria, cioè alla costruzione di canali istituzionali e industriali destinati a precedere eventuali accordi formali. Questo dettaglio cambia il modo di leggere la notizia: il Friuli Venezia Giulia sta collocando Trieste in una mappa americana

fatta di Stati federati, filiere produttive, capitale privato e relazioni politiche capaci di sopravvivere ai cambi di amministrazione. La leva coincide con una piattaforma territoriale che offre banchine, ferrovia, regime di porto franco e accesso ai mercati del Centro Europa, molto oltre la formula generica degli investimenti. La missione statunitense si innesta su un dossier che Sbircia la Notizia Magazine ha già seguito nella sua dimensione nazionale: la difesa dell'autonomia dei porti FVG nel confronto sulla riforma portuale. Il passaggio americano rende quel tema ancora più concreto. Un investitore estero valuta tempi decisionali, competenze disponibili sul territorio e stabilità della governance prima del singolo progetto. Se Trieste viene proposta come nodo di corridoio globale, il margine operativo dell'Autorità di sistema portuale diventa parte della proposta economica. La cornice ricostruita nella nostra verifica collima con i riscontri pubblicati da ANSA; il taglio logistico riconosciuto allo scalo trova conferma tecnica anche in AdriaPorts. La tappa economica a Villa Firenze, centrale per collegare diplomazia e industria, è stata inserita nello stesso perimetro da Rai Tgr Fvg. Il dato giornalistico che ne esce è coerente: Washington ha guardato a Trieste come terminale europeo di una rete più ampia. La missione si chiude a New York dopo il passaggio al Campidoglio. La sequenza degli appuntamenti chiarisce la strategia. Il viaggio si è aperto il 20 aprile con l'ambasciatore d'Italia a Washington Marco Peronaci e con il confronto sui dossier finanziari insieme a Riccardo Ercoli, direttore italiano al Fondo Monetario Internazionale. Il 21 aprile Fedriga è passato dal Dipartimento di Stato, nella cornice del Bureau of European and Eurasian Affairs e poi dal forum economico ospitato nella residenza dell'ambasciatore. Nello stesso



Aggiornamento di venerdì 24 aprile 2026 alle ore 10:56. Massimiliano Fedriga ha portato a Washington il dossier più sensibile per la proiezione internazionale del Friuli Venezia Giulia: il porto di Trieste come piattaforma europea per investimenti e corridoi logistici alternativi, a partire dal traffico marittimo. Nei colloqui al Congresso Usa il presidente della Regione ha incontrato esponenti repubblicani e democratici, tra cui Mike Rulli Joe Wilson e Jimmy Panetta. Il risultato politico immediato è l'apertura di interlocuzioni per nuovi Memorandum of understanding con singoli Stati americani, con l'obiettivo di favorire investimenti reciproci. Alla riunione hanno preso parte anche l'assessore alle Attività produttive Sergio Emidio Bini e il portavoce del governatore Edoardo Petiziol. Il passaggio americano cambia la scala del dossier. Il punto operativo da fissare subito è la natura dell'avanzamento. Alla data di pubblicazione siamo davanti a una fase negoziale preparatoria, cioè alla costruzione di canali istituzionali e industriali destinati a precedere eventuali accordi formali. Questo dettaglio cambia il modo di leggere la notizia: il Friuli Venezia Giulia sta collocando Trieste in una mappa americana fatta di Stati federati, filiere produttive, capitale privato e relazioni politiche capaci di sopravvivere ai cambi di amministrazione. La leva coincide con una piattaforma territoriale che offre banchine, ferrovia, regime di porto franco e accesso ai mercati del Centro Europa, molto oltre la formula generica degli investimenti. La missione statunitense si innesta su un dossier che Sbircia la Notizia Magazine ha già seguito nella sua dimensione nazionale: la difesa dell'autonomia dei porti FVG nel confronto sulla riforma portuale. Il passaggio americano rende quel tema ancora più concreto. Un investitore estero valuta tempi decisionali, competenze disponibili sul territorio e stabilità della governance prima del singolo progetto. Se Trieste viene proposta come nodo di corridoio globale, il margine operativo dell'Autorità di sistema portuale diventa parte della proposta economica. La cornice ricostruita nella nostra verifica collima con i riscontri pubblicati da ANSA; il taglio logistico riconosciuto allo scalo trova conferma tecnica anche in AdriaPorts. La tappa economica a Villa Firenze, centrale per collegare diplomazia e industria, è stata inserita nello stesso perimetro da Rai Tgr Fvg. Il dato giornalistico che ne esce è coerente: Washington ha guardato a Trieste come terminale europeo di una rete più ampia. La missione si chiude a New York dopo il passaggio al Campidoglio. La sequenza degli appuntamenti chiarisce la strategia. Il viaggio si è aperto il 20 aprile con l'ambasciatore d'Italia a Washington Marco Peronaci e con il confronto sui dossier finanziari insieme a Riccardo Ercoli, direttore italiano al Fondo Monetario Internazionale. Il 21 aprile Fedriga è passato dal Dipartimento di Stato, nella cornice del Bureau of European and Eurasian Affairs e poi dal forum economico ospitato nella residenza dell'ambasciatore. Nello stesso

## Sbircia La Notizia

### Trieste

---

percorso rientra anche l'appuntamento su Orcolat '76 , utile a legare la missione al cinquantesimo anniversario del terremoto del Friuli. Il 22 aprile il baricentro si è spostato sul Campidoglio. Il 24 aprile la missione si chiude a New York con l'ambasciatore Giorgio Marrapodi , rappresentante permanente d'Italia presso le Nazioni Unite e con il console generale Giuseppe Pastorelli Il colloquio con i membri del Congresso ha un valore specifico perché mette insieme livelli spesso separati. Rulli presidia la componente italoamericana, Wilson porta nel confronto una sensibilità legata alla sicurezza euroatlantica e Panetta consente al dossier di muoversi anche sul versante democratico. Fedriga ha sfruttato questa composizione per evitare che Trieste restasse confinata in una logica di promozione commerciale. Il porto è stato presentato come infrastruttura utile alla resilienza delle catene di approvvigionamento occidentali. Perché il porto di Trieste pesa nella trattativa Qui entra il dato tecnico. Il porto di Trieste si trova nella porzione del Mediterraneo più vicina al cuore dell'Europa centrale e orientale. Rispetto agli scali del Nord Europa, la rotta Asia Europa può beneficiare di un risparmio fino a quattro giorni di navigazione. A questo si somma il regime di porto franco , che consente condizioni doganali peculiari e una gestione delle merci orientata al transito, allo stoccaggio e alla trasformazione. La forza dello scalo include anche la dimensione ferroviaria: oltre duecento treni ogni settimana collegano direttamente le banchine al network ferroviario europeo. Nel regime del porto franco internazionale, le merci extra Ue possono restare senza pagamento di dazi e IVA durante la giacenza, essere manipolate o trasformate in aree autorizzate e beneficiare di credito doganale fino a 180 giorni. Per un investitore industriale questa leva pesa quanto il fondale. Significa poter progettare filiere con tempi di attraversamento più controllabili, minore immobilizzo finanziario sulle merci in transito e una connessione immediata con retroporti o stabilimenti nell'Europa interna. I numeri del 2025 mostrano un gateway più solido del dato TEU I numeri più recenti spiegano perché il Congresso abbia trovato il dossier interessante. Nel 2025 il sistema portuale dell'Adriatico Orientale, formato da Trieste e Monfalcone, ha superato 64 milioni di tonnellate movimentate . Trieste da sola si è attestata attorno a 60 milioni di tonnellate , con una crescita dello 0,72% rispetto al 2024. Il sistema portuale e retroportuale ha movimentato 11.600 treni , in aumento del 3,85%, nonostante lavori interni allo scalo e deviazioni ferroviarie legate al tunnel dei Tauri. Per un interlocutore americano, la ferrovia è il pezzo che trasforma un porto in accesso industriale al continente. Il dato sui container richiede una lettura precisa. Il totale 2025 è sceso a 681.733 TEU , con una contrazione del 19,05%. La riduzione è concentrata soprattutto sul trasbordo, crollato a 144.803 TEU, mentre i flussi di hinterland sono rimasti sostanzialmente stabili a 536.930 TEU. Questo significa che Trieste ha perso traffico meno radicato sul territorio ma ha conservato la componente più rilevante per l'economia reale europea. Per chi ragiona in termini di investimenti, il porto conserva il profilo di gateway di destinazione e origine, con una dipendenza limitata dal puro passaggio di contenitori. La componente Ro-Ro aggiunge un altro elemento. Nel 2025 le unità rotabili transitate hanno raggiunto quota , con un aumento del 7,42%. La crescita è legata anche alle

## Sbircia La Notizia

### Trieste

---

nuove linee con la Turchia e rafforza la funzione dello scalo nel collegamento tra Mediterraneo orientale ed Europa centrale. Questa è una delle ragioni per cui il tema dei corridoi alternativi va letto in termini operativi. Se una rotta marittima o un passaggio geopolitico diventa instabile, Trieste ha già una struttura intermodale capace di assorbire e ridistribuire flussi verso mercati interni. Il secondo pilastro è energetico. Le rinfuse liquide dello scalo giuliano hanno raggiunto nel 2025 43.057.201 tonnellate, trainate dal greggio sbarcato al terminal marino SIOT, salito a 41.971.782 tonnellate. L'aumento è stato legato anche alla maggiore domanda di approvvigionamento della Repubblica Ceca dopo l'interruzione delle forniture tramite Druzhba. Il porto di Trieste, quindi, incide anche sulla sicurezza energetica dell'Europa centrale. IMEC, energia e rotte alternative entrano nello stesso fascicolo. La lettura americana va collegata anche al corridoio India Medio Oriente Europa. Il 17 marzo una delegazione internazionale collegata al dossier IMEC ha visitato fisicamente il porto di Trieste, osservando terminal, Piattaforma Logistica, SIOT, Molo VII, aree di sviluppo del Molo VIII e terminal ungherese in costruzione. Il passaggio di Washington arriva dopo una verifica sul campo in cui ambasciatori, rappresentanti governativi, Commissione europea e operatori economici hanno potuto misurare infrastrutture e potenziale dello scalo. Le tensioni sulle rotte energetiche e commerciali rendono questa discussione meno astratta. Nelle stesse ore, Sbircia la Notizia Magazine ha ricostruito il rischio energetico legato a Hormuz, con il Brent oltre quota 105 dollari intraday e una pressione diretta su logistica e costi industriali. Trieste entra in questo scenario come infrastruttura di ridondanza strategica, cioè come via europea capace di ridurre dipendenza da singoli snodi e da tempi marittimi più lunghi. I Memorandum con i singoli Stati americani sono la forma più adatta a questa fase. Hanno flessibilità sufficiente per costruire cooperazione su filiere precise: logistica, manifattura, energia, tecnologie portuali e investimenti immobiliari produttivi. La Regione può usare questi strumenti per far incontrare aziende FVG e controparti statunitensi, definire missioni settoriali, aprire scambi informativi su progetti infrastrutturali e accompagnare eventuali capitali verso terminal e retroporti, incluse aree industriali connesse. Il capitolo Panetta aggiunge una conseguenza politica immediata. Il vicepresidente della componente italoamericana del Congresso ha annunciato una prossima visita in Italia di una delegazione parlamentare. Fedriga, nella sua funzione di presidente della Conferenza delle Regioni, ha invitato i membri del Congresso a un incontro con i presidenti regionali italiani. Se il passaggio si concretizzerà, il Friuli Venezia Giulia avrà trasformato un colloquio territoriale in un'agenda interregionale Italia Usa. Per Trieste è un moltiplicatore, perché consente di presentare lo scalo come piattaforma nazionale da mettere a disposizione di relazioni economiche più larghe. La prossima prova sarà amministrativa. La verifica da seguire ora riguarda passaggi concreti già leggibili nella dinamica degli incontri. Il primo è la scelta degli Stati americani con cui aprire il negoziato sui MoU. Subito dopo peseranno il calendario della delegazione congressuale in Italia, il raccordo con l'Autorità portuale sugli investimenti e l'inserimento del porto di Trieste nei dossier IMEC che gli Stati Uniti considerano utili per la resilienza delle catene produttive occidentali.

## Sbircia La Notizia

### Trieste

---

Il significato della missione, alla chiusura del 24 aprile, è quindi già misurabile. Fedriga ha spostato il porto di Trieste da dossier infrastrutturale italiano a piattaforma negoziale transatlantica . La prossima prova sarà amministrativa: trasformare l'interesse del Congresso in documenti operativi e investimenti capaci di usare davvero il vantaggio logistico dello scalo giuliano.

## Adriaports

Venezia

### Protocollo d'intesa per rendere Venezia un cantiere per i mega yacht

Alessia Belverato

Intesa inter-istituzioni per l'Arsenale, Vpc rilancia «C'è anche la Marittima» 24 Apr 2026 | Shipping Cantieri TRIESTE Ieri Comune di Venezia, Autorità per la laguna e Autorità portuale di Venezia (Adspmas) hanno siglato un accordo per raccogliere manifestazioni di interesse sull'utilizzo dell'Arsenale nord. Tra le varie ipotesi al vaglio c'è anche quella di rendere l'ampio spazio una realtà per ospitare un cantiere per yacht che vanno dai 30 ai 100 metri. Venezia potrebbe davvero tornare a rievocare quella sua naturale capacità di rigenerare imbarcazioni, proprio dove la Serenissima creava i presupposti al suo dominio marittimo. Oggi l'Arsenale non ha ancora una vera e propria identità, uno degli obiettivi è quindi proprio quello di attivare le aree con funzioni economiche, culturali e produttive e lo strumento più rapido per farlo riguarda le manifestazioni di interesse. Dal suo account X, il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, ha reso noto: «Firmato un importante protocollo d'intesa per il rilancio dell'Arsenale Nord. Un passo concreto che apre alla pubblicazione di un avviso pubblico esplorativo rivolto ai settori della nautica e della cantieristica di lusso. L'obiettivo è chiaro: attrarre investimenti qualificati, valorizzare uno spazio simbolo della nostra città e creare nuove opportunità di lavoro, nel pieno rispetto dell'identità storica dell'Arsenale. Un percorso di ascolto e visione condivisa. Vogliamo coinvolgere operatori e investitori di primo piano, anche a livello internazionale, per costruire insieme il futuro di quest'area strategica. L'Arsenale deve tornare a essere un luogo produttivo, innovativo e centrale per lo sviluppo di Venezia, rafforzando il suo ruolo come hub europeo della nautica di alta gamma». Oltre all'Arsenale, c'è però anche la Marittima, come rilanciano gli operatori economici dello scalo lagunare. Il presidente di Venezia port community, Davide Calderan, ha aggiunto: «Benissimo che si intenda esplorare questo tipo di economia, per ora è difficile capire che impatto possa avere sul territorio, ma pensiamo che Arsenale e Marittima possano essere poli di uno sviluppo che porti ricchezza, senza contro, all'ecosistema cittadino, favorendo così il ripristino di alcuni canali (economici) attivati con il rodato sistema delle crociere». Entrando nel dettaglio, il presidente ha proseguito: «Si pensi a tutto l'indotto che creano le navi da crociera quando arrivano in città e scelgono lo scalo veneziano come uno dei maggiori home port d'Italia il sistema potrebbe operare in tandem con l'Arsenale, diversificando le funzioni tecniche, creando un forte indotto anche in tutte le realtà cantieristiche dell'entroterra lagunare. Si pensi ai favolosi tecnici che esistono a Marghera, potrebbero raggiungere Venezia senza interruzioni di carico, con le proprie vetture, arrivando direttamente a fornire i servizi sui mega yacht». Calderan aggiunge anche che ciò alimenterebbe un mercato turistico «discreto, alto-spendente, non massivo», che possa modificare la geografia del turismo «Dalle coste nostre a quelle croate e,



Intesa inter-istituzioni per l'Arsenale, Vpc rilancia «C'è anche la Marittima» 24 Apr 2026 | Shipping Cantieri TRIESTE - Ieri Comune di Venezia, Autorità per la laguna e Autorità portuale di Venezia (Adspmas) hanno siglato un accordo per raccogliere manifestazioni di interesse sull'utilizzo dell'Arsenale nord. Tra le varie ipotesi al vaglio c'è anche quella di rendere l'ampio spazio una realtà per ospitare un cantiere per yacht che vanno dai 30 ai 100 metri. Venezia potrebbe davvero tornare a rievocare quella sua naturale capacità di rigenerare imbarcazioni, proprio dove la Serenissima creava i presupposti al suo dominio marittimo. Oggi l'Arsenale non ha ancora una vera e propria identità, uno degli obiettivi è quindi proprio quello di "attivare" le aree con funzioni economiche, culturali e produttive e lo strumento più rapido per farlo riguarda le manifestazioni di interesse. Dal suo account X, il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, ha reso noto: «Firmato un importante protocollo d'intesa per il rilancio dell'Arsenale Nord. Un passo concreto che apre alla pubblicazione di un avviso pubblico esplorativo rivolto ai settori della nautica e della cantieristica di lusso. L'obiettivo è chiaro: attrarre investimenti qualificati, valorizzare uno spazio simbolo della nostra città e creare nuove opportunità di lavoro, nel pieno rispetto dell'identità storica dell'Arsenale. Un percorso di ascolto e visione condivisa. Vogliamo coinvolgere operatori e investitori di primo piano, anche a livello internazionale, per costruire insieme il futuro di quest'area strategica. L'Arsenale deve tornare a essere un luogo produttivo, innovativo e centrale per lo sviluppo di Venezia, rafforzando il suo ruolo come hub europeo della nautica di alta gamma». Oltre all'Arsenale, c'è però anche la Marittima, come rilanciano gli operatori economici dello scalo lagunare. Il presidente di Venezia port community, Davide Calderan, ha aggiunto: «Benissimo che si intenda esplorare questo tipo di economia, per ora è difficile capire che impatto possa avere sul territorio, ma

## Adriaports

### Venezia

---

perché no, anche alle isole greche, che, sebbene relativamente lontane, potrebbero generare una nuova rotta del turismo». Con un ma, cioè l'attesa che le navi tornino a popolare la Stazione Marittima: «Il tutto, nell'attesa che il Vittorio Emanuele possa ripristinare la sua profondità naturale, in grado di far transitare le navi e dar nuova linfa a uno dei fiori all'occhiello della gestione navale mondiale, cioè la Stazione Marittima del Tronchetto».

## Il presidente dell'Adsp del Mar Ligure Orientale in visita al Dltm

Comunità di intenti e valorizzazione dell'accordo per lo sviluppo della blue economy Una visita che ha rafforzato una partnership di lunga data, è stata occasione per illustrare le rispettive attività e ha rilanciato il recente accordo di collaborazione firmato dalle due parti : il presidente dell'Adsp del Mar Ligure Orientale Bruno Pisano è stato ospite del Distretto Ligure delle Tecnologie Marine, accolto dal presidente Lorenzo Forcieri. È stata questa l'occasione per rinsaldare ulteriormente il rapporto fra i due enti, entrambi impegnati nello sviluppo dell'economia del mare, ribadendo visioni e finalità comuni per spingere l'acceleratore sulla blue economy. Il protocollo d'intesa firmato dal presidente Forcieri e dall'allora commissario straordinario Federica Montaresi - rinnovabile e di durata triennale - ha il fine di sostenere progetti e processi nei settori dell'economia e delle tecnologie del mare, della nautica, della portualità e della logistica, con ricadute positive sul sistema della Liguria e dell'alta Toscana grazie ad un'ampia rosa di attività, quali progettualità e ricerca e marketing territoriale. La visita del presidente Pisano è stata l'occasione per illustrare a lui e all'Authority - socia istituzionale del Dltm - tutti i progetti in essere e quelli per il futuro, che incideranno anche sulle attività del nostro porto, ottenendo un soddisfacente riscontro positivo. «Ringrazio il presidente Lorenzo Forcieri per l'accoglienza riservatami e per l'illustrazione esaustiva delle attività svolte dal Distretto - commenta Pisano -. Sono rimasto positivamente colpito dalla quantità e qualità dei progetti portati avanti dal Dltm. Tanti sono i punti di contatto con l'attività svolta dall'Adsp: la vocazione ormai consolidata in termini di processi innovativi; attenzione alla sostenibilità e la spinta verso la formazione e la valorizzazione delle competenze. Ci sono tutti i presupposti per collaborare in futuro in modo proficuo per entrambe le realtà"». «Siamo costantemente alla ricerca dell'eccellenza, dello sviluppo e dell'innovazione: per raggiungere questi obiettivi - dichiara il presidente del Dltm Lorenzo Forcieri - si rivelano strategiche le partnership con soggetti che, come noi, sono impegnati in questo. Abbiamo, quindi, accolto con grande piacere il presidente Pisano, con cui abbiamo approfondito il protocollo che sta già iniziando a dare i suoi primi frutti. Oltre a questo, siamo felici di aver avuto la possibilità di confrontarci sui progetti futuri, in modo da attuarli nell'interesse di tutto il nostro sistema portuale, e di aver ottenuto un riscontro positivo ed entusiasta. Andiamo avanti in questa direzione e lo ringraziamo».

Comunità di intenti e valorizzazione dell'accordo per lo sviluppo della blue economy Una visita che ha rafforzato una partnership di lunga data, è stata occasione per illustrare le rispettive attività e ha rilanciato il recente accordo di collaborazione firmato dalle due parti : il presidente dell'Adsp del Mar Ligure Orientale Bruno Pisano è stato ospite del Distretto Ligure delle Tecnologie Marine, accolto dal presidente Lorenzo Forcieri. È stata questa l'occasione per rinsaldare ulteriormente il rapporto fra i due enti, entrambi impegnati nello sviluppo dell'economia del mare, ribadendo visioni e finalità comuni per spingere l'acceleratore sulla blue economy. Il protocollo d'intesa firmato dal presidente Forcieri e dall'allora commissario straordinario Federica Montaresi - rinnovabile e di durata triennale - ha il fine di sostenere progetti e processi nei settori dell'economia e delle tecnologie del mare, della nautica, della portualità e della logistica, con ricadute positive sul sistema della Liguria e dell'alta Toscana grazie ad un'ampia rosa di attività, quali progettualità e ricerca e marketing territoriale. La visita del presidente Pisano è stata l'occasione per illustrare a lui e all'Authority - socia istituzionale del Dltm - tutti i progetti in essere e quelli per il futuro, che incideranno anche sulle attività del nostro porto, ottenendo un soddisfacente riscontro positivo. «Ringrazio il presidente Lorenzo Forcieri per l'accoglienza riservatami e per l'illustrazione esaustiva delle attività svolte dal Distretto - commenta Pisano -. Sono rimasto positivamente colpito dalla quantità e qualità dei progetti portati avanti dal Dltm. Tanti sono i punti di contatto con l'attività svolta dall'Adsp: la vocazione ormai consolidata in termini di processi innovativi; attenzione alla sostenibilità e la spinta verso la formazione e la valorizzazione delle competenze. Ci sono tutti i presupposti per collaborare in futuro in modo proficuo per entrambe le realtà"». «Siamo costantemente alla ricerca dell'eccellenza, dello sviluppo e dell'innovazione: per raggiungere questi obiettivi - dichiara il presidente del Dltm Lorenzo Forcieri - si rivelano strategiche le partnership con soggetti che, come noi, sono impegnati in questo. Abbiamo, quindi, accolto con grande piacere il presidente Pisano, con cui abbiamo approfondito il protocollo che sta già iniziando a dare i suoi primi frutti. Oltre a questo, siamo felici di aver avuto la possibilità di confrontarci sui progetti futuri, in modo da attuarli nell'interesse di tutto il nostro sistema portuale, e di aver ottenuto un riscontro positivo ed entusiasta. Andiamo avanti in questa direzione e lo ringraziamo».

Comunità di intenti e valorizzazione dell'accordo per lo sviluppo della blue economy Una visita che ha rafforzato una partnership di lunga data, è stata occasione per illustrare le rispettive attività e ha rilanciato il recente accordo di collaborazione firmato dalle due parti : il presidente dell'Adsp del Mar Ligure Orientale Bruno Pisano è stato ospite del Distretto Ligure delle Tecnologie Marine, accolto dal presidente Lorenzo Forcieri. È stata questa l'occasione per rinsaldare ulteriormente il rapporto fra i due enti, entrambi impegnati nello sviluppo dell'economia del mare, ribadendo visioni e finalità comuni per spingere l'acceleratore sulla blue economy. Il protocollo d'intesa firmato dal presidente Forcieri e dall'allora commissario straordinario Federica Montaresi - rinnovabile e di durata triennale - ha il fine di sostenere progetti e processi nei settori dell'economia e delle tecnologie del mare, della nautica, della portualità e della logistica, con ricadute positive sul sistema della Liguria e dell'alta Toscana grazie ad un'ampia rosa di attività, quali progettualità e ricerca e marketing territoriale. La visita del presidente Pisano è stata l'occasione per illustrare a lui e all'Authority - socia istituzionale del Dltm - tutti i progetti in essere e quelli per il futuro, che incideranno anche sulle attività del nostro porto, ottenendo un soddisfacente riscontro positivo. «Ringrazio il presidente Lorenzo Forcieri per l'accoglienza riservatami e per l'illustrazione esaustiva delle attività svolte dal Distretto - commenta Pisano -. Sono rimasto positivamente colpito dalla quantità e qualità dei progetti portati avanti dal Dltm. Tanti sono i punti di contatto con l'attività svolta dall'Adsp: la vocazione ormai consolidata in termini di processi innovativi; attenzione alla sostenibilità e la spinta verso la formazione e la valorizzazione delle competenze. Ci sono tutti i presupposti per collaborare in futuro in modo proficuo per entrambe le realtà"». «Siamo costantemente alla ricerca dell'eccellenza, dello sviluppo e dell'innovazione: per raggiungere questi obiettivi - dichiara il presidente del Dltm Lorenzo Forcieri - si rivelano strategiche le partnership con soggetti che, come noi, sono impegnati in questo. Abbiamo, quindi, accolto con grande piacere il presidente Pisano, con cui abbiamo approfondito il protocollo che sta già iniziando a dare i suoi primi frutti. Oltre a questo, siamo felici di aver avuto la possibilità di confrontarci sui progetti futuri, in modo da attuarli nell'interesse di tutto il nostro sistema portuale, e di aver ottenuto un riscontro positivo ed entusiasta. Andiamo avanti in questa direzione e lo ringraziamo».

Comunità di intenti e valorizzazione dell'accordo per lo sviluppo della blue economy Una visita che ha rafforzato una partnership di lunga data, è stata occasione per illustrare le rispettive attività e ha rilanciato il recente accordo di collaborazione firmato dalle due parti : il presidente dell'Adsp del Mar Ligure Orientale Bruno Pisano è stato ospite del Distretto Ligure delle Tecnologie Marine, accolto dal presidente Lorenzo Forcieri. È stata questa l'occasione per rinsaldare ulteriormente il rapporto fra i due enti, entrambi impegnati nello sviluppo dell'economia del mare, ribadendo visioni e finalità comuni per spingere l'acceleratore sulla blue economy. Il protocollo d'intesa firmato dal presidente Forcieri e dall'allora commissario straordinario Federica Montaresi - rinnovabile e di durata triennale - ha il fine di sostenere progetti e processi nei settori dell'economia e delle tecnologie del mare, della nautica, della portualità e della logistica, con ricadute positive sul sistema della Liguria e dell'alta Toscana grazie ad un'ampia rosa di attività, quali progettualità e ricerca e marketing territoriale. La visita del presidente Pisano è stata l'occasione per illustrare a lui e all'Authority - socia istituzionale del Dltm - tutti i progetti in essere e quelli per il futuro, che incideranno anche sulle attività del nostro porto, ottenendo un soddisfacente riscontro positivo. «Ringrazio il presidente Lorenzo Forcieri per l'accoglienza riservatami e per l'illustrazione esaustiva delle attività svolte dal Distretto - commenta Pisano -. Sono rimasto positivamente colpito dalla quantità e qualità dei progetti portati avanti dal Dltm. Tanti sono i punti di contatto con l'attività svolta dall'Adsp: la vocazione ormai consolidata in termini di processi innovativi; attenzione alla sostenibilità e la spinta verso la formazione e la valorizzazione delle competenze. Ci sono tutti i presupposti per collaborare in futuro in modo proficuo per entrambe le realtà"». «Siamo costantemente alla ricerca dell'eccellenza, dello sviluppo e dell'innovazione: per raggiungere questi obiettivi - dichiara il presidente del Dltm Lorenzo Forcieri - si rivelano strategiche le partnership con soggetti che, come noi, sono impegnati in questo. Abbiamo, quindi, accolto con grande piacere il presidente Pisano, con cui abbiamo approfondito il protocollo che sta già iniziando a dare i suoi primi frutti. Oltre a questo, siamo felici di aver avuto la possibilità di confrontarci sui progetti futuri, in modo da attuarli nell'interesse di tutto il nostro sistema portuale, e di aver ottenuto un riscontro positivo ed entusiasta. Andiamo avanti in questa direzione e lo ringraziamo».



## Strategie e investimenti per i porti del futuro: a Genova il meeting ESPO su logistica e intermodalità

(FERPRESS) Genova, 24 APR Nelle giornate del 21 e 22 aprile, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha ospitato a Genova il meeting del Comitato Logistica e Intermodalità di ESPO (European Seaport Organisation), riunendo delegazioni provenienti da numerosi **porti** europei. La prima giornata di lavori, svoltasi il 21 aprile presso Palazzo San Giorgio, è stata dedicata all'approfondimento dei principali temi di interesse per il settore portuale in ambito europeo. Tra questi, la nuova Strategia Portuale Europea e la definizione della programmazione finanziaria dell'Unione Europea per il periodo 2028-2034, elementi centrali per orientare in modo efficace l'attività di advocacy dell'associazione nei diversi contesti istituzionali. Nel corso dell'incontro sono stati inoltre esaminati i temi legati al trasporto ferroviario, con particolare riferimento alla cooperazione tra ESPO e la Comunità delle imprese ferroviarie e delle infrastrutture europee (CER), nonché alla proposta di Regolamento sulla capacità ferroviaria. È intervenuta anche la Banca Europea per gli Investimenti (BEI), che ha illustrato il proprio programma di capacity building rivolto alle Autorità Portuali. L'iniziativa è finalizzata a rafforzare le competenze istituzionali, tecniche e finanziarie dei **porti** della rete TEN-T, supportando le Autorità Portuali nella pianificazione degli investimenti e nella preparazione dei progetti. Il programma prevede attività di consulenza sugli aspetti tecnici, economico-finanziari, ambientali e procedurali, oltre a momenti di informazione sui fondi disponibili, orientamento nelle fasi di candidatura e valutazione, e promozione della condivisione delle conoscenze tra gli stakeholder. La giornata del 22 aprile è stata dedicata alla visita del porto di Genova. Il programma ha incluso un tour in battello durante il quale è stato presentato il sistema portuale e i principali interventi di sviluppo in corso. I partecipanti hanno avuto modo di osservare dal mare il rilevante piano di investimenti in atto, con particolare attenzione alla realizzazione della nuova diga foranea e della nuova torre piloti. All'incontro hanno preso parte rappresentanti di diversi **porti** europei, tra cui Rotterdam, Marsiglia, La Spezia, Barcellona, Amburgo, Algeciras, Le Havre e Amsterdam, confermando il ruolo strategico del sistema portuale di Genova e Savona-Vado quale punto di riferimento nel dialogo e nella cooperazione internazionale sui temi della logistica e dell'intermodalità.



## Ottanta candeline sulla torta di compleanno di Spediporto

Assemblea con le istituzioni del territorio e i big dell'economia GENOVA. Spediporto spegne le candeline in ricordo dei suoi primi 80 anni. Lo fa con un'edizione particolarmente significativa dell'assemblea pubblica. Anche quest'anno, si svolgerà nella Sala delle Grida nel Palazzo della Borsa di Genova lunedì 27 aprile, a partire dalle 9.30. Con uno slogan chiaro: all'insegna della celebrazione del proprio passato e della costruzione del proprio futuro. Dal quartier generale dell'organizzazione di categoria la raccontano così: «È un filo rosso capace di unire la tradizione degli spedizionieri, che nel 1946 ripartirono come tutta l'economia italiana dopo la tragedia della guerra, le sfide e i progetti che Spediporto sta portando avanti guardando all'innovazione e all'internazionalizzazione». Sotto la luce dei riflettori lo sviluppo del territorio; e questo fin dalla relazione del presidente di Spediporto, Andrea Giachero. Seguirà l'intervento del professor Maurizio Conti, ordinario di economia politica dell'Università di Genova: in vetrina uno studio sulle possibilità offerte dalla "zona logistica semplificata" del porto e del retroporto di Genova e dalla "zona franca doganale". La prima tavola rotonda metterà sotto la lente l'idea di "Genova e la Liguria come volano logistico per il Nord Ovest". Saranno chiamati a discuterne il presidente di Regione Liguria, Marco Bucci; la sindaca di Genova, Silvia Salis; il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale genovese **Matteo Paroli**; il presidente di Camera di Commercio di Genova Luigi Attanasio. Più orientato ad aspetti tecnici («è all'indispensabile ricorso a strategie di sistema per far crescere industria e logistica») sarà il secondo tavolo. A introdurre il tema, per la prima volta all'assemblea di Spediporto, sarà Antonio Gozzi, presidente di Duferco e di Federacciai. Il confronto - moderato come la precedente tavola rotonda da Alberto Quarati, giornalista del "Secolo XIX" - vedrà invece protagonisti il presidente di Confindustria Genova Fabrizio Ferrari, il presidente di Assagenti Gianluca Croce, il presidente di Confcommercio Liguria Alessandro Cavo e il direttore territoriale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli Andrea Maria Zucchini. Le conclusioni saranno affidate alle riflessioni del viceministro Edoardo Rixi.



Assemblea con le istituzioni del territorio e i big dell'economia GENOVA. Spediporto spegne le candeline in ricordo dei suoi primi 80 anni. Lo fa con un'edizione particolarmente significativa dell'assemblea pubblica. Anche quest'anno, si svolgerà nella Sala delle Grida nel Palazzo della Borsa di Genova lunedì 27 aprile, a partire dalle 9.30. Con uno slogan chiaro: all'insegna della celebrazione del proprio passato e della costruzione del proprio futuro. Dal quartier generale dell'organizzazione di categoria la raccontano così: «È un filo rosso capace di unire la tradizione degli spedizionieri, che nel 1946 ripartirono come tutta l'economia italiana dopo la tragedia della guerra, le sfide e i progetti che Spediporto sta portando avanti guardando all'innovazione e all'internazionalizzazione». Sotto la luce dei riflettori lo sviluppo del territorio; e questo fin dalla relazione del presidente di Spediporto, Andrea Giachero. Seguirà l'intervento del professor Maurizio Conti, ordinario di economia politica dell'Università di Genova: in vetrina uno studio sulle possibilità offerte dalla "zona logistica semplificata" del porto e del retroporto di Genova e dalla "zona franca doganale". La prima tavola rotonda metterà sotto la lente l'idea di "Genova e la Liguria come volano logistico per il Nord Ovest". Saranno chiamati a discuterne il presidente di Regione Liguria, Marco Bucci; la sindaca di Genova, Silvia Salis; il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale genovese Matteo Paroli; il presidente di Camera di Commercio di Genova Luigi Attanasio. Più orientato ad aspetti tecnici («è all'indispensabile ricorso a strategie di sistema per far crescere industria e logistica») sarà il secondo tavolo. A introdurre il tema, per la prima volta all'assemblea di Spediporto, sarà Antonio Gozzi, presidente di Duferco e di Federacciai. Il confronto - moderato come la precedente tavola rotonda da Alberto Quarati, giornalista del "Secolo XIX" - vedrà invece protagonisti il presidente di Confindustria Genova Fabrizio Ferrari, il presidente di Assagenti Gianluca Croce, il presidente di Confcommercio Liguria Alessandro Cavo e il

## Shipping Italy

Genova, Voltri

### Caro materiali, l'Adsp pronta a posporre 50 milioni di opere fra Genova e Savona

Il rincaro dei prezzi delle materie prime (garantito agli appaltatori) vale al 2025 più di 30 milioni solo per la nuova diga del capoluogo "Al fine di anticipare le risorse per il 'caro materiali' (), si rende necessario posticipare la realizzazione di alcuni interventi inseriti nella programmazione annuale 2026 del Programma Ordinario e Straordinario dell'Ente". Questa frase è un passaggio chiave di un decreto firmato a fine marzo dal presidente dell'Autorità di sistema portuale di Genova e **Savona** Matteo Paroli. Il documento è focalizzato sull'appalto della Fase A della nuova diga foranea del capoluogo in via di realizzazione, ma consente di ricostruire una problematica che riguarda tutte le opere in corso nei due scali: il rincaro delle materie prime che una legge speciale del 2022 garanti sarebbe stato pagato dallo Stato agli appaltatori fino al 90% (calcolato sulla differenza fra il prezziario regionale dell'anno di affidamento dell'appalto e quello in vigore nell'anno della spesa), con stanziamento di un fondo miliardario (per "prosecuzione opere pubbliche") in capo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Per le amministrazioni, però, i tempi di accesso a questo fondo sono più lunghi di quelli di pagamento. Il decreto riepiloga come per la nuova diga le somme per caro materiali riconosciute all'appaltatore (Pergenova Breakwater) fra quarto trimestre 2024 e gennaio 2026 "ammontino complessivamente a 30.850.500,23". Tralasciando circa 3,8 afferenti a un Sal (certificato di Stato avanzamento lavori) del gennaio 2026 da circa 3,8 milioni, cioè, il 25% di un'opera (questo lo stato di avanzamento da bilancio 2025 di Pergenova) ha comportato un extra di circa 27 milioni: un'inflazione prossima al 13%, che proiettata sul costo complessivo di 873 milioni vale un extra pari a quasi 114 milioni (in aggiunta ai costi per imprevisti tecnici: 160 milioni di euro per ora per la prima fase). Il decreto spiega come il problema sia diffuso a tutte le opere dell'Adsp: nello stesso periodo (terzo trimestre 2024-quarto trimestre 2025), il caro materiali ha sfiorato quota 50,7 milioni di euro. Il fatto, come detto, è che alla fine dell'anno scorso il Mit ha riconosciuto appena le richieste di accesso al fondo per il quarto trimestre 2024, pari a 6,1 milioni. L'istruttoria sul resto è ancora da farsi e non è scontato che l'istanza di Adsp venga accolta. Per queste ragioni l'ente, già nell'autunno scorso, aveva provveduto a un'apposita variazione del bilancio, forte di un parere positivo dell'Avvocatura di Stato sulla possibilità di pagare fatture "oggetto di prossima istanza al Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche () anticipando le somme necessarie utilizzando risorse economiche nella disponibilità di cassa, con la previsione che le stesse saranno successivamente reintegrate una volta eventualmente chieste (e ricevute) le risorse da parte del Ministero". Sicché la variazione di bilancio ha consentito di rimpinguare adeguatamente l'apposita voce dei quadri economici degli appalti in questione, sebbene il rimpinguo sia solo eventuale.

Shipping Italy	
Caro materiali, l'Adsp pronta a posporre 50 milioni di opere fra Genova e Savona	
PROGETTO BIPERIODATIVO "CARO MATERIALI" DEL 1° BIMESTRE 2025	IMPORTO
1.0022 Nuovo Diga Foranea di Genova	18.810.139,27
1.1729 Nuovo Diga Foranea di Genova	5.848.742,50
1.2022 Nuovo Diga Foranea di Genova	79.898,51
1.3000 Intervento di adeguamento infrastrutturale della nuova Diga Foranea per interventi tecnici (certificato di Stato di avanzamento lavori)	6.747,27
1.3022 Programma straordinario interventi tecnici portuali in corso di lavori	3.443.472,90
<b>TOTALE PROGRAMMA STRAORDINARIO</b>	<b>26.863.790,44</b>
1.1771 Opere di manutenzione del cantiere in regime di accesso al porto di volo (opera per completamento terminal Intermodal)	485.305,18
<b>TOTALE PROGRAMMA ORDINARIO</b>	<b>485.305,18</b>
<b>TOTALE COMPLESSIVO</b>	<b>26.863.790,44</b>

04/24/2026 20:31

Il rincaro dei prezzi delle materie prime (garantito agli appaltatori) vale al 2025 più di 30 milioni solo per la nuova diga del capoluogo "Al fine di anticipare le risorse per il 'caro materiali' (), si rende necessario posticipare la realizzazione di alcuni interventi inseriti nella programmazione annuale 2026 del Programma Ordinario e Straordinario dell'Ente". Questa frase è un passaggio chiave di un decreto firmato a fine marzo dal presidente dell'Autorità di sistema portuale di Genova e Savona Matteo Paroli. Il documento è focalizzato sull'appalto della Fase A della nuova diga foranea del capoluogo in via di realizzazione, ma consente di ricostruire una problematica che riguarda tutte le opere in corso nei due scali: il rincaro delle materie prime che una legge speciale del 2022 garanti sarebbe stato pagato dallo Stato agli appaltatori fino al 90% (calcolato sulla differenza fra il prezziario regionale dell'anno di affidamento dell'appalto e quello in vigore nell'anno della spesa), con stanziamento di un fondo miliardario (per "prosecuzione opere pubbliche") in capo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Per le amministrazioni, però, i tempi di accesso a questo fondo sono più lunghi di quelli di pagamento. Il decreto riepiloga come per la nuova diga le somme per caro materiali riconosciute all'appaltatore (Pergenova Breakwater) fra quarto trimestre 2024 e gennaio 2026 "ammontino complessivamente a 30.850.500,23". Tralasciando circa 3,8 afferenti a un Sal (certificato di Stato avanzamento lavori) del gennaio 2026 da circa 3,8 milioni, cioè, il 25% di un'opera (questo lo stato di avanzamento da bilancio 2025 di Pergenova) ha comportato un extra di circa 27 milioni: un'inflazione prossima al 13%, che proiettata sul costo complessivo di 873 milioni vale un extra pari a quasi 114 milioni (in aggiunta ai costi per imprevisti tecnici: 160 milioni di euro per ora per la prima fase). Il decreto spiega come il problema sia diffuso a tutte le opere dell'Adsp: nello stesso periodo (terzo trimestre 2024-quarto trimestre 2025), il caro materiali ha sfiorato quota 50,7 milioni di euro. Il fatto, come detto, è che alla fine dell'anno scorso il Mit ha riconosciuto appena le richieste di accesso al fondo per il quarto trimestre 2024, pari a 6,1 milioni. L'istruttoria sul resto è ancora da farsi e non è scontato che l'istanza di Adsp venga accolta. Per queste ragioni l'ente, già nell'autunno scorso, aveva provveduto a un'apposita variazione del bilancio, forte di un parere positivo dell'Avvocatura di Stato sulla possibilità di pagare fatture "oggetto di prossima istanza al Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche () anticipando le somme necessarie utilizzando risorse economiche nella disponibilità di cassa, con la previsione che le stesse saranno successivamente reintegrate una volta eventualmente chieste (e ricevute) le risorse da parte del Ministero". Sicché la variazione di bilancio ha consentito di rimpinguare adeguatamente l'apposita voce dei quadri economici degli appalti in questione, sebbene il rimpinguo sia solo eventuale.

## Shipping Italy

Genova, Voltri

---

L'ultima legge di bilancio ha però ulteriormente complicato il quadro, presumibilmente essendo arrivate ad esaurimento le risorse del suddetto Fondo. Dal 2026, infatti, la copertura del rischio inflattivo continuerà a essere garantita agli appaltatori, ma le stazioni appaltanti potranno attingere solo dai quadri economici delle opere e in particolare dalle risorse stanziare per imprevisti e varianti e da quelli eventualmente rinvenienti da ribassi d'asta. Quando ciò avviene e tali voci vengono prosciugate oltre l'80%, però, la stazione appaltante deve attivare "in tempo utile le procedure per il reintegro delle somme, anche attraverso una riduzione delle opere inserite nella programmazione triennale, nonché nell'elenco annuale dei lavori". Insomma, quando i costi lievitano (e gli appaltatori ottengono il riconoscimento dell'incremento dei costi delle materie prime), alcune opere possono essere sacrificate. Per questa ragione, al fine di coprire il caro materiali del 2025, l'Adsp risulta abbia deciso di posporre alcuni impegni del 2026. L'obiettivo è quello di "procedere alla riallocazione degli interventi infrastrutturali posposti in occasione della prima riprogrammazione finanziaria utile", sempre che, naturalmente, la riprogrammazione finanziaria arrivi e le risorse diventino effettivamente reperibili. Contattato da SHIPPING ITALY, il presidente dell'Adsp Paroli ha spiegato che "non ci sono stralci", malgrado il decreto da lui firmato preveda di "posticipare la realizzazione di alcuni interventi inseriti nella programmazione annuale 2026".

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.

## Serve maggiore condivisione tra porto e città: la mozione del Municipio Ponente che chiama in causa Autorità Portuale

Il documento è stato votato a maggioranza in occasione dell'ultimo Consiglio di Municipio. Lo sviluppo portuale avvenga in maniera sostenibile e compatibile con il tessuto urbano. Le divergenze tra Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e i terminalisti non possono che avere valore inferiore rispetto alle legittime aspettative dei cittadini in merito al fatto che lo sviluppo portuale avvenga in maniera sostenibile e compatibile con il tessuto urbano, garantendo l'equilibrio tra porto e città e impedendo che lo sviluppo di uno avvenga a danno dell'altro. A sostenerlo è la mozione avente per oggetto Futuro della Piattaforma Portuale di Pra" che è stata presentata dai gruppi di maggioranza all'ultimo Consiglio Municipale del VII Ponente e che è stata votata dalla stessa maggioranza con l'astensione dei gruppi di opposizione, che avevano chiesto di rinviare perché fossero esaminati meglio alcuni loro emendamenti. Il documento passato con i voti del centrosinistra, che fa il paio con analogo mozione votata nelle scorse settimane dal Consiglio Comunale (in questo caso all'unanimità), porta la firma dei capigruppo proponenti: Flavio Anglana del Partito Democratico, Luisa Maria Zunino della Lista Silvia Salis Sindaca, Carlo Calcagno di Alleanza Verdi e Sinistra, Flavio Bernucci del Movimento 5 Stelle. Secondo la maggioranza in Consiglio Municipale, è necessario che il presidente del VII Ponente, Matteo Frulio, e la Giunta Municipale si facciano portavoce delle posizioni sopra espresse nelle sedi preposte e sostengano con forza la richiesta da parte della Civica Amministrazione di un tavolo permanente con Autorità di Sistema Portuale, al fine di ottenere un maggiore coinvolgimento e un dialogo costante. L'episodio che ha fatto scatenare le mozioni in Consiglio Comunale e in Consiglio Municipale è la trasferta recente a Singapore, sede di Psa Authority, che gestisce il porto container di Pra', da parte del presidente dell'Autorità Portuale genovese, Matteo Paroli, e del viceministro alle Infrastrutture e Trasporti, Edoardo Rixi. Lì è stata siglata un'intesa per oltre un miliardo di dollari di investimenti da parte di Psa sul porto di Genova, ma tutto questo è avvenuto senza la minima condivisione con le amministrazioni locali, né comunale né municipale, come più volte denunciato su La Voce di Genova' dal presidente Frulio. Ecco allora che, alla luce di questo episodio, si chiede di cambiare atteggiamento. E lo si chiede in maniera chiara. La mozione del Consiglio Municipale ribadisce un concetto inequivocabile: Il Rio San Giuliano a Ponente e il Sesto Modulo a Levante sono da considerarsi come limiti invalicabili del Bacino Portuale di Pra'. Il Municipio VII Ponente, dove è sita la piattaforma portuale di Pra', la principale per scalo contenitori, si è da sempre battuto per rendere effettiva la convivenza tra città e porto. Negli anni si è sempre lavorato, attraverso documenti e proposte, con l'obiettivo ultimo di rendere la convivenza tra città e porto non conflittuale, bensì utile all'intera comunità, dimostrando



04/24/2026 08:00

Il documento è stato votato a maggioranza in occasione dell'ultimo Consiglio di Municipio. "Lo sviluppo portuale avvenga in maniera sostenibile e compatibile con il tessuto urbano" "Le divergenze tra Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e i terminalisti non possono che avere valore inferiore rispetto alle legittime aspettative dei cittadini in merito al fatto che lo sviluppo portuale avvenga in maniera sostenibile e compatibile con il tessuto urbano, garantendo l'equilibrio tra porto e città e impedendo che lo sviluppo di uno avvenga a danno dell'altro". A sostenerlo è la mozione avente per oggetto "Futuro della Piattaforma Portuale di Pra" che è stata presentata dai gruppi di maggioranza all'ultimo Consiglio Municipale del VII Ponente e che è stata votata dalla stessa maggioranza con l'astensione dei gruppi di opposizione, che avevano chiesto di rinviare perché fossero esaminati meglio alcuni loro emendamenti. Il documento passato con i voti del centrosinistra, che fa il paio con analogo mozione votata nelle scorse settimane dal Consiglio Comunale (in questo caso all'unanimità), porta la firma dei capigruppo proponenti: Flavio Anglana del Partito Democratico, Luisa Maria Zunino della Lista Silvia Salis Sindaca, Carlo Calcagno di Alleanza Verdi e Sinistra, Flavio Bernucci del Movimento 5 Stelle. Secondo la maggioranza in Consiglio Municipale, è necessario che il presidente del VII Ponente, Matteo Frulio, e la Giunta Municipale si facciano portavoce delle posizioni sopra espresse nelle sedi preposte e sostengano con forza la richiesta da parte della Civica Amministrazione di un tavolo permanente con Autorità di Sistema Portuale, al fine di ottenere un maggiore coinvolgimento e un dialogo costante". L'episodio che ha fatto scatenare le mozioni in Consiglio Comunale e in Consiglio Municipale è la trasferta recente a Singapore, sede di Psa Authority, che gestisce il porto container di Pra', da parte del presidente dell'Autorità Portuale genovese, Matteo Paroli, e del viceministro alle

## La Voce di Genova

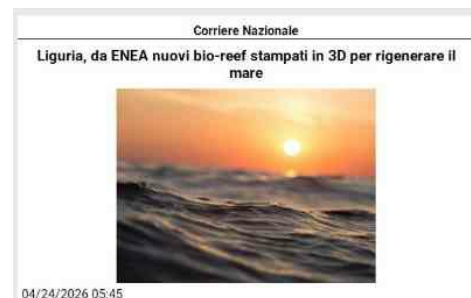
Genova, Voltri

---

sempre la totale e massima disponibilità al confronto. Alla luce dell'incontro dello scorso 25 febbraio a Singapore, secondo i consiglieri municipali, è lecito supporre che il motore dietro a questa iniziativa risieda soprattutto nella volontà di appianare contrasti tra i terminalisti e che l'offerta di espansione degli spazi operativi nel terminal di Pra' risponda ad una logica compensativa per la rinuncia alla concessione del terminal Sech e dei ricorsi sulla concessione di Ponte Etiopia. Ma non c'è la disponibilità a parlare di espansioni degli spazi operativi del Bacino Portuale di Pra', peraltro senza prima conoscere quali saranno gli sviluppi che andranno a interessare il Porto di Genova. I contenuti di un Protocollo d'Intesa firmato da un ente pubblico, **AdSP**, e dal Governo devono essere condivisi con le istituzioni locali e con il territorio. È lecito presupporre che tali livelli di investimento annunciati per mezzo stampa relativi al Protocollo siano accompagnati da un piano, o da una bozza di piano industriale di pianificazione e di progetti di modifica e che anche questi avrebbero dovuti essere condivisi con il territorio e con le istituzioni locali, prima ancora che resi noti. La conclusione è che è imprescindibile un coinvolgimento della Civica Amministrazione e del Municipio VII Ponente, in virtù del suddetto principio di convivenza città-porto, i quali devono essere coinvolti e deve essere data loro voce in questioni così dirimenti.

## Liguria, da ENEA nuovi bio-reef stampati in 3D per rigenerare il mare

ENEA ha messo in mare, nella baia di S. Teresa a Lerici (La Spezia), tre nuovi bio-reef costituiti da una innovativa malta contenente gusci di mitili, con l'obiettivo di favorire il ripopolamento dell'ostrica piatta ENEA ha messo in mare, al centro della baia di S. Teresa a Lerici (La Spezia), tre nuovi bio-reef costituiti da una innovativa malta contenente gusci di mitili, con l'obiettivo di favorire il ripopolamento dell'ostrica piatta ( *Ostrea edulis* ), un mollusco-filtratore che aiuta a rigenerare gli ambienti marini, tutelare la biodiversità e regolare il clima . L'attività è stata condotta da ENEA in collaborazione con la Cooperativa di Mitilicoltori Associati, il Comune di Lerici e la Scuola di Mare nell'ambito del progetto RAISE per lo sviluppo di soluzioni rigenerative basate sulla natura al fine di ricostruire gli habitat naturali e risanare le aree portuali. Stampati in 3D con un mix composto da gusci di mitili (40%) e cemento biocompatibile, i tre nuovi reef sono stati realizzati nell'ambito di un progetto di dottorato che ha visto collaborare ENEA, Università di Bologna, Universidad de Cantabria e Fundación Leonardo Torres Quevedo. L'installazione dei reef è stata possibile grazie all'intervento dei Palombari del Gruppo Operativo Subacquei (GOS) del COMSUBIN della Marina Militare e dell'azienda Submariner, supportati da Guardia Costiera e Capitaneria di Porto della Spezia. Con un approccio di economia circolare rigenerativa abbiamo usato gusci di mitili come materia prima seconda in sostituzione di materiali da cava, in modo da valorizzare un sottoprodotto della molluschicoltura e riportare in mare una risorsa naturale preziosa costituita per oltre il 90% da carbonato di calcio, evitandone lo smaltimento in discarica, ma anche riducendo l'impatto ambientale legato all'estrazione di risorse naturali, spiega Cristian Chiavetta, responsabile del Laboratorio ENEA Strumenti per la sostenibilità e la circolarità dei sistemi produttivi e territoriali presso il Dipartimento Sostenibilità. Il cemento utilizzato nella miscela aggiunge Chiavetta è a basso contenuto di clinker e specificamente formulato per ambienti marini. I manufatti sono stati poi stampati in 3D, tecnica che garantisce una maggiore libertà progettuale e ottimizzazione delle geometrie, per un design eco-funzionale a supporto della biodiversità, sottolinea Letizia Carosco, dottoranda ENEA-Università di Bologna. Con i due reef posizionati nell'ottobre dello scorso anno, salgono a cinque i prototipi che fungeranno da substrato per il ripopolamento dell'*Ostrea edulis* . Grazie all'elevato contenuto di carbonato di calcio nei gusci, infatti, i reef garantiranno una maggiore bio-attrattività per le ostriche, favorendo anche l'ulteriore formazione di reef naturali in grado di offrire habitat e rifugio a numerose altre specie marine. Questo progetto di ripopolamento e rigenerazione avviato nel Golfo della Spezia è stato possibile solo grazie alla collaborazione delle autorità del territorio, dalla Regione Liguria, che ha autorizzato la messa a mare dei reef, al Comune di Lerici,



ENEA ha messo in mare, nella baia di S. Teresa a Lerici (La Spezia), tre nuovi bio-reef costituiti da una innovativa malta contenente gusci di mitili, con l'obiettivo di favorire il ripopolamento dell'ostrica piatta ENEA ha messo in mare, al centro della baia di S. Teresa a Lerici (La Spezia), tre nuovi bio-reef costituiti da una innovativa malta contenente gusci di mitili, con l'obiettivo di favorire il ripopolamento dell'ostrica piatta ( *Ostrea edulis* ), un mollusco-filtratore che aiuta a rigenerare gli ambienti marini, tutelare la biodiversità e regolare il clima . L'attività è stata condotta da ENEA in collaborazione con la Cooperativa di Mitilicoltori Associati, il Comune di Lerici e la Scuola di Mare nell'ambito del progetto RAISE per lo sviluppo di soluzioni rigenerative basate sulla natura al fine di ricostruire gli habitat naturali e risanare le aree portuali. Stampati in 3D con un mix composto da gusci di mitili (40%) e cemento biocompatibile, i tre nuovi reef sono stati realizzati nell'ambito di un progetto di dottorato che ha visto collaborare ENEA, Università di Bologna, Universidad de Cantabria e Fundación Leonardo Torres Quevedo. L'installazione dei reef è stata possibile grazie all'intervento dei Palombari del Gruppo Operativo Subacquei (GOS) del COMSUBIN della Marina Militare e dell'azienda Submariner, supportati da Guardia Costiera e Capitaneria di Porto della Spezia. Con un approccio di economia circolare rigenerativa abbiamo usato gusci di mitili come materia prima seconda in sostituzione di materiali da cava, in modo da valorizzare un sottoprodotto della molluschicoltura e riportare in mare una risorsa naturale preziosa costituita per oltre il 90% da carbonato di calcio, evitandone lo smaltimento in discarica, ma anche riducendo l'impatto ambientale legato all'estrazione di risorse naturali, spiega Cristian Chiavetta, responsabile del Laboratorio ENEA Strumenti per la sostenibilità e la circolarità dei sistemi produttivi e territoriali presso il Dipartimento Sostenibilità. Il cemento utilizzato nella miscela

## Corriere Nazionale

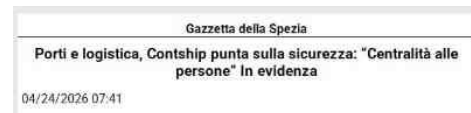
### La Spezia

---

L'Autorità Portuale, la Marina Militare, la Guardia Costiera e la Capitaneria di Porto della Spezia, sottolinea Chiara Lombardi, responsabile del Laboratorio ENEA Biodiversità ed ecosistemi. Questa operazione continua ha permesso, tra le altre cose, il riconoscimento della baia come sito in cui è vietato l'ancoraggio e l'ormeggio a protezione degli impianti presenti. L'attività si inserisce nel quadro delle progettualità di Smart Bay S. Teresa , piattaforma di cooperazione tra ENEA, Cnr, INGV, Comune di Lerici, Cooperativa di Mitilicoltori Associati e Scuola di Mare. Le operazioni di supporto e affiancamento dei Palombari durante le attività scientifiche e tecniche in mare e le immersioni relative ai vari progetti di ripristino ambientale sono condotte grazie all'accordo tra COMSUMBIN e Dipartimento Sostenibilità ENEA (2025), derivato dall'accordo quadro tra Stato Maggiore della Difesa ed ENEA (2024).

## Porti e logistica, Contship punta sulla sicurezza: Centralità alle persone In evidenza

di Mattia Andreoli - In occasione della Giornata mondiale per la sicurezza e la salute sul lavoro, Contship Italia ha riunito alla Spezia istituzioni, imprese e operatori della Port Community per un confronto dedicato alla prevenzione nei contesti portuali e logistici. Pubblicato il: L'incontro, moderato da Lucia Nappi, ha messo al centro il tema dell'evoluzione culturale, considerata la leva decisiva per ridurre gli incidenti e migliorare il benessere dei lavoratori. Fin dall'apertura, il gruppo Contship ha ribadito la propria visione attraverso le parole del direttore HR Luca Trevisan, che ha ricordato come anni fa l'azienda abbia scelto di accentuare la visione della sicurezza accentrando la figura dell'uomo, sottolineando: io mi occupo di persone, non di risorse. La sicurezza deve partire dalla cultura di essa stessa. Nel corso del confronto è emersa la necessità di un approccio condiviso. L'assessore Guerri ha evidenziato come debba essere un lavoro di squadra, tra chi rappresenta le aziende, gli enti sanitari e le forze dell'ordine. Ha poi aggiunto che il Comune, pur senza competenze dirette, è impegnato a fare la sua parte collaborando con le altre istituzioni. Ha ricordato inoltre il valore simbolico del 28 aprile, giornata dedicata alle vittime dell'amianto. Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Bruno Pisano, ha voluto lanciare un messaggio chiaro: La sicurezza è un valore fondamentale nonché un impegno condiviso da tutti noi ogni giorno. Investire in prevenzione significa anche costruire contesti belli intorno alle persone, perché gli incidenti sono situazioni che possono essere prevenute. Un richiamo alla centralità delle persone è arrivato anche dal presidente di Confindustria La Spezia, Alessandro Laghezza, che ha aperto il suo intervento con un commosso ricordo di Faconti, scomparso pochi giorni fa. Sul fronte normativo, Davide Vetralla, responsabile Safety dell'Autorità Portuale, ha ricordato che il sistema portuale si occupa di sicurezza sul lavoro attraverso un quadro regolatorio complesso, mentre Massimo Lombardi, coordinatore del Gruppo Tecnico Porti e Navi, ha presentato i dati sugli infortuni 2022-2024, spiegando che serve una formazione reale e di coinvolgimento, non meramente formale. Dal punto di vista aziendale, Ermanno Gianelli, Quality, Health & Safety Manager di Contship, ha illustrato un trend positivo: Vediamo un trend in diminuzione del dato infortunistico, abbassando proprio l'indice di frequenza. Un risultato ottenuto grazie al rispetto della normativa e all'analisi dei processi, anche se da sola non basta, perché è stato necessario implementare procedure e istruzioni più efficaci. A chiudere il quadro è stato Gabriele Cattaneo, Direttore delle Strategie di Go2theMoon, che ha invitato a superare la logica del dovere: Noi riteniamo che il tema sia il VOGLIO mettere un settore in sicurezza. Ogni giorno 1800 persone non tornano a casa. Un richiamo forte al valore umano della prevenzione. La giornata si è conclusa con alcune testimonianze dei lavoratori Contship,



Gazzetta della Spezia  
 Porti e logistica, Contship punta sulla sicurezza: "Centralità alle persone" In evidenza  
 04/24/2026 07:41  
 di Mattia Andreoli - In occasione della Giornata mondiale per la sicurezza e la salute sul lavoro, Contship Italia ha riunito alla Spezia istituzioni, imprese e operatori della Port Community per un confronto dedicato alla prevenzione nei contesti portuali e logistici. Pubblicato il: L'incontro, moderato da Lucia Nappi, ha messo al centro il tema dell'evoluzione culturale, considerata la leva decisiva per ridurre gli incidenti e migliorare il benessere dei lavoratori. Fin dall'apertura, il gruppo Contship ha ribadito la propria visione attraverso le parole del direttore HR Luca Trevisan, che ha ricordato come anni fa l'azienda abbia scelto di accentuare la visione della sicurezza accentrando la figura dell'uomo, sottolineando: "io mi occupo di persone, non di risorse. La sicurezza deve partire dalla cultura di essa stessa". Nel corso del confronto è emersa la necessità di un approccio condiviso. L'assessore Guerri ha evidenziato come debba essere un lavoro di squadra, tra chi rappresenta le aziende, gli enti sanitari e le forze dell'ordine. Ha poi aggiunto che il Comune, pur senza competenze dirette, è impegnato a fare la sua parte collaborando con le altre istituzioni. Ha ricordato inoltre il valore simbolico del 28 aprile, giornata dedicata alle vittime dell'amianto. Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Bruno Pisano, ha voluto lanciare un messaggio chiaro: "La sicurezza è un valore fondamentale nonché un impegno condiviso da tutti noi ogni giorno. Investire in prevenzione significa anche costruire contesti belli intorno alle persone, perché gli incidenti sono situazioni che possono essere prevenute". Un richiamo alla centralità delle persone è arrivato anche dal presidente di Confindustria La Spezia, Alessandro Laghezza, che ha aperto il suo intervento con un commosso ricordo di Faconti, scomparso pochi giorni fa. Sul fronte normativo, Davide Vetralla, responsabile Safety dell'Autorità Portuale, ha ricordato che il sistema portuale "si occupa di sicurezza sul lavoro" attraverso un quadro regolatorio complesso, mentre Massimo Lombardi, coordinatore del Gruppo Tecnico Porti e Navi, ha presentato i dati sugli infortuni 2022-2024, spiegando che serve una formazione reale e di coinvolgimento, non meramente formale. Dal punto di vista aziendale, Ermanno Gianelli, Quality, Health & Safety Manager di Contship, ha illustrato un trend positivo: "Vediamo un trend in diminuzione del dato infortunistico, abbassando proprio l'indice di frequenza. Un risultato ottenuto grazie al rispetto della normativa e all'analisi dei processi, anche se da sola non basta, perché è stato necessario implementare procedure e istruzioni più efficaci". A chiudere il quadro è stato Gabriele Cattaneo, Direttore delle Strategie di Go2theMoon, che ha invitato a superare la logica del dovere: "Noi riteniamo che il tema sia il VOGLIO mettere un settore in sicurezza. Ogni giorno 1800 persone non tornano a casa". Un richiamo forte al valore umano della prevenzione. La giornata si è conclusa con alcune testimonianze dei lavoratori Contship, che hanno portato il

# Gazzetta della Spezia

La Spezia

---

che hanno portato il punto di vista di chi vive quotidianamente le operazioni portuali, rendendo il confronto ancora più concreto e aderente alla realtà dei terminal. È GRATIS! Compila il form per ricevere via e-mail la nostra rassegna stampa. Partecipa ai sondaggi della Gazzetta della Spezia: [clicca qui](#).

# Citta della Spezia

## La Spezia

### Concessione Piccolo Faro, i gestori storici presentano ricorso al Tar

Come preannunciato, la vicenda della concessione del chiosco che si trova alla radice di Molo Italia verrà giudicata dal Tar della Liguria. La gara indetta dall'Autorità di sistema portuale per l'affidamento del bene si era chiusa con l'aggiudicazione alla società spezzina Tondo Gourmet, già alla guida di Pantondo in via del Prione, destinataria di una concessione quadriennale con un canone annuo fissato in 66mila euro. Contro questo esito hanno però presentato ricorso i gestori attuali, ovvero la società 'Il Piccolo Faro 2000', che da oltre trent'anni detiene la concessione dell'area demaniale: l'azienda ha chiesto al Tribunale amministrativo regionale l'annullamento dell'atto di assegnazione. L'iter per l'assegnazione aveva preso avvio lo scorso autunno e alla richiesta di rinnovo dei gestori storici si erano affiancate le candidature di altre cinque realtà interessate al chiosco. Un primo pronunciamento dei togati genovesi è atteso entro la fine del mese di aprile. Più informazioni.



## Contship: vogliamo mettere al centro la sicurezza e la salute sul lavoro

«L'obiettivo è far crescere una nuova consapevolezza e una cultura» LA SPEZIA. Sotto il segno del «dialogo tra imprese, istituzioni e associazioni di categoria», in nome di un percorso per «rafforzare la cultura della sicurezza a tutti i livelli dell'organizzazione». Potrebbe essere riassumibile così l'impegno di Contship che, da un lato, mira a aprire il confronto sulla sicurezza sul lavoro e, dall'altro, avvia il progetto "Comportamenti sicuri". E lo fa in occasione della "Giornata Mondiale per la Sicurezza e la Salute sul Lavoro", promuovendo a La Spezia una iniziativa che ha mirato a declinare il tema guardando all'orizzonte di porti e logistica (e a come maturino l'evoluzione culturale e l'innovazione).. Nel corso dell'evento è stato presentato il progetto "Brain R'Evolution: comportamenti sicuri Contship". Stiamo parlando - è stato spiegato - di «un percorso biennale che sarà sviluppato in collaborazione con il partner Go to the Moon. Il programma ha l'obiettivo di «creare un progetto di cambiamento culturale in azienda». Con un focus: raggiungere una «nuova consapevolezza in materia di salute e sicurezza intervenendo sulla dimensione comportamentale e decisionale delle persone». Già, perché dietro c'è l'idea che la prevenzione sia «efficace solo se integrata nei processi cognitivi e nelle abitudini quotidiane di chi opera nell'organizzazione a tutti i livelli». Protagonisti dell'appuntamento spezzino l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Confindustria La Spezia e rappresentanti del comitato di igiene e sicurezza del porto, tra cui l'Asl spezzina e gli operatori della Port Community. Una pluralità di voci che rappresenta in certo qual modo anche la «elevata complessità operativa» che caratterizza uno spazio particolare com'è quello della portualità. «La sicurezza e la salute sui luoghi di lavoro sono un impegno concreto per tutti: non solo nel rispetto di comportamenti corretti, ma - queste le parole del presidente dell'Authority spezzina, Bruno Pisano - anche nel contribuire a creare condizioni sempre più adeguate affinché tali comportamenti possano essere rispettati. A tal riguardo, lo studio commissionato da Contship segna un ulteriore passo in avanti». Aggiungendo poi: «L'Autorità di Sistema ha scelto di adottare e sviluppare un "sistema di gestione della sicurezza e salute sul lavoro", come decisione strategica per garantire il miglioramento continuo delle proprie prestazioni e ha scelto di rafforzare il proprio ruolo in materia di prevenzione nel demanio marittimo di competenza. Lo ha fatto e lo sta facendo sia attraverso l'istituzione e la continua partecipazione attiva al Comitato di Igiene e Sicurezza del porto della Spezia e del porto di Marina di Carrara, sia attraverso il Servizio Safety e Operativo Ispettivo, recentemente integrato con nuove risorse». Così il commento di Alessandro Laghezza, presidente di Confindustria La Spezia: «In primo luogo, desidero dare merito al gruppo Contship per aver messo il tema della sicurezza e del benessere dei lavoratori



«L'obiettivo è far crescere una nuova consapevolezza e una cultura» LA SPEZIA. Sotto il segno del «dialogo tra imprese, istituzioni e associazioni di categoria», in nome di un percorso per «rafforzare la cultura della sicurezza a tutti i livelli dell'organizzazione». Potrebbe essere riassumibile così l'impegno di Contship che, da un lato, mira a aprire il confronto sulla sicurezza sul lavoro e, dall'altro, avvia il progetto "Comportamenti sicuri". E lo fa in occasione della "Giornata Mondiale per la Sicurezza e la Salute sul Lavoro", promuovendo a La Spezia una iniziativa che ha mirato a declinare il tema guardando all'orizzonte di porti e logistica (e a come maturino l'evoluzione culturale e l'innovazione).. Nel corso dell'evento è stato presentato il progetto "Brain R'Evolution: comportamenti sicuri Contship". Stiamo parlando - è stato spiegato - di «un percorso biennale che sarà sviluppato in collaborazione con il partner Go to the Moon. Il programma ha l'obiettivo di «creare un progetto di cambiamento culturale in azienda». Con un focus: raggiungere una «nuova consapevolezza in materia di salute e sicurezza intervenendo sulla dimensione comportamentale e decisionale delle persone». Già, perché dietro c'è l'idea che la prevenzione sia «efficace solo se integrata nei processi cognitivi e nelle abitudini quotidiane di chi opera nell'organizzazione a tutti i livelli». Protagonisti dell'appuntamento spezzino l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Confindustria La Spezia e rappresentanti del comitato di igiene e sicurezza del porto, tra cui l'Asl spezzina e gli operatori della Port Community. Una pluralità di voci che rappresenta in certo qual modo anche la «elevata complessità operativa» che caratterizza uno spazio particolare com'è quello della portualità. «La sicurezza e la salute sui luoghi di lavoro sono un impegno concreto per tutti: non solo nel rispetto di comportamenti corretti, ma - queste le parole del presidente dell'Authority spezzina, Bruno Pisano - anche nel contribuire a creare condizioni

## La Gazzetta Marittima

### La Spezia

---

al centro della propria gestione aziendale. Investire in sicurezza costituisce una scelta strategica che contribuisce a rafforzare la competitività e la resilienza del **sistema portuale**. L'impiego di tecnologie avanzate e l'analisi dei dati consentono di individuare tempestivamente le criticità e la formazione continua rappresenta una leva essenziale di miglioramento». Ma la sicurezza è soprattutto un investimento sul capitale umano, dice Laghezza: «In questa direzione, Confindustria La Spezia conferma il proprio impegno nel promuovere una cultura della prevenzione e dell'innovazione. Un porto sicuro è non solo più efficiente, ma anche più equo e sostenibile». Ecco la dichiarazione di Luca Trevisan, responsabile del settore risorse umane di Contship: «Il nostro approccio è quello di guardare alla sicurezza con gli occhi delle persone: perché, prima ancora che di processi, ci occupiamo di persone. Quando diciamo "Persone al centro", vogliamo rendere questo impegno concreto e visibile nella quotidianità. Ecco che allora la sicurezza non è soltanto un tema tecnico o procedurale, ma diventa una dimensione umana del lavoro. Il nostro obiettivo si estende al benessere complessivo dei dipendenti, alla qualità dell'ambiente in cui operano e alla sensazione di sentirsi protetti e sicuri». A giudizio di Trevisan, con "Brain R'Evolution: comportamenti sicuri Contship" «vogliamo rafforzare questa visione, lavorando sui comportamenti e sulla consapevolezza di tutte le nostre persone».



## Sapir accelera sulla digitalizzazione: un piano industriale da 50 milioni in 5 anni

Obiettivo ferro dal 9% al 15%: prenotazioni digitali, AI e smart logistics per rendere Ravenna sempre più competitiva in Europa 23 aprile 2026 - ravenna - Il Gruppo Sapir si prepara a compiere un passo decisivo verso la digitalizzazione, con l'obiettivo di rendere il suo terminal intermodale sempre più connesso, efficiente e sostenibile. È stato infatti presentato un piano di investimenti tecnologici, dal valore superiore agli 800.000 Euro, che mira a trasformare l'operatività portuale attraverso l'integrazione di sistemi avanzati di gestione e l'automazione dei flussi logistici. Questo progetto si inserisce in una visione strategica più ampia, finalizzata a rafforzare l'intermodalità ferroviaria in linea con le direttive europee di sostenibilità e digitalizzazione. Le innovazioni previste dal Gruppo Sapir per rispondere a questo incremento di traffico, si articolano in cinque principali pilastri. Innanzitutto, è in programma l'implementazione di un sistema di prenotazione digitale che consentirà ai clienti di gestire online le richieste di carico e scarico ferroviario, riducendo i tempi di attesa e migliorando il traffico in ingresso e in uscita dai terminal. Un altro intervento riguarda la dematerializzazione dei documenti grazie all'integrazione con la piattaforma europea e-FTI, che permetterà di eliminare i documenti di trasporti cartacei, garantendo un'interoperabilità totale con la Piattaforma Logistica Nazionale. Per migliorare la gestione del traffico interno, sarà adottato un sistema di Traffic Management Intelligente, basato su sensoristica radar, telecamere dotate di intelligenza artificiale integrate in un nuovo software in grado di monitorare in tempo reale il traffico all'interno del terminal permettendo di prevenire le congestioni tra gate e aree operative. Inoltre, si procederà dando ai clienti la possibilità di inserire i propri ordini direttamente nella nostra piattaforma software, permettendo di ridurre gli errori e i tempi di inserimento dei dati. Per quanto riguarda la pesatura dei mezzi, verrà sviluppata una soluzione di smart weighting che, collegando i titoli di accesso con i sistemi di pesatura, consentirà ai veicoli di utilizzare qualsiasi stazione disponibile, eliminando le code nei punti critici di movimentazione. L'obiettivo finale di questa strategia di innovazione è ambizioso: portare la quota di merci movimentate via ferrovia al 15%, superando l'attuale 9%. Un traguardo che, letto nel contesto del porto, appare più che raggiungibile. Il porto di Ravenna è già al secondo posto in Italia per traffico ferroviario da quando registra una media del 13,5% di merci trasportate su rotaia rispetto al totale movimentato, con oltre 8.000 treni l'anno secondo dati diffusi in occasione della firma del protocollo tra l'Autorità di Sistema Portuale e RFI nel febbraio 2025. E l'orizzonte è ancora più ambizioso: l'Unione Europea ha fissato al 30% la quota di merci da trasferire su ferro entro il 2030, un obiettivo che impone un'accelerazione decisa. A sostenere questa traiettoria arrivano gli investimenti di RFI: 80 milioni di euro per il



Obiettivo ferro dal 9% al 15%: prenotazioni digitali, AI e smart logistics per rendere Ravenna sempre più competitiva in Europa 23 aprile 2026 - ravenna - Il Gruppo Sapir si prepara a compiere un passo decisivo verso la digitalizzazione, con l'obiettivo di rendere il suo terminal intermodale sempre più connesso, efficiente e sostenibile. È stato infatti presentato un piano di investimenti tecnologici, dal valore superiore agli 800.000 Euro, che mira a trasformare l'operatività portuale attraverso l'integrazione di sistemi avanzati di gestione e l'automazione dei flussi logistici. Questo progetto si inserisce in una visione strategica più ampia, finalizzata a rafforzare l'intermodalità ferroviaria in linea con le direttive europee di sostenibilità e digitalizzazione. Le innovazioni previste dal Gruppo Sapir per rispondere a questo incremento di traffico, si articolano in cinque principali pilastri. Innanzitutto, è in programma l'implementazione di un sistema di prenotazione digitale che consentirà ai clienti di gestire online le richieste di carico e scarico ferroviario, riducendo i tempi di attesa e migliorando il traffico in ingresso e in uscita dai terminal. Un altro intervento riguarda la dematerializzazione dei documenti grazie all'integrazione con la piattaforma europea e-FTI, che permetterà di eliminare i documenti di trasporti cartacei, garantendo un'interoperabilità totale con la Piattaforma Logistica Nazionale. Per migliorare la gestione del traffico interno, sarà adottato un sistema di Traffic Management Intelligente, basato su sensoristica radar, telecamere dotate di intelligenza artificiale integrate in un nuovo software in grado di monitorare in tempo reale il traffico all'interno del terminal permettendo di prevenire le congestioni tra gate e aree operative. Inoltre, si procederà dando ai clienti la possibilità di inserire i propri ordini direttamente nella nostra piattaforma software, permettendo di ridurre gli errori e i tempi di inserimento dei dati. Per quanto riguarda la pesatura dei mezzi, verrà sviluppata una soluzione di smart

rifacimento dello scalo merci ferroviario di Ravenna, con l'aggiunta di 7 nuovi binari elettrificati sulla dorsale sinistra del Canale Candiano. Le gare sono previste per il 2026, con il primo treno operativo atteso nel 2030. Secondo le stime di Fondazione ITL, i nodi intermodali regionali dell'Emilia-Romagna potranno gestire, a regime, fino a 30 milioni di tonnellate annue: il porto di Ravenna è destinato a diventarne il cuore pulsante. Questo incremento non solo migliorerà l'efficienza operativa, ma avrà un impatto diretto sulla riduzione delle emissioni di CO2, in linea con il Green Deal europeo e il Piano Regionale Integrato dei Trasporti PRIT. In questo scenario, il progetto di digitalizzazione del Gruppo Sapir non è un'iniziativa isolata, ma si inserisce in un ecosistema in rapido movimento. La Fondazione ITL Istituto sui Trasporti e la Logistica, con sede anche a Ravenna, ha recentemente supportato la Regione Emilia-Romagna nell'organizzazione di un confronto dedicato alla Zona Logistica Semplificata (ZLS) e alle politiche per il rafforzamento del trasporto ferroviario delle merci. In quella sede, il presidente dell'Autorità Portuale Francesco Benevolo ha ribadito gli investimenti infrastrutturali dello scalo per il trasporto intermodale e il potenziale della ZLS come leva di sviluppo, mentre gli operatori del cluster ER.I.C. (Emilia-Romagna Intermodal Cluster), di cui Fondazione ITL è parte fondante, hanno sottolineato la necessità di una visione sistemica dell'intermodalità e di politiche di incentivo stabili. La digitalizzazione dei processi, esattamente come quella promossa da Sapir, è stata indicata come leva imprescindibile per rendere la ferrovia un'alternativa davvero competitiva alla strada. I dati, del resto, premono in questa direzione: nel solo gennaio 2026 il porto di Ravenna ha registrato una crescita del +18,6% della movimentazione complessiva rispetto allo stesso mese del 2025, superando i 28 milioni di tonnellate movimentate nell'intero 2025 un nuovo record storico. Il management del Porto di Ravenna sottolinea come gli investimenti infrastrutturali siano fondamentali, ma da soli non siano sufficienti. Oggi, il mercato richiede standard di servizio innovativi e di alta qualità. Con questa digitalizzazione, il Gruppo Sapir e il Porto di Ravenna non solo migliorerà la qualità del lavoro e l'efficienza, ma si posizionerà come un hub sempre più competitivo, in grado di offrire collegamenti più efficaci con l'Europa centrale e orientale. Il Terminal, che gode di una concessione fino al 2040, è una realtà leader del porto, gestendo traffici diversificati che spaziano dal Project Cargo alle rinfuse solide e liquide, con oltre 11 km di binari collegati e una visione rivolta alla crescita dell'intero sistema portuale. In un porto che già oggi corre più veloce di molti competitor europei e che punta a far passare dal 9 al 15% la quota di merci affidata al ferro, avvicinandosi all'obiettivo del 25% indicato dall'Autorità Portuale come traguardo di medio periodo la sfida digitale del Gruppo Sapir è la risposta concreta a un sistema in attesa di fare il salto di qualità. © copyright Porto Ravenna News.

## Cocaina, sigarette e barbecue cinesi: così la criminalità organizza i suoi "affari sporchi" nel porto di Ravenna

Dal traffico di cocaina ai carichi di merci contraffatte: il rapporto di Libera scatta la fotografia dei traffici illeciti. Tra sequestri record e infiltrazioni dei clan, ecco la radiografia della malavita nello scalo romagnolo. Il **porto** di **Ravenna** vola verso record storici di traffico, ma insieme alle merci viaggiano gli interessi dei clan. Dal maxi sequestro di cocaina purissima ai carichi di prodotti contraffatti, il rapporto di Libera e i dati della cronaca svelano come la criminalità organizzata stia provando ad assediare lo scalo romagnolo. Con Dossier RavennaToday scopriamo la mappa degli "affari sporchi". Leggi tutto l'articolo.



## Marina di Ravenna, domenica 26 aprile manifestazione al Molo Dalmazia per Gaza e contro il traffico di armi

Un presidio al Molo Dalmazia di Marina di **Ravenna** per sostenere la Flotilla diretta a Gaza e protestare contro il traffico di armi. L'appuntamento è fissato per domenica 26 aprile alle ore 11, promosso dal Coordinamento contro il traffico di armi nel **porto** di **Ravenna**. Gli organizzatori invitano cittadini e sostenitori a partecipare con "bandiere e striscioni", rilanciando quella che definiscono una mobilitazione contro la guerra e l'economia di guerra. L'iniziativa si svolgerà in contemporanea con altri porti italiani, da **Ravenna** a San Benedetto del Tronto. Nel comunicato diffuso in vista dell'evento, il Coordinamento richiama le recenti azioni della Global Sumud Flotilla, spiegando che alcune imbarcazioni avrebbero simbolicamente ostacolato navi dirette verso Israele. Viene inoltre sottolineata la presenza, nella nuova missione umanitaria via mare, anche di persone provenienti da Marche e Romagna. La scelta del Molo Dalmazia viene definita "altamente significativa". Secondo gli organizzatori, dal **porto** ravennate transiterebbero regolarmente navi portacontainer dirette ai porti di Ashdod e Haifa. Nel testo si sostiene che il **porto** continui a rappresentare uno snodo strategico di traffici militari e

commerciali legati ai combustibili fossili. Il Coordinamento critica inoltre il silenzio delle istituzioni locali e nazionali sul tema. In particolare, gli attivisti affermano che il sindaco non avrebbe risposto alle richieste avanzate sul codice etico di Sapir e contestano la mancata diffusione di dati aggregati sui traffici di armi relativi al 2025. Sul fronte legale, gli organizzatori ricordano di aver presentato ricorso al Tar dopo il rigetto di una richiesta di accesso agli atti e annunciano che la prima udienza è fissata per il 15 maggio a Bologna. Nel comunicato viene anche richiamata la vicenda giudiziaria che coinvolge 34 manifestanti denunciati dopo una protesta del 28 novembre 2025. "Nonostante denunce e silenzi pesanti, nonostante pressioni e poteri forti, noi continuiamo nella nostra attività", scrive il Coordinamento, che chiede sostegno anche "nella battaglia per l'archiviazione delle denunce". Nel messaggio viene inoltre espresso appoggio agli scioperi nazionali annunciati nel settore portuale per il mese di maggio. L'invito finale è a partecipare al presidio di domenica mattina: chi potrà uscire in mare, chi resterà a terra è chiamato a far sentire la propria presenza "con sirene, suoni, campanacci". Comment i.



04/24/2026 10:47

Un presidio al Molo Dalmazia di Marina di Ravenna per sostenere la Flotilla diretta a Gaza e protestare contro il traffico di armi. L'appuntamento è fissato per domenica 26 aprile alle ore 11, promosso dal Coordinamento contro il traffico di armi nel porto di Ravenna. Gli organizzatori invitano cittadini e sostenitori a partecipare con "bandiere e striscioni", rilanciando quella che definiscono una mobilitazione contro la guerra e l'economia di guerra. L'iniziativa si svolgerà in contemporanea con altri porti italiani, da Ravenna a San Benedetto del Tronto. Nel comunicato diffuso in vista dell'evento, il Coordinamento richiama le recenti azioni della Global Sumud Flotilla, spiegando che alcune imbarcazioni avrebbero simbolicamente ostacolato navi dirette verso Israele. Viene inoltre sottolineata la presenza, nella nuova missione umanitaria via mare, anche di persone provenienti da Marche e Romagna. La scelta del Molo Dalmazia viene definita "altamente significativa". Secondo gli organizzatori, dal porto ravennate transiterebbero regolarmente navi portacontainer dirette ai porti di Ashdod e Haifa. Nel testo si sostiene che il porto continui a rappresentare uno snodo strategico di traffici militari e commerciali legati ai combustibili fossili. Il Coordinamento critica inoltre il silenzio delle istituzioni locali e nazionali sul tema. In particolare, gli attivisti affermano che il sindaco non avrebbe risposto alle richieste avanzate sul codice etico di Sapir e contestano la mancata diffusione di dati aggregati sui traffici di armi relativi al 2025. Sul fronte legale, gli organizzatori ricordano di aver presentato ricorso al Tar dopo il rigetto di una richiesta di accesso agli atti e annunciano che la prima udienza è fissata per il 15 maggio a Bologna. Nel comunicato viene anche

## Carrara, 100 milioni di euro. Ma la città sta davvero migliorando?: la critica del consigliere Manuel

"Negli ultimi anni su Carrara si è abbattuta una vera e propria pioggia di risorse pubbliche: PNRR, Bando Periferie, articolo 21, waterfront. Quasi 100 milioni di euro. Una cifra enorme. Un'occasione irripetibile. Eppure la domanda è semplice: dove sono i risultati?". Parte così la severa critica del consigliere di FdI Massimiliano Manuel al bilancio approvato nella seduta del consiglio comunale di giovedì 23 aprile e continua: " Perché oggi i cittadini vedono soprattutto una città bloccata: cantieri ovunque, viabilità in difficoltà, disagi quotidiani. Una fase che potrebbe anche essere comprensibile, se dietro ci fosse una regia chiara. Ma è proprio questo il punto: la regia non si vede. Non è un caso che, nonostante tutte queste risorse, sia stato necessario l'intervento del Governo per prorogare il Bando Periferie. La scadenza era fissata al 31 dicembre 2025. Non è stata rispettata. Un fatto preciso, non un'opinione: senza quella proroga, una parte degli interventi sarebbe saltata. Questo non è programmazione. È rincorsa. E mentre arrivano fondi dall'esterno, il Comune è costretto anche a mettere mano alle proprie casse, riallocando risorse per tenere in piedi opere già avviate: piscina Tosi, Palazzo Pisani, Palazzo Rosso. Segno evidente che qualcosa, nella gestione, non ha funzionato come doveva. Nel frattempo restano aperti nodi pesanti: la scuola Buonarroti, ancora in una situazione che preoccupa famiglie e personale; la piscina Tosi, simbolo di ritardi e incertezze; Via Verdi,ennesimo esempio di lavori in forte ritardo che si tradurranno in nuovi disagi per un centro storico già allo stremo dopo mesi di cantieri interminabili. E allora la domanda torna: con 100 milioni di euro, è questo il risultato? Gran parte degli interventi riguarda manutenzioni e riqualificazioni. Utili, certo. Ma insufficienti per cambiare davvero il destino della città. Perché senza sviluppo economico, senza visione, senza attrattività, Carrara resta ferma. L'unico vero progetto strategico è il waterfront. Ma anche qui va fatta chiarezza: lo sta realizzando l'Autorità Portuale, non l'amministrazione comunale. E soprattutto: dov'è il progetto complessivo per la Marina? Ex Mediterraneo, Villa Ceci, ex campo profughi: aree ferme, senza una direzione chiara. Senza una visione, anche le opere più importanti rischiano di restare pezzi isolati. Alla fine, i cittadini non giudicheranno i cantieri. Giudicheranno la loro vita quotidiana. Se i servizi funzionano. Se ci si muove meglio o peggio. Se ci sono più opportunità oppure no. Oggi, la sensazione diffusa è che a fronte di risorse straordinarie, i risultati siano ancora deboli. E questo è il vero punto politico. Perché 100 milioni di euro non sono un alibi. Sono una responsabilità enorme. E oggi ci troviamo anche con 12 milioni di euro di avanzo di bilancio: una cifra importante che rischia però di essere dispersa in interventi spot, senza una visione seria e strutturata. Il rischio concreto è quello delle solite scelte a breve termine, utili più a creare consenso immediato che a costruire sviluppo duraturo. In



04/24/2026 12:12

"Negli ultimi anni su Carrara si è abbattuta una vera e propria pioggia di risorse pubbliche: PNRR, Bando Periferie, articolo 21, waterfront. Quasi 100 milioni di euro. Una cifra enorme. Un'occasione irripetibile. Eppure la domanda è semplice: dove sono i risultati?". Parte così la severa critica del consigliere di FdI Massimiliano Manuel al bilancio approvato nella seduta del consiglio comunale di giovedì 23 aprile e continua: " Perché oggi i cittadini vedono soprattutto una città bloccata: cantieri ovunque, viabilità in difficoltà, disagi quotidiani. Una fase che potrebbe anche essere comprensibile, se dietro ci fosse una regia chiara. Ma è proprio questo il punto: la regia non si vede. Non è un caso che, nonostante tutte queste risorse, sia stato necessario l'intervento del Governo per prorogare il Bando Periferie. La scadenza era fissata al 31 dicembre 2025. Non è stata rispettata. Un fatto preciso, non un'opinione: senza quella proroga, una parte degli interventi sarebbe saltata. Questo non è programmazione. È rincorsa. E mentre arrivano fondi dall'esterno, il Comune è costretto anche a mettere mano alle proprie casse, riallocando risorse per tenere in piedi opere già avviate: piscina Tosi, Palazzo Pisani, Palazzo Rosso. Segno evidente che qualcosa, nella gestione, non ha funzionato come doveva. Nel frattempo restano aperti nodi pesanti: la scuola Buonarroti, ancora in una situazione che preoccupa famiglie e personale; la piscina Tosi, simbolo di ritardi e incertezze; Via Verdi,ennesimo esempio di lavori in forte ritardo che si tradurranno in nuovi disagi per un centro storico già allo stremo dopo mesi di cantieri interminabili. E allora la domanda torna: con 100 milioni di euro, è questo il risultato? Gran parte degli interventi riguarda manutenzioni e riqualificazioni. Utili, certo. Ma insufficienti per cambiare davvero il destino della città. Perché senza sviluppo economico, senza visione, senza attrattività, Carrara resta ferma. L'unico vero progetto strategico è il waterfront. Ma anche qui va fatta chiarezza: lo sta

## La Gazzetta di Massa e Carrara

### Marina di Carrara

---

questi anni si è andati avanti navigando a vista, mettendo insieme idee prese qua e là, tra vecchie amministrazioni e decisioni improvvisate. Il risultato è sotto gli occhi di tutti: un insieme disordinato, senza una direzione chiara, senza una strategia. Si è voluto costruire qualcosa di nuovo, ma senza un progetto coerente. E così, invece di un abito su misura per la città, ci ritroviamo con un vestito rattoppato, fuori stagione e inadatto alle sfide che abbiamo davanti. Il rischio concreto è che Carrara, davanti a un'occasione storica, si limiti a galleggiare invece di crescere". Condividi Save Whatsapp.

## Città Metropolitana di Firenze

Livorno

### FiPiLi. Dopo la ricollocazione dell'impalcato del Ponte mobile levatoio dei Navicelli, da lunedì 20 aprile parte la fase conclusiva dei lavori

Il video di Florence Tv con le riprese del drone al link: <https://www.youtube.com/watch?v=Za10avGFI58> Da lunedì 20 aprile prendono avvio, sotto la regia della Città Metropolitana di Firenze, le ultime lavorazioni sul ponte dei Navicelli, snodo fondamentale della SGC Fi-Pi-Li al confine tra Livorno e Pisa: il ripristino della pavimentazione del piano viabile e il collaudo del nuovo meccanismo di sollevamento, nelle sue componenti meccaniche e idrauliche. La piena funzionalità del Ponte Mobile Levatoio Navicelli sia stradale sia nautica è prevista entro lunedì 27 aprile 2026. Dopo quarantadue giorni di lavoro ininterrotto, centinaia di operazioni coordinate tra istituzioni, imprese e autorità portuali, con la puntuale regia della Città Metropolitana di Firenze che gestisce la strada di grande comunicazione FiPiLi per la Regione Toscana, domenica 19 aprile il Ponte Mobile Levatoio Navicelli è tornato nella sua sede. Grande è la soddisfazione della Città Metropolitana e di tutti gli enti coinvolti nel vedere come le varie professionalità nei diversi settori, dall'ingegneria nautica a quella stradale, siano state convergenti per trovare le migliori soluzioni e lavorare in sicurezza, con un cronoprogramma ben definito

dichiara Emma Donnini, consigliera della Città Metropolitana di Firenze delegata alla FiPiLi -. Siamo riusciti così a salvaguardare sia le attività lavorative relative alla industria nautica che la viabilità stradale, dimostrando come la Toscana abbia insieme una forza incredibile: un ponte nei fatti e un ponte di province e di tanti attori politici e tecnici, con aziende molto qualificate, che hanno messo in atto la migliore risposta possibile. Alla presenza del Presidente della Regione Eugenio Giani, della consigliera delegata Emma Donnini e delle altre autorità, domenica 19 aprile l'impalcato completamente rinnovato è stato sollevato con l'ausilio di grandi gru dalla chiatta navale e riposizionato nella sua sede sopraelevata. Tutte le altre info su <https://met.cittametropolitana.fi.it/>.. Riprese drone e montaggio: Cesare Martignon di Florence Tv <https://www.youtube.com/watch?v=Za10avGFI58>.



Il video di Florence Tv con le riprese del drone al link: <https://www.youtube.com/watch?v=Za10avGFI58> Da lunedì 20 aprile prendono avvio, sotto la regia della Città Metropolitana di Firenze, le ultime lavorazioni sul ponte dei Navicelli, snodo fondamentale della SGC Fi-Pi-Li al confine tra Livorno e Pisa: il ripristino della pavimentazione del piano viabile e il collaudo del nuovo meccanismo di sollevamento, nelle sue componenti meccaniche e idrauliche. La piena funzionalità del Ponte Mobile Levatoio Navicelli – sia stradale sia nautica – è prevista entro lunedì 27 aprile 2026. Dopo quarantadue giorni di lavoro ininterrotto, centinaia di operazioni coordinate tra istituzioni, imprese e autorità portuali, con la puntuale regia della Città Metropolitana di Firenze che gestisce la strada di grande comunicazione FiPiLi per la Regione Toscana, domenica 19 aprile il Ponte Mobile Levatoio Navicelli è tornato nella sua sede. Grande è la soddisfazione della Città Metropolitana e di tutti gli enti coinvolti nel vedere come le varie professionalità nei diversi settori, dall'ingegneria nautica a quella stradale, siano state convergenti per trovare le migliori soluzioni e lavorare in sicurezza, con un cronoprogramma ben definito – dichiara Emma Donnini, consigliera della Città Metropolitana di Firenze delegata alla FiPiLi -. Siamo riusciti così a salvaguardare sia le attività lavorative relative alla industria nautica che la viabilità stradale, dimostrando come la Toscana abbia insieme una forza incredibile: un ponte nei fatti e un ponte di province e di tanti attori politici e tecnici, con aziende molto qualificate, che hanno messo in atto la migliore risposta possibile". Alla presenza del Presidente della Regione Eugenio Giani, della consigliera delegata Emma Donnini e delle altre autorità, domenica 19 aprile l'impalcato completamente rinnovato è stato sollevato con l'ausilio di grandi gru dalla chiatta navale e

## Porta a Mare, l'ex scalo Umbria sarà intitolato al dirigente Cgil Sergio Manetti

Il leader sindacale Maurizio Landini lunedì 27 alla cerimonia con il sindaco **LIVORNO**. Sarà intitolata a Sergio Manetti, storica figura del sindacalismo livornese, l'area dove a **Livorno** sorgeva l'ex scalo Umbria che un tempo faceva parte del Cantiere navale Orlando. Questo spazio urbano ora è ricompreso nel polo del lungomare della Porta a Mare: è stato un «luogo simbolo della storia operaia e cantieristica della città». A darne l'annuncio è il Comune di **Livorno**, segnalando che la cerimonia è stata messa in agenda per lunedì 27 aprile alle ore 16: all'ex infrastruttura del Cantiere ora riconvertita si ritroveranno sia il sindaco livornese Luca Salvetti sia il leader della Cgil nazionale Maurizio Landini. È da sottolineare che è stata proprio la Cgil a presentare la richiesta di intitolazione. Sergio Manetti, che la "bio" messa nero su bianco dal municipio livornese indica come «operaio, partigiano, sindacalista» nasce nel 1922, poche settimane dopo che le squadre di Perrone Compagni chiamate a raccolta da mezza Toscana hanno cacciato il sindaco socialista Mondolfi e assassinato dirigenti della sinistra. Ecco da che parte stare Manetti lo impara che è ancora un bebè: è una famiglia antifascista, la sua, con il padre repubblicano e lo zio comunista. Frequenta le scuole professionali e, ancora ragazzo, comincia a lavorare come operaio al cantiere Ansaldo già da ben prima della guerra, negli anni dell'apogeo del consenso a Mussolini: lui è uno dei registi del "soccorso rosso" che cerca di dare una mano alle famiglie degli antifascisti arrestati. A vent'anni la scelta di iscriversi al Pci e il regime non ti dà certo la medaglia: figuriamoci poi se avessero saputo che era partigiano nelle Squadre di Azione Patriottica (Sap). Non c'è solo quello: passata la devastazione di bombardamenti alleati e mine naziste, alla guida della commissione interna del Cantiere Navale (dal '46 per cinque anni) è alle prese con i guai della ricostruzione. Di più: all'orizzonte c'è il tentativo della proprietà Oto di chiudere tutto, Manetti riesce a spingere in direzione del passaggio all'Ansaldo. Poi sale un gradino nell'organigramma Cgil e lo ritroviamo alla testa dei metalmeccanici Cgil (dal '51 per diciassette anni), un altro scalino ed eccolo segretario della Camera del Lavoro (a partire dal '68 per una dozzina di anni). È in quel periodo - viene spiegato rievocandone la figura - che Manetti corona il proprio percorso sindacale e politico: nell'estate '69 si tiene nella "sua" **Livorno**, il settimo congresso nazionale con cui la Cgil pone le basi, da un lato, per l'unità sindacale con Cisl e Uil e, dall'altro, far decollare l'iter che porterà alle conquiste dello statuto dei lavoratori. Poi la politica in consiglio regionale nella lista del Pci: nel 1980 ottiene 4.550 preferenze, cinque anni più tardi ne avrà quasi 5.400; in entrambi i casi lavora nella commissione artigianato commercio turismo (poco prima del Natale '87 è chiamato nell'ufficio di presidenza del consiglio regionale toscano come consigliere segretario).



Il leader sindacale Maurizio Landini lunedì 27 alla cerimonia con il sindaco **LIVORNO**. Sarà intitolata a Sergio Manetti, storica figura del sindacalismo livornese, l'area dove a Livorno sorgeva l'ex scalo Umbria che un tempo faceva parte del Cantiere navale Orlando. Questo spazio urbano ora è ricompreso nel polo del lungomare della Porta a Mare: è stato un «luogo simbolo della storia operaia e cantieristica della città». A darne l'annuncio è il Comune di Livorno, segnalando che la cerimonia è stata messa in agenda per lunedì 27 aprile alle ore 16: all'ex infrastruttura del Cantiere ora riconvertita si ritroveranno sia il sindaco livornese Luca Salvetti sia il leader della Cgil nazionale Maurizio Landini. È da sottolineare che è stata proprio la Cgil a presentare la richiesta di intitolazione. Sergio Manetti, che la "bio" messa nero su bianco dal municipio livornese indica come «operaio, partigiano, sindacalista» nasce nel 1922, poche settimane dopo che le squadre di Perrone Compagni chiamate a raccolta da mezza Toscana hanno cacciato il sindaco socialista Mondolfi e assassinato dirigenti della sinistra. Ecco da che parte stare Manetti lo impara che è ancora un bebè: è una famiglia antifascista, la sua, con il padre repubblicano e lo zio comunista. Frequenta le scuole professionali e, ancora ragazzo, comincia a lavorare come operaio al cantiere Ansaldo già da ben prima della guerra, negli anni dell'apogeo del consenso a Mussolini: lui è uno dei registi del "soccorso rosso" che cerca di dare una mano alle famiglie degli antifascisti arrestati. A vent'anni la scelta di iscriversi al Pci e il regime non ti dà certo la medaglia: figuriamoci poi se avessero saputo che era partigiano nelle Squadre di Azione Patriottica (Sap). Non c'è solo quello: passata la devastazione di bombardamenti alleati e mine naziste, alla guida della commissione interna del Cantiere Navale (dal '46 per cinque anni) è alle prese con i guai della ricostruzione. Di più: all'orizzonte c'è il tentativo della proprietà Oto di chiudere tutto, Manetti

# La Gazzetta Marittima

Livorno

---

Lascia la politica attiva nel '90, per otto anni (fino alla scomparsa nel '99) è al timone del Consorzio Bacini di Carenaggio.

## Pierburg in vendita, i lavoratori tornano lunedì a scioperare per un'ora e mezza

L'indomani c'è l'incontro al ministero. È previsto un presidio davanti ai cancelli **LIVORNO**. Tornano ad alzare il volume della voce i lavoratori della Pierburg Pump Technology Italy, lo stabilimento livornese a due passi dal varco portuale Valessini. Lo fanno in vista dell'incontro previsto sulla loro situazione al ministero delle imprese e del made in Italy in agenda martedì 28 aprile. Il giorno precedente, secondo quanto reso noto dal sindacato di fabbrica (le rsu dello stabilimento), i dipendenti incroceranno le braccia per un'ora e mezzo. In quel lunedì 27 è in agenda, dalle 9 alle 10,30 anche un presidio di protesta.

«Alla vigilia dell'incontro al ministero - affermano in una nota le rsu aziendali - continuano a rincorrersi voci negative sull'esito del confronto e sull'assenza di risposte concrete rispetto alle garanzie richieste». L'obiettivo è cercare di ottenere le stesse garanzie che in Germania sono state riconosciute ai lavoratori («è necessario che anche per i lavoratori della Pierburg vengano garantite condizioni chiare e adeguate»). Le modalità dello sciopero sono le seguenti: Turno mattina: dalle 9 alle 10,30 con presidio davanti all'ingresso dello stabilimento Turno pomeriggio: dalle 14 alle 15,30 Turno serale/notturno:

ultima ora e mezza del turno di lavoro Com'è noto, la casa-madre Rheinmetall, colosso multinazionale tedesco, ha deciso di disfarsi di quanto sta al di fuori del perimetro delle produzioni militari perché ha stabilito di voler concentrare i propri affari nel settore armi, intercettando la scelta del governo tedesco di rispondere con un fortissimo programma di riarmo (e dunque di commesse di tipo militare) alla crisi della propria industria metalmeccanica, principalmente nel settore auto. Risultato: dopo aver passato più di un decennio a cercare di diversificare allargandosi a produzioni civili, soprattutto metalmeccaniche, il dietrofront è stato radicale e ora la capogruppo ha messo in vendita tutti i rami aziendali che non le interessano più. Quali sono le richieste che vengono messe in campo dal sindacato? Garanzie occupazionali certe; Trasparenza sulle prospettive industriali; Coinvolgimento reale dei lavoratori e delle Rsu; Già fin da adesso le rappresentanze sindacali di fabbrica dicono senza troppi giri di parole che «se dall'incontro non arriveranno risposte concrete, valuteremo ulteriori iniziative di mobilitazione immediate». Lo ribadiscono invitano i lavoratori a partecipare al presidio indicano tre ragioni: per chiedere chiarezza prima dell'incontro; per ottenere garanzie reali; per difendere lavoro e diritti.



L'indomani c'è l'incontro al ministero. È previsto un presidio davanti ai cancelli **LIVORNO**. Tornano ad alzare il volume della voce i lavoratori della Pierburg Pump Technology Italy, lo stabilimento livornese a due passi dal varco portuale Valessini. Lo fanno in vista dell'incontro previsto sulla loro situazione al ministero delle imprese e del made in Italy in agenda martedì 28 aprile. Il giorno precedente, secondo quanto reso noto dal sindacato di fabbrica (le rsu dello stabilimento), i dipendenti incroceranno le braccia per un'ora e mezzo. In quel lunedì 27 è in agenda, dalle 9 alle 10,30 anche un presidio di protesta. «Alla vigilia dell'incontro al ministero - affermano in una nota le rsu aziendali - continuano a rincorrersi voci negative sull'esito del confronto e sull'assenza di risposte concrete rispetto alle garanzie richieste». L'obiettivo è cercare di ottenere le stesse garanzie che in Germania sono state riconosciute ai lavoratori («è necessario che anche per i lavoratori della Pierburg vengano garantite condizioni chiare e adeguate»). Le modalità dello sciopero sono le seguenti: Turno mattina: dalle 9 alle 10,30 con presidio davanti all'ingresso dello stabilimento Turno pomeriggio: dalle 14 alle 15,30 Turno serale/notturno: ultima ora e mezza del turno di lavoro Com'è noto, la casa-madre Rheinmetall, colosso multinazionale tedesco, ha deciso di disfarsi di quanto sta al di fuori del perimetro delle produzioni militari perché ha stabilito di voler concentrare i propri affari nel settore armi, intercettando la scelta del governo tedesco di rispondere con un fortissimo programma di riarmo (e dunque di commesse di tipo militare) alla crisi della propria industria metalmeccanica, principalmente nel settore auto. Risultato: dopo aver passato più di un decennio a cercare di diversificare allargandosi a produzioni civili, soprattutto metalmeccaniche, il dietrofront è stato radicale e ora la capogruppo ha messo in vendita tutti i rami aziendali che non le interessano più. Quali sono le richieste che

## La Resistenza degli anti-eroi: i morti qualunque del terrore nazista appena prima della liberazione

Pochi giorni prima della liberazione di **Livorno** (nel luglio '44), non ci sono eccidi tipo Sant'Anna di Stazzema ma una infinita striscia quotidiana di sangue: il martirio di tante persone normali che non avrebbero voluto essere eroi. Pensateci bene, prima di allora qui da noi in Toscana non era mai venuta a cercare le persone casa per casa e con questa potenza atrocemente disumana e devastante. Riprendo questa cosa dal mio in occasione dell'anniversario della Liberazione, quel 25 aprile di 81 anni fa. di Mauro Zucchelli Dev'essere per via del fatto che invecchio, dev'essere a motivo di questi tempi infami in cui in ciabatte in salotto o con le infradito e l'ambra solare sui Pancaldi ci si accapiglia perché, siccome gli azzurri non sono granché, prima dello spritz viene bene discutere se sono più carogne i macellai di Hamas o quelli di Netanyahu. Ci si ricordasse almeno del fatto che: 1) il massacro terrorista del 7 ottobre non assomiglia a un attacco partigiano ma semmai alle stragi pianificate dai nazisti per colpire chi senza dubbio era disarmato e non c'entrava nulla, solo puro terrore; 2) il criterio di proporzionalità della rappresaglia è un concetto che avevano ben presente perfino tipini come il generale von Mackensen e il colonnello Kappler, quando "limitarono" a dieci italiani per ogni tedesco ucciso l'entità della vendetta alle Ardeatine (che Hitler avrebbe voluto con rapporto 50 a uno). La mancanza di empatia trasformerà la nostra Europa, culla di civiltà, nel cronicario di noi lungodegenti rancorosi e in declino. Per provare a uscirne, mi sono messo in testa di immaginare una "macchina del tempo" che mi riporti indietro di ottant'anni esatti esatti. Tradotto: siamo sul finire del giugno '44 e fra tre-quattro settimane le truppe anglo-americane e i partigiani del Decimo Distaccamento della Brigata Garibaldi libereranno **Livorno**. In pochissimi giorni c'è il passaggio della linea del fronte: all'indomani dell'armistizio dell'8 settembre il nostro Paese era stato in gran parte occupato dai nazisti. Ma non avevamo solo da mandare via la straniero, come la storiografia di marca comunista ha accreditato per lunghi anni, quasi a regalare a (quasi) tutti il certificato di buona condotta: al fianco dei nazisti c'erano i repubblicani che avevano rimesso in sella Mussolini come fantoccio di Hitler. Era una guerra civile, insomma: e in quell'estate tutti sapevano a **Livorno** - quei pochi che erano rimasti dopo che nove abitanti su dieci erano sfollati - che la guerra sarebbe venuta a cercarli sull'uscio di casa. Colpevole di essere sull'uscio di casa Non è un modo di dire è la dimostrazione ce la offre una piccola storia dimenticata che ho ritrovato nell'Atlante delle stragi nazifasciste . È quella di Pietro Volpi, 48 anni compiuti a marzo, professione stradino, che la sera del 21 giugno di ottant'anni fa era semplicemente davanti alla porta della sua casa in via del Pastore, zona Ardenza: avrà sentito qualcosa? gli avranno bussato? voleva prendere un po' di fresco perché aveva caldo? Non lo so, so solo che chi comanda - anzi,



04/25/2026 03:32

Pochi giorni prima della liberazione di Livorno (nel luglio '44), non ci sono eccidi tipo Sant'Anna di Stazzema ma una infinita striscia quotidiana di sangue: il martirio di tante persone normali che non avrebbero voluto essere eroi. Pensateci bene, prima di allora qui da noi in Toscana non era mai venuta a cercare le persone casa per casa e con questa potenza atrocemente disumana e devastante. Riprendo questa cosa dal mio in occasione dell'anniversario della Liberazione, quel 25 aprile di 81 anni fa. di Mauro Zucchelli Dev'essere per via del fatto che invecchio, dev'essere a motivo di questi tempi infami in cui in ciabatte in salotto o con le infradito e l'ambra solare sui Pancaldi ci si accapiglia perché, siccome gli azzurri non sono granché, prima dello spritz viene bene discutere se sono più carogne i macellai di Hamas o quelli di Netanyahu. Ci si ricordasse almeno del fatto che: 1) il massacro terrorista del 7 ottobre non assomiglia a un attacco partigiano ma semmai alle stragi pianificate dai nazisti per colpire chi senza dubbio era disarmato e non c'entrava nulla, solo puro terrore; 2) il criterio di proporzionalità della rappresaglia è un concetto che avevano ben presente perfino tipini come il generale von Mackensen e il colonnello Kappler, quando "limitarono" a dieci italiani per ogni tedesco ucciso l'entità della vendetta alle Ardeatine (che Hitler avrebbe voluto con rapporto 50 a uno). La mancanza di empatia trasformerà la nostra Europa, culla di civiltà, nel cronicario di noi lungodegenti rancorosi e in declino. Per provare a uscirne, mi sono messo in testa di immaginare una "macchina del tempo" che mi riporti indietro di ottant'anni esatti esatti. Tradotto: siamo sul finire del giugno '44 e fra tre-quattro settimane le truppe anglo-americane e i partigiani del Decimo Distaccamento della Brigata Garibaldi libereranno Livorno. In pochissimi giorni c'è il passaggio della linea del fronte: all'indomani dell'armistizio dell'8 settembre il nostro Paese era stato in gran parte occupato dai nazisti. Ma non avevamo solo da

# La Gazzetta Marittima

Livorno

---

chi ha il potere di vita o di morte anche se è un signor nessuno di caporaletto - lo stabilisce il mitra. Pietro non ce l'ha, il soldato nazista sì è lo falcia all'istante. Senza essere minimamente un pericolo di niente: come avrebbe detto Primo Levi, "considerate se questo è un uomo / che lavora nel fango / che non conosce pace / che muore per un sì o per un no". Non c'è motivo né per il sì né per il no: dietro c'è il potere di determinarlo, che si tratti di una ragazza fatta a fette da Hamas o di un bambino palestinese crepato dissanguato. Basta, torniamo a ottant'anni fa. Per immedesimarsi nei nostri genitori, nonni e bisnonni. È utile tuffarsi fra i giornali di quei mesi: di quei giorni non ne ho trovati né in emeroteca né negli archivi del Tirreno: potrei pensare che a un certo punto, con tutte le istituzioni trasferite altrove (tranne la diocesi), si sia ridotta al lumicino la vita civile e siano state sospese le pubblicazioni. Ok, il regime detestava le brutte notizie: un camion pieno di persone vola giù dal Romito, otto morti e uno sfracello di feriti, finisce in una striminzito colonnino. Ma benché la censura avesse cento occhi, chiunque poteva capire cosa sarebbe accaduto di lì a poco: il 10 luglio '43 lo sbarco degli alleati in Sicilia, una quindicina di giorni più tardi il re caccia il Duce e nomina Badoglio, l'8 settembre '43 lo stop alla guerra agli americani e l'impacciato cambio di alleanze, a fine settembre l'insurrezione che libera Napoli, a gennaio l'inizio dello sbarco a Anzio, poi la lunga battaglia a Montecassino, a giugno la liberazione di Roma praticamente in contemporanea con lo sbarco in Normandia, a fine giugno l'arrivo degli alleati in Maremma. È chiaro che gli anglo-americani stavano risalendo la penisola dal Sud verso il nord: c'era praticamente scritto pure sul giornale fascista. Esempio: il giornale-satellite "Corriere del Tirreno", 18 maggio '44, catenaccio del titolo principale: "Su di una linea di 35 chilometri le eroiche truppe tedesche contengono da sei giorni le preponderanti armate anglo-americane". Un po' surreale, se pensiamo che stiamo parlando dell'Italia e a difenderla da quei tipacci degli alleati sono i tedeschi ma gli alleati sono più forti. La guerra ai tempi di Ciano: raccontata come fosse lontana. La propaganda sul "Telegrafo", giornale della famiglia Ciano, funzionava così: dovevano essere talmente pochini e striminziti i successi militari del regime che le prime pagine insistevano non sulla guerra dell'Italia del Duce bensì su qualunque vittoria di Hitler anche nel paesino più sperduto: paradossale, se pensiamo che nella nomenclatura fascista Galeazzo Ciano era quello più diffidente nei riguardi del patto con i nazisti (e, al tempo stesso, non è lui che incredibilmente si mette nelle mani dei tedeschi per salvarsi dopo lo choc della notte del Gran Consiglio che sbatte fuori Mussolini?). Oggi abbiamo preso familiarità con le frazioni di Karkhiv come se fosse fra Quercianella e Castiglioncello, allora invece i nostri nonni sapevano a menadito del balzo in avanti dei nipponici che arrivano «a Infal» (28 marzo '44), dei «riusciti contrattacchi a est di Stanislav» (9 aprile), dei romeni che «difenderanno la Moldavia» (15 aprile), degli sfondamenti nazisti «a sudovest di Kovel» (29 aprile). Tutti i giorni c'è l'indicazione precisa di uno spazio geografico abbastanza lontano da far immaginare che anche la guerra sia lontana, non fosse per i bombardamenti dei cosiddetti "liberatori", come curiosamente i fascisti chiamano gli americani assumendo implicitamente che c'è qualcuno che li

## La Gazzetta Marittima

Livorno

---

considera così. Ho detto di Pietro Volpi ma in quei giorni c'è anche un altro morto ammazzato a Ardenza: il mercoledì successivo in via Giuliano Ricci, dall'altra parte dell'Austria, lato stazione ferroviaria, viene ammazzato da un reparto di Ss un uomo di 54 anni. Si chiamava Orlando Marini e non stava facendo altro che cercare di sfuggire a un rastrellamento tedesco. Non ho mai conosciuto né Pietro né Orlando ma dubito che avessero l'ambizione di diventare eroi: forse volevano semplicemente farcela a far passare sé stessi e la loro famiglia al di là del guado in un oceano in tempesta com'è il passaggio del fronte. Piccole storie di ignobile quotidianità feroce. Quei due episodi di Ardenza già citati sono gli unici entro il perimetro di Livorno città, ma basta appena allargare lo sguardo per accorgersi che tutt'attorno c'è una alluvione di sangue. Parlano i numeri: nel resto dell'attuale territorio provinciale di Livorno una dozzina di episodi stragisti (con 38 ammazzati); in quello della provincia di Pisa sono tragicamente puntuali e "normali", un giorno sì e uno no, 34 in due mesi, e le vittime sono 223. Guardiamo quel che succede a San Piero a Grado, un pugno di case attorno all'antichissima basilica: la macchia di Tombolo lì vicina è diventata rifugio per molta gente che temono la violenza nazista: tre persone fanno capolino a San Piero a Grado perché avevano sentito dire che erano arrivati gli americani, un gruppo di soldati della 16.a Ss-Panzer-Grenadier Division "Reichsführer" li intercettano. Sono disarmati ma chisseneffrega: meglio morti, una raffica e il problema è risolto. L'indomani va a vedere cosa succede il maresciallo dei carabinieri che non li ha visti tornare (e che ha sentito anche lui i discorsi sull'arrivo degli americani): è sull'aia di una fattoria, i tedeschi lo beccano e decidono che anche per lui non c'è pietà. No, non c'è perché i corpi di tutta questa gente dovrà aspettare un mese e mezzo prima di poter essere sepolta. Anche Nugola, fra Livorno e Collesalvetti, è macchiata per due volte nel giro di pochi giorni da torture e esecuzioni da parte dei nazisti: anche stavolta c'entrano uomini delle forze dell'ordine, si tratta di un gruppo di poliziotti guidati dal sottotenente Vittorio Labate che hanno avvisato i partigiani di come si muoveranno repubblicani e fascisti, hanno recuperato nella zona nera armi per la Resistenza, hanno partecipato all'attacco alla sede della famigerata Todt di Antignano e allo scontro a fuoco in cui sono caduti alcuni fascisti. È una spia repubblicana a condannarli a morte: lo intuiscono e scelgono di abbandonare il servizio in questura per darsi alla macchia con i partigiani. Ma il camion si guasta: vengono presi tutti e otto, anzi forse c'era anche una nona persona ma non si sa: li straziano e li fucilano. Oltre all'ufficiale, ci sono il vicebrigadiere Nicola Bucci e le guardie Giovanni Cannata, Francesco Citro, Washington Copernico, Orlando Marinai, Umberto Petrucci e Orlando Tonietto. È il 23 giugno, lo stradino di via del Pastore l'hanno ammazzato due giorni prima. Cinque giorni più tardi il bis: i tedeschi ammazzano un giovane di 28 anni. Carlo Cavalli non è un pericoloso bandito, ha una sola colpa: sta cercando di fuggire a un rastrellamento perché non vuol essere carne da macello per i nazisti, deportato in Germania a far da schiavo. Tre poveri ragazzi che non volevano sparare. Ancora qualche giorno, ai primi di luglio. Questa è la storia di tre ragazzi, vent'anni appena passati, che si nascondono in quei giorni nelle campagne fra Guasticce (il loro paese) e Crespina.

## La Gazzetta Marittima

Livorno

---

Sono i fratelli Mammarella, Antonio e Domenico, più Lorenzino Adorni, il più piccolo di tutti e il più malato: vogliono solo diventare invisibili, sparire in mezzo ai campi e non farsi beccare dal reclutamento coatto tramite rastrellamenti. Ma dove ti vuoi nascondere in una pianura senza zone impervie e con il comando tedesco proprio a Crespina? Non solo li catturano, non solo li portano dagli aguzzini di villa Bastianini anche se è evidente che sono solo tre povericristi sbandati. La ferocia in tempo di guerra ha leggi sue e quei tre ragazzi possono servire anche da morti: dopo averli fucilati davanti a tutti al muro di un negozio, li impiccano con il fil di ferro ad alcuni alberi di acacia lì accanto all'ingresso del paese. Così che tutti abbiano a vederli e imparino chi comanda: a cominciare dalla mamma dei due fratelli e dal loro parroco, mentre va a chiedere informazioni al comando nazista lei scopre i figli esposti come trofeo di caccia e monito imperituro. Non mi piace che il corpo senza vita di Mussolini e dell'ultimo ridotto della sua gang sia stato oltraggiato in piazzale Loreto quando erano ormai cadaveri: ma lo scrivo qui sulla mia poltroncina, comodo, con l'acqua fresca in frigo, le albicocche buone e la mia panciona piena. Non c'era solo l'analogia esposizione nello stesso luogo dei corpi vilipesi di partigiani morti. C'è una lunghissima striscia di efferatezze, e se dico lunghissima sto basso: non basta la morte per rendere inoffensivo chi non costituisce nessuna minaccia militare, è quel di più di atroce che per esempio a Vada lascia esposti per tre giorni in piazza i corpi straziati di quattro abitanti, la cui unica colpa era esser stati beccati durante un rastrellamento punitivo-preventivo, cioè con i reparti regolari di un esercito ufficiale che praticano come tattica abituale il terrorismo. A Vada ha rischiato di finire come a Sant'Anna A Vada tutto accade poco prima dell'alba del 20 giugno, forse c'è stato uno scontro a fuoco con i partigiani o forse è solo una chiacchiera, fatto sta che viene circondato l'abitato, si setaccia il paese casa per casa: i fascisti hanno fatto il nome di uno che sospettano di essere filo-partigiani, i tedeschi gli sparano prima che dica pè, fugge ugualmente e stavolta non c'è il lieto fine. Nemmeno per un altro che cerca di scappare. Ferito anche lui, chiedono di poterlo portare all'infermeria Solvay: permesso accordato ma è solo una finta, qualche centinaio di metri più in là parte la mitragliata che li fa fuori tutti. Ed è un miracolo che non siamo qui a piangere un'altra Sant'Anna di Stazzema: quella notte don Antonio Vellutini prega tutte le Madonne che conosce, perché i tedeschi hanno fatto radunare tutti gli abitanti in piazza e spesso questo ha un epilogo che tutti immaginano. Ce la fa anche stavolta. Così come ce l'aveva fatta, insieme a tante altre persone di buona volontà, quando c'era stato da salvare, sempre nel giugno '44, i bambini ebrei dell'orfanotrofio di Sassetta che sembravano destinati ai lager. Vengono dall'asilo livornese, sono sfollati a Sassetta e li sono sotto l'ala del segretario del fascio che in mezzo al caos del passaggio del fronte prova a farli sparire dentro un mare di burocrazia per evitarne la deportazione: fascista ma disposto a mettersi in gioco per 19 bimbi. Ma da Livorno gli ordini sono ordini: un camion di bimbettini da asilo, con tanto di maestre (alcune ebreo e alcune cattoliche) e pur ella scorta dei carabinieri, deve arrivare a Vada per prendere il treno che li porterà in Germania. I carabinieri proteggono i bimbi, a Vada un

# La Gazzetta Marittima

Livorno

---

oste li fa dormire nella sua trattoria. Il treno lo prenderanno l'indomani mattina, ma viene presto mitragliato dai caccia inglesi: muore il macchinista. Fugone nel fossato per mettersi in salvo: bambini piccoli sotto le bombe, in una zona sconosciuta, con maestre e carabinieri mentre don Vellutini briga per offrire loro un riparo, perfino "nascondendoli" nella processione del Venerdì Santo. Invisibili perché sotto gli occhi di tutti. I carabinieri sono babbi anche loro e chiedono di riportarsi i bimbi a Sassetta, dappertutto c'è un bailamme di bombardamenti: è una follia trasferire bimbi da asilo in quel momento. Ma il diktat li fa arrivare non si sa come fino alle scuole Carducci di Ardenza, proprio nei giorni in cui i due cittadini ardenzini venivano ammazzati dai tedeschi. Ormai gli americani erano ormai vicini, ordini e istituzioni si dissolvono o fanno inutilmente la faccia truce: i militari dell'Arma si prendono i bimbi e li riportano a Sassetta, ci penserà un altro prete antifascista a consegnarli poi al cappellano ebraico della Quinta Armata. La microfisica degli anti-eroi contro gli orrori del Potere Di episodi così - alcuni atroci, altri magnifici - potrei snocciolarne a bizzeffe: raccontano anche un aspetto che mi pare solo ora la storiografia approfondisca. L'opposizione al regime fascista fatta da tutto quel pulviscolo di persone qualunque che nascondono per una settimana qualcuno, portano il cibo a un fuggiasco, si rifiutano di consegnare qualcosa, fanno arrivare i documenti falsi a tizio e caio. Un bradisismo di milioni di piccoli gesti quotidiani che rompono le regole del gioco stabilite dal Duce. Certo, poi ci sono i partigiani combattenti e le formazioni della lotta armata soprattutto comunista (ma non solo). Ma c'è la rottura del guscio vuoto della propaganda: tanto pomposa e inutilmente estetizzante dannunziana quanto, in realtà, tronfia e inadeguata di fronte alla quotidianità che ciascuno ha sotto gli occhi. Come i fratelli di Guasticce e il loro amico ci sono decine e centinaia e migliaia di ragazzi che semplicemente non vogliono imbracciare il fucile per andare in guerra al fianco di gente che disprezzano, che in paese o nel quartiere tutti conoscono come buoni a nulla. Possiamo già chiamarli antifascisti o partigiani? Forse ancora no: ma intanto quel gesto di darsi alla macchia come renitenti alla leva non è una furbata. È una scelta morale: dalla parte di quelli lì no. Di quelli che ci hanno portato a fare questa maledetta guerra, di quelli che predicano l'amor di patria ma si sono arraffatori gaudenti o psicopatici sadici, di quelli che sono contro chi lavora e contro chi vuole la libertà. Al tempo stesso, bisogna tener presente che questo sussulto è multicolore e copre una vastissima galassia di posizioni politiche: prende corpo come forza combattente grazie al ruolo che hanno figure come Bruno Bernini per far maturare la consapevolezza. Anche a costo di esser duri contro sé stessi: mi ricordo l'episodio in cui un gruppetto di questi giovani aggregati ai gruppi partigiani si erano presi la libertà di rubare credo un maiale o forse un agnello a una famiglia di contadini. Una ragazzata. Il comandante non gli fece una ramanzina, un partaccione o una nota sul diario: li cancellò. Nel senso che avrebbero sì preso parte alle azioni di guerriglia ma lui li aveva messi ai margini e ai margini li terrà per anni e anni anche dopo, a guerra finita. Non si poteva, per una ragazzata, mettere a rischio i buoni rapporti dei partigiani con i contadini: essenziali per chi vive alla macchia. Ricordiamolo: non

## La Gazzetta Marittima

Livorno

---

era mai esistito che Livorno vivesse la guerra di massa dei tempi contemporanei, l'unica cosa che ci va vicino è la disperata difesa del maggio 1849, fucili coltelli forconi contro l'armata di uno dei più terribili eserciti di allora, quello austro-ungarico degli Asburgo-Lorena. Anche la Grande Guerra aveva visto sì l'attentato che aveva fatto saltare una nave all'Andana degli Anelli nel cuore del porto di Livorno e c'erano stati soldati livornesi morti al fronte. Ma al fronte, cioè lontano. Anche i bombardamenti alleati avevano causato lutti, distruzione e dolore. No, non c'è stata una battaglia casa per casa, con i cecchini in cima ai palazzi. Ma bisogna togliersi dalla testa l'idea che la liberazione dai nazifascisti sia stata un passaggio di consegne notarile: ieri comandano gli uni, l'indomani gli altri e arriverci alla prossima. Figuratevi che il comando della Quinta Armata temeva a tal punto una resistenza agguerrita che aveva stabilito, in vista della conquista della città, di prevedere un ultimo bombardamento a tappeto per spianare quel poco che rimaneva in piedi. Bisogna capirli: volevano ridurre al minimo le perdite dei loro uomini. Se almeno questa ce la siamo risparmiata lo dobbiamo ai partigiani del Decimo Distaccamento di Bruno Bernini: soprattutto a due ragazzi appena ventenni che prima portano dagli alleati un loro aviatore ferito e poi ripassano per la seconda volta il fronte per consegnare agli anglo-americani una mappa dettagliata delle posizioni naziste a Livorno. Lo racconto in un'altra storia del blog: In due mesi 448 eventi stragisti nazisti: no, non era un caso. In appena 61 giorni fra l'inizio di quel giugno '44 e la fine del mese successivo si contano nella sola Toscana qualcosa come 448 eventi stragisti di marca nazista e/o repubblicana, in tutto sono 1.874 persone assassinate. Probabilmente come scelta strategica aveva poco senso attestarsi a Livorno a protezione della ritirata: i tedeschi avevano predisposto una linea difensiva fra Maremma e Trasimeno e poi ne piazzarono una seconda sull'Arno ma giusto per avere il tempo di preparare la "linea gotica": dalle Apuane all'Adriatico di Pesaro utilizzando gli Appennini come baluardo difensivo. È la linea difensiva che ha resistito da fine agosto alla primavera seguente: otto mesi di stop all'avanzata finale e alla svolta decisiva della guerra. Nel frattempo si avranno per mano nazista o fascista più di 2.200 eccidi, assassini di massa ed esecuzioni collettive in cui verranno ammazzate quasi 10mila persone. Non parliamo di morti in combattimento ma di stragi a freddo, pianificate per seminare il terrore nella popolazione e poter gestire con meno rischi la ritirata. Gli ultimi giorni prima della liberazione di Livorno non sono stati una passeggiata: non c'è stata una "battaglia di Livorno" come dalle parti di Cecina ma c'è una lunga striscia di sangue. «Bisogna aggiungere al conto i partigiani morti combattendo», dicevo quando l'ho raccontata sul "Tirreno": e questo vale nelle ultime settimane ma soprattutto nelle ultime ore prima dell'ingresso dei partigiani e della Quinta Armata a Livorno: mi riferivo a «Ero Gelli sul Romito, Aldo Piccini al Castellaccio così come Feliks Bikonaki, Lanciotto Gherardi alla Malavolta (Gabbro) e, pochi giorni prima, Silvano Pizzi a Nibbiaia e Renato Pini a Quercianella». No, non è stata una passeggiata.

## Messaggero Marittimo

### Livorno

#### Livorno ricorda Sergio Manetti: intitolata un'area allo Scalo Umbria

LIVORNO La città di Livorno rende omaggio a una delle figure più rappresentative del sindacalismo locale con l'intitolazione di un'area dello Scalo Umbria, nel complesso di Porta a Mare, a Sergio Manetti (1922-1999). L'iniziativa, promossa dalla CGIL, si terrà lunedì 27 Aprile alle ore 16 in un luogo simbolo della storia operaia e cantieristica cittadina. Alla cerimonia, presieduta dal sindaco Luca Salvetti, parteciperà il segretario generale della CGIL, Maurizio Landini, a testimonianza del valore nazionale della figura di Manetti e del suo contributo alla crescita del movimento sindacale italiano. Operaio, partigiano e dirigente sindacale, Sergio Manetti nasce a Livorno l'8 Ottobre 1922 in una famiglia antifascista. Fin da giovane è protagonista dell'impegno civile e politico: dopo gli studi professionali entra nel 1936 nel cantiere Ansaldo, dove lavora fino al 1951 e si distingue, durante il regime, per l'attività di sostegno alle famiglie degli antifascisti arrestati attraverso il cosiddetto Soccorso Rosso. Iscritto al PCI dal 1942, prende parte alla Resistenza nelle SAP (Squadre di Azione Patriottica). Nel dopoguerra è tra i protagonisti della ricostruzione del tessuto industriale livornese: da segretario della commissione interna del cantiere navale (1946-1951), contribuisce in modo determinante alla rinascita dello stabilimento, gravemente danneggiato dai bombardamenti, favorendo il subentro di Ansaldo dopo il disimpegno dell'O.T.O. (Odero Terni Orlando). Il suo percorso sindacale prosegue con ruoli di primo piano: segretario della Fiom dal 1951 al 1968 e, successivamente, segretario della Camera del Lavoro fino al 1980. In quegli anni Manetti è tra i protagonisti della stagione delle grandi conquiste sociali. Centrale il suo contributo nell'organizzazione del VII Congresso Nazionale della CGIL, svoltosi a Livorno nell'estate del 1969, passaggio decisivo per il rafforzamento dell'unità sindacale con CISL e UIL e per l'avvio del percorso che porterà, nel 1970, allo Statuto dei Lavoratori. Accanto all'attività sindacale, Manetti intraprende anche un impegno politico-istituzionale: eletto consigliere regionale nelle liste del PCI nel 1980 e riconfermato nel 1985, ricopre incarichi nelle commissioni consiliari e, dal 1987, entra nell'Ufficio di Presidenza del Consiglio regionale come consigliere segretario. Conclusa l'esperienza politica nel 1990, assume la presidenza del Consorzio Bacini di Carenaggio, incarico mantenuto fino alla scomparsa, avvenuta nel Gennaio 1999. Con questa intitolazione, Livorno riconosce il ruolo di una figura chiave nella storia del lavoro e della democrazia cittadina, legando il suo nome a uno dei luoghi più significativi della memoria industriale e portuale.



## ElbaReport

Piombino, Isola d' Elba

### Una rappresentanza elbana per l'Autorità Portuale, i sindaci propongono il professor Castellacci

I sindaci dell'Isola d'Elba esprimono la loro preoccupazione alla luce del ritardo con cui non si è ancora provveduto, da parte della Regione Toscana, a nominare il membro di rappresentanza all'interno del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mar Tirreno Settentrionale. In una situazione come quella attuale, con il bando per la Continuità Territoriale che continua a tenere in apprensione i cittadini e gli operatori turistici e commerciali dell'Arcipelago Toscano, riteniamo opportuno suggerire, a tutela delle popolazioni insulari toscane, l'inserimento nel Comitato di una personalità di garanzia per il territorio, dotata della sensibilità e della conoscenza necessaria per la realtà che andrà a rappresentare. La persona che i sindaci dell'Isola d'Elba ritengono più adatta a ricoprire questo ruolo è quella del professor Enrico Castellacci, vice sindaco di Capoliveri, nato a Portoferraio, medico ortopedico di fama internazionale e persona di assoluta autorevolezza mediatica, che ha dato la sua disponibilità. Alla luce di questa proposta i sindaci, certi della dovuta considerazione di questa istanza, si mettono a disposizione fin d'ora per un incontro nel quale cercare di far convergere i reciproci interessi istituzionali e territoriali.

**ElbaReport**

**Una rappresentanza elbana per l'Autorità Portuale, i sindaci propongono il professor Castellacci**



04/24/2026 10:29

I sindaci dell'Isola d'Elba esprimono la loro preoccupazione alla luce del ritardo con cui non si è ancora provveduto, da parte della Regione Toscana, a nominare il membro di rappresentanza all'interno del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mar Tirreno Settentrionale. In una situazione come quella attuale, con il bando per la Continuità Territoriale che continua a tenere in apprensione i cittadini e gli operatori turistici e commerciali dell'Arcipelago Toscano, riteniamo opportuno suggerire, a tutela delle popolazioni insulari toscane, l'inserimento nel Comitato di una personalità di garanzia per il territorio, dotata della sensibilità e della conoscenza necessaria per la realtà che andrà a rappresentare. La persona che i sindaci dell'Isola d'Elba ritengono più adatta a ricoprire questo ruolo è quella del professor Enrico Castellacci, vice sindaco di Capoliveri, nato a Portoferraio, medico ortopedico di fama internazionale e persona di assoluta autorevolezza mediatica, che ha dato la sua disponibilità. Alla luce di questa proposta i sindaci, certi della dovuta considerazione di questa istanza, si mettono a disposizione fin d'ora per un incontro nel quale cercare di far convergere i reciproci interessi istituzionali e territoriali.

## Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

### Porto, il Mef blocca 101 milioni di finanziamenti, compresi i soldi utili al banchinamento del Molo Clementino

Il dato è emerso attraverso il rendiconto consuntivo 2025 dell'**Autorità** di **sistema portuale** del Mare Adriatico centrale. L'Ente si è già mosso per vedere ripristinata la somma ANCONA - Il Comitato di gestione dell'**Autorità** di **sistema portuale** del Mare Adriatico centrale ha dato il via libera oggi al rendiconto consuntivo 2025 dell'Ente, approvato con il parere favorevole del Collegio dei revisori dei conti e dell'Organismo di partenariato della risorsa mare. Il risultato di amministrazione, a fine dicembre, ammonta a 142,07 milioni di cui 122,17 milioni sono risorse destinate agli investimenti. L'avanzo libero, a fine anno, è stato di 423.497 euro. Il Molo Clementino Il rendiconto del 2025 considera la temporanea sospensione da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze di 101,2 milioni di euro di finanziamenti del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a settembre 2025, questione che è stata ovviamente oggetto di approfondita discussione e che riguarda anche il banchinamento del Molo Clementino, al centro da tempo infinito del dibattito politico locale e regionale. La cifra in questo caso è di 22 milioni di euro. Sono stati illustrati, in particolare, al Comitato di gestione tutti gli atti che dimostrano il corretto operato dell'Ente nel promuovere gli iter autorizzativi degli investimenti finanziati con queste risorse e l'immediato riscontro al Mit, confermando l'urgenza da parte dell'Ente di veder ripristinato il finanziamento. Al Comitato è stato precisato che il Mit ha condiviso questa richiesta dell'Adsp e ha da tempo trasmesso il decreto di riassegnazione di questi fondi al Mef che deve dare il nulla osta finale. Una situazione, questa, che sta riguardando anche altre quattro **Autorità** di **sistema portuale** e che è stata oggetto da subito di costante condivisione con le istituzioni nazionali e delle Regioni di riferimento dell'Adsp del mare Adriatico centrale. Vincenzo Garofalo Il presidente Vincenzo Garofalo sottolinea che «questo rendiconto è la fotografia di un Ente finanziariamente in salute, capace di autosostenersi, di impiegare le risorse pubbliche per lo sviluppo delle infrastrutture portuali del territorio a vantaggio dell'economia e della produttività delle imprese». Invece «la temporanea sospensione di una parte dei finanziamenti statali assegnati all'Ente non altera questa sintesi come hanno esplicitato anche i revisori dei conti nel corso della riunione odierna. Sono fiducioso che, insieme al costante impegno delle istituzioni del territorio, l'**Autorità** di **sistema portuale** potrà proseguire nella programmazione delle opere e recuperare le risorse sospese che inevitabilmente stanno creando dei ritardi alla nostra tabella di marcia». Il Comitato di gestione ha anche approvato la relazione annuale 2025. Si tratta di un documento che racconta le attività organizzative, di pianificazione e sviluppo dei porti e in cui vengono approfonditi gli aspetti legati al lavoro **portuale**, alla realizzazione delle infrastrutture, delle manutenzioni e alla



Il dato è emerso attraverso il rendiconto consuntivo 2025 dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centrale. L'Ente si è già mosso per vedere ripristinata la somma ANCONA - Il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centrale ha dato il via libera oggi al rendiconto consuntivo 2025 dell'Ente, approvato con il parere favorevole del Collegio dei revisori dei conti e dell'Organismo di partenariato della risorsa mare. Il risultato di amministrazione, a fine dicembre, ammonta a 142,07 milioni di cui 122,17 milioni sono risorse destinate agli investimenti. L'avanzo libero, a fine anno, è stato di 423.497 euro. Il Molo Clementino Il rendiconto del 2025 considera la temporanea sospensione da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze di 101,2 milioni di euro di finanziamenti del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a settembre 2025, questione che è stata ovviamente oggetto di approfondita discussione e che riguarda anche il banchinamento del Molo Clementino, al centro da tempo infinito del dibattito politico locale e regionale. La cifra in questo caso è di 22 milioni di euro. Sono stati illustrati, in particolare, al Comitato di gestione tutti gli atti che dimostrano il corretto operato dell'Ente nel promuovere gli iter autorizzativi degli investimenti finanziati con queste risorse e l'immediato riscontro al Mit, confermando l'urgenza da parte dell'Ente di veder ripristinato il finanziamento. Al Comitato è stato precisato che il Mit ha condiviso questa richiesta dell'Adsp e ha da tempo trasmesso il decreto di riassegnazione di questi fondi al Mef che deve dare il nulla osta finale. Una situazione, questa, che sta riguardando anche altre quattro Autorità di sistema portuale e che è stata oggetto da subito di costante condivisione con le istituzioni nazionali e delle Regioni di riferimento dell'Adsp del mare Adriatico centrale.

## Ancona Today

### Ancona e porti dell'Adriatico centrale

---

gestione del demanio marittimo.

## Appalto integrato da 7,3 milioni per fabbricato accoglienza viaggiatori porto Ancona

Bando di gara dell'Autorità portuale pubblicato sulla Gazzetta Europea Un appalto integrato per realizzare un fabbricato per l'accoglienza e i servizi di controllo dei viaggiatori da realizzare al molo XXIX settembre nel porto di Ancona. Il Bando di gara dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) del Mare Adriatico Centrale è stato pubblicato oggi sulla Gazzetta europea. L'intervento, fa sapere l'Authority, "consiste nella costruzione di un nuovo edificio che andrà a sostituire l'attuale tensostruttura che si trova alla banchina 15, funzionale ai servizi e all'accoglienza dei viaggiatori delle crociere e delle navi traghetto". "Il nuovo edificio, ad un solo piano fuori terra, avrà una superficie di circa 1.800 metri quadrati e un'altezza massima di 8,8 metri. Includerà spazi destinati ai controlli di sicurezza e al check-in, con aree dedicate all'attesa per l'imbarco, ai servizi igienici, al deposito e alla gestione dei bagagli. La nuova struttura, con un profilo ispirato alle ali di un gabbiano, è progettata secondo gli elevati criteri della sostenibilità energetica ed ambientale e avrà una connotazione architettonica che valorizzerà l'accoglienza dei turisti in transito e la realtà paesaggistica circostante". "Il valore complessivo dell'intervento è di 7,3

milioni. - conclude l'Adsp - Il termine per il ricevimento delle offerte è l'11 giugno 2026 alle ore 13. L'Autorità di sistema portuale prevede di completare i lavori per la stagione crocieristica del 2028". "Il porto di Ancona si sta trasformando in uno scalo sempre più moderno nell'accogliere i passeggeri e i crocieristi, con la presenza delle infrastrutture necessarie ad offrire il giusto servizio ai viaggiatori - afferma Vincenzo Garofalo, Presidente Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale -. Il nuovo terminal crociere sarà uno spazio bello, di design, sostenibile. Un luogo che sarà un'elegante porta d'ingresso nell'area portuale e nella città di Ancona. Un'infrastruttura adatta alle necessità di un mercato internazionale del crocierismo che è affascinato e interessato alle Marche. Una tendenza di cui abbiamo avuto un'ulteriore conferma anche di recente nella più importante fiera del settore, il Seatrade Cruise Global di Miami. Persone che cercano la bellezza e l'unicità di territori non legati ad un turismo di massa".



Bando di gara dell'Autorità portuale pubblicato sulla Gazzetta Europea Un appalto integrato per realizzare un fabbricato per l'accoglienza e i servizi di controllo dei viaggiatori da realizzare al molo XXIX settembre nel porto di Ancona. Il Bando di gara dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) del Mare Adriatico Centrale è stato pubblicato oggi sulla Gazzetta europea. L'intervento, fa sapere l'Authority, "consiste nella costruzione di un nuovo edificio che andrà a sostituire l'attuale tensostruttura che si trova alla banchina 15, funzionale ai servizi e all'accoglienza dei viaggiatori delle crociere e delle navi traghetto". "Il nuovo edificio, ad un solo piano fuori terra, avrà una superficie di circa 1.800 metri quadrati e un'altezza massima di 8,8 metri. Includerà spazi destinati ai controlli di sicurezza e al check-in, con aree dedicate all'attesa per l'imbarco, ai servizi igienici, al deposito e alla gestione dei bagagli. La nuova struttura, con un profilo ispirato alle ali di un gabbiano, è progettata secondo gli elevati criteri della sostenibilità energetica ed ambientale e avrà una connotazione architettonica che valorizzerà l'accoglienza dei turisti in transito e la realtà paesaggistica circostante". "Il valore complessivo dell'intervento è di 7,3 milioni. - conclude l'Adsp - Il termine per il ricevimento delle offerte è l'11 giugno 2026 alle ore 13. L'Autorità di sistema portuale prevede di completare i lavori per la stagione crocieristica del 2028". "Il porto di Ancona si sta trasformando in uno scalo sempre più moderno nell'accogliere i passeggeri e i crocieristi, con la presenza delle infrastrutture necessarie ad offrire il giusto servizio ai viaggiatori - afferma Vincenzo Garofalo, Presidente Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale -. Il nuovo terminal crociere sarà uno spazio bello, di design, sostenibile. Un

## Porto di Ancona, bando di gara per il nuovo fabbricato ispirato alle ali di gabbiano che accoglierà passeggeri e crocieristi al Molo XXIX Settembre. Guarda il rendering

Publicato oggi nella Gazzetta europea, l'invio delle offerte entro l'11 giugno 2026. Un nuovo terminal con un profilo ispirato alle ali di un gabbiano 2 Minuti di Lettura venerdì 24 aprile 2026, 18:00 ANCONA - È stato pubblicato oggi sulla Gazzetta europea il bando di gara dell'**Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico centrale per l'appalto integrato per la realizzazione di un fabbricato per l'accoglienza e i servizi di controllo dei viaggiatori da realizzare al molo XXIX settembre nel porto di Ancona. L'intervento consiste nella costruzione di un nuovo edificio che andrà a sostituire l'attuale tensostruttura che si trova alla banchina 15, funzionale ai servizi e all'accoglienza dei viaggiatori delle crociere e delle navi traghetto. Il nuovo edificio, ad un solo piano fuori terra, avrà una superficie di circa 1.800 metri quadrati e un'altezza massima di 8,8 metri. Includerà spazi destinati ai controlli di sicurezza e al check-in, con aree dedicate all'attesa per l'imbarco, ai servizi igienici, al deposito e alla gestione dei bagagli. La nuova struttura, con un profilo ispirato alle ali di un gabbiano, è progettata secondo gli elevati criteri della sostenibilità energetica ed ambientale e avrà una connotazione architettonica che valorizzerà l'accoglienza dei turisti in transito e la realtà paesaggistica circostante. Il valore complessivo dell'intervento è di 7,3 milioni. AD Il termine per il ricevimento delle offerte è l'11 giugno 2026 alle ore 13. L'**Autorità di sistema portuale** prevede di completare i lavori per la stagione crocieristica del 2028. «Il porto di Ancona si sta trasformando in uno scalo sempre più moderno nell'accogliere i passeggeri e i crocieristi, con la presenza delle infrastrutture necessarie ad offrire il giusto servizio ai viaggiatori - afferma Vincenzo Garofalo, Presidente **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico centrale -. Il nuovo terminal crociere sarà uno spazio bello, di design, sostenibile. Un luogo che sarà un'elegante porta d'ingresso nell'area **portuale** e nella città di Ancona. Un'infrastruttura adatta alle necessità di un mercato internazionale del crocierismo che è affascinato e interessato alle Marche. Una tendenza di cui abbiamo avuto un'ulteriore conferma anche di recente nella più importante fiera del settore, il Seatrade Cruise Global di Miami. Persone che cercano la bellezza e l'unicità di territori non legati ad un turismo di massa». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Publicato oggi nella Gazzetta europea, l'invio delle offerte entro l'11 giugno 2026. Un nuovo terminal con un profilo ispirato alle ali di un gabbiano 2 Minuti di Lettura venerdì 24 aprile 2026, 18:00 ANCONA - È stato pubblicato oggi sulla Gazzetta europea il bando di gara dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale per l'appalto integrato per la realizzazione di un fabbricato per l'accoglienza e i servizi di controllo dei viaggiatori da realizzare al molo XXIX settembre nel porto di Ancona. L'intervento consiste nella costruzione di un nuovo edificio che andrà a sostituire l'attuale tensostruttura che si trova alla banchina 15, funzionale ai servizi e all'accoglienza dei viaggiatori delle crociere e delle navi traghetto. Il nuovo edificio, ad un solo piano fuori terra, avrà una superficie di circa 1.800 metri quadrati e un'altezza massima di 8,8 metri. Includerà spazi destinati ai controlli di sicurezza e al check-in, con aree dedicate all'attesa per l'imbarco, ai servizi igienici, al deposito e alla gestione dei bagagli. La nuova struttura, con un profilo ispirato alle ali di un gabbiano, è progettata secondo gli elevati criteri della sostenibilità energetica ed ambientale e avrà una connotazione architettonica che valorizzerà l'accoglienza dei turisti in transito e la realtà paesaggistica circostante. Il valore complessivo dell'intervento è di 7,3 milioni. AD Il termine per il ricevimento delle offerte è l'11 giugno 2026 alle ore 13. L'Autorità di sistema portuale prevede di completare i lavori per la stagione crocieristica del 2028. «Il porto di Ancona si sta trasformando in uno scalo sempre più moderno nell'accogliere i passeggeri e i crocieristi, con la presenza delle infrastrutture necessarie ad offrire il giusto servizio ai viaggiatori - afferma Vincenzo Garofalo, Presidente Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale -. Il nuovo terminal crociere sarà uno spazio bello, di design, sostenibile. Un luogo che sarà un'elegante porta d'ingresso nell'area

## Porto e i milioni vaporizzati, il sindaco Silvetti «Siamo molto preoccupati, ne parlerò con Acquaroli. I soldi vanno a chi fa subito le opere»

Daniele Silvetti, sindaco di Ancona: qual è la reazione della città all'indomani della notizia dei 100 milioni vaporizzati, di cui la metà per Ancona? «Stiamo vivendo questa situazione con grande preoccupazione. Siamo da sempre attenti agli sviluppi dell'economia del porto, delle opere di cui c'è un gran bisogno per essere competitivi. E questa è una battuta d'arresto che ci preoccupa tanto. La competitività dello scalo è fondamentale».

**APPROFONDIMENTI LO SCALO** Porto di Ancona, bando di gara per il nuovo fabbricato ispirato alle ali di gabbiano che accoglierà passeggeri e crocieristi al Molo XXIX Settembre. Guarda il rendering L'**Autorità portuale** fa sapere di aver ricevuto la notizia della revoca dei fondi a settembre 2025. Il Comune, che esprime un membro nel Comitato di gestione **portuale**, quando l'ha saputo? «Io l'ho appreso ieri (giovedì per chi legge, ndr), subito dopo la riunione del Comitato di gestione». Un po' tardi, non trova? «Se si sapeva dal 2025... Non so cosa potessimo fare». Ma sarebbe meglio saperlo, comunque. «Quando ci viene detto che bisogna essere veloci o si perdono le opportunità, sono d'accordo. Ma i fondi ci vengono tolti proprio perché non si sono realizzati opere con finanziamenti che sono appostati lì dal 2022. Se non fai i lavori, poi il Ministero dirotta quelle somme altrove. Dove ci sono le capacità e la velocità di realizzare le infrastrutture». Qui non ci sono, dice? «Sappiamo che la revoca non ha interessato solo il porto di Ancona ma anche altri quattro scali, che però sembra siano ben più grandi del nostro. Nonostante ciò, su 400 milioni che sono stati complessivamente revocati, 100 milioni sono nostri. Un quarto della somma totale. Un conto è togliere 100 milioni ad uno scalo grande come Taranto o Genova, un conto al porto di Ancona». Il tema è anche quello dello sviluppo del porto, di uno scalo che senza opere come i dragaggi rischia di rimanere indietro. «Penso siano preoccupate anche le altre maestranze del porto di Ancona, se non riusciamo a realizzare le opere di medio termine di cui abbiamo bisogno». Il Comune che cosa può fare e che cosa sta facendo in questo frangente? «Il fatto che vengano meno gli strumenti finanziari, torno a dirlo, ci preoccupa. Spero che la risposta sia pronta. Ne parlerò sicuramente con il governatore Acquaroli, dobbiamo fare quadrato perché possano esserci riassegnate queste risorse. Il Comune c'è, con il suo ruolo politico. È il momento di fare squadra». Il tema è anche politico, ovviamente. «Siamo in una situazione delicata, nella fase di termine del mandato del presidente dell'**Autorità portuale** (il 28 aprile, ndr). Mi pongo il problema: che cosa succederà dopo? È una situazione di impasse sul fronte dei fondi. Dobbiamo fare squadra per cercare di farci riaccreditare, mostrarci uniti». Sa bene, però, che difficilmente riavremo indietro tutto. Come fare, a quel punto? «Bisogna fare squadra per capire quante risorse portiamo a casa, e soprattutto quando. Sono due grossi punti di domanda. È un momento



Daniele Silvetti, sindaco di Ancona: qual è la reazione della città all'indomani della notizia dei 100 milioni vaporizzati, di cui la metà per Ancona? «Stiamo vivendo questa situazione con grande preoccupazione. Siamo da sempre attenti agli sviluppi dell'economia del porto, delle opere di cui c'è un gran bisogno per essere competitivi. E questa è una battuta d'arresto che ci preoccupa tanto. La competitività dello scalo è fondamentale». **APPROFONDIMENTI LO SCALO** Porto di Ancona, bando di gara per il nuovo fabbricato ispirato alle ali di gabbiano che accoglierà passeggeri e crocieristi al Molo XXIX Settembre. Guarda il rendering L'**Autorità portuale** fa sapere di aver ricevuto la notizia della revoca dei fondi a settembre 2025. Il Comune, che esprime un membro nel Comitato di gestione **portuale**, quando l'ha saputo? «Io l'ho appreso ieri (giovedì per chi legge, ndr), subito dopo la riunione del Comitato di gestione». Un po' tardi, non trova? «Se si sapeva dal 2025... Non so cosa potessimo fare». Ma sarebbe meglio saperlo, comunque. «Quando ci viene detto che bisogna essere veloci o si perdono le opportunità, sono d'accordo. Ma i fondi ci vengono tolti proprio perché non si sono realizzati opere con finanziamenti che sono appostati lì dal 2022. Se non fai i lavori, poi il Ministero dirotta quelle somme altrove. Dove ci sono le capacità e la velocità di realizzare le infrastrutture». Qui non ci sono, dice? «Sappiamo che la revoca non ha interessato solo il porto di Ancona ma anche altri quattro scali, che però sembra siano ben più grandi del nostro. Nonostante ciò, su 400 milioni che sono stati complessivamente revocati, 100 milioni sono nostri. Un quarto della somma totale. Un conto è togliere 100 milioni ad uno scalo grande come Taranto o Genova, un conto al porto di Ancona». Il tema è anche quello dello sviluppo del porto, di uno scalo che senza opere come i dragaggi rischia di rimanere indietro. «Penso siano preoccupate anche le altre maestranze del porto di Ancona, se non riusciamo a realizzare le opere di medio termine di cui abbiamo bisogno». Il Comune che cosa può fare e che cosa sta facendo in questo frangente? «Il fatto che vengano meno gli strumenti finanziari, torno a dirlo, ci preoccupa. Spero che la risposta sia pronta. Ne parlerò sicuramente con il governatore Acquaroli, dobbiamo fare quadrato perché possano esserci riassegnate queste risorse. Il Comune c'è, con il suo ruolo politico. È il momento di fare squadra». Il tema è anche politico, ovviamente. «Siamo in una situazione delicata, nella fase di termine del mandato del presidente dell'**Autorità portuale** (il 28 aprile, ndr). Mi pongo il problema: che cosa succederà dopo? È una situazione di impasse sul fronte dei fondi. Dobbiamo fare squadra per cercare di farci riaccreditare, mostrarci uniti». Sa bene, però, che difficilmente riavremo indietro tutto. Come fare, a quel punto? «Bisogna fare squadra per capire quante risorse portiamo a casa, e soprattutto quando. Sono due grossi punti di domanda. È un momento

di debolezza. Il nostro porto è molto indietro, ha bisogno di quelle risorse oppure perdiamo posizioni sul mercato».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Dragaggi e Molo Clementino, la scure del Mef sul porto: addio 51 milioni fermi dal 2022

ANCONA Nella vicenda dei 100 milioni di euro revocati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze all'**Autorità portuale** per la sua inerzia nell'avviare i progetti già finanziati, la ferita più grande è quella inferta al porto di Ancona. Tra linee di finanziamento Pnrr e non, allo scalo dorico erano infatti destinati ben 51 milioni di euro, più della metà di quanto lo scorso settembre il dicastero di via XX Settembre ha chiesto indietro all'Authority, rea di non aver dato corso ai cantieri nonostante il tesoretto fosse stato concesso nel luglio del 2022. APPROFONDIMENTI LA DOCCIA FREDDA Molo Clementino, banchine e vasche di colmata: addio fondi, il Mef taglia 100 milioni all'**Autorità portuale** nelle Marche Il cortocircuito Ad ottobre 2025 l'**Autorità portuale** aveva chiesto e ottenuto che il Ministero delle Infrastrutture destinasse nuovamente quelle risorse ad Ancona, ma il decreto è fermo da allora al Mef in attesa del nulla osta. Il fatto che ci sia voluto tutto questo tempo nonostante sia Giorgetti (Mef) che Salvini (Mit) siano colleghi di partito, la Lega, non depone a favore della facile risolvibilità del problema decantata dall'Ap. E poi, difficilmente torneranno indietro le intere somme. I più informati dicono che forse riavremo la metà di quanto c'era già stato concesso ma che non siamo stati in grado di spendere in tempo. Nel mirino sono finiti in particolare i dragaggi delle banchine dalla 19 alla 26, che il Ministero delle Infrastrutture aveva foraggiato ormai quattro anni fa con 12 milioni di euro. Ma è orfano di 22 milioni di euro anche il banchinamento del del molo Clementino, così come vacilla la demolizione parziale del molo Nord, che si è vista revocare dal Mef un assegno da 11 milioni di euro. Ai 6 milioni di euro per l'efficientamento energetico dell'illuminazione del Mandracchio (Pnrr) aveva rinunciato invece la stessa Ap. A dominare gli incubi dei portuali dorici è proprio l'incertezza sull'escavo dei fondali, necessario ad ospitare nel nostro scalo le navi più grandi e - di conseguenza - i traffici commerciali più interessanti. Gli undici milioni di euro concessi dal Ministero delle Infrastrutture in sinergia con il dicastero dell'Economia sarebbero serviti al dragaggio delle banchine dalla 19 alla 26, quelle commerciali. In particolare, le banchine 19, 20, 21 (destinate in futuro ad accogliere i traghetti oggi al Guasco) e 22 avrebbero guadagnato fondali fino a -12,5 metri. A -11 metri sarebbero invece stati portati i fondali delle banchine 23, 24 e 25, a -14 la 26, invece. Lo slittamento La fase esecutiva dei lavori sarebbe dovuta entrare nel vivo entro i primi mesi dell'anno, visto che l'obiettivo fissato dall'Ap era quello di completare i dragaggi entro fine 2026 e che il cantiere non sarebbe durato meno di 9 mesi. Ad oggi, però, secondo il portale Gare e Appalti dell'**Autorità**, non c'è nemmeno una ditta vincitrice dell'appalto. Sospeso nel limbo anche il molo Clementino, proprio ora che - su input di Palazzo Raffaello - era stata riattivata la procedura di Via Vas al Ministero



ANCONA Nella vicenda dei 100 milioni di euro revocati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze all'Autorità portuale per la sua inerzia nell'avviare i progetti già finanziati, la ferita più grande è quella inferta al porto di Ancona. Tra linee di finanziamento Pnrr e non, allo scalo dorico erano infatti destinati ben 51 milioni di euro, più della metà di quanto lo scorso settembre il dicastero di via XX Settembre ha chiesto indietro all'Authority, rea di non aver dato corso ai cantieri nonostante il tesoretto fosse stato concesso nel luglio del 2022. APPROFONDIMENTI LA DOCCIA FREDDA Molo Clementino, banchine e vasche di colmata: addio fondi, il Mef taglia 100 milioni all'Autorità portuale nelle Marche Il cortocircuito Ad ottobre 2025 l'Autorità portuale aveva chiesto e ottenuto che il Ministero delle Infrastrutture destinasse nuovamente quelle risorse ad Ancona, ma il decreto è fermo da allora al Mef in attesa del nulla osta. Il fatto che ci sia voluto tutto questo tempo nonostante sia Giorgetti (Mef) che Salvini (Mit) siano colleghi di partito, la Lega, non depone a favore della facile risolvibilità del problema decantata dall'Ap. E poi, difficilmente torneranno indietro le intere somme. I più informati dicono che forse riavremo la metà di quanto c'era già stato concesso ma che non siamo stati in grado di spendere in tempo. Nel mirino sono finiti in particolare i dragaggi delle banchine dalla 19 alla 26, che il Ministero delle Infrastrutture aveva foraggiato ormai quattro anni fa con 12 milioni di euro. Ma è orfano di 22 milioni di euro anche il banchinamento del del molo Clementino, così come vacilla la demolizione parziale del molo Nord, che si è vista revocare dal Mef un assegno da 11 milioni di euro. Ai 6 milioni di euro per l'efficientamento energetico dell'illuminazione del Mandracchio (Pnrr) aveva rinunciato invece la stessa Ap. A dominare gli incubi dei portuali dorici è proprio l'incertezza sull'escavo dei fondali, necessario ad ospitare nel nostro scalo le navi più grandi e - di conseguenza - i traffici commerciali più interessanti. Gli

dell'Ambiente, con il parere definitivo sulla fattibilità o meno del contestato banchinamento atteso al più per il mese di luglio. Sul piatto c'erano i 22 milioni di euro necessari al banchinamento, cui si sarebbero dovuti aggiungere almeno altri 10 milioni per l'elettrificazione, ancora da finanziare. Altri 11 milioni di euro sono spariti dal conto per la demolizione parziale del molo Nord, opera di cui si parla da vent'anni e necessaria a migliorare la sicurezza di manovra delle navi in porto. Il progetto prevede l'abbattimento di circa 100 metri del molo, compresa l'iconica Lanterna rossa, che verrebbe poi ricostruita identica ma più vicina alla costa. A fine 2025, il Mase aveva addirittura escluso l'opera dalla procedura di Via Vas, aprendo di fatto alla gara d'appalto e alla successiva cantierizzazione entro il 2026. Difficile, arrivati a questo punto. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## «Porto, guai a penalizzare Pesaro non possiamo perdere 11 milioni». Cassa di colmata appesa al Mef, il monito di Bianciani all'Autorità marittima

di Maurizio Marinucci sabato 25 aprile 2026, 04:45 3 Minuti di Lettura PESARO Undici milioni di euro a rischio e un porto che non può più restare ostaggio dei ritardi e di altrui responsabilità. La partita sulla cassa di colmata entra in una fase delicatissima e il sindaco Andrea Bianciani alza il livello dello scontro istituzionale dopo il il definanziamento delle risorse del Ministero dell'Economia e delle Finanze destinate ai progetti dell'**Autorità** marittima su Ancona, San Benedetto e, appunto, Pesaro. Una mannaia da 100 milioni che per Pesaro ne vale 11. Soldi che per la città sono fondamentali per realizzare la vasca necessaria ai dragaggi e, più in generale, per garantire al porto una prospettiva di sviluppo. APPROFONDIMENTI LA DOCCIA FREDDA Molo Clementino, banchine e vasche di colmata: addio fondi, il Mef taglia 100 milioni all'**Autorità portuale** nelle Marche Il richiamo «Il porto di Pesaro non può permettersi di perdere 11 milioni di euro per lungaggini burocratiche», attacca Bianciani, annunciando l'invio di una nota ufficiale all'**Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare Adriatico Centrale e alla Regione Marche. L'obiettivo è chiedere un'assunzione di responsabilità immediata, il recupero delle risorse e

una definizione rapida dei tempi. «È necessario fare tutto il possibile per non perdere questi finanziamenti», insiste il sindaco. La cassa di colmata è considerata decisiva per rendere strutturali gli interventi di escavo dei fondali. Senza quella vasca, ogni dragaggio rischia di restare un intervento parziale, più difficile da programmare e meno efficace per la piena funzionalità dello scalo. «Parliamo di un intervento strategico, atteso da anni - sottolinea Bianciani -. La vasca di colmata è indispensabile per garantire la piena funzionalità del porto, migliorare l'accessibilità e sostenere le attività economiche legate al mare. Senza quest'opera si rischia di rallentare ulteriormente la crescita del nostro scalo». Il primo cittadino rivendica anche il lavoro svolto negli ultimi due anni dall'amministrazione comunale per sollecitare un'accelerazione su procedure che restano di competenza dell'**Autorità portuale**. Un primo punto Nelle scorse settimane, Comune, **Autorità** e operatori avevano già fatto il punto sulle priorità, individuando il percorso per avviare un primo dragaggio nel 2026, con l'annuncio di un primo stanziamento di circa 125mila euro per rimuovere 6mila metri cubi di materiale dall'imboccatura, e confermando il ruolo centrale della vasca di colmata. «Parliamo di un intervento su cui il territorio si è già impegnato e che ha già visto passaggi operativi e tecnici importanti», aggiunge Bianciani. Proprio per questo, secondo il sindaco, il definanziamento rappresenta un campanello d'allarme da non sottovalutare. Il rischio è che rallentamenti e procedure non concluse facciano saltare un percorso già avviato, vanificando il lavoro fatto e lasciando Pesaro senza una delle infrastrutture più importanti per il futuro del suo porto. «Non possiamo permetterci che ritardi amministrativi



di Maurizio Marinucci sabato 25 aprile 2026, 04:45 3 Minuti di Lettura PESARO Undici milioni di euro a rischio e un porto che non può più restare ostaggio dei ritardi e di altrui responsabilità. La partita sulla cassa di colmata entra in una fase delicatissima e il sindaco Andrea Bianciani alza il livello dello scontro istituzionale dopo il il definanziamento delle risorse del Ministero dell'Economia e delle Finanze destinate ai progetti dell'Autorità marittima su Ancona, San Benedetto e, appunto, Pesaro. Una mannaia da 100 milioni che per Pesaro ne vale 11. Soldi che per la città sono fondamentali per realizzare la vasca necessaria ai dragaggi e, più in generale, per garantire al porto una prospettiva di sviluppo. APPROFONDIMENTI LA DOCCIA FREDDA Molo Clementino, banchine e vasche di colmata: addio fondi, il Mef taglia 100 milioni all'Autorità portuale nelle Marche Il richiamo «Il porto di Pesaro non può permettersi di perdere 11 milioni di euro per lungaggini burocratiche», attacca Bianciani, annunciando l'invio di una nota ufficiale all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale e alla Regione Marche. L'obiettivo è chiedere un'assunzione di responsabilità immediata, il recupero delle risorse e una definizione rapida dei tempi. «È necessario fare tutto il possibile per non perdere questi finanziamenti», insiste il sindaco. La cassa di colmata è considerata decisiva per rendere strutturali gli interventi di escavo dei fondali. Senza quella vasca, ogni dragaggio rischia di restare un intervento parziale, più difficile da programmare e meno efficace per la piena funzionalità dello scalo. «Parliamo di un intervento strategico, atteso da anni - sottolinea Bianciani -. La vasca di colmata è indispensabile per garantire la piena funzionalità del porto, migliorare l'accessibilità e sostenere le attività economiche legate al mare. Senza quest'opera si rischia di rallentare ulteriormente la crescita del nostro scalo». Il primo cittadino rivendica anche il lavoro svolto negli ultimi due anni dall'amministrazione comunale per sollecitare un'accelerazione su procedure che restano di competenza dell'Autorità portuale. Un primo punto Nelle scorse settimane, Comune, Autorità e operatori avevano già fatto il punto sulle priorità, individuando il percorso per avviare un primo dragaggio nel 2026, con l'annuncio di un primo stanziamento di circa 125mila euro per rimuovere 6mila metri cubi di materiale dall'imboccatura, e confermando il ruolo centrale della vasca di colmata. «Parliamo di un intervento su cui il territorio si è già impegnato e che ha già visto passaggi operativi e tecnici importanti», aggiunge Bianciani. Proprio per questo, secondo il sindaco, il definanziamento rappresenta un campanello d'allarme da non sottovalutare. Il rischio è che rallentamenti e procedure non concluse facciano saltare un percorso già avviato, vanificando il lavoro fatto e lasciando Pesaro senza una delle infrastrutture più importanti per il futuro del suo porto. «Non possiamo permetterci che ritardi amministrativi

mettano a rischio un percorso già avviato», avverte il sindaco. Biancani non nega la complessità degli interventi, ma chiede ora uno sforzo straordinario a tutti i livelli istituzionali coinvolti. «Non è accettabile che procedure lunghe e rallentamenti amministrativi finiscano per penalizzare il nostro territorio». Le certezze E chiude con un messaggio netto: «Pesaro ha bisogno di certezze. Non possiamo permetterci né ulteriori ritardi né, tantomeno, di vederci scippate risorse così importanti per lo sviluppo economico della città. Il porto è un'infrastruttura strategica e il suo sviluppo non può essere messo in discussione». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## AdSP Mare Adriatico Centrale: Comitato di gestione approva il Rendiconto consuntivo 2025

(FERPRESS) Ancona, 24 APR Il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del **mare Adriatico centrale** ha dato il via libera oggi al Rendiconto consuntivo 2025 dell'Ente, approvato con il parere favorevole del Collegio dei revisori dei conti e dell'Organismo di partenariato della risorsa **mare**. Il risultato di amministrazione, a fine dicembre, ammonta a 142,07 milioni di cui 122,17 milioni sono risorse destinate agli investimenti. L'avanzo libero, a fine anno, è stato di 423.497 euro. Il rendiconto del 2025 considera la temporanea sospensione da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze di 101,2 milioni di euro di finanziamenti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a settembre 2025, questione che è stata ovviamente oggetto di approfondita discussione. Sono stati illustrati, in particolare, al Comitato di gestione tutti gli atti che dimostrano il corretto operato dell'Ente nel promuovere gli iter autorizzativi degli investimenti finanziati con queste risorse e l'immediato riscontro al Mit, confermando l'urgenza da parte dell'Ente di veder ripristinato il finanziamento. Al Comitato è stato precisato che il Mit ha condiviso questa richiesta dell'**Adsp** e ha da tempo trasmesso il decreto di riassegnazione di questi fondi al Mef che deve dare il nulla osta finale. Una situazione, questa, che sta riguardando anche altre quattro Autorità di sistema portuali e che è stata oggetto da subito di costante condivisione con le istituzioni nazionali e delle Regioni di riferimento dell'**Adsp** del **mare Adriatico centrale**. Questo rendiconto ha sottolineato il Presidente Vincenzo Garofalo è la fotografia di un Ente finanziariamente in salute, capace di autosostenersi, di impiegare le risorse pubbliche per lo sviluppo delle infrastrutture portuali del territorio a vantaggio dell'economia e della produttività delle imprese. La temporanea sospensione di una parte dei finanziamenti statali assegnati all'Ente non altera questa sintesi come hanno esplicitato anche i Revisori dei conti nel corso della riunione odierna. Sono fiducioso che, insieme al costante impegno delle istituzioni del territorio, l'Autorità di sistema portuale potrà proseguire nella programmazione delle opere e recuperare le risorse sospese che inevitabilmente stanno creando dei ritardi alla nostra tabella di marcia. Il Comitato di gestione ha anche approvato la Relazione annuale 2025, un documento che racconta le attività organizzative, di pianificazione e sviluppo dei porti e in cui vengono approfonditi gli aspetti legati al lavoro portuale, alla realizzazione delle infrastrutture, delle manutenzioni e alla gestione del demanio marittimo.



## Laltrogiornale

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

### Sottopasso dell'Arzilla, conclusi i lavori: ora più sicurezza e accessibilità

FANO Conclusi i lavori di riqualificazione del sottopasso dell'Arzilla in via del Moletto, collegamento strategico verso gli stabilimenti balneari e le attività economiche del tratto costiero. Un intervento atteso da anni che consente di superare una criticità storica dell'area e di restituire, in vista della stagione estiva, condizioni di maggiore sicurezza, accessibilità e qualità urbana. Per lungo tempo il sottopasso ha presentato situazioni di degrado e criticità legate al ristagno dell'acqua, rendendo il passaggio difficoltoso e, in diversi momenti, quasi impraticabile. Una condizione che ha inciso sulla quotidianità di residenti, frequentatori del litorale e operatori economici, penalizzando uno degli accessi più utilizzati della zona. L'intervento ha avuto al centro la realizzazione di una nuova rampa, progettata per rendere il collegamento più semplice e sicuro per pedoni e ciclisti. A completare l'opera, la posa di una pavimentazione permeabile in grado di favorire il corretto deflusso delle acque, nel rispetto dei vincoli idraulici, insieme alla messa in sicurezza del lato torrente e a interventi di riqualificazione del decoro urbano, con l'inserimento di aiuole lungo il percorso. Determinante il lavoro di coordinamento tra il Comune di Fano, la Soprintendenza, RFI, l'Autorità portuale, il Genio civile e gli altri enti coinvolti, che ha permesso di portare a compimento un intervento complesso in un contesto particolarmente delicato dal punto di vista ambientale e infrastrutturale. Un'opera attesa che coniuga sicurezza e valorizzazione turistica del nostro lungomare, sottolinea il sindaco Luca Serfilippi. Restituiamo decoro e piena fruibilità a un tratto strategico, dando una risposta concreta ai bagnini, ai residenti e a tutti coloro che lo percorrono ogni giorno a piedi o in bicicletta. Siamo abituati a parlare con i fatti: era un impegno preso e, grazie a un grande lavoro di squadra coordinato dall'assessore Ilari, siamo riusciti in tempi rapidi a intervenire su una situazione che da troppo tempo causava disagi e cadute. Continuiamo a investire nella riqualificazione del litorale e nella sicurezza, perché il lungomare è un patrimonio della città che va reso sempre più accogliente e all'altezza della nostra vocazione turistica. Parliamo di un intervento atteso da decenni, evidenzia l'assessore ai Lavori pubblici Gianluca Ilari, non tanto per la complessità tecnica, quanto per la particolarità del contesto: siamo sull'argine dell'Arzilla, con alle spalle l'alveo del torrente. Una condizione che ha richiesto un lungo percorso autorizzativo e il coinvolgimento di numerosi enti. In molti avevano provato a intervenire in passato, ma oggi, grazie a una collaborazione istituzionale efficace, restituiamo alla città un collegamento sicuro, decoroso e adeguato. Le condizioni precedenti erano critiche, con un fondo sdrucchiolevole e diversi episodi di cadute, prosegue Ilari. Oggi consegniamo un passaggio completamente riqualificato, con una pavimentazione drenante che garantisce il corretto deflusso dell'acqua e maggiore sicurezza



FANO -- Conclusi i lavori di riqualificazione del sottopasso dell'Arzilla in via del Moletto, collegamento strategico verso gli stabilimenti balneari e le attività economiche del tratto costiero. Un intervento atteso da anni che consente di superare una criticità storica dell'area e di restituire, in vista della stagione estiva, condizioni di maggiore sicurezza, accessibilità e qualità urbana. Per lungo tempo il sottopasso ha presentato situazioni di degrado e criticità legate al ristagno dell'acqua, rendendo il passaggio difficoltoso e, in diversi momenti, quasi impraticabile. Una condizione che ha inciso sulla quotidianità di residenti, frequentatori del litorale e operatori economici, penalizzando uno degli accessi più utilizzati della zona. L'intervento ha avuto al centro la realizzazione di una nuova rampa, progettata per rendere il collegamento più semplice e sicuro per pedoni e ciclisti. A completare l'opera, la posa di una pavimentazione permeabile in grado di favorire il corretto deflusso delle acque, nel rispetto dei vincoli idraulici, insieme alla messa in sicurezza del lato torrente e a interventi di riqualificazione del decoro urbano, con l'inserimento di aiuole lungo il percorso. Determinante il lavoro di coordinamento tra il Comune di Fano, la Soprintendenza, RFI, l'Autorità portuale, il Genio civile e gli altri enti coinvolti, che ha permesso di portare a compimento un intervento complesso in un contesto particolarmente delicato dal punto di vista ambientale e infrastrutturale. Un'opera attesa che coniuga sicurezza e valorizzazione turistica del nostro lungomare, sottolinea il sindaco Luca Serfilippi. Restituiamo decoro e piena fruibilità a un tratto strategico, dando una risposta concreta ai bagnini, ai residenti e a tutti coloro che lo percorrono ogni giorno a piedi o in bicicletta. Siamo abituati a parlare con i fatti: era un impegno preso e, grazie a un grande lavoro di squadra coordinato dall'assessore Ilari, siamo riusciti in tempi rapidi a intervenire su una situazione che da troppo tempo causava disagi e cadute.

## Laltrogiornale

### Ancona e porti dell'Adriatico centrale

---

per tutti. Abbiamo voluto intervenire anche sul decoro, perché questo non è solo un sottopasso, ma un vero accesso al mare e doveva essere all'altezza della sua funzione. Alla presentazione erano presenti anche le associazioni di categoria e gli operatori economici della zona, che hanno accolto con favore la conclusione dei lavori, sottolineando come il nuovo sottopasso renda più agevole l'accesso al litorale e migliori la fruizione complessiva dell'area per cittadini, turisti e visitatori.

## Terminati gli interventi sul sottopasso dell'Arzilla a Fano

"Un'opera attesa che coniuga sicurezza e valorizzazione turistica del nostro lungomare" Conclusi i lavori di riqualificazione del sottopasso dell'Arzilla in via del Moletto, collegamento strategico verso gli stabilimenti balneari e le attività economiche del tratto costiero. Un intervento atteso da anni che consente di superare una criticità storica dell'area e di restituire, in vista della stagione estiva, condizioni di maggiore sicurezza, accessibilità e qualità urbana. Per lungo tempo il sottopasso ha presentato situazioni di degrado e criticità legate al ristagno dell'acqua, rendendo il passaggio difficoltoso e, in diversi momenti, quasi impraticabile. Una condizione che ha inciso sulla quotidianità di residenti, frequentatori del litorale e operatori economici, penalizzando uno degli accessi più utilizzati della zona. L'intervento ha avuto al centro la realizzazione di una nuova rampa, progettata per rendere il collegamento più semplice e sicuro per pedoni e ciclisti. A completare l'opera, la posa di una pavimentazione permeabile in grado di favorire il corretto deflusso delle acque, nel rispetto dei vincoli idraulici, insieme alla messa in sicurezza del lato torrente e a interventi di riqualificazione del decoro urbano, con l'inserimento di aiuole lungo il percorso. Determinante il lavoro di coordinamento tra il Comune di Fano, la Soprintendenza, RFI, l'Autorità portuale, il Genio civile e gli altri enti coinvolti, che ha permesso di portare a compimento un intervento complesso in un contesto particolarmente delicato dal punto di vista ambientale e infrastrutturale. Un'opera attesa che coniuga sicurezza e valorizzazione turistica del nostro lungomare, sottolinea il sindaco Luca Serfilippi. Restituiamo decoro e piena fruibilità a un tratto strategico, dando una risposta concreta ai bagnini, ai residenti e a tutti coloro che lo percorrono ogni giorno a piedi o in bicicletta. Siamo abituati a parlare con i fatti: era un impegno preso e, grazie a un grande lavoro di squadra coordinato dall'assessore Ilari, siamo riusciti in tempi rapidi a intervenire su una situazione che da troppo tempo causava disagi e cadute. Continuiamo a investire nella riqualificazione del litorale e nella sicurezza, perché il lungomare è un patrimonio della città che va reso sempre più accogliente e all'altezza della nostra vocazione turistica. Parliamo di un intervento atteso da decenni, evidenzia l'assessore ai Lavori pubblici Gianluca Ilari, non tanto per la complessità tecnica, quanto per la particolarità del contesto: siamo sull'argine dell'Arzilla, con alle spalle l'alveo del torrente. Una condizione che ha richiesto un lungo percorso autorizzativo e il coinvolgimento di numerosi enti. In molti avevano provato a intervenire in passato, ma oggi, grazie a una collaborazione istituzionale efficace, restituiamo alla città un collegamento sicuro, decoroso e adeguato. Le condizioni precedenti erano critiche, con un fondo sdrucchiolevole e diversi episodi di cadute, prosegue Ilari. Oggi consegniamo un passaggio completamente riqualificato, con una pavimentazione



## **Pesarourbinonotizie**

### **Ancona e porti dell'Adriatico centrale**

---

drenante che garantisce il corretto deflusso dell'acqua e maggiore sicurezza per tutti. Abbiamo voluto intervenire anche sul decoro, perché questo non è solo un sottopasso, ma un vero accesso al mare e doveva essere all'altezza della sua funzione. Alla presentazione erano presenti anche le associazioni di categoria e gli operatori economici della zona, che hanno accolto con favore la conclusione dei lavori, sottolineando come il nuovo sottopasso renda più agevole l'accesso al litorale e migliori la fruizione complessiva dell'area per cittadini, turisti e visitatori.

## Port News

### Ancona e porti dell'Adriatico centrale

#### Ancona, bilancio ok, ma il MEF congela 101 mln

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale chiude il 2025 con numeri solidi, ma con un'importante incognita legata ai finanziamenti statali. Il Comitato di Gestione ha dato il via libera al bilancio consuntivo, che registra un risultato di amministrazione di 142,07 milioni di euro. Di questi, la fetta più consistente ben 122,17 milioni è già vincolata per il piano investimenti destinato a potenziare lo scalo dorico e gli altri porti del sistema. Il nodo dei 101 milioni sospesi Nonostante la stabilità contabile certificata dai revisori, il rendiconto deve fare i conti con un ostacolo burocratico romano. A settembre 2025, il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) ha congelato temporaneamente 101,2 milioni di euro di fondi originariamente assegnati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT). La Port Authority ha ribadito la correttezza del proprio operato, documentando il rispetto di tutti gli iter autorizzativi per le opere finanziate. Una posizione condivisa dallo stesso MIT, che ha già trasmesso al Ministero dell'Economia il decreto per riassegnare le somme. Si attende ora l'ultimo nulla osta tecnico del MEF per sbloccare la situazione, che peraltro accomuna altre quattro Autorità di Sistema in Italia. Le parole del Presidente Garofalo La sospensione temporanea di una parte dei finanziamenti non altera la solidità dell'Ente, ha rassicurato il Presidente dell'AdSP, Vincenzo Garofalo. Tuttavia, il vertice della Port Authority non nasconde che questo stallo burocratico sta già incidendo sui tempi di realizzazione delle infrastrutture: Siamo fiduciosi di recuperare queste risorse vitali, che però stanno inevitabilmente creando dei ritardi sulla nostra tabella di marcia. Proseguiremo nella programmazione grazie all'impegno costante delle istituzioni del territorio.



## Primo Comunicazione

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

### Fano, riqualificato il sottopasso dell'Arzilla in via del Moletto: più sicurezza e accesso al mare

news A Fano sono stati completati i lavori di riqualificazione del sottopasso dell'Arzilla in via del Moletto , un collegamento strategico verso gli stabilimenti balneari e le attività economiche del tratto costiero . L'intervento, atteso da anni, restituisce alla città un passaggio più sicuro e funzionale in vista della stagione estiva 2026 , migliorando accessibilità, decoro urbano e fruibilità del lungomare Per lungo tempo il sottopasso aveva presentato criticità legate al ristagno dell'acqua , con un fondo spesso scivoloso che rendeva il transito difficoltoso per residenti, turisti e operatori della zona. Una situazione che aveva trasformato uno degli accessi più utilizzati al mare in un punto problematico, con ripercussioni sulla sicurezza e sull'immagine complessiva dell'area. L'intervento ha previsto la realizzazione di una nuova rampa , pensata per rendere il passaggio più semplice per pedoni e ciclisti , insieme alla posa di una pavimentazione permeabile drenante , capace di favorire il corretto deflusso delle acque nel rispetto dei vincoli idraulici. Sono stati inoltre eseguiti lavori di messa in sicurezza del lato torrente e di riqualificazione del decoro urbano , con l'inserimento di aiuole lungo il percorso Determinante è stato il coordinamento tra Comune di Fano, Soprintendenza, RFI, Autorità portuale, Genio civile e gli altri enti coinvolti, che ha consentito di portare a termine un'opera complessa in un contesto delicato dal punto di vista ambientale e infrastrutturale. Un'opera attesa che coniuga sicurezza e valorizzazione turistica del lungomare , ha dichiarato il sindaco Luca Serfilippi , sottolineando come il nuovo sottopasso rappresenti una risposta concreta per residenti, bagnini e frequentatori del litorale . Anche l'assessore ai Lavori pubblici Gianluca Ilari ha evidenziato il valore dell'intervento, definendolo il risultato di una collaborazione istituzionale efficace che restituisce alla città un collegamento finalmente adeguato. Alla presentazione erano presenti anche associazioni di categoria e operatori economici , che hanno accolto positivamente la conclusione dei lavori, riconoscendo nel nuovo sottopasso un miglioramento concreto per l'accesso al mare e per la vivibilità dell'intera area costiera.



news A Fano sono stati completati i lavori di riqualificazione del sottopasso dell'Arzilla in via del Moletto , un collegamento strategico verso gli stabilimenti balneari e le attività economiche del tratto costiero . L'intervento, atteso da anni, restituisce alla città un passaggio più sicuro e funzionale in vista della stagione estiva 2026 , migliorando accessibilità, decoro urbano e fruibilità del lungomare Per lungo tempo il sottopasso aveva presentato criticità legate al ristagno dell'acqua , con un fondo spesso scivoloso che rendeva il transito difficoltoso per residenti, turisti e operatori della zona. Una situazione che aveva trasformato uno degli accessi più utilizzati al mare in un punto problematico, con ripercussioni sulla sicurezza e sull'immagine complessiva dell'area. L'intervento ha previsto la realizzazione di una nuova rampa , pensata per rendere il passaggio più semplice per pedoni e ciclisti , insieme alla posa di una pavimentazione permeabile drenante , capace di favorire il corretto deflusso delle acque nel rispetto dei vincoli idraulici. Sono stati inoltre eseguiti lavori di messa in sicurezza del lato torrente e di riqualificazione del decoro urbano , con l'inserimento di aiuole lungo il percorso Determinante è stato il coordinamento tra Comune di Fano, Soprintendenza, RFI, Autorità portuale, Genio civile e gli altri enti coinvolti, che ha consentito di portare a termine un'opera complessa in un contesto delicato dal punto di vista ambientale e infrastrutturale. Un'opera attesa che coniuga sicurezza e valorizzazione turistica del lungomare , ha dichiarato il sindaco Luca Serfilippi , sottolineando come il nuovo sottopasso rappresenti una risposta concreta per residenti, bagnini e frequentatori del litorale . Anche l'assessore ai Lavori pubblici Gianluca Ilari ha evidenziato il valore dell'intervento, definendolo il risultato di una collaborazione istituzionale efficace che restituisce alla città un collegamento finalmente adeguato. Alla presentazione erano presenti anche associazioni di categoria e operatori economici , che hanno accolto positivamente la conclusione dei lavori, riconoscendo nel nuovo sottopasso un miglioramento concreto per l'accesso al mare e per la vivibilità dell'intera area costiera.

## Molo Clementino, il Ministero dell'Economia congela i fondi

Stop ai finanziamenti per 75 milioni di euro destinati ad opere da realizzare nel porto di Ancona e in altri scali marchigiani. Avviata la richiesta per la riassegnazione 22 milioni per far approdare le grandi navi al Molo Clementino del porto di Ancona. 12 per approfondire i fondali delle banchine commerciali. Altri 11 milioni per la demolizione parziale del molo nord. Ma anche altri 30 milioni per le vasche di colmata nei porti di Pesaro e San Benedetto del Tronto. Una lista della spesa al contrario da 75 milioni di euro, il totale dei finanziamenti sospesi dal Ministero dell'Economia per i porti marchigiani. Fondi che l'Autorità portuale di Ancona aveva visto assegnati per opere cruciali nel rilancio dello scalo. Stessa sorte per altre quattro autorità portuali italiane. Il congelamento delle somme è legato ai tempi lunghi dei progetti. Non sono bastati 18 mesi, previsti dalla convenzione firmata con il Ministero, per arrivare a chiudere le gare d'appalto. Da qui il disimpegno finanziario. Termini troppo stringenti, secondo il presidente dell'Autorità Portuale, Vincenzo Garofalo, per progetti complessi, soggetti a procedimenti come la valutazione di impatto ambientale. La convenzione prevedeva la possibilità di chiedere una proroga dei termini, rigettata però lo scorso settembre. Scelta che ha spinto il Ministero dei Trasporti a chiedere al MEF la riassegnazione dei fondi per opere ritenute strategiche. Nel video, il servizio con l'intervista a Vincenzo Garofalo, presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico centrale.



## Shipping Italy

### Ancona e porti dell'Adriatico centrale

## Il Mef taglia oltre 100 milioni di euro all'Adsp di Ancona

Annuncio di **Garofalo** durante l'approvazione del bilancio del 2025. I definanziamenti sarebbero dovuti al ritardo nell'affidamento dei lavori ma è mistero sul provvedimento e sugli altri enti coinvolti I ritardi nella realizzazione di alcune opere, parte delle quali, parrebbe, già cantierate, costeranno oltre 100 milioni di euro all'Autorità di sistema di Ancona. È quanto emerge dalla nota con cui l'ente ha reso nota l'approvazione da parte del Comitato di gestione del bilancio 2025, con il parere favorevole del Collegio dei revisori dei conti e dell'Organismo di partenariato della risorsa mare: "Il rendiconto del 2025 considera la temporanea sospensione da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze di 101,2 milioni di euro di finanziamenti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a settembre 2025, questione che è stata ovviamente oggetto di approfondita discussione" e "che sta riguardando anche altre quattro Autorità di sistema portuali". Il presidente dell'ente **Vincenzo Garofalo** non ha risposto alle domande di SHIPPING ITALY al riguardo, per cui non è al momento possibile stabilire l'esatta natura del provvedimento di "sospensione" né quali siano le altre quattro Adsp coinvolte.

Legittimo, leggendo la nota e la giustificazione ivi abbozzata, ipotizzare che la motivazione del taglio risieda nei ritardi accumulati: "Sono stati illustrati al Comitato di gestione tutti gli atti che dimostrano il corretto operato dell'ente nel promuovere gli iter autorizzativi degli investimenti finanziati con queste risorse e l'immediato riscontro al Mit, confermando l'urgenza da parte dell'ente di veder ripristinato il finanziamento". Secondo l'ente il Mit sarebbe schierato con l'Adsp, ma soggiacerebbe ai diktat del Mef: "Al Comitato è stato precisato che il Mit ha condiviso questa richiesta dell'Adsp e ha da tempo trasmesso il decreto di riassegnazione di questi fondi al Mef che deve dare il nulla osta finale". La possibilità di rifinanziamento, quindi, sarebbe concretamente in dubbio. Una prospettiva che, stando alle ricostruzioni della stampa locale, riguarderebbe progetti di punta della pianificazione dell'Adsp, ancora da avviare: è il caso di 22 milioni di euro destinati al banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino su cui dovrebbe sorgere la nuova stazione marittima, dei 12 milioni per l'approfondimento dei fondali della banchina 26 e delle altre banchine commerciali e di 11 milioni di euro per la demolizione parziale dell'attuale Molo Nord. Colpiti anche gli altri porti del sistema: 18 milioni di euro definanziati a San Benedetto e 11 milioni al porto di Pesaro per vasche di colmata e dragaggi, il porto di Ortona perde 6 milioni di euro, mentre quello di Pescara si è visto definanziare 21,2 milioni.

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.



## Adsp Mare Adriatico Centrale, via libera al Rendiconto consuntivo 2025

Il Comitato di gestione dell'**Autorità** di **sistema portuale** del mare Adriatico centrale ha dato il via libera giovedì 23 aprile al Rendiconto consuntivo 2025 dell'Ente, approvato con il parere favorevole del Collegio dei revisori dei conti e dell'Organismo di partenariato della risorsa mare. Il risultato di amministrazione, a fine dicembre, ammonta a 142,07 milioni di cui 122,17 milioni sono risorse destinate agli investimenti. L'avanzo libero, a fine anno, è stato di 423.497 euro. Il rendiconto del 2025 considera la temporanea sospensione da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze di 101,2 milioni di euro di finanziamenti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a settembre 2025, questione che è stata ovviamente oggetto di approfondita discussione. Sono stati illustrati, in particolare, al Comitato di gestione tutti gli atti che dimostrano il corretto operato dell'Ente nel promuovere gli iter autorizzativi degli investimenti finanziati con queste risorse e l'immediato riscontro al Mit, confermando l'urgenza da parte dell'Ente di veder ripristinato il finanziamento. Al Comitato è stato precisato che il Mit ha condiviso questa richiesta dell'**Adsp** e ha da tempo trasmesso il decreto di riassegnazione di questi fondi al Mef che deve dare il nulla osta finale. Una situazione, questa, che sta riguardando anche altre quattro **Autorità** di **sistema** portuali e che è stata oggetto da subito di costante condivisione con le istituzioni nazionali e delle Regioni di riferimento dell'**Adsp** del mare Adriatico centrale. "Questo rendiconto - ha sottolineato il Presidente Vincenzo Garofalo - è la fotografia di un Ente finanziariamente in salute, capace di autosostenersi, di impiegare le risorse pubbliche per lo sviluppo delle infrastrutture portuali del territorio a vantaggio dell'economia e della produttività delle imprese. La temporanea sospensione di una parte dei finanziamenti statali assegnati all'Ente non altera questa sintesi come hanno esplicitato anche i Revisori dei conti nel corso della riunione odierna. Sono fiducioso che, insieme al costante impegno delle istituzioni del territorio, l'**Autorità** di **sistema portuale** potrà proseguire nella programmazione delle opere e recuperare le risorse sospese che inevitabilmente stanno creando dei ritardi alla nostra tabella di marcia". Il Comitato di gestione ha anche approvato la Relazione annuale 2025, un documento che racconta le attività organizzative, di pianificazione e sviluppo dei porti e in cui vengono approfonditi gli aspetti legati al lavoro **portuale**, alla realizzazione delle infrastrutture, delle manutenzioni e alla gestione del demanio marittimo. Questo è un comunicato stampa pubblicato il 24-04-2026 alle 07:59 sul giornale del 24 aprile 2026 0 letture

Commenti.



04/24/2026 08:02

Il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale ha dato il via libera giovedì 23 aprile al Rendiconto consuntivo 2025 dell'Ente, approvato con il parere favorevole del Collegio dei revisori dei conti e dell'Organismo di partenariato della risorsa mare. Il risultato di amministrazione, a fine dicembre, ammonta a 142,07 milioni di cui 122,17 milioni sono risorse destinate agli investimenti. L'avanzo libero, a fine anno, è stato di 423.497 euro. Il rendiconto del 2025 considera la temporanea sospensione da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze di 101,2 milioni di euro di finanziamenti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a settembre 2025, questione che è stata ovviamente oggetto di approfondita discussione. Sono stati illustrati, in particolare, al Comitato di gestione tutti gli atti che dimostrano il corretto operato dell'Ente nel promuovere gli iter autorizzativi degli investimenti finanziati con queste risorse e l'immediato riscontro al Mit, confermando l'urgenza da parte dell'Ente di veder ripristinato il finanziamento. Al Comitato è stato precisato che il Mit ha condiviso questa richiesta dell'Adsp e ha da tempo trasmesso il decreto di riassegnazione di questi fondi al Mef che deve dare il nulla osta finale. Una situazione, questa, che sta riguardando anche altre quattro Autorità di sistema portuali e che è stata oggetto da subito di costante condivisione con le istituzioni nazionali e delle Regioni di riferimento dell'Adsp del mare Adriatico centrale. "Questo rendiconto - ha sottolineato il Presidente Vincenzo Garofalo - è la fotografia di un Ente finanziariamente in salute, capace di autosostenersi, di impiegare le risorse pubbliche per lo sviluppo delle infrastrutture portuali del territorio a vantaggio dell'economia e della produttività delle imprese. La temporanea sospensione di una parte dei finanziamenti statali assegnati all'Ente non altera questa sintesi come hanno esplicitato anche i Revisori dei conti nel corso della riunione odierna. Sono

## Porto di Ancona: bando di gara per il nuovo fabbricato per l'accoglienza di passeggeri e crocieristi al molo XXIX settembre

È stato pubblicato oggi sulla Gazzetta europea il bando di gara dell'**Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico centrale per l'appalto integrato per la realizzazione di un fabbricato per l'accoglienza e i servizi di controllo dei viaggiatori da realizzare al molo XXIX settembre nel porto di Ancona. L'intervento consiste nella costruzione di un nuovo edificio che andrà a sostituire l'attuale tensostruttura che si trova alla banchina 15, funzionale ai servizi e all'accoglienza dei viaggiatori delle crociere e delle navi traghetto. Il nuovo edificio, ad un solo piano fuori terra, avrà una superficie di circa 1.800 metri quadrati e un'altezza massima di 8,8 metri. Includerà spazi destinati ai controlli di sicurezza e al check-in, con aree dedicate all'attesa per l'imbarco, ai servizi igienici, al deposito e alla gestione dei bagagli. La nuova struttura, con un profilo ispirato alle ali di un gabbiano, è progettata secondo gli elevati criteri della sostenibilità energetica ed ambientale e avrà una connotazione architettonica che valorizzerà l'accoglienza dei turisti in transito e la realtà paesaggistica circostante. Il valore complessivo dell'intervento è di 7,3 milioni. Il termine per il ricevimento delle offerte è l'11 giugno 2026 alle ore 13.

L'**Autorità di sistema portuale** prevede di completare i lavori per la stagione crocieristica del 2028. "Il porto di Ancona si sta trasformando in uno scalo sempre più moderno nell'accogliere i passeggeri e i crocieristi, con la presenza delle infrastrutture necessarie ad offrire il giusto servizio ai viaggiatori - afferma Vincenzo Garofalo, Presidente **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico centrale -. Il nuovo terminal crociere sarà uno spazio bello, di design, sostenibile. Un luogo che sarà un'elegante porta d'ingresso nell'area portuale e nella città di Ancona. Un'infrastruttura adatta alle necessità di un mercato internazionale del crocierismo che è affascinato e interessato alle Marche. Una tendenza di cui abbiamo avuto un'ulteriore conferma anche di recente nella più importante fiera del settore, il Seatrade Cruise Global di Miami. Persone che cercano la bellezza e l'unicità di territori non legati ad un turismo di massa". Questo è un comunicato stampa pubblicato il 24-04-2026 alle 19:05 sul giornale del 24 aprile 2026 0 letture.



È stato pubblicato oggi sulla Gazzetta europea il bando di gara dell'**Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico centrale per l'appalto integrato per la realizzazione di un fabbricato per l'accoglienza e i servizi di controllo dei viaggiatori da realizzare al molo XXIX settembre nel porto di Ancona. L'intervento consiste nella costruzione di un nuovo edificio che andrà a sostituire l'attuale tensostruttura che si trova alla banchina 15, funzionale ai servizi e all'accoglienza dei viaggiatori delle crociere e delle navi traghetto. Il nuovo edificio, ad un solo piano fuori terra, avrà una superficie di circa 1.800 metri quadrati e un'altezza massima di 8,8 metri. Includerà spazi destinati ai controlli di sicurezza e al check-in, con aree dedicate all'attesa per l'imbarco, ai servizi igienici, al deposito e alla gestione dei bagagli. La nuova struttura, con un profilo ispirato alle ali di un gabbiano, è progettata secondo gli elevati criteri della sostenibilità energetica ed ambientale e avrà una connotazione architettonica che valorizzerà l'accoglienza dei turisti in transito e la realtà paesaggistica circostante. Il valore complessivo dell'intervento è di 7,3 milioni. Il termine per il ricevimento delle offerte è l'11 giugno 2026 alle ore 13. L'**Autorità di sistema portuale** prevede di completare i lavori per la stagione crocieristica del 2028. "Il porto di Ancona si sta trasformando in uno scalo sempre più moderno nell'accogliere i passeggeri e i crocieristi, con la presenza delle infrastrutture necessarie ad offrire il giusto servizio ai viaggiatori - afferma Vincenzo Garofalo, Presidente **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico centrale -. Il nuovo terminal crociere sarà uno spazio bello, di design, sostenibile. Un luogo che sarà un'elegante porta d'ingresso nell'area portuale e nella città di Ancona. Un'infrastruttura adatta alle necessità di un mercato internazionale del crocierismo che è affascinato e interessato alle Marche. Una tendenza di cui abbiamo avuto un'ulteriore conferma anche di recente nella più importante fiera del

## Porti, Adsp Mar Tirreno centro settentrionale: approvato rendiconto 2025

Avviato il percorso per la chiusura dello stato di crisi dell'Ente Si è svolta ieri la seduta del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, presieduta dal presidente Raffaele Latrofa. Hanno partecipato il segretario generale Fabrizio Urbani, il Comandante della Capitaneria di Porto di Civitavecchia e direttore Marittimo del Lazio Cosimo Nicastro, il componente designato dalla Regione Lazio, Giorgio Pineschi, quello di Città Metropolitana di Roma Capitale Sergio Cozzi e quello designato dal Comune di Civitavecchia Emiliano Scotti. Nel corso della riunione sono stati approvati all'unanimità tutti i punti all'ordine del giorno, con particolare rilievo per il Rendiconto generale 2025, che conferma la solidità economico-finanziaria dell'Ente e la capacità di sostenere un importante livello di investimenti infrastrutturali. Il bilancio consuntivo evidenzia un avanzo di competenza di circa 1 milione di euro. Il risultato conferma il mantenimento degli equilibri complessivi della gestione, nonostante l'utilizzo dell'avanzo di amministrazione. Sul fronte operativo, il 2025 ha fatto registrare un nuovo record storico per il porto di Civitavecchia nel comparto crocieristico, con circa 3.560.000 passeggeri, pari a un incremento del 2,81% rispetto al 2024. Un dato che consolida lo scalo laziale tra i principali hub crocieristici del Mediterraneo e tra i primi dieci al mondo. In crescita anche il gettito della tassa di ancoraggio, pari a circa 7 milioni di euro, e le entrate tributarie, che hanno raggiunto 21,8 milioni di euro. Il Comitato ha inoltre approvato il riaccertamento ordinario dei residui attivi e passivi al 31 dicembre 2025, in conformità ai principi di stabilità finanziaria e al regolamento di contabilità dell'Ente. Approvata anche la Relazione annuale sull'attività 2025, documento che sarà trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti entro il 30 aprile per la predisposizione del quadro nazionale della portualità italiana. Il Comitato ha inoltre approvato la seconda revisione annuale del Piano Operativo Triennale 2024-2026, che chiude il ciclo di monitoraggio del precedente piano, in continuità con il nuovo POT 2026-2028 già adottato nella seduta del 18 marzo scorso. Tra i momenti più significativi della seduta, l'informativa sull'avvio del procedimento per la chiusura dello stato di crisi dell'Ente, aperto negli anni passati a seguito degli effetti economici e organizzativi legati alla pandemia da Covid-19. Dall'istruttoria tecnica emergono indicatori ampiamente positivi: Valore della produzione 2025: 61 milioni di euro, Risultato operativo 2025: 16 milioni di euro, Disponibilità di cassa al 31 dicembre 2025: 91,8 milioni di euro, Avanzo di amministrazione vincolato: 20,4 milioni di euro. Secondo quanto illustrato nel corso della seduta, gli equilibri economico-finanziari risultano oggi pienamente ripristinati rispetto alla situazione del 2021 e non emergono elementi di insolvenza o criticità tali da giustificare il mantenimento del regime straordinario.



## Adnkronos.com

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

---

Il Collegio dei Revisori dei Conti ha espresso parere favorevole al percorso avviato. "Esprimo grande soddisfazione per i numeri in costante miglioramento evidenziati dal rendiconto 2025, che certificano la solidità dell'Autorità di Sistema Portuale e la bontà del lavoro svolto in questi anni e in particolare nell'ultimo anno - ha dichiarato il presidente Raffaele Latrofa -. Desidero rivolgere un sincero ringraziamento a tutti i dipendenti dell'Ente, il cui impegno quotidiano ha consentito di raggiungere risultati importanti sul piano economico, gestionale e operativo". "Proprio alla luce di questi dati positivi - ha proseguito Latrofa - ho ritenuto doveroso proporre la formalizzazione della chiusura dello stato di crisi. Si tratta di un passaggio significativo che consentirà di superare alcuni vincoli di carattere operativo e finanziario collegati a quel regime straordinario, resosi necessario negli anni della pandemia da Covid-19". "Prendo atto con soddisfazione - ha concluso Latrofa - del via libera espresso dal Collegio dei Revisori dei Conti e l'obiettivo è quello di portare la relativa delibera già al prossimo Comitato di Gestione, così da chiudere definitivamente una fase complessa e aprirne una nuova, all'insegna della piena operatività e dello sviluppo del nostro sistema portuale".

Demografica, leggi lo Speciale Persone, popolazione, natalità: Noi domani. Notizie, approfondimenti e analisi sul Paese che cambia.

## Adsp, approvato all'unanimità il rendiconto 2025: avviato il percorso per chiudere lo stato di crisi

Soddisfatto il presidente **Latrofa**: "Un passaggio significativo che consentirà di superare alcuni vincoli di carattere operativo e finanziario collegati a quel regime straordinario, resosi necessario negli anni della pandemia da Covid-19" Approvazione all'unanimità del rendiconto generale 2025 e avvio del percorso per la chiusura dello stato di crisi dell'Ente . Sono i due temi centrali emersi dalla seduta del Comitato di Gestione dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale** , presieduta da **Raffaele Latrofa** Il Comitato ha approvato tutti i punti all'ordine del giorno, con particolare rilievo per il bilancio consuntivo 2025 , che conferma la solidità economico-finanziaria dell'ente e la capacità di sostenere un importante livello di investimenti infrastrutturali. Il rendiconto si chiude con un avanzo di competenza di circa un milione di euro , a conferma del mantenimento degli equilibri complessivi di gestione. Numeri positivi anche sul fronte operativo. Il 2025 ha segnato infatti un nuovo record storico per il porto di Civitavecchia nel comparto crocieristico, con circa 3 milioni e 560mila passeggeri , in crescita del 2,81% rispetto al 2024, consolidando lo scalo tra i principali hub crocieristici del Mediterraneo. In aumento anche il gettito della tassa di ancoraggio, pari a circa 7 milioni di euro , e le entrate tributarie, salite a 21,8 milioni Tra i passaggi più significativi della seduta, l'informativa sull' avvio del procedimento per la chiusura dello stato di crisi dell'Ente , aperto negli anni passati in seguito agli effetti economici e organizzativi della pandemia. Dall'istruttoria tecnica sono emersi indicatori ritenuti ampiamente positivi: valore della produzione a 61 milioni di euro risultato operativo di 16 milioni disponibilità di cassa al 31 dicembre 2025 pari a 91,8 milioni e avanzo di amministrazione vincolato di 20,4 milioni Secondo quanto emerso nel Comitato, gli equilibri economico-finanziari risultano oggi pienamente ripristinati rispetto alla situazione del 2021 e non vi sarebbero più elementi tali da giustificare il mantenimento del regime straordinario. Sul percorso avviato è arrivato anche il parere favorevole del Collegio dei Revisori dei Conti "Esprimo grande soddisfazione per i numeri in costante miglioramento evidenziati dal rendiconto 2025 , che certificano la solidità dell'**Autorità di Sistema Portuale** e la bontà del lavoro svolto in questi anni e in particolare nell'ultimo anno - ha dichiarato il presidente **Raffaele Latrofa** - desidero rivolgere un sincero ringraziamento a tutti i dipendenti dell'Ente , il cui impegno quotidiano ha consentito di raggiungere risultati importanti sul piano economico, gestionale e operativo". "Proprio alla luce di questi dati positivi - ha proseguito **Latrofa** - ho ritenuto doveroso proporre la formalizzazione della chiusura dello stato di crisi . Si tratta di un passaggio significativo che consentirà di superare alcuni vincoli di carattere operativo e finanziario collegati



Soddisfatto il presidente Latrofa: "Un passaggio significativo che consentirà di superare alcuni vincoli di carattere operativo e finanziario collegati a quel regime straordinario, resosi necessario negli anni della pandemia da Covid-19" Approvazione all'unanimità del rendiconto generale 2025 e avvio del percorso per la chiusura dello stato di crisi dell'Ente . Sono i due temi centrali emersi dalla seduta del Comitato di Gestione dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale** , presieduta da Raffaele Latrofa Il Comitato ha approvato tutti i punti all'ordine del giorno, con particolare rilievo per il bilancio consuntivo 2025 , che conferma la solidità economico-finanziaria dell'ente e la capacità di sostenere un importante livello di investimenti infrastrutturali. Il rendiconto si chiude con un avanzo di competenza di circa un milione di euro , a conferma del mantenimento degli equilibri complessivi di gestione. Numeri positivi anche sul fronte operativo. Il 2025 ha segnato infatti un nuovo record storico per il porto di Civitavecchia nel comparto crocieristico, con circa 3 milioni e 560mila passeggeri , in crescita del 2,81% rispetto al 2024, consolidando lo scalo tra i principali hub crocieristici del Mediterraneo. In aumento anche il gettito della tassa di ancoraggio, pari a circa 7 milioni di euro , e le entrate tributarie, salite a 21,8 milioni Tra i passaggi più significativi della seduta, l'informativa sull' avvio del procedimento per la chiusura dello stato di crisi dell'Ente , aperto negli anni passati in seguito agli effetti economici e organizzativi della pandemia. Dall'istruttoria tecnica sono emersi indicatori ritenuti ampiamente positivi: valore della produzione a 61 milioni di euro risultato operativo di 16 milioni disponibilità di cassa al 31 dicembre 2025 pari a 91,8 milioni e avanzo di amministrazione vincolato di 20,4 milioni Secondo quanto emerso nel Comitato, gli equilibri economico-finanziari risultano oggi pienamente ripristinati rispetto alla situazione del 2021 e non vi sarebbero più elementi tali da

## CivOnline

### Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

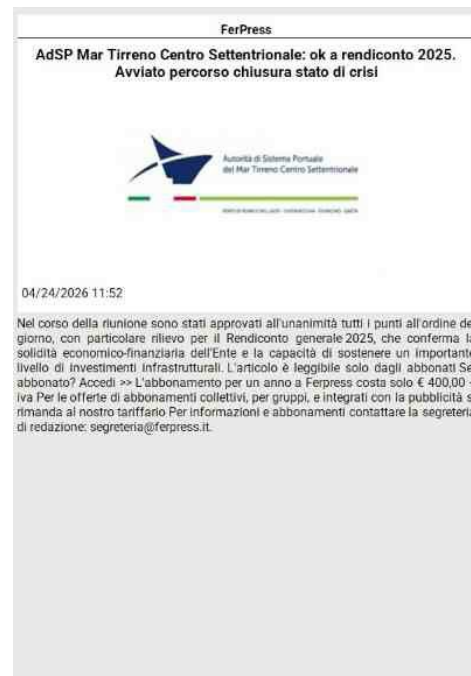
---

a quel regime straordinario, resosi necessario negli anni della pandemia da Covid-19". "Prendo atto con soddisfazione - ha concluso **Latrofa** - del via libera espresso dal Collegio dei Revisori dei Conti e l'obiettivo è quello di portare la relativa delibera già al prossimo Comitato di Gestione , così da chiudere definitivamente una fase complessa e aprirne una nuova, all'insegna della piena operatività e dello sviluppo del nostro **sistema portuale**" Nel corso della riunione il Comitato ha inoltre approvato il riaccertamento ordinario dei residui attivi e passivi , la relazione annuale sull'attività 2025 e la seconda revisione annuale del Piano operativo triennale 2024-2026 , chiudendo una seduta che segna un passaggio importante: da un lato il via libera unanime a un rendiconto che certifica la tenuta dell'Ente , dall'altro l' avvio del percorso per superare definitivamente la fase emergenziale post-pandemia Commenti.

## AdSP Mar Tirreno Centro Settentrionale: ok a rendiconto 2025. Avviato percorso chiusura stato di crisi

(FERPRESS) Civitavecchia, 24 APR Si è svolta ieri la seduta del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del **Mar Tirreno Centro Settentrionale**, presieduta dal presidente Raffaele Latrofa. Hanno partecipato il Segretario Generale Fabrizio Urbani, il Comandante della Capitaneria di Porto di Civitavecchia e Direttore Marittimo del Lazio Cosimo Nicastro, il componente designato dalla Regione Lazio, Giorgio Pineschi, quello di Città Metropolitana di Roma Capitale Sergio Cozzi e quello designato dal Comune di Civitavecchia Emiliano Scotti. Nel corso della riunione sono stati approvati all'unanimità tutti i punti all'ordine del giorno, con particolare rilievo per il Rendiconto generale 2025, che conferma la solidità economico-finanziaria dell'Ente e la capacità di sostenere un importante livello di investimenti infrastrutturali. Il risultato conferma il mantenimento degli equilibri complessivi della gestione, nonostante l'utilizzo dell'avanzo di amministrazione. Sul fronte operativo, il 2025 ha fatto registrare un nuovo record storico per il porto di Civitavecchia nel comparto crocieristico, con circa 3.560.000 passeggeri, pari a un incremento del 2,81% rispetto al 2024. Un dato che consolida lo scalo

laziale tra i principali hub crocieristici del Mediterraneo e tra i primi dieci al mondo. In crescita anche il gettito della tassa di ancoraggio, pari a circa 7 milioni di euro, e le entrate tributarie, che hanno raggiunto 21,8 milioni di euro. Il Comitato ha inoltre approvato il riaccertamento ordinario dei residui attivi e passivi al 31 dicembre 2025, in conformità ai principi di stabilità finanziaria e al regolamento di contabilità dell'Ente. Approvata anche la Relazione annuale sull'attività 2025, documento che sarà trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti entro il 30 aprile per la predisposizione del quadro nazionale della portualità italiana. Il Comitato ha inoltre approvato la seconda revisione annuale del Piano Operativo Triennale 2024-2026, che chiude il ciclo di monitoraggio del precedente piano, in continuità con il nuovo POT 2026-2028 già adottato nella seduta del 18 marzo scorso. Tra i momenti più significativi della seduta, l'informativa sull'avvio del procedimento per la chiusura dello stato di crisi dell'Ente, aperto negli anni passati a seguito degli effetti economici e organizzativi legati alla pandemia da Covid-19. Dall'istruttoria tecnica emergono indicatori ampiamente positivi: Valore della produzione 2025: 61 milioni di euro Risultato operativo 2025: 16 milioni di euro Disponibilità di cassa al 31 dicembre 2025: 91,8 milioni di euro Avanzo di amministrazione vincolato: 20,4 milioni di euro Secondo quanto illustrato nel corso della seduta, gli equilibri economico-finanziari risultano oggi pienamente ripristinati rispetto alla situazione del 2021 e non emergono elementi di insolvenza o criticità tali da giustificare il mantenimento del regime straordinario. Il Collegio dei Revisori dei Conti ha espresso parere favorevole al percorso avviato. Esprimo grande soddisfazione per



## FerPress

### Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

---

i numeri in costante miglioramento evidenziati dal rendiconto 2025, che certificano la solidità dell'Autorità di Sistema Portuale e la bontà del lavoro svolto in questi anni e in particolare nell'ultimo anno ha dichiarato il presidente Raffaele Latrofa . Desidero rivolgere un sincero ringraziamento a tutti i dipendenti dell'Ente, il cui impegno quotidiano ha consentito di raggiungere risultati importanti sul piano economico, gestionale e operativo. Proprio alla luce di questi dati positivi ha proseguito Latrofa ho ritenuto doveroso proporre la formalizzazione della chiusura dello stato di crisi. Si tratta di un passaggio significativo che consentirà di superare alcuni vincoli di carattere operativo e finanziario collegati a quel regime straordinario, resosi necessario negli anni della pandemia da Covid-19. Prendo atto con soddisfazione ha concluso Latrofa del via libera espresso dal Collegio dei Revisori dei Conti e l'obiettivo è quello di portare la relativa delibera già al prossimo Comitato di Gestione, così da chiudere definitivamente una fase complessa e aprirne una nuova, all'insegna della piena operatività e dello sviluppo del nostro sistema portuale.

## Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

### AdSP MTCS: Approvato il rendiconto 2025 e avviato il percorso per la chiusura dello stato di crisi dell'ente

Comitato di Gestione del 23 aprile 2026: approvato all'unanimità il rendiconto 2025. Avviato il percorso per la chiusura dello stato di crisi dell'Ente **Civitavecchia** - Si è svolta ieri la seduta del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, presieduta dal presidente Raffaele Latrofa. Hanno partecipato il Segretario Generale Fabrizio Urbani, il Comandante della Capitaneria di **Porto** di **Civitavecchia** e Direttore Marittimo del Lazio Cosimo Nicastro, il componente designato dalla Regione Lazio, Giorgio Pineschi, quello di Città Metropolitana di Roma Capitale Sergio Cozzi e quello designato dal Comune di **Civitavecchia** Emiliano Scotti. Nel corso della riunione sono stati approvati all'unanimità tutti i punti all'ordine del giorno, con particolare rilievo per il Rendiconto generale 2025, che conferma la solidità economico-finanziaria dell'Ente e la capacità di sostenere un importante livello di investimenti infrastrutturali. Il bilancio consuntivo evidenzia un avanzo di competenza di circa 1 milione di euro. Il risultato conferma il mantenimento degli equilibri complessivi della gestione, nonostante l'utilizzo dell'avanzo di amministrazione. Sul fronte operativo, il 2025 ha fatto registrare un nuovo record storico per il **porto** di **Civitavecchia** nel comparto crocieristico, con circa 3.560.000 passeggeri, pari a un incremento del 2,81% rispetto al 2024. Un dato che consolida lo scalo laziale tra i principali hub crocieristici del Mediterraneo e tra i primi dieci al mondo. In crescita anche il gettito della tassa di ancoraggio, pari a circa 7 milioni di euro, e le entrate tributarie, che hanno raggiunto 21,8 milioni di euro. Il Comitato ha inoltre approvato il riaccertamento ordinario dei residui attivi e passivi al 31 dicembre 2025, in conformità ai principi di stabilità finanziaria e al regolamento di contabilità dell'Ente. Approvata anche la Relazione annuale sull'attività 2025, documento che sarà trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti entro il 30 aprile per la predisposizione del quadro nazionale della portualità italiana. Il Comitato ha inoltre approvato la seconda revisione annuale del Piano Operativo Triennale 2024-2026, che chiude il ciclo di monitoraggio del precedente piano, in continuità con il nuovo POT 2026-2028 già adottato nella seduta del 18 marzo scorso. Tra i momenti più significativi della seduta, l'informativa sull'avvio del procedimento per la chiusura dello stato di crisi dell'Ente, aperto negli anni passati a seguito degli effetti economici e organizzativi legati alla pandemia da Covid-19. Dall'istruttoria tecnica emergono indicatori ampiamente positivi: -Valore della produzione 2025: 61 milioni di euro -Risultato operativo 2025: 16 milioni di euro -Disponibilità di cassa al 31 dicembre 2025: 91,8 milioni di euro -Avanzo di amministrazione vincolato: 20,4 milioni di euro Secondo quanto illustrato nel corso della seduta, gli equilibri economico-finanziari risultano oggi pienamente ripristinati rispetto



Comitato di Gestione del 23 aprile 2026: approvato all'unanimità il rendiconto 2025. Avviato il percorso per la chiusura dello stato di crisi dell'Ente Civitavecchia - Si è svolta ieri la seduta del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, presieduta dal presidente Raffaele Latrofa. Hanno partecipato il Segretario Generale Fabrizio Urbani, il Comandante della Capitaneria di Porto di Civitavecchia e Direttore Marittimo del Lazio Cosimo Nicastro, il componente designato dalla Regione Lazio, Giorgio Pineschi, quello di Città Metropolitana di Roma Capitale Sergio Cozzi e quello designato dal Comune di Civitavecchia Emiliano Scotti. Nel corso della riunione sono stati approvati all'unanimità tutti i punti all'ordine del giorno, con particolare rilievo per il Rendiconto generale 2025, che conferma la solidità economico-finanziaria dell'Ente e la capacità di sostenere un importante livello di investimenti infrastrutturali. Il bilancio consuntivo evidenzia un avanzo di competenza di circa 1 milione di euro. Il risultato conferma il mantenimento degli equilibri complessivi della gestione, nonostante l'utilizzo dell'avanzo di amministrazione. Sul fronte operativo, il 2025 ha fatto registrare un nuovo record storico per il porto di Civitavecchia nel comparto crocieristico, con circa 3.560.000 passeggeri, pari a un incremento del 2,81% rispetto al 2024. Un dato che consolida lo scalo laziale tra i principali hub crocieristici del Mediterraneo e tra i primi dieci al mondo. In crescita anche il gettito della tassa di ancoraggio, pari a circa 7 milioni di euro, e le entrate tributarie, che hanno raggiunto 21,8 milioni di euro. Il Comitato ha inoltre approvato il riaccertamento ordinario dei residui attivi e passivi al 31 dicembre 2025, in conformità ai principi di stabilità finanziaria e al regolamento di contabilità dell'Ente. Approvata anche la Relazione annuale sull'attività 2025, documento che sarà trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti entro il 30 aprile per

## Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

---

alla situazione del 2021 e non emergono elementi di insolvenza o criticità tali da giustificare il mantenimento del regime straordinario. Il Collegio dei Revisori dei Conti ha espresso parere favorevole al percorso avviato. "Esprimo grande soddisfazione per i numeri in costante miglioramento evidenziati dal rendiconto 2025, che certificano la solidità dell'Autorità di Sistema Portuale e la bontà del lavoro svolto in questi anni e in particolare nell'ultimo anno - ha dichiarato il presidente Raffaele Latrofa -. Desidero rivolgere un sincero ringraziamento a tutti i dipendenti dell'Ente, il cui impegno quotidiano ha consentito di raggiungere risultati importanti sul piano economico, gestionale e operativo". "Proprio alla luce di questi dati positivi - ha proseguito Latrofa - ho ritenuto doveroso proporre la formalizzazione della chiusura dello stato di crisi. Si tratta di un passaggio significativo che consentirà di superare alcuni vincoli di carattere operativo e finanziario collegati a quel regime straordinario, resosi necessario negli anni della pandemia da Covid-19". "Prendo atto con soddisfazione - ha concluso Latrofa - del via libera espresso dal Collegio dei Revisori dei Conti e l'obiettivo è quello di portare la relativa delibera già al prossimo Comitato di Gestione, così da chiudere definitivamente una fase complessa e aprirne una nuova, all'insegna della piena operatività e dello sviluppo del nostro sistema portuale".

## La Cronaca 24

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

### Autorità Portuale, Approvato il rendiconto 2025 e avviato il percorso per la chiusura dello stato di crisi dell'ente

CIVITAVECCHIA - Si è svolta ieri la seduta del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, presieduta dal presidente Raffaele Latrofa. Hanno partecipato il Segretario Generale Fabrizio Urbani, il Comandante della Capitaneria di Porto di Civitavecchia e Direttore Marittimo del Lazio Cosimo Nicastro, il componente designato dalla Regione Lazio, Giorgio Pineschi, quello di Città Metropolitana di Roma Capitale Sergio Cozzi e quello designato dal Comune di Civitavecchia Emiliano Scotti. Nel corso della riunione sono stati approvati all'unanimità tutti i punti all'ordine del giorno, con particolare rilievo per il Rendiconto generale 2025, che conferma la solidità economico-finanziaria dell'Ente e la capacità di sostenere un importante livello di investimenti infrastrutturali. Il bilancio consuntivo evidenzia un avanzo di competenza di circa 1 milione di euro. Il risultato conferma il mantenimento degli equilibri complessivi della gestione, nonostante l'utilizzo dell'avanzo di amministrazione. Sul fronte operativo, il 2025 ha fatto registrare un nuovo record storico per il porto di Civitavecchia nel comparto crocieristico, con circa 3.560.000 passeggeri, pari a un incremento del 2,81% rispetto al 2024. Un dato che consolida lo scalo laziale tra i principali hub crocieristici del Mediterraneo e tra i primi dieci al mondo. In crescita anche il gettito della tassa di ancoraggio, pari a circa 7 milioni di euro, e le entrate tributarie, che hanno raggiunto 21,8 milioni di euro. Il Comitato ha inoltre approvato il riaccertamento ordinario dei residui attivi e passivi al 31 dicembre 2025, in conformità ai principi di stabilità finanziaria e al regolamento di contabilità dell'Ente. Approvata anche la Relazione annuale sull'attività 2025, documento che sarà trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti entro il 30 aprile per la predisposizione del quadro nazionale della portualità italiana. Il Comitato ha inoltre approvato la seconda revisione annuale del Piano Operativo Triennale 2024-2026, che chiude il ciclo di monitoraggio del precedente piano, in continuità con il nuovo POT 2026-2028 già adottato nella seduta del 18 marzo scorso. Tra i momenti più significativi della seduta, l'informativa sull'avvio del procedimento per la chiusura dello stato di crisi dell'Ente, aperto negli anni passati a seguito degli effetti economici e organizzativi legati alla pandemia da Covid-19. Dall'istruttoria tecnica emergono indicatori ampiamente positivi: Valore della produzione 2025: 61 milioni di euro Risultato operativo 2025: 16 milioni di euro Disponibilità di cassa al 31 dicembre 2025: 91,8 milioni di euro Avanzo di amministrazione vincolato: 20,4 milioni di euro Secondo quanto illustrato nel corso della seduta, gli equilibri economico-finanziari risultano oggi pienamente ripristinati rispetto alla situazione del 2021 e non emergono elementi di insolvenza o criticità tali da giustificare il mantenimento del regime straordinario. Il Collegio dei



CIVITAVECCHIA - Si è svolta ieri la seduta del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, presieduta dal presidente Raffaele Latrofa. Hanno partecipato il Segretario Generale Fabrizio Urbani, il Comandante della Capitaneria di Porto di Civitavecchia e Direttore Marittimo del Lazio Cosimo Nicastro, il componente designato dalla Regione Lazio, Giorgio Pineschi, quello di Città Metropolitana di Roma Capitale Sergio Cozzi e quello designato dal Comune di Civitavecchia Emiliano Scotti. Nel corso della riunione sono stati approvati all'unanimità tutti i punti all'ordine del giorno, con particolare rilievo per il Rendiconto generale 2025, che conferma la solidità economico-finanziaria dell'Ente e la capacità di sostenere un importante livello di investimenti infrastrutturali. Il bilancio consuntivo evidenzia un avanzo di competenza di circa 1 milione di euro il risultato conferma il mantenimento degli equilibri complessivi della gestione, nonostante l'utilizzo dell'avanzo di amministrazione. Sul fronte operativo, il 2025 ha fatto registrare un nuovo record storico per il porto di Civitavecchia nel comparto crocieristico, con circa 3.560.000 passeggeri, pari a un incremento del 2,81% rispetto al 2024. Un dato che consolida lo scalo laziale tra i principali hub crocieristici del Mediterraneo e tra i primi dieci al mondo. In crescita anche il gettito della tassa di ancoraggio, pari a circa 7 milioni di euro, e le entrate tributarie, che hanno raggiunto 21,8 milioni di euro. Il Comitato ha inoltre approvato il riaccertamento ordinario dei residui attivi e passivi al 31 dicembre 2025, in conformità ai principi di stabilità finanziaria e al regolamento di contabilità dell'Ente. Approvata anche la Relazione annuale sull'attività 2025, documento che sarà trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti entro il 30 aprile per la predisposizione del quadro nazionale della portualità italiana. Il Comitato ha inoltre approvato la seconda revisione annuale del Piano Operativo Triennale 2024-

## La Cronaca 24

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

---

Revisori dei Conti ha espresso parere favorevole al percorso avviato. "Esprimo grande soddisfazione per i numeri in costante miglioramento evidenziati dal rendiconto 2025, che certificano la solidità dell'Autorità di Sistema Portuale e la bontà del lavoro svolto in questi anni e in particolare nell'ultimo anno - ha dichiarato il presidente Raffaele Latrofa -. Desidero rivolgere un sincero ringraziamento a tutti i dipendenti dell'Ente, il cui impegno quotidiano ha consentito di raggiungere risultati importanti sul piano economico, gestionale e operativo". "Proprio alla luce di questi dati positivi - ha proseguito Latrofa - ho ritenuto doveroso proporre la formalizzazione della chiusura dello stato di crisi. Si tratta di un passaggio significativo che consentirà di superare alcuni vincoli di carattere operativo e finanziario collegati a quel regime straordinario, resosi necessario negli anni della pandemia da Covid-19". "Prendo atto con soddisfazione - ha concluso Latrofa - del via libera espresso dal Collegio dei Revisori dei Conti e l'obiettivo è quello di portare la relativa delibera già al prossimo Comitato di Gestione, così da chiudere definitivamente una fase complessa e aprirne una nuova, all'insegna della piena operatività e dello sviluppo del nostro sistema portuale".

## Messaggero Marittimo

### Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

#### Civitavecchia chiude lo stato di crisi dell'Ente

CIVITAVECCHIA - Il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, presieduta dal presidente Raffaele Latrofa ha approvato all'unanimità tutti i punti all'ordine del giorno, con particolare rilievo per il Rendiconto generale 2025, che conferma la solidità economico-finanziaria dell'Ente e la capacità di sostenere un importante livello di investimenti infrastrutturali. Il bilancio consuntivo evidenzia un avanzo di competenza di circa 1 milione di euro: conferma del mantenimento degli equilibri complessivi della gestione, nonostante l'utilizzo dell'avanzo di amministrazione. Sul fronte operativo, il 2025 ha fatto registrare un nuovo record storico per il porto di Civitavecchia nel comparto crocieristico, con circa 3.560.000 passeggeri, un incremento del 2,81% rispetto al 2024. Un dato che consolida lo scalo laziale tra i principali hub crocieristici del Mediterraneo e tra i primi dieci al mondo. In crescita anche il gettito della tassa di ancoraggio, pari a circa 7 milioni di euro, e le entrate tributarie, che hanno raggiunto 21,8 milioni di euro. Il Comitato ha inoltre approvato il riaccertamento ordinario dei residui attivi e passivi al 31 Dicembre 2025, in conformità ai principi di stabilità finanziaria e al regolamento di contabilità dell'Ente. Approvata anche la Relazione annuale sull'attività 2025, documento che sarà trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti entro il 30 Aprile per la predisposizione del quadro nazionale della portualità italiana. Il Comitato ha inoltre approvato la seconda revisione annuale del Piano Operativo Triennale 2024-2026, che chiude il ciclo di monitoraggio del precedente piano, in continuità con il nuovo POT 2026-2028. Chiusura dello stato di crisi dell'Ente Tra gli argomenti discussi, l'informativa sull'avvio del procedimento per la chiusura dello stato di crisi dell'Ente, aperto negli anni passati a seguito degli effetti economici e organizzativi legati alla pandemia da Covid-19. Dall'istruttoria tecnica emergono indicatori ampiamente positivi: Valore della produzione 2025: 61 milioni di euro Risultato operativo 2025: 16 milioni di euro Disponibilità di cassa al 31 dicembre 2025: 91,8 milioni di euro Avanzo di amministrazione vincolato: 20,4 milioni di euro Secondo quanto illustrato nel corso della seduta, gli equilibri economico-finanziari risultano oggi pienamente ripristinati rispetto alla situazione del 2021 e non emergono elementi di insolvenza o criticità tali da giustificare il mantenimento del regime straordinario. Il Collegio dei Revisori dei Conti ha espresso parere favorevole al percorso avviato. Esprimo grande soddisfazione per i numeri in costante miglioramento evidenziati dal rendiconto 2025, che certificano la solidità dell'AdSp e la bontà del lavoro svolto in questi anni e in particolare nell'ultimo anno" ha dichiarato Latrofa. "Desidero rivolgere un sincero ringraziamento a tutti i dipendenti dell'Ente, il cui impegno quotidiano ha consentito di raggiungere risultati importanti sul piano economico, gestionale e operativo. Proprio alla luce di



## **Messaggero Marittimo**

### **Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta**

---

questi dati positivi ha proseguito ho ritenuto doveroso proporre la formalizzazione della chiusura dello stato di crisi. Si tratta di un passaggio significativo che consentirà di superare alcuni vincoli di carattere operativo e finanziario collegati a quel regime straordinario, resosi necessario negli anni della pandemia da Covid-19. Prendo atto con soddisfazione - ha concluso Latrofa - del via libera espresso dal Collegio dei Revisori dei Conti e l'obiettivo è quello di portare la relativa delibera già al prossimo Comitato di Gestione, così da chiudere definitivamente una fase complessa e aprirne una nuova, all'insegna della piena operatività e dello sviluppo del nostro sistema portuale.

## Latrofa certifica il rilancio del sistema portuale con un valore della produzione da sessantuno milioni

Civitavecchia - Il Comitato di Gestione dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Tirreno Centro Settentrionale** ha ratificato all'unanimità il Rendiconto generale 2025 nel corso della seduta presieduta da Raffaele Latrofa. Il documento contabile certifica la piena solidità economica dell'ente e una spiccata capacità di investimento infrastrutturale, chiudendo l'esercizio con un avanzo di competenza vicino al milione di euro. Il bilancio consuntivo conferma il mantenimento degli equilibri gestionali complessivi e un eccellente stato di salute delle finanze pubbliche portuali. I dati operativi del 2025 consegnano alla storia un nuovo record per lo scalo di Civitavecchia nel settore crocieristico. Con circa 3.560.000 passeggeri e un incremento del 2,81% rispetto all'anno precedente, il porto laziale si consolida saldamente tra i primi dieci hub mondiali e ai vertici del Mediterraneo. Questa crescita si riflette anche sulle entrate tributarie che hanno raggiunto la quota di 21,8 milioni di euro, mentre il gettito della tassa di ancoraggio è salito a circa 7 milioni di euro. Durante la riunione i componenti del Comitato hanno approvato la Relazione annuale sull'attività e la revisione del Piano Operativo Triennale, garantendo la continuità con la programmazione strategica già adottata per il prossimo triennio. L'incontro ha segnato inoltre un passaggio politico e amministrativo fondamentale con l'informativa sull'avvio del procedimento per la chiusura dello stato di crisi. Il regime straordinario era stato aperto negli anni scorsi per contrastare le pesanti ricadute economiche e organizzative causate dalla pandemia. Le istruttorie tecniche presentate durante la seduta mostrano indicatori ampiamente positivi che suggeriscono il superamento definitivo dell'emergenza. Il valore della produzione ha toccato i 61 milioni di euro con un risultato operativo di 16 milioni e una disponibilità di cassa che al 31 dicembre scorso sfiorava i 92 milioni di euro. Tali parametri hanno indotto il Collegio dei Revisori dei Conti a esprimere parere favorevole per il ripristino del regime ordinario, non sussistendo più elementi di insolvenza o criticità strutturali. Il presidente Raffaele Latrofa ha manifestato grande soddisfazione per i risultati ottenuti ringraziando i dipendenti dell'ente per l'impegno profuso in un anno decisivo. Secondo il vertice dell'**Autorità** la formalizzazione della chiusura dello stato di crisi permetterà di superare i vincoli operativi e finanziari ancora vigenti. L'obiettivo dichiarato è quello di approvare la delibera definitiva già nel prossimo incontro del Comitato per inaugurare una nuova fase di sviluppo e piena operatività del **sistema portuale** regionale.



04/24/2026 11:52

Redazione Seareporter

Civitavecchia - Il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale ha ratificato all'unanimità il Rendiconto generale 2025 nel corso della seduta presieduta da Raffaele Latrofa. Il documento contabile certifica la piena solidità economica dell'ente e una spiccata capacità di investimento infrastrutturale, chiudendo l'esercizio con un avanzo di competenza vicino al milione di euro. Il bilancio consuntivo conferma il mantenimento degli equilibri gestionali complessivi e un eccellente stato di salute delle finanze pubbliche portuali. I dati operativi del 2025 consegnano alla storia un nuovo record per lo scalo di Civitavecchia nel settore crocieristico. Con circa 3.560.000 passeggeri e un incremento del 2,81% rispetto all'anno precedente, il porto laziale si consolida saldamente tra i primi dieci hub mondiali e ai vertici del Mediterraneo. Questa crescita si riflette anche sulle entrate tributarie che hanno raggiunto la quota di 21,8 milioni di euro, mentre il gettito della tassa di ancoraggio è salito a circa 7 milioni di euro. Durante la riunione i componenti del Comitato hanno approvato la Relazione annuale sull'attività e la revisione del Piano Operativo Triennale, garantendo la continuità con la programmazione strategica già adottata per il prossimo triennio. L'incontro ha segnato inoltre un passaggio politico e amministrativo fondamentale con l'informativa sull'avvio del procedimento per la chiusura dello stato di crisi. Il regime straordinario era stato aperto negli anni scorsi per contrastare le pesanti ricadute economiche e organizzative causate dalla pandemia. Le istruttorie tecniche presentate durante la seduta mostrano indicatori ampiamente positivi che suggeriscono il superamento definitivo dell'emergenza. Il valore della produzione ha toccato i 61 milioni di euro con un risultato operativo di 16 milioni e una disponibilità di cassa che al 31 dicembre scorso sfiorava i 92 milioni di euro. Tali parametri hanno indotto il Collegio dei Revisori dei Conti a

## Porto Napoli, Cuccaro: Leonardo e Fincantieri a tavolo sicurezza

Roma, 24 apr. (askanews) L'Autorità portuale non può sottrarsi alla trasformazione, soprattutto in una città come Napoli, dove il porto è inserito nel contesto urbano. Penso al molo Beverello, dove si trova il principale hub del trasporto pubblico locale, che serve anche le isole del Golfo, con l'arrivo dei crocieristi e il collegamento con la metropolitana. Lo ha detto Eliseo Cuccaro, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale, a Futura, format di Urania News. Presto a Napoli sarà attivo un collegamento metropolitano tra porto, stazione Garibaldi e aeroporto. Inoltre, attraverso un'app sarà possibile acquistare un biglietto integrato per bus, treno e aereo verso Ischia o Sorrento. Sul fronte della transizione ambientale stiamo lavorando, ma nel trasporto marittimo non credo molto all'elettrificazione: esistono altre forme di propulsione meno impattanti. Nel mese di maggio è previsto il primo bunkeraggio di Gnl nel porto di Napoli, con il rifornimento di una nave da crociera. Cuccaro ha infine aggiunto: Non c'è molta differenza tra i porti del Sud e quelli del Nord. Scali come Napoli e Genova dispongono di infrastrutture simili, ma dovranno rafforzare sicurezza e controllo delle aree.

Per Napoli abbiamo avviato un'interlocuzione con Leonardo e Fincantieri, rispettivamente per il controllo con droni a mare e il monitoraggio subacqueo [https://askanews.it/wp-content/uploads/2026/04/20260424\\_video\\_16464437.jpg](https://askanews.it/wp-content/uploads/2026/04/20260424_video_16464437.jpg) [20260424\\_video\\_16464437|vd01|https://askanews.it/wp-content/uploads/2026/04/20260424\\_video\\_16464437.jpg](https://askanews.it/wp-content/uploads/2026/04/20260424_video_16464437|vd01|https://askanews.it/wp-content/uploads/2026/04/20260424_video_16464437.jpg)[24/04/2026 18:00:21|Porto Napoli, Cuccaro: Leonardo e Fincantieri a tavolo sicurezza|Video|Economia, Videonews].



## Porto Napoli, Cuccaro: Leonardo e Fincantieri a tavolo sicurezza

AdSP Mar Tirreno Centrale Roma, 24 apr. (askanews) - "L'Autorità portuale non può sottrarsi alla trasformazione, soprattutto in una città come **Napoli**, dove il **porto** è inserito nel contesto urbano. Penso al molo Beverello, dove si trova il principale hub del trasporto pubblico locale, che serve anche le isole del Golfo, con l'arrivo dei crocieristi e il collegamento con la metropolitana". Lo ha detto Eliseo Cuccaro, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale, a Futura, format di Urania News. "Presto a **Napoli** sarà attivo un collegamento metropolitano tra **porto**, stazione Garibaldi e aeroporto. Inoltre, attraverso un'app sarà possibile acquistare un biglietto integrato per bus, treno e aliscafo verso Ischia o Sorrento. Sul fronte della transizione ambientale stiamo lavorando, ma nel trasporto marittimo non credo molto all'elettrificazione: esistono altre forme di propulsione meno impattanti. Nel mese di maggio è previsto il primo bunkeraggio di Gnl nel **porto** di **Napoli**, con il rifornimento di una nave da crociera". Cuccaro ha infine aggiunto: "Non c'è molta differenza tra i porti del Sud e quelli del Nord. Scali come **Napoli** e Genova dispongono di infrastrutture simili, ma dovranno rafforzare sicurezza e controllo delle aree. Per **Napoli** abbiamo avviato un'interlocuzione con Leonardo e Fincantieri, rispettivamente per il controllo con droni a mare e il monitoraggio subacqueo".



## Cittadi

### Napoli

#### Porto Napoli, Cuccaro: Leonardo e Fincantieri a tavolo sicurezza

**AdSP** Mar Tirreno Centrale Roma, 24 apr. (askanews) L'Autorità portuale non può sottrarsi alla trasformazione, soprattutto in una città come Napoli, dove il porto è inserito nel contesto urbano. Penso al molo Beverello, dove si trova il principale hub del trasporto pubblico locale, che serve anche le isole del Golfo, con l'arrivo dei crocieristi e il collegamento con la metropolitana. Lo ha detto Eliseo Cuccaro, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale, a Futura, format di Urania News. Presto a Napoli sarà attivo un collegamento metropolitano tra porto, stazione Garibaldi e aeroporto. Inoltre, attraverso un'app sarà possibile acquistare un biglietto integrato per bus, treno e aliscafo verso Ischia o Sorrento. Sul fronte della transizione ambientale stiamo lavorando, ma nel trasporto marittimo non credo molto all'elettrificazione: esistono altre forme di propulsione meno impattanti. Nel mese di maggio è previsto il primo bunkeraggio di Gnl nel porto di Napoli, con il rifornimento di una nave da crociera. Cuccaro ha infine aggiunto: Non c'è molta differenza tra i porti del Sud e quelli del Nord. Scali come Napoli e Genova dispongono di infrastrutture simili, ma dovranno rafforzare sicurezza e controllo delle aree. Per Napoli abbiamo avviato un'interlocazione con Leonardo e Fincantieri, rispettivamente per il controllo con droni a mare e il monitoraggio subacqueo. POST RECENTI.



# Corriere Di Palermo

## Napoli

### Porto Napoli, Cuccaro: Leonardo e Fincantieri a tavolo sicurezza

**AdSP** Mar Tirreno Centrale Roma, 24 apr. (askanews) L'Autorità portuale non può sottrarsi alla trasformazione, soprattutto in una città come Napoli, dove il porto è inserito nel contesto urbano. Penso al molo Beverello, dove si trova il principale hub del trasporto pubblico locale, che serve anche le isole del Golfo, con l'arrivo dei crocieristi e il collegamento con la metropolitana. Lo ha detto Eliseo Cuccaro, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale, a Futura, format di Urania News. Presto a Napoli sarà attivo un collegamento metropolitano tra porto, stazione Garibaldi e aeroporto. Inoltre, attraverso un'app sarà possibile acquistare un biglietto integrato per bus, treno e aliscafo verso Ischia o Sorrento. Sul fronte della transizione ambientale stiamo lavorando, ma nel trasporto marittimo non credo molto all'elettrificazione: esistono altre forme di propulsione meno impattanti. Nel mese di maggio è previsto il primo bunkeraggio di Gnl nel porto di Napoli, con il rifornimento di una nave da crociera. Cuccaro ha infine aggiunto: "Non c'è molta differenza tra i porti del Sud e quelli del Nord. Scali come Napoli e Genova dispongono di infrastrutture simili, ma dovranno rafforzare sicurezza e controllo delle aree. Per Napoli abbiamo avviato un'interlocazione con Leonardo e Fincantieri, rispettivamente per il controllo con droni a mare e il monitoraggio subacqueo". POST RECENTI.

Corriere Di Palermo

**Porto Napoli, Cuccaro: Leonardo e Fincantieri a tavolo sicurezza**

04/24/2026 21:12 Meta Time

AdSP Mar Tirreno Centrale Roma, 24 apr. (askanews) - "L'Autorità portuale non può sottrarsi alla trasformazione, soprattutto in una città come Napoli, dove il porto è inserito nel contesto urbano. Penso al molo Beverello, dove si trova il principale hub del trasporto pubblico locale, che serve anche le isole del Golfo, con l'arrivo dei crocieristi e il collegamento con la metropolitana". Lo ha detto Eliseo Cuccaro, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale, a Futura, format di Urania News. "Presto a Napoli sarà attivo un collegamento metropolitano tra porto, stazione Garibaldi e aeroporto. Inoltre, attraverso un'app sarà possibile acquistare un biglietto integrato per bus, treno e aliscafo verso Ischia o Sorrento. Sul fronte della transizione ambientale stiamo lavorando, ma nel trasporto marittimo non credo molto all'elettrificazione: esistono altre forme di propulsione meno impattanti. Nel mese di maggio è previsto il primo bunkeraggio di Gnl nel porto di Napoli, con il rifornimento di una nave da crociera". Cuccaro ha infine aggiunto: "Non c'è molta differenza tra i porti del Sud e quelli del Nord. Scali come Napoli e Genova dispongono di infrastrutture simili, ma dovranno rafforzare sicurezza e controllo delle aree. Per Napoli abbiamo avviato un'interlocazione con Leonardo e Fincantieri, rispettivamente per il controllo con droni a mare e il monitoraggio subacqueo". POST RECENTI.

## Cronache di Bari

### Napoli

#### Porto Napoli, Cuccaro: Leonardo e Fincantieri a tavolo sicurezza

**AdSP** Mar Tirreno Centrale Roma, 24 apr. (askanews) L'Autorità portuale non può sottrarsi alla trasformazione, soprattutto in una città come Napoli, dove il porto è inserito nel contesto urbano. Penso al molo Beverello, dove si trova il principale hub del trasporto pubblico locale, che serve anche le isole del Golfo, con l'arrivo dei crocieristi e il collegamento con la metropolitana. Lo ha detto Eliseo Cuccaro, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale, a Futura, format di Urania News. Presto a Napoli sarà attivo un collegamento metropolitano tra porto, stazione Garibaldi e aeroporto. Inoltre, attraverso un'app sarà possibile acquistare un biglietto integrato per bus, treno e aliscafo verso Ischia o Sorrento. Sul fronte della transizione ambientale stiamo lavorando, ma nel trasporto marittimo non credo molto all'elettrificazione: esistono altre forme di propulsione meno impattanti. Nel mese di maggio è previsto il primo bunkeraggio di Gnl nel porto di Napoli, con il rifornimento di una nave da crociera. Cuccaro ha infine aggiunto: Non c'è molta differenza tra i porti del Sud e quelli del Nord. Scali come Napoli e Genova dispongono di infrastrutture simili, ma dovranno rafforzare sicurezza e controllo delle aree. Per Napoli abbiamo avviato un'interlocazione con Leonardo e Fincantieri, rispettivamente per il controllo con droni a mare e il monitoraggio subacqueo. POST RECENTI.



## Cronache di Milano

### Napoli

#### Porto Napoli, Cuccaro: Leonardo e Fincantieri a tavolo sicurezza

**AdSP** Mar Tirreno Centrale Roma, 24 apr. (askanews) L'Autorità portuale non può sottrarsi alla trasformazione, soprattutto in una città come Napoli, dove il porto è inserito nel contesto urbano. Penso al molo Beverello, dove si trova il principale hub del trasporto pubblico locale, che serve anche le isole del Golfo, con l'arrivo dei crocieristi e il collegamento con la metropolitana. Lo ha detto Eliseo Cuccaro, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale, a Futura, format di Urania News. Presto a Napoli sarà attivo un collegamento metropolitano tra porto, stazione Garibaldi e aeroporto. Inoltre, attraverso un'app sarà possibile acquistare un biglietto integrato per bus, treno e aliscafo verso Ischia o Sorrento. Sul fronte della transizione ambientale stiamo lavorando, ma nel trasporto marittimo non credo molto all'elettrificazione: esistono altre forme di propulsione meno impattanti. Nel mese di maggio è previsto il primo bunkeraggio di Gnl nel porto di Napoli, con il rifornimento di una nave da crociera. Cuccaro ha infine aggiunto: Non c'è molta differenza tra i porti del Sud e quelli del Nord. Scali come Napoli e Genova dispongono di infrastrutture simili, ma dovranno rafforzare sicurezza e controllo delle aree. Per Napoli abbiamo avviato un'interlocuzione con Leonardo e Fincantieri, rispettivamente per il controllo con droni a mare e il monitoraggio subacqueo. POST RECENTI.

Cronache di Milano

Porto Napoli, Cuccaro: Leonardo e Fincantieri a tavolo sicurezza



04/24/2026 18:39 Meta Time

AdSP Mar Tirreno Centrale Roma, 24 apr. (askanews) - "L'Autorità portuale non può sottrarsi alla trasformazione, soprattutto in una città come Napoli, dove il porto è inserito nel contesto urbano. Penso al molo Beverello, dove si trova il principale hub del trasporto pubblico locale, che serve anche le isole del Golfo, con l'arrivo dei crocieristi e il collegamento con la metropolitana". Lo ha detto Eliseo Cuccaro, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale, a Futura, format di Urania News: "Presto a Napoli sarà attivo un collegamento metropolitano tra porto, stazione Garibaldi e aeroporto. Inoltre, attraverso un'app sarà possibile acquistare un biglietto integrato per bus, treno e aliscafo verso Ischia o Sorrento. Sul fronte della transizione ambientale stiamo lavorando, ma nel trasporto marittimo non credo molto all'elettrificazione: esistono altre forme di propulsione meno impattanti. Nel mese di maggio è previsto il primo bunkeraggio di Gnl nel porto di Napoli, con il rifornimento di una nave da crociera". Cuccaro ha infine aggiunto: "Non c'è molta differenza tra i porti del Sud e quelli del Nord. Scali come Napoli e Genova dispongono di infrastrutture simili, ma dovranno rafforzare sicurezza e controllo delle aree. Per Napoli abbiamo avviato un'interlocuzione con Leonardo e Fincantieri, rispettivamente per il controllo con droni a mare e il monitoraggio subacqueo". POST RECENTI.

## Porto Napoli, Cuccaro: Leonardo e Fincantieri a tavolo sicurezza

Roma, 24 apr. (askanews) - "L'Autorità portuale non può sottrarsi alla trasformazione, soprattutto in una città come Napoli, dove il porto è inserito nel contesto urbano. Penso al molo Beverello, dove si trova il principale hub del trasporto pubblico locale, che serve anche le isole del Golfo, con l'arrivo dei crocieristi e il collegamento con la metropolitana". Lo ha detto Eliseo Cuccaro, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale, a Futura, format di Urania News. "Presto a Napoli sarà attivo un collegamento metropolitano tra porto, stazione Garibaldi e aeroporto. Inoltre, attraverso un'app sarà possibile acquistare un biglietto integrato per bus, treno e aereo verso Ischia o Sorrento. Sul fronte della transizione ambientale stiamo lavorando, ma nel trasporto marittimo non credo molto all'elettrificazione: esistono altre forme di propulsione meno impattanti. Nel mese di maggio è previsto il primo bunkeraggio di Gnl nel porto di Napoli, con il rifornimento di una nave da crociera". Cuccaro ha infine aggiunto: "Non c'è molta differenza tra i porti del Sud e quelli del Nord. Scali come Napoli e Genova dispongono di infrastrutture simili, ma dovranno rafforzare sicurezza e controllo delle aree. Per Napoli abbiamo avviato un'interlocuzione con Leonardo e Fincantieri, rispettivamente per il controllo con droni a mare e il monitoraggio subacqueo".



## Porto Napoli, Cuccaro: Leonardo e Fincantieri a tavolo sicurezza

Roma, 24 apr. (askanews) - "L'Autorità portuale non può sottrarsi alla trasformazione, soprattutto in una città come Napoli, dove il porto è inserito nel contesto urbano. Penso al molo Beverello, dove si trova il principale hub del trasporto pubblico locale, che serve anche le isole del Golfo, con l'arrivo dei crocieristi e il collegamento con la metropolitana". Lo ha detto Eliseo Cuccaro, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale, a Futura, format di Urania News. "Presto a Napoli sarà attivo un collegamento metropolitano tra porto, stazione Garibaldi e aeroporto. Inoltre, attraverso un'app sarà possibile acquistare un biglietto integrato per bus, treno e aliscafo verso Ischia o Sorrento. Sul fronte della transizione ambientale stiamo lavorando, ma nel trasporto marittimo non credo molto all'elettrificazione: esistono altre forme di propulsione meno impattanti. Nel mese di maggio è previsto il primo bunkeraggio di Gnl nel porto di Napoli, con il rifornimento di una nave da crociera". Cuccaro ha infine aggiunto: "Non c'è molta differenza tra i porti del Sud e quelli del Nord. Scali come Napoli e Genova dispongono di infrastrutture simili, ma dovranno rafforzare sicurezza e controllo delle aree. Per Napoli abbiamo avviato un'interlocuzione con Leonardo e Fincantieri, rispettivamente per il controllo con droni a mare e il monitoraggio subacqueo". SUGGERITI.



## Napoli, svolta a Posillipo: più spiagge libere per l'estate

Ivano Cotticelli

Svolta per il litorale di Napoli : quasi la metà della costa di Posillipo sarà destinata a spiagge libere . A confermarlo è il presidente dell'Autorità portuale, Eliseo Cuccaro , che parla di oltre il 40% di arenile non soggetto a concessioni Più spiagge libere L'ampliamento riguarderà in particolare la zona di Palazzo Donn'Anna , da anni al centro delle battaglie dei comitati per il mare pubblico. Una novità che permetterà di dire addio a prenotazioni online e numero chiuso , segnando un cambio di rotta rispetto agli anni passati. Riunione in Prefettura Le decisioni sono maturate durante un incontro in Prefettura, convocato dal prefetto Michele di Bari , alla presenza di Autorità portuale, Capitaneria di porto, Comune e rappresentanti dell'associazione Mare Libero. L'obiettivo è chiaro: ridurre le concessioni balneari e ampliare gli spazi accessibili gratuitamente ai cittadini. La soddisfazione comitati Dopo anni di battaglie, quest'anno avremo finalmente un litorale per quasi metà libero, ha dichiarato l'attivista Giuliano Esposito , sottolineando però la necessità di garantire pulizia e servizi adeguati nelle aree pubbliche. Accessi e servizi Le istituzioni stanno lavorando anche per migliorare la fruibilità delle spiagge, con nuovi accessi e interventi su alcune aree. Tra queste, la spiaggia di Sermoneta, in fase di recupero dopo la rimozione di strutture abbandonate. Prevista inoltre l'installazione di cartellonistica informativa per segnalare i tratti già bonificati. Stop numero chiuso Un'altra novità riguarda l'organizzazione degli accessi: niente più numero chiuso e prenotazioni online . Non ravvisiamo più questa necessità, ha spiegato l'assessore al mare Edoardo Cosenza , evidenziando una distribuzione più equilibrata dei bagnanti lungo il litorale.



## Notizie

### Napoli

#### Porto Napoli, Cuccaro: Leonardo e Fincantieri a tavolo sicurezza

20260424\_video\_16464437 AD · Skip Ad 20260424\_video\_16464437 powered by Ad hub Media Roma, 24 apr. (askanews) L'Autorità portuale non può sottrarsi alla trasformazione, soprattutto in una città come Napoli, dove il porto è inserito nel contesto urbano. Penso al molo Beverello, dove si trova il principale hub del trasporto pubblico locale, che serve anche le isole del Golfo, con l'arrivo dei crocieristi e il collegamento con la metropolitana. Pubblicità Se hai il diabete, leggi prima che venga eliminato Lo ha detto Eliseo Cuccaro, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale, a Futura, format di Urania News. Presto a Napoli sarà attivo un collegamento metropolitano tra porto, stazione Garibaldi e aeroporto. Inoltre, attraverso un'app sarà possibile acquistare un biglietto integrato per bus, treno e aereo verso Ischia o Sorrento. Sul fronte della transizione ambientale stiamo lavorando, ma nel trasporto marittimo non credo molto all'elettrificazione: esistono altre forme di propulsione meno impattanti. Pubblicità Se hai il diabete, leggi prima che venga eliminato Nel mese di maggio è previsto il primo bunkeraggio di Gnl nel porto di Napoli, con il rifornimento di una nave da crociera. Cuccaro ha infine aggiunto: Non c'è molta differenza tra i porti del Sud e quelli del Nord. Scali come Napoli e Genova dispongono di infrastrutture simili, ma dovranno rafforzare sicurezza e controllo delle aree. Pubblicità Se hai il diabete, leggi prima che venga eliminato Per Napoli abbiamo avviato un'interlocuzione con Leonardo e Fincantieri, rispettivamente per il controllo con droni a mare e il monitoraggio subacqueo. Back to Top.

Notizie

Porto Napoli, Cuccaro: Leonardo e Fincantieri a tavolo sicurezza



FUTURA  
TRANSIZIONE DIGITALE. IL CASO NAPOLI

04/24/2026 18:18

20260424\_video\_16464437 AD · Skip Ad 20260424\_video\_16464437 powered by Ad hub Media Roma, 24 apr. (askanews) - "L'Autorità portuale non può sottrarsi alla trasformazione, soprattutto in una città come Napoli, dove il porto è inserito nel contesto urbano. Penso al molo Beverello, dove si trova il principale hub del trasporto pubblico locale, che serve anche le isole del Golfo, con l'arrivo dei crocieristi e il collegamento con la metropolitana". Pubblicità Se hai il diabete, leggi prima che venga eliminato Lo ha detto Eliseo Cuccaro, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale, a Futura, format di Urania News. "Presto a Napoli sarà attivo un collegamento metropolitano tra porto, stazione Garibaldi e aeroporto. Inoltre, attraverso un'app sarà possibile acquistare un biglietto integrato per bus, treno e aereo verso Ischia o Sorrento. Sul fronte della transizione ambientale stiamo lavorando, ma nel trasporto marittimo non credo molto all'elettrificazione: esistono altre forme di propulsione meno impattanti. Pubblicità Se hai il diabete, leggi prima che venga eliminato Nel mese di maggio è previsto il primo bunkeraggio di Gnl nel porto di Napoli, con il rifornimento di una nave da crociera". Cuccaro ha infine aggiunto: "Non c'è molta differenza tra i porti del Sud e quelli del Nord. Scali come Napoli e Genova dispongono di infrastrutture simili, ma dovranno rafforzare sicurezza e controllo delle aree. Pubblicità Se hai il diabete, leggi prima che venga eliminato Per Napoli abbiamo avviato un'interlocuzione con Leonardo e Fincantieri, rispettivamente per il controllo con droni a mare e il monitoraggio subacqueo". Back to Top.

## Primo Comunicazione

Napoli

### Porto di Pesaro, rischio stop ai fondi per la vasca di colmata: il sindaco Biancani chiede intervento urgente

news Il porto di Pesaro è al centro di una forte preoccupazione istituzionale dopo il rischio di perdita di 11 milioni di euro di finanziamenti legati alla realizzazione della vasca di colmata, opera considerata strategica per il futuro dello scalo. A intervenire è il sindaco Andrea Biancani, che denuncia le criticità legate alle lungaggini burocratiche e chiede un'accelerazione immediata del percorso amministrativo. Secondo il primo cittadino, il definanziamento delle risorse del Ministero dell'Economia e delle Finanze rappresenta un passaggio critico per un'infrastruttura fondamentale per le attività portuali. La vasca di colmata, infatti, è ritenuta indispensabile per garantire i dragaggi, migliorare l'accessibilità e sostenere lo sviluppo economico legato al mare. Biancani sottolinea come l'Amministrazione comunale si sia già attivata negli ultimi due anni per sollecitare le procedure, pur trattandosi di competenze in capo all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale. Si tratta di un intervento strategico atteso da anni: evidenza senza il quale si rischia di rallentare la crescita del porto e le sue potenzialità economiche. Il sindaco annuncia ora un'azione formale, con l'invio di una nota ufficiale all'Autorità portuale e alla Regione Marche, per chiedere il recupero delle risorse e una definizione chiara dei tempi. L'obiettivo è evitare che ritardi amministrativi compromettano un progetto già avviato e in parte finanziato. Negli ultimi mesi, ricorda Biancani, sono stati effettuati tavoli tecnici con l'Autorità portuale e gli operatori del settore, individuando le priorità operative e programmando il primo dragaggio nel 2026, insieme alla realizzazione della vasca come intervento strutturale. "Non possiamo permetterci di perdere risorse così importanti per lo sviluppo della città" conclude il sindaco. "Il porto è un'infrastruttura strategica e servono certezze, responsabilità e accelerazione dei processi per garantirne il futuro".

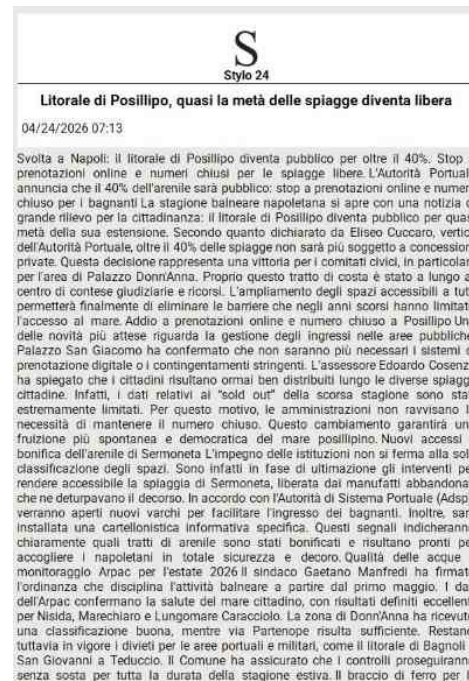


## Stylo 24

Napoli

### Litorale di Posillipo, quasi la metà delle spiagge diventa libera

Svolta a Napoli: il litorale di Posillipo diventa pubblico per oltre il 40%. Stop a prenotazioni online e numeri chiusi per le spiagge libere. L'**Autorità Portuale** annuncia che il 40% dell'arenile sarà pubblico: stop a prenotazioni online e numero chiuso per i bagnanti. La stagione balneare napoletana si apre con una notizia di grande rilievo per la cittadinanza: il litorale di Posillipo diventa pubblico per quasi metà della sua estensione. Secondo quanto dichiarato da **Eliseo Cuccaro**, vertice dell'**Autorità Portuale**, oltre il 40% delle spiagge non sarà più soggetto a concessioni private. Questa decisione rappresenta una vittoria per i comitati civici, in particolare per l'area di Palazzo Donn'Anna. Proprio questo tratto di costa è stato a lungo al centro di contese giudiziarie e ricorsi. L'ampliamento degli spazi accessibili a tutti permetterà finalmente di eliminare le barriere che negli anni scorsi hanno limitato l'accesso al mare. Addio a prenotazioni online e numero chiuso a Posillipo. Una delle novità più attese riguarda la gestione degli ingressi nelle aree pubbliche. Palazzo San Giacomo ha confermato che non saranno più necessari i sistemi di prenotazione digitale o i contingentamenti stringenti. L'assessore Edoardo Cosenza ha spiegato che i cittadini risultano ormai ben distribuiti lungo le diverse spiagge cittadine. Infatti, i dati relativi ai "sold out" della scorsa stagione sono stati estremamente limitati. Per questo motivo, le amministrazioni non ravvisano la necessità di mantenere il numero chiuso. Questo cambiamento garantirà una fruizione più spontanea e democratica del mare posillipino. Nuovi accessi e bonifica dell'arenile di Sermoneta. L'impegno delle istituzioni non si ferma alla sola classificazione degli spazi. Sono infatti in fase di ultimazione gli interventi per rendere accessibile la spiaggia di Sermoneta, liberata dai manufatti abbandonati che ne deturpavano il decoro. In accordo con l'**Autorità di Sistema Portuale** (Adsp), verranno aperti nuovi varchi per facilitare l'ingresso dei bagnanti. Inoltre, sarà installata una cartellonistica informativa specifica. Questi segnali indicheranno chiaramente quali tratti di arenile sono stati bonificati e risultano pronti per accogliere i napoletani in totale sicurezza e decoro. Qualità delle acque e monitoraggio Arpac per l'estate 2026. Il sindaco Gaetano Manfredi ha firmato l'ordinanza che disciplina l'attività balneare a partire dal primo maggio. I dati dell'Arpac confermano la salute del mare cittadino, con risultati definiti eccellenti per Nisida, Marechiaro e Lungomare Caracciolo. La zona di Donn'Anna ha ricevuto una classificazione buona, mentre via Partenope risulta sufficiente. Restano tuttavia in vigore i divieti per le aree portuali e militari, come il litorale di Bagnoli e San Giovanni a Teduccio. Il Comune ha assicurato che i controlli proseguiranno senza sosta per tutta la durata della stagione estiva. Il braccio di ferro per le spiagge di Miseno a Bacoli. Mentre a Napoli il litorale di Posillipo diventa pubblico, a pochi chilometri di distanza



## Stylo 24

### Napoli

---

esplode il caso Bacoli. Sulla spiaggia di Miseno sono apparsi cartelli di "sorveglianza armata" e divieti militari che coprono circa 70.000 metri quadrati. Il sindaco Josi Della Ragione ha denunciato un'anomalia inaccettabile, poiché questi spazi verrebbero poi sub-affidati a privati per scopi di lucro. Il Comune contesta la mancanza di titoli giuridici chiari da parte dei vari corpi dello Stato coinvolti. La battaglia legale mira a restituire gran parte di questo arenile alla libera fruizione dei cittadini residenti. La proposta del Comune per un lido interforze a Bacoli L'amministrazione bacolese non chiede l'allontanamento dei militari, ma una razionalizzazione moderna degli spazi occupati. La proposta prevede l'accorpamento dei cinque lidi esistenti in un'unica struttura interforze, liberando la restante parte della costa. Attualmente, la vasta area occupata da Esercito, Marina e Aeronautica giace in stato di abbandono per gran parte dell'anno. Tuttavia, i vertici militari hanno finora respinto le ipotesi di apertura controllata ai residenti. Il sindaco Della Ragione ha già annunciato che impugnerà ogni atto ministeriale che formalizzerà l'uso militare esclusivo di quelle aree. Integrazione tra spiaggia libera e servizi attrezzati L'obiettivo comune per Napoli e Bacoli resta quello di garantire spiagge libere che siano anche pulite e attrezzate. Gli attivisti dell'associazione Mare Libero sottolineano che la vittoria sui numeri non basta senza la manutenzione costante. Dopo anni di battaglie legali, la prospettiva di avere quasi la metà del litorale posillipino libero è un traguardo storico. Intanto, il Comune di Napoli si prepara a installare docce e servizi minimi per migliorare il comfort dei bagnanti. La sfida per l'estate 2026 sarà proprio mantenere il decoro di queste aree ritrovate. Sicurezza balneare e segnaletica informativa nei punti di accesso L'ordinanza sindacale prevede che il Servizio Tutela del Mare installi cartelli precisi presso ogni varco. Questa segnaletica non servirà solo a indicare i divieti, ma a spiegare le ragioni tecniche o ambientali dietro ogni limitazione. Nelle aree dove il litorale di Posillipo diventa pubblico, i cartelli aiuteranno i turisti e i residenti a orientarsi correttamente. La trasparenza sulle analisi dell'acqua è fondamentale per ricostruire il rapporto di fiducia tra la cittadinanza e le proprie coste. In caso di sversamenti o inquinamento improvviso, il Comune interverrà con chiusure temporanee immediate. Il ruolo della Prefettura nella gestione del demanio marittimo Il prefetto Michele di Bari ha svolto un ruolo di mediazione fondamentale nell'ultima riunione al Palazzo di Governo. Il confronto tra **Autorità Portuale**, Capitaneria e associazioni ha permesso di definire la quota superiore al 40% di spiaggia libera. Questo coordinamento istituzionale punta a prevenire disordini e a garantire che le concessioni balneari rispettino le nuove direttive sull'allargamento del demanio pubblico. La gestione del mare non è più solo una questione commerciale, ma un tema di giustizia sociale e accessibilità urbana. Il monitoraggio della Prefettura resterà attivo per verificare il rispetto delle quote stabilite. Prospettive per il turismo balneare nel Golfo di Napoli L'eliminazione dei sistemi di prenotazione online renderà Napoli una meta più attraente per il turismo "mordi e fuggi" e per i residenti. La possibilità di accedere liberamente a tratti prestigiosi come Palazzo Donn'Anna senza dover lottare con una piattaforma web cambia la percezione della città.

## Stylo 24

### Napoli

---

Anche se restano delle criticità a Bagnoli e San Giovanni, il passo avanti compiuto a Posillipo è innegabile. Quindi, la stagione che inizia il primo maggio si preannuncia come un test decisivo per la nuova politica del mare libero. Il successo dipenderà dalla capacità collettiva di rispettare i beni comuni restituiti alla collettività. Tags: **autorità portuale**  
Napoli mare Palazzo Donn'Anna posillipo spiaggia libera.

## Taranto Buonasera

Taranto

### Città Vecchia, Errore bocciare la Società di trasformazione urbana, serve riaprire il confronto

Francesco Alberti

Il PSI chiede uno studio di fattibilità e un nuovo passaggio in Consiglio: Strumento utile per la rigenerazione urbana TARANTO - La bocciatura della proposta di adesione a una Società di Trasformazione Urbana riaccende il dibattito politico sul futuro della Città Vecchia. Il Partito Socialista Italiano, Federazione provinciale di Taranto, esprime apertamente il proprio dissenso rispetto alla decisione del Consiglio comunale e invita a non archiviare definitivamente la questione. Nel documento diffuso, i socialisti sottolineano come la STU rappresenti uno strumento normativo già previsto dall'ordinamento, in grado di sostenere processi complessi di rigenerazione urbana. Si tratta di uno strumento da non sprecare, si legge nel comunicato, che richiama la necessità di affrontare il tema con un confronto approfondito e privo di condizionamenti ideologici. La Società di Trasformazione Urbana, disciplinata dall'articolo 120 del decreto legislativo 267 del 2000, consente agli enti locali di promuovere interventi di riqualificazione attraverso società per azioni a partecipazione mista pubblico privata. Secondo il PSI, questo modello permette di attrarre investimenti senza rinunciare al ruolo di indirizzo pubblico. Non si tratta di privatizzare la città, ma di costruire un modello di co-progettazione trasparente e guidato dall'interesse generale, viene evidenziato. Nel mirino del partito c'è soprattutto la situazione della Città Vecchia, indicata come uno dei contesti più fragili del Mezzogiorno. Lo spopolamento progressivo, il degrado edilizio e la complessità dei vincoli urbanistici rendono, secondo i socialisti, insufficiente il solo intervento pubblico tradizionale. Parliamo di un nodo che non può essere sciolto con le sole risorse comunali, sottolinea il PSI, indicando nella STU una possibile risposta strutturata. Il documento insiste sulla necessità di un approccio integrato capace di coinvolgere più livelli istituzionali e operatori privati qualificati. La STU consente di coordinare Comune, Regione, Autorità portuale e Demanio in un unico soggetto operativo, si legge, evidenziando come questa modalità possa favorire interventi su infrastrutture, patrimonio edilizio e spazi pubblici. La bocciatura della mozione, tuttavia, non viene considerata definitiva. Il PSI riconosce l'esistenza di timori legati alla gestione dello strumento, ma ritiene che possano essere superati con un adeguato approfondimento. Le perplessità sono legittime, ma confutabili nel merito, afferma il partito, ribadendo che la STU richiede una governance pubblica forte e una pianificazione urbanistica chiara. Proprio su questo punto, i socialisti indicano nella revisione del Piano Urbanistico Generale un'occasione utile per riprendere il confronto. L'auspicio è che l'amministrazione comunale avvii un percorso tecnico e politico capace di riportare la questione in aula con maggiore consapevolezza. Tra le proposte avanzate, anche la realizzazione di uno studio di fattibilità specifico sulla Città Vecchia, coinvolgendo università, professionisti del territorio



Il PSI chiede uno studio di fattibilità e un nuovo passaggio in Consiglio: "Strumento utile per la rigenerazione urbana" TARANTO - La bocciatura della proposta di adesione a una Società di Trasformazione Urbana riaccende il dibattito politico sul futuro della Città Vecchia. Il Partito Socialista Italiano, Federazione provinciale di Taranto, esprime apertamente il proprio dissenso rispetto alla decisione del Consiglio comunale e invita a non archiviare definitivamente la questione. Nel documento diffuso, i socialisti sottolineano come la STU rappresenti uno strumento normativo già previsto dall'ordinamento, in grado di sostenere processi complessi di rigenerazione urbana: "Si tratta di uno strumento da non sprecare", si legge nel comunicato, che richiama la necessità di affrontare il tema con un confronto approfondito e privo di condizionamenti ideologici. La Società di Trasformazione Urbana, disciplinata dall'articolo 120 del decreto legislativo 267 del 2000, consente agli enti locali di promuovere interventi di riqualificazione attraverso società per azioni a partecipazione mista pubblico privata. Secondo il PSI, questo modello permette di attrarre investimenti senza rinunciare al ruolo di indirizzo pubblico. "Non si tratta di privatizzare la città, ma di costruire un modello di co-progettazione trasparente e guidato dall'interesse generale", viene evidenziato. Nel mirino del partito c'è soprattutto la situazione della Città Vecchia, indicata come uno dei contesti più fragili del Mezzogiorno. Lo spopolamento progressivo, il degrado edilizio e la complessità dei vincoli urbanistici rendono, secondo i socialisti, insufficiente il solo intervento pubblico tradizionale. "Parliamo di un nodo che non può essere sciolto con le sole risorse comunali", sottolinea il PSI, indicando nella STU una possibile risposta strutturata. Il documento insiste sulla necessità di un approccio integrato capace di coinvolgere più livelli istituzionali e operatori privati qualificati. "La STU consente di coordinare Comune, Regione, Autorità portuale e

## Taranto Buonasera

### Taranto

---

e realtà civiche impegnate da anni sul tema. Serve un'analisi seria che permetta di valutare concretamente l'applicazione dello strumento, si legge nel documento. Il PSI rivendica infine una propria visione della rigenerazione urbana, distante sia da logiche assistenziali sia da approcci puramente di mercato. La trasformazione deve essere guidata dal pubblico, sostenuta da capitali misti e orientata alla qualità urbana e sociale, viene ribadito. Per i socialisti, il recupero della Città Vecchia rappresenta una sfida strategica per l'intera città. Significa restituire a Taranto la sua storia e creare le condizioni per nuove opportunità abitative e lavorative, conclude il comunicato, lanciando un appello alla politica affinché non rinunci a strumenti ritenuti fondamentali per il rilancio dell'isola. Commenti GIOIA DEL COLLE - Ancora accesi i riflettori sulla vertenza dello stabilimento ex Ac Boilers grazie ad un'audizione svolta nelle commissioni regionali congiunte IV e VI, convocata su iniziativa della capogruppo del Movimento 5 Stelle Maria La Ghezza per fare il punto sugli sviluppi più recenti. Al centro del confronto, la manifestazione di interesse avanzata da Ansaldo Energia per l'acquisizione del sito produttivo, emersa nei giorni scorsi durante un incontro al Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Una prospettiva che riapre uno scenario di possibile rilancio per i 120 lavoratori coinvolti nella crisi. La notizia dell'interesse di Ansaldo rappresenta un passaggio rilevante per i lavoratori che in questi 2 anni non hanno mai smesso di lottare, ha dichiarato La Ghezza, sottolineando il valore del lavoro congiunto tra istituzioni e parti sociali. La consigliera ha voluto inoltre evidenziare il contributo dell'assessore regionale Di Sciascio, del presidente del Sepac Caroli, delle organizzazioni sindacali e degli enti locali, definendo la collaborazione istituzionale un elemento decisivo. Nel corso della seduta è emersa con forza la necessità di accompagnare l'eventuale reindustrializzazione con strumenti adeguati. È indispensabile puntare su una formazione mirata, capace di rispondere alle nuove esigenze produttive, ha spiegato la capogruppo, chiedendo un aggiornamento del repertorio regionale delle figure professionali e un cambio di passo nelle politiche formative. Una richiesta che, secondo quanto riferito, ha trovato apertura da parte dell'assessorato competente. La Ghezza ha inoltre annunciato un prossimo passaggio istituzionale già calendarizzato. Il 15 maggio è previsto un incontro tra l'assessore Di Sciascio, il presidente Decaro e il vicepresidente di Ansaldo per approfondire il piano industriale, ha ricordato, sollecitando un nuovo aggiornamento dopo quella data. La vertenza, è stato ribadito, non riguarda soltanto il territorio barese ma coinvolge l'intero sistema economico regionale, con effetti rilevanti anche sull'indotto. Dobbiamo continuare a mantenere alta l'attenzione e monitorare ogni fase fino alla definizione dell'accordo, ha concluso La Ghezza. Il confronto istituzionale prosegue dunque con l'obiettivo di tradurre le manifestazioni di interesse in un progetto concreto capace di garantire occupazione e prospettive di sviluppo per il sito industriale di Gioia del Colle.

## AdSP Mare di Sardegna: Comitato di gestione approva la relazione annuale ed il bilancio consuntivo 2025

(FERPRESS) Cagliari, 24 APR Traffici in linea con l'andamento del triennio, avanzamento dei cantieri, cambio nella governance e bilancio finanziario solido. È la fotografia dell'Autorità di Sistema Portuale del **Mare di Sardegna** che emerge dalla Relazione annuale e dal Bilancio Consuntivo 2025, approvati oggi pomeriggio dal Comitato di Gestione. Un anno, quello passato, che, relativamente ai traffici portuali, ha visto gli scali di sistema movimentare circa 43 milioni di tonnellate di merci, con una crescita del 3% rispetto all'anno precedente; 286 mila TEUS nel comparto contenitori (+36 per cento a livello regionale); oltre 6 milioni e 430 mila passeggeri e circa 679 mila crocieristi. Numeri, questi ultimi, in linea con il triennio precedente. Il 2025 ha segnato, inoltre, un passaggio istituzionale rilevante, con il rinnovo degli organi di vertice dell'Ente e la piena ricostituzione della governance. Processo, questo, che si è svolto nella piena continuità amministrativa e operativa, consentendo, così, il raggiungimento integrale di tutti gli obiettivi assegnati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: accelerazione della spesa per investimenti, riduzione dei residui passivi, rafforzamento della trasparenza, della prevenzione della corruzione e delle attività di controllo e vigilanza portuale. Sul fronte infrastrutturale, il documento approvato evidenzia l'avanzamento dei principali cantieri strategici nei porti di competenza. Particolarmente rilevanti gli interventi nel Porto Canale di Cagliari, dove procedono i lavori del nuovo Terminal Ro-Ro e le opere di infrastrutturazione connesse alla viabilità e alla logistica di supporto. Procedono, inoltre, gli interventi nel porto di Oristano Santa Giusta, con la realizzazione del centro servizi per la logistica agroalimentare, nello scalo di Porto Torres per l'Antemurale di Ponente e le manutenzioni ordinarie e straordinarie in tutti gli altri porti di competenza (Arbatax, Olbia, Golfo Aranci, Santa Teresa, Portovesme e Sarroch). Grande attenzione è stata rivolta ai temi della sostenibilità ambientale ed energetica. Il 2025 è, di fatto, l'anno della piena fase operativa del programma di elettrificazione delle banchine (cold ironing) dei porti del sistema. Parallelamente, sono stati avviati progetti di efficientamento energetico, mobilità elettrica e innovazione tecnologica, tra cui lo sviluppo del Port Community System e interventi sperimentali nel campo delle energie rinnovabili, come il Millepiedi di Porto Torres. Sul piano del lavoro, la Relazione evidenzia una situazione di sostanziale stabilità degli organici delle imprese portuali. Ad una crescita del numero dei lavoratori pari al 17 per cento rispetto al biennio precedente (da 651 occupati del 2023 a 765 del 2025), si aggiungono segnali positivi sulle prospettive occupazionali. Aumenta sensibilmente, infatti, la quota di imprese che, proprio dal 2025, prevede una crescita del fatturato e nuove assunzioni sul successivo biennio. Relativamente alla valorizzazione del patrimonio demaniale, dalla ricognizione annuale



## FerPress

### Olbia Golfo Aranci

---

risultano in essere circa 380 concessioni su tutto il sistema portuale, per una riscossione annuale che si attesta sui 12 milioni e 839 mila euro di canoni. Nella seduta odierna del Comitato di Gestione, è stato, inoltre, approvato il Bilancio consuntivo 2025. Dal punto di vista finanziario, il Rendiconto generale archiviato registra un incremento di circa 1 milione e 600 mila euro di entrate correnti rispetto al 2024 (+2,25 %) e si attesta, quindi, a circa 72 milioni e 850 mila euro. In crescita anche le uscite, che salgono del 2,64 per cento rispetto al 2024, pari a poco più di 40 milioni e 370 mila euro. Al 31 dicembre 2025, l'AdSP chiude con un avanzo di amministrazione di circa 260 milioni per opere infrastrutturali, un fondo di cassa finale superiore ai 315 milioni e 558 mila euro e, dato rilevante, un patrimonio netto di circa 503 milioni di euro. I documenti approvati restituiscono l'immagine di un Ente dinamico che sta trasformando la programmazione in opere, servizi e risultati concreti dice Domenico Bagalà, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna. Elementi indispensabili che, in un contesto geopolitico complesso e in continua evoluzione, consentono al Sistema portuale sardo di rafforzare la propria competitività puntando su infrastrutture adeguate al mercato, sostenibilità, digitalizzazione e qualità amministrativa. Assets indispensabili, questi, per l'attrazione di investimenti produttivi e lo sviluppo di nuovi traffici, per i quali, già a partire dal 2026, l'AdSP attuerà tutte le necessarie politiche di marketing mirate ad intercettare, per ogni singolo settore, dai passeggeri alle merci, tutte le possibili opportunità attualmente offerte dal mercato.

## Shipping Italy

Olbia Golfo Aranci

### "Compensazioni indirette" contro gli extra costi logistici da e per la Sardegna

L'insularità, rileva uno studio di Andrea Giuricin, pesa in spese aggiuntive del 40% rispetto al continente. L'insularità 'costa' alla Sardegna complessivamente il 40% in più in spesa logistica rispetto al continente, con una conseguente perdita di competitività per le aziende sarde di quasi il 30%. A questi numeri perviene una analisi realizzata dall'economista Andrea Giuricin per l'Istituto Bruno Leoni e presentata nel corso di un convegno organizzato a Cagliari dai Riformatori Sardi. In un quadro che vede già l'Italia scontare costi superiori del 28% rispetto alla media europea (nella Penisola i costi logistici pesano infatti per il 20,5%, a fronte del 16% medio), lo studio inizia rilevando come il dato geografico renda 'di per sé' il sistema logistico sardo intrinsecamente più costoso, dato che quasi tutta la merce viaggia via mare e dipende quindi da traghetti e ro-ro. Alle tratte in acqua vanno però comunque sommate quelle su strada - nell'isola e nel continente -, nonché operazioni di imbarco/sbarco e spesso triangolazioni logistiche 'obbligate', che comportano ulteriori perdite di efficienza. Per mostrare le differenze nel concreto, lo studio propone un confronto tra due tratte comparabili per distanza, ovvero la Milano-Napoli, dove il costo stimato di un roundtrip è di 2.150 euro, e la Milano-Cagliari, dove questo sale a 2.600 euro (ovvero circa il 21% in più), coperta appunto tra andata e ritorno con percorsi diversi (in particolare con i percorsi stradali Cagliari - Olbia e **Livorno** - Milano). Per la tratta Sardegna - continente, l'analisi rileva come la parte marittima pesa per circa il 50% dei costi complessivi di trasporto, con l'Ets - che da solo vale 650 euro - a fare la parte del leone. I costi di trasporto, avverte però lo studio, sono solo una parte del totale dei costi logistici complessivi (nelle medie internazionali circa il 44%, ma nel caso dell'isola stimabili intorno al 55-60% del totale, cosa che li rende più difficilmente compensabili con efficientamenti su altri fronti). A questi va aggiunto un ulteriore +13% di costi logistici indiretti, per attività come magazzinaggio, inventario e così via. Già così si perviene a un +34% di costi logistici complessivi che la Sardegna 'paga' in più rispetto al continente. Secondo l'analisi, a questo importo vanno infine sommati ulteriori costi legati strutturalmente all'insularità, e quindi pressoché ineliminabili. Due sono le variabili che incidono di più: l'incertezza delle operazioni d'imbarco - ad esempio per via di prenotazioni non garantite, mancati imbarchi, ritardi, necessità di ripianificazione - e il tempo. Due fattori che si traducono in una perdita di competitività che, sebbene non direttamente misurabile, può comunque essere stimata. Il primo elemento - solitamente compreso in un range tra il +2% e il +15%, secondo studi effettuati su isole di diversa dimensione - nel caso della Sardegna può essere stimato in un +3%, considerata la sua ampiezza e quindi un isolamento meno forte. Più elevato invece il peso del fattore tempo, dato che



L'insularità, rileva uno studio di Andrea Giuricin, pesa in spese aggiuntive del 40% rispetto al continente. L'insularità 'costa' alla Sardegna complessivamente il 40% in più in spesa logistica rispetto al continente, con una conseguente perdita di competitività per le aziende sarde di quasi il 30%. A questi numeri perviene una analisi realizzata dall'economista Andrea Giuricin per l'Istituto Bruno Leoni e presentata nel corso di un convegno organizzato a Cagliari dai Riformatori Sardi. In un quadro che vede già l'Italia scontare costi superiori del 28% rispetto alla media europea (nella Penisola i costi logistici pesano infatti per il 20,5%, a fronte del 16% medio), lo studio inizia rilevando come il dato geografico renda 'di per sé' il sistema logistico sardo intrinsecamente più costoso, dato che quasi tutta la merce viaggia via mare e dipende quindi da traghetti e ro-ro. Alle tratte in acqua vanno però comunque sommate quelle su strada - nell'isola e nel continente -, nonché operazioni di imbarco/sbarco e spesso triangolazioni logistiche 'obbligate', che comportano ulteriori perdite di efficienza. Per mostrare le differenze nel concreto, lo studio propone un confronto tra due tratte comparabili per distanza, ovvero la Milano-Napoli, dove il costo stimato di un roundtrip è di 2.150 euro, e la Milano-Cagliari, dove questo sale a 2.600 euro (ovvero circa il 21% in più), coperta appunto tra andata e ritorno con percorsi diversi (in particolare con i percorsi stradali Cagliari - Olbia e Livorno - Milano). Per la tratta Sardegna - continente, l'analisi rileva come la parte marittima pesa per circa il 50% dei costi complessivi di trasporto, con l'Ets - che da solo vale 650 euro - a fare la parte del leone. I costi di trasporto, avverte però lo studio, sono solo una parte del totale dei costi logistici complessivi (nelle medie internazionali circa il 44%, ma nel caso dell'isola stimabili intorno al 55-60% del totale, cosa che li rende più difficilmente compensabili con efficientamenti su altri fronti). A questi va aggiunto un ulteriore +13% di costi logistici indiretti, per attività come magazzinaggio, inventario e così via. Già così si perviene a un +34% di costi logistici complessivi che la Sardegna 'paga' in più rispetto al continente. Secondo l'analisi, a questo importo vanno infine sommati ulteriori costi legati strutturalmente all'insularità, e quindi pressoché ineliminabili. Due sono le variabili che incidono di più: l'incertezza delle operazioni d'imbarco - ad esempio per via di prenotazioni non garantite, mancati imbarchi, ritardi, necessità di ripianificazione - e il tempo. Due fattori che si traducono in una perdita di competitività che, sebbene non direttamente misurabile, può comunque essere stimata. Il primo elemento - solitamente compreso in un range tra il +2% e il +15%, secondo studi effettuati su isole di diversa dimensione - nel caso della Sardegna può essere stimato in un +3%, considerata la sua ampiezza e quindi un isolamento meno forte. Più elevato invece il peso del fattore tempo, dato che

## Shipping Italy

### Olbia Golfo Aranci

---

il trasporto via mare opera con velocità medie inferiori (considerando anche imbarchi e sbarchi) a quelle su strada, e che per l'isola può essere calcolato in un ulteriore +7%. Ed è così che sommando tutte le componenti, l'analisi arriva a stimare per la Sardegna un 'eccesso' di costi logistici di circa il 40% rispetto al resto d'Italia (a eccezione chiaramente della Sicilia), con una conseguente perdita di competitività per le aziende sarde di quasi il 30%. A latere il rapporto evidenzia anche il paradosso estivo dei trasporti da e per la Sardegna. Sebbene per le merci la domanda cresca infatti fino all'80% nei mesi più caldi, la capacità di carico effettiva diminuisce, a causa della riallocazione degli spazi di stiva a favore dei passeggeri, ritenuti più remunerativi. Anche queste dinamiche creano elevata incertezza, con le prenotazioni che non garantiscono l'effettivo imbarco. Considerando in particolare il forte impatto della componente rappresentata dall'Ets, lo studio arriva a proporre anche una risposta a queste criticità strutturali: l'introduzione di forme di compensazione indiretta, in grado quindi di "preservare il segnale di prezzo dato dall'Ets" ed evitare dinamiche inflazionistiche, sulla falsariga di quelle destinate a mitigare il 'peso dell'insularità dalla Grecia (che vi destina tra i 70 e i 150 milioni di euro l'anno) e dalla Francia (circa 120 milioni) per i collegamenti con la Corsica. 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.

## Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

### Mettete pure dischi volanti e biglietti gratis, ma senza Ponte non potrà mai esistere una vera area integrata dello Stretto

Tra progetti, buone intenzioni e visioni di sviluppo condiviso, il nodo decisivo resta sempre lo stesso: senza un collegamento stabile e rapido tra Reggio Calabria e Messina, l'integrazione dello Stretto resta incompleta. Una punta di ironia, ma neanche troppo: possiamo fare davvero qualsiasi cosa. Possiamo creare il biglietto unico, possiamo rendere gratuiti i traghetti, possiamo aumentare le corse fino a farne una ogni cinque minuti. Possiamo inventarci un sistema perfetto, quasi svizzero, per attraversare lo Stretto di Messina. Possiamo anche spingerci oltre: perché no, magari un aereo-navetta che collega Reggio Calabria e Messina ogni dieci minuti. Oppure auto super veloci, traghetti silenziosi, corsie preferenziali, parcheggi intelligenti, app miracolose. Possiamo progettare il (nobilissimo, idea interessante, Politecnico dello Stretto), aprire nuovi aeroporti, immaginare una rete perfetta di servizi condivisi. E già che ci siamo, possiamo anche fare una richiesta ufficiale al cielo: togliamo il vento. Così evitiamo i traghetti ballerini, le sospensioni, le corse saltate. E se vogliamo completare l'opera, perché non sospendere pure i terremoti? Basta organizzarsi, no? Tutto molto bello, tutto molto

creativo. Ma il punto è un altro. Possiamo girarci intorno quanto vogliamo, ma la realtà è che senza il Ponte sullo Stretto non potrà mai esistere una vera area integrata dello Stretto. Non una completa, almeno. La convinzione si è rafforzata ancora di più dopo aver assistito al convegno alla Camera di Commercio di Messina. Un incontro interessante, pieno di spunti, con professori, rappresentanti della CISL, esponenti dell' **Autorità Portuale**. Tutti interventi seri, ragionati, condivisibili. Si è parlato, giustamente, di integrazione tra le due sponde, di sviluppo comune, di opportunità. Perché di area integrata non solo si può parlare, ma si deve parlare. E soprattutto si deve agire per renderla possibile. Ma c'è un limite che nessuna buona intenzione riesce a superare. Perché poi la realtà è questa: arrivi, fai la fila, aspetti, sali, attraversi, scendi. Se ti va bene. Se non perdi la nave. Se non c'è vento. Se non c'è traffico. Se non c'è qualche imprevisto. E anche quando va tutto liscio, tra arrivo, coda, traghettamento e uscita, un'oretta te la giochi. Se va male, anche di più. E nei periodi più caldi - in tutti i sensi - ti ritrovi sotto il sole ad aspettare, con tempi che non puoi davvero controllare. Ora, chiariamoci: questo non significa che i collegamenti marittimi non funzionino o non siano importanti. Lo sono eccome. Ma non sono sufficienti per parlare di una vera integrazione territoriale. Il mare, da risorsa a ostacolo. Il mare dello Stretto è meraviglioso, identitario, unico. Ma quando parliamo di sviluppo, mobilità, lavoro e opportunità, diventa ancora un ostacolo. Non simbolico, ma concreto. Senza un collegamento rapido, diretto e continuo, quello spazio d'acqua resta una barriera. Più elegante di un muro, certo. Più suggestiva. Ma pur sempre una barriera. E finché



Tra progetti, buone intenzioni e visioni di sviluppo condiviso, il nodo decisivo resta sempre lo stesso: senza un collegamento stabile e rapido tra Reggio Calabria e Messina, l'integrazione dello Stretto resta incompleta. Una punta di ironia, ma neanche troppo: possiamo fare davvero qualsiasi cosa. Possiamo creare il biglietto unico, possiamo rendere gratuiti i traghetti, possiamo aumentare le corse fino a farne una ogni cinque minuti. Possiamo inventarci un sistema perfetto, quasi svizzero, per attraversare lo Stretto di Messina. Possiamo anche spingerci oltre: perché no, magari un aereo-navetta che collega Reggio Calabria e Messina ogni dieci minuti. Oppure auto super veloci, traghetti silenziosi, corsie preferenziali, parcheggi intelligenti, app miracolose. Possiamo progettare il (nobilissimo, idea interessante, Politecnico dello Stretto), aprire nuovi aeroporti, immaginare una rete perfetta di servizi condivisi. E già che ci siamo, possiamo anche fare una richiesta ufficiale al cielo: togliamo il vento. Così evitiamo i traghetti ballerini, le sospensioni, le corse saltate. E se vogliamo completare l'opera, perché non sospendere pure i terremoti? Basta organizzarsi, no? Tutto molto bello, tutto molto creativo. Ma il punto è un altro. Possiamo girarci intorno quanto vogliamo, ma la realtà è che senza il Ponte sullo Stretto non potrà mai esistere una vera area integrata dello Stretto. Non una completa, almeno. La convinzione si è rafforzata ancora di più dopo aver assistito al convegno alla Camera di Commercio di Messina. Un incontro interessante, pieno di spunti, con professori, rappresentanti della CISL, esponenti dell' **Autorità Portuale**. Tutti interventi seri, ragionati, condivisibili. Si è parlato, giustamente, di integrazione tra le due sponde, di sviluppo comune, di opportunità. Perché di area integrata non solo si può parlare, ma si deve parlare. E soprattutto si deve agire per renderla possibile. Ma c'è un limite che nessuna buona intenzione riesce a superare. Perché poi la realtà è questa: arrivi, fai la fila, aspetti, sali, attraversi, scendi. Se ti va bene. Se non perdi la nave. Se non c'è vento. Se non c'è traffico. Se non c'è qualche imprevisto. E anche quando va tutto liscio, tra arrivo, coda, traghettamento e uscita, un'oretta te la giochi. Se va male, anche di più. E nei periodi più caldi - in tutti i sensi - ti ritrovi sotto il sole ad aspettare, con tempi che non puoi davvero controllare. Ora, chiariamoci: questo non significa che i collegamenti marittimi non funzionino o non siano importanti. Lo sono eccome. Ma non sono sufficienti per parlare di una vera integrazione territoriale. Il mare, da risorsa a ostacolo. Il mare dello Stretto è meraviglioso, identitario, unico. Ma quando parliamo di sviluppo, mobilità, lavoro e opportunità, diventa ancora un ostacolo. Non simbolico, ma concreto. Senza un collegamento rapido, diretto e continuo, quello spazio d'acqua resta una barriera. Più elegante di un muro, certo. Più suggestiva. Ma pur sempre una barriera. E finché

## **Stretto Web**

**Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni**

---

devi organizzare la tua giornata tenendo conto di un attraversamento incerto, non sei davvero dentro una area metropolitana integrata . Sei in due città che dialogano, collaborano, si parlano. Ma restano separate. Il Ponte sullo Stretto come cambio di paradigma È qui che entra in gioco il Ponte sullo Stretto . Non come slogan, ma come cambio radicale di prospettiva. Perché un conto è migliorare l'attraversamento, un altro è eliminarne completamente l'attrito. Senza attese, senza code, senza vento che decide al posto tuo, senza il rischio di perdere coincidenze. Con la possibilità di muoversi tra Messina e Reggio Calabria come ci si muove all'interno di una stessa area urbana. Solo a quel punto puoi davvero parlare di continuità territoriale . Solo a quel punto il concetto di area integrata smette di essere un obiettivo e diventa una realtà quotidiana. E allora sì, facciamo pure tutti i progetti possibili. Miglioriamo i servizi, investiamo, coordiniamo, innoviamo. Tutto questo va fatto, subito. Ma senza il Ponte , diciamocelo con onestà, continueremo a raccontarci una mezza verità. Una versione ottimista, forse anche utile, ma comunque incompleta. Perché una vera area integrata dello Stretto non si costruisce solo con le idee. Si costruisce con le infrastrutture che rendono quelle idee praticabili ogni giorno, senza eccezioni. E oggi, piaccia o no, il mare resta un ostacolo. Possiamo anche chiedere al vento di fermarsi. Possiamo sperare che tutto fili sempre liscio. Ma finché non lo superiamo davvero, quell'ostacolo continuerà a esserci. E senza superarlo, l'integrazione resterà sempre un passo indietro rispetto a quello che potrebbe essere.

## Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

### Villa San Giovanni, Fdi sull'Info Point al Porto: "forte preoccupazione"

"Il Circolo di Fratelli d'Italia di Villa San Giovanni esprime forte preoccupazione e netta contrarietà rispetto alla decisione di Caronte & Tourist di non rinnovare l'operatività dell'Info Point presso il porto di Villa San Giovanni, con la conseguente sostituzione della biglietteria dedicata ai residenti villesi con casse automatiche. Si tratta di una scelta che rischia di produrre un grave disagio per i cittadini di Villa San Giovanni, in particolare per i residenti che quotidianamente utilizzano il servizio di traghettamento pedonale o con automobile e che fino ad oggi potevano contare su un punto di riferimento fisico, con personale presente e disponibile". Lo afferma in una nota il Presidente del Circolo di Fdi Antonio Messina ed il Direttivo del Circolo di Fdi. La motivazione fornita dall'azienda, legata all'automazione dei piazzali di imbarco e all'espansione della rete di vendita, non può giustificare la perdita di un presidio utile alla comunità locale", rimarca la nota. Il Circolo di Fdi ritiene inaccettabile che decisioni di tale impatto vengano assunte senza un adeguato confronto con la città "La modernizzazione dei servizi non deve tradursi nella cancellazione dell'assistenza diretta ai cittadini, né in un ulteriore arretramento della qualità dei servizi offerti a Villa San Giovanni, soprattutto da parte di società così importanti che, oltre alla massimizzazione dei profitti devono tendere alla soddisfazione della clientela. Il Circolo di Fratelli d'Italia ritiene inaccettabile che decisioni di tale impatto vengano assunte senza un adeguato confronto con la città, con l'Amministrazione comunale, che anche su questa scelta nefasta resta in totale silenzio e con le rappresentanze del territorio. I residenti villesi non possono essere trattati come utenti di serie B, né possono subire in silenzio scelte che incidono sulla mobilità quotidiana e sulla vivibilità urbana e su una carenza dei servizi offerti da parti di soggetti che da oltre sessant'anni "occupano" il territorio", evidenzia la nota. "Chiediamo pertanto a Caronte & Tourist di rivedere immediatamente questa decisione e di garantire il mantenimento di un servizio di biglietteria assistita per i residenti villesi, ove era anche presente il pagamento del ticket in forma elettronica. Chiediamo inoltre all'Amministrazione comunale, alla Prefettura, all'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto e a tutti gli enti competenti di intervenire con urgenza per tutelare i diritti della comunità. Villa San Giovanni sopporta da decenni il peso del traffico di attraversamento dello Stretto, con conseguenze pesanti sulla viabilità, sull'ambiente e sulla qualità della vita ed è di pochi giorni addietro il rincaro dei biglietti a causa dell'aumento del costo del carburante, ma in tal senso non si può assistere in silenzio, annullando ulteriori servizi alla Città, anche se fosse un solo cittadino villese al giorno a richiedere il servizio, vista l'incidenza sul territorio della Società Caronte & Tourist. Il Circolo di Fratelli d'Italia di Villa San Giovanni



"Il Circolo di Fratelli d'Italia di Villa San Giovanni esprime forte preoccupazione e netta contrarietà rispetto alla decisione di Caronte & Tourist di non rinnovare l'operatività dell'Info Point presso il porto di Villa San Giovanni, con la conseguente sostituzione della biglietteria dedicata ai residenti villesi con casse automatiche. Si tratta di una scelta che rischia di produrre un grave disagio per i cittadini di Villa San Giovanni, in particolare per i residenti che quotidianamente utilizzano il servizio di traghettamento pedonale o con automobile e che fino ad oggi potevano contare su un punto di riferimento fisico, con personale presente e disponibile". Lo afferma in una nota il Presidente del Circolo di Fdi Antonio Messina ed il Direttivo del Circolo di Fdi. La motivazione fornita dall'azienda, legata all'automazione dei piazzali di imbarco e all'espansione della rete di vendita, non può giustificare la perdita di un presidio utile alla comunità locale", rimarca la nota. Il Circolo di Fdi ritiene inaccettabile che decisioni di tale impatto vengano assunte senza un adeguato confronto con la città "La modernizzazione dei servizi non deve tradursi nella cancellazione dell'assistenza diretta ai cittadini, né in un ulteriore arretramento della qualità dei servizi offerti a Villa San Giovanni, soprattutto da parte di società così importanti che, oltre alla massimizzazione dei profitti devono tendere alla soddisfazione della clientela. Il Circolo di Fratelli d'Italia ritiene inaccettabile che decisioni di tale impatto vengano assunte senza un adeguato confronto con la città, con l'Amministrazione comunale, che anche su questa scelta nefasta resta in totale silenzio e con le rappresentanze del territorio. I residenti villesi non possono

## **Stretto Web**

**Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni**

---

non resterà in silenzio davanti a scelte che penalizzano i cittadini villesi e continuerà a battersi affinché il porto e i servizi connessi siano realmente al servizio della comunità, non soltanto degli interessi aziendali", conclude la nota.

## TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

### "Un patto per l'area integrata dello Stretto e il ponte": le priorità della Cisl

Convegno ieri alla Camera di commercio su iniziativa del sindacato di Messina e Reggio Calabria. Ecco le proposte MESSINA - "Un Patto per avviare il percorso concreto di realizzazione dell'Area integrata dello Stretto. La Cisl Messina e la Cisl Reggio Calabria hanno riunito ieri esperti e docenti universitari per una proposta che veda "una nuova fase di protagonismo dello Stretto nel Mediterraneo. "E il Ponte sarà un moltiplicatore di opportunità". Questa è la proposta che è venuto fuori dall'evento "Area Integrata dello Stretto tra rapporto con il mare, sviluppo, lavoro e coesione", organizzato alla Camera di commercio dalla Cisl di Messina e dalla Cisl di Reggio Calabria. E al quale hanno partecipato sindacalisti, rappresentanti delle associazioni e accademici. Area integrata dello Stretto, porto di Tremestieri, ponte e **sistema portuale** al centro del confronto. Un evento che ha ripercorso, grazie all'intervento del professore Josè Gambino, la storia della conurbazione dello Stretto, «trait d'union dei commerci tra Sicilia e Calabria, con il porto di Messina che aveva un ruolo tra i più importanti dei flussi commerciali in Europa. All'inizio del '900 Messina era il più importante snodo per il transito delle assenze agrumarie, ad esempio», ha evidenziato Gambino. Il presidente dell'**Autorità** di **sistema portuale** dello Stretto, Francesco Rizzo, ha sottolineato l'importanza della presenza del pontile di Giammoro «che può far diventare Milazzo complementare al porto di Gioia Tauro e - ha aggiunto - non escludiamo di estendere il nostro raggio d'azione anche ai porti delle Eolie come ci chiede il ministero». Rizzo ha anche messo in rilievo quello che potrà essere il porto di Saline Ioniche. «Abbiamo interloquito anche con la Stretto di Messina per capire se possa esserci un interesse nell'ambito della realizzazione del Ponte sullo Stretto. Abbiamo firmato l'accordo per un investimento di Msc su un nuovo terminale e pensiamo, così, di raggiungere un milione di passeggeri crocieristi, mentre su Reggio Calabria indirizzeremo il segmento luxury». Da parte sua, il segretario generale della Cisl Messina, Antonino Alibrandi, ha sottolineato l'importanza del «mare come interconnessione per il territorio ed i popoli. Disoccupazione e spopolamento, contratti part-time o in nero non rendono attrattivo il territorio. Occorre - ha detto Alibrandi - creare all'interno delle infrastrutture del porto investimenti che portino reddito al territorio. Abbiamo le Zes, le aree artigianali e industriali, anche se nessuno ne parla, aree dismesse come ex Sanderson e ferroviarie. Lì si può investire per la riqualificazione urbana». Alibrandi ha affrontato anche il tema del porto di Tremestieri. «È un'opera strategica che serve a liberare il porto storico e il waterfront per interconnettere quell'area in chiave turistica e sociale, ridando vita all'economia cittadina. È un progetto partito male ma adesso bisogna fare **sistema**, insieme, per portarlo a compimento. E accanto al porto rimodernare quelle aree artigianali



04/24/2026 07:02

Convegno ieri alla Camera di commercio su iniziativa del sindacato di Messina e Reggio Calabria. Ecco le proposte MESSINA - "Un Patto per avviare il percorso concreto di realizzazione dell'Area integrata dello Stretto. La Cisl Messina e la Cisl Reggio Calabria hanno riunito ieri esperti e docenti universitari per una proposta che veda "una nuova fase di protagonismo dello Stretto nel Mediterraneo. "E il Ponte sarà un moltiplicatore di opportunità". Questa è la proposta che è venuto fuori dall'evento "Area Integrata dello Stretto tra rapporto con il mare, sviluppo, lavoro e coesione", organizzato alla Camera di commercio dalla Cisl di Messina e dalla Cisl di Reggio Calabria. E al quale hanno partecipato sindacalisti, rappresentanti delle associazioni e accademici. Area integrata dello Stretto, porto di Tremestieri, ponte e sistema portuale al centro del confronto. Un evento che ha ripercorso, grazie all'intervento del professore Josè Gambino, la storia della conurbazione dello Stretto, «trait d'union dei commerci tra Sicilia e Calabria, con il porto di Messina che aveva un ruolo tra i più importanti dei flussi commerciali in Europa. All'inizio del '900 Messina era il più importante snodo per il transito delle assenze agrumarie, ad esempio», ha evidenziato Gambino. Il presidente dell'Autorità di sistema portuale dello Stretto, Francesco Rizzo, ha sottolineato l'importanza della presenza del pontile di Giammoro «che può far diventare Milazzo complementare al porto di Gioia Tauro e - ha aggiunto - non escludiamo di estendere il nostro raggio d'azione anche ai porti delle Eolie come ci chiede il ministero». Rizzo ha anche messo in rilievo quello che potrà essere il porto di Saline Ioniche. «Abbiamo interloquito anche con la Stretto di Messina per capire se possa esserci un interesse

## TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

---

e industriali abbandonate e renderle interconnesse garantendo la continuità territoriale così da rendere le aziende pensiamo dell'agroalimentare o del florovivaismo, in grado di competere sui mercati». "Il Polo delle biodiversità con il grande acquario dello Stretto" Ultimo tema approfondito da Alibrandi è quello del Polo delle biodiversità con il grande acquario dello Stretto. «Può essere un valore aggiunto utilizzando le zone dell'ex Sanderson o le aree dismesse della ferrovia. In Italia non c'è una facoltà biomarina a sud di Genova e Messina, interfacciandosi con il Museo del mare a Reggio, può diventare strategica. Recuperando anche la cantieristica navale e investendo nella blue economy». Si è inserito in questo contesto anche l'intervento del segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale dei mari del Tirreno Meridionale e dello Ionio, Pasquale Faraone, che ha lanciato la scommessa per il porto di Gioia Tauro: «Diventare il punto di riferimento della logistica intermodale di tutto il centro sud. Presenteremo presto la richiesta per il riconoscimento come interporto perché può diventare un polo logistico sfruttando anche il Ponte sullo stretto e diventando il terminale della grande area logistica dello stretto». Nausica Sbarra, segretaria generale della Cisl Reggio Calabria ha sottolineato come l'Area integrata dello Stretto «rappresenta oggi uno dei più rilevanti snodi strategici per il futuro del Mezzogiorno e dell'intero Paese. L'ambito tra Reggio Calabria e Messina deve essere visto come un sistema territoriale unitario, capace di generare sviluppo, lavoro e coesione sociale. Il mare non dev'essere un confine, ma una risorsa su cui costruire crescita e connessioni, trasformando lo Stretto in un hub naturale tra Europa, Asia e Africa. Per realizzare questa vocazione è necessario passare da una posizione geografica favorevole a una capacità concreta di intercettare e valorizzare i flussi economici e commerciali. Il Mediterraneo - ha aggiunto - è tornato ad essere un area strategica: un'opportunità per lo Stretto di diventare un punto di riferimento stabile, trasformando i flussi commerciali e turistici in valore per il territorio». "L'importanza della blue economy per il sud d'Italia" Il presidente della Camera di Commercio, Ivo Blandina, ha invece ricordato il forte impatto della blue economy. «Dalla pesca al turismo, sino ai balneari. E abbiamo sotto gli occhi cosa si riesce a fare col crocierismo in appena 1,5 km di banchina. Dobbiamo ragionare su come migliorare quello che c'è». Il segretario generale della Cisl Sicilia, Leonardo La Piana, ha invitato a parlare di «Area integrata anche senza aspettare il Ponte. Sono temi si devono poi mettere insieme. L'area integrata dello Stretto non può essere un esperimento urbanistico ma una soluzione per evitare l'isolamento dal sud Italia. Questo tema va affrontato anche per capire che futuro dare ai nostri giovani. Si potrà parlare di area integrata solo quando il costo per andare da Messina a Reggio sia lo stesso di una metropolitana in Europa. Con orari anche notturni che favoriscano l'interazione tra città». Giuseppe Lavia, segretario generale della Cisl Calabria, ha ribadito la necessità di un Patto. «È la via maestra. Il Ponte è una infrastruttura ma non l'unica, dovrà essere il catalizzatore di altre opere come l'alta velocità a terra. E poi bisogna coinvolgere il sistema universitario come centro nevralgico di ogni progetto di sviluppo». Per l'economista e professore Michele Limosani, sull'area

## TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

---

integrata dello Stretto dovranno essere «le Città metropolitane il motore del processo di integrazione. Diano vita ad un tavolo tecnico politico di confronto e coordinamento permanente per avviare questa integrazione. Sia una legge a definirla anche nei perimetri. E rilanciamo il collegamento rapido con l'aeroporto dello Stretto con un terminal check-in a Messina. Ragioniamo come City airport per implementare il turismo: mi piacerebbe che i vettori vendessero il Milano-Lipari, con l'arrivo delle valigie direttamente nelle isole delle Eolie. E a proposito di università si ragioni per strutturare un'offerta formativa per il Politecnico dello Stretto: trasporti e logistica, bioarchitettura, economia e sicurezza del mare, ecco quali possono essere i punti di forza». Le conclusioni sono state affidate ad Andrea Cuccello, segretario nazionale della Cisl che ha portato in apertura il saluto di Daniela Fumarola, assente dell'ultimo minuto per un improvviso impegno. «Stiamo dentro un quadro economico mai visto - ha ricordato Cuccello - c'è un'azione messa in atto con il Pnrr che ha dato al Mezzogiorno una parte importante di risorse con il finanziamento di opere importanti. Il Ponte è fondamentale, non credo ci possa essere ancora una ferrovia che arrivi a Villa San Giovanni, divida i treni, li imbarchi su una nave. Il Ponte cambierà la cartina geografica del Paese e sarà un moltiplicatore di opportunità».

## TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

### Crociere, scatta il piano per i bus turistici: il parcheggio Cavalcavia diventa area di stoccaggio

Delibera del commissario Mattei per evitare il caos in centro: taxi sulla sede del tram e nuovi orari per i mezzi escursionistici L'imminente apertura dei cantieri per il nuovo Terminal Crociere nell'area portuale potrebbe condizionare il traffico cittadino. Per evitarlo, il commissario Piero Mattei ha firmato una delibera che trasforma temporaneamente il parcheggio d'interscambio del Cavalcavia nell'area di sosta per i bus turistici legati alle crociere. Il provvedimento nasce da una richiesta dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto: i lavori nel sedime portuale ridurranno drasticamente gli spazi per la sosta di bus, taxi e noleggio. Senza un'area alternativa, il rischio concreto era il congestionamento di via La Farina e delle arterie limitrofe durante lo sbarco dei crocieristi. Nuovi orari e funzioni per il parcheggio "Cavalcavia" La nuova organizzazione, che partirà lunedì 27 aprile in contemporanea all'avvio dei lavori del terminal crociere, prevede una gestione flessibile del parcheggio situato sopra i binari della stazione. Per una fase sperimentale di sei mesi (prorogabile a dodici), l'area sarà così suddivisa: da alle 6:30 alle 11 la zona destinata agli autobus sarà riservata esclusivamente ai mezzi utilizzati per i

servizi escursionistici del turismo crocieristico, mentre nei restanti orari il parcheggio tornerà alla sua funzione primaria, cioè la sosta degli autobus turistici che servono l'area pedonale di Piazza Duomo. Restano invariati gli stalli per le auto nell'area ovest, regolamentati a pagamento (H24) e delimitati dal cordolo. Taxi sulla sede del tram e percorsi alternativi La delibera introduce una novità rilevante anche per il servizio taxi. Per liberare via Vittorio Emanuele II, le auto bianche potranno utilizzare la sede tranviaria (attualmente ferma per i lavori di riqualificazione) con l'istituzione di un senso unico di marcia. Inoltre l'Atm e il Servizio Mobilità Urbana studieranno un percorso alternativo per i bus che, dal parcheggio Cavalcavia, dovranno raggiungere il porto. L'ipotesi al vaglio è l'utilizzo della linea tranviaria lungo via Tommaso Cannizzaro (dall'incrocio con via La Farina fino a quello con viale San Martino basso) per evitare l'imbuto di Piazza della Repubblica. Mandato ad Atm per segnaletica e costi L'Azienda Trasporti Messina dovrà ora provvedere alla modifica della segnaletica verticale e alla stipula di un Protocollo d'Intesa con l'Autorità Portuale. Ad Atm è stato anche chiesto di stimare analiticamente i costi di manutenzione ordinaria del parcheggio derivanti dall'uso intensivo dei bus crocieristici, al fine di definire gli oneri a carico del sistema portuale.



Delibera del commissario Mattei per evitare il caos in centro: taxi sulla sede del tram e nuovi orari per i mezzi escursionistici L'imminente apertura dei cantieri per il nuovo Terminal Crociere nell'area portuale potrebbe condizionare il traffico cittadino. Per evitarlo, il commissario Piero Mattei ha firmato una delibera che trasforma temporaneamente il parcheggio d'interscambio del Cavalcavia nell'area di sosta per i bus turistici legati alle crociere. Il provvedimento nasce da una richiesta dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto: i lavori nel sedime portuale ridurranno drasticamente gli spazi per la sosta di bus, taxi e noleggio. Senza un'area alternativa, il rischio concreto era il congestionamento di via La Farina e delle arterie limitrofe durante lo sbarco dei crocieristi. Nuovi orari e funzioni per il parcheggio "Cavalcavia" La nuova organizzazione, che partirà lunedì 27 aprile in contemporanea all'avvio dei lavori del terminal crociere, prevede una gestione flessibile del parcheggio situato sopra i binari della stazione. Per una fase sperimentale di sei mesi (prorogabile a dodici), l'area sarà così suddivisa: da alle 6:30 alle 11 la zona destinata agli autobus sarà riservata esclusivamente ai mezzi utilizzati per i servizi escursionistici del turismo crocieristico, mentre nei restanti orari il parcheggio tornerà alla sua funzione primaria, cioè la sosta degli autobus turistici che servono l'area pedonale di Piazza Duomo. Restano invariati gli stalli per le auto nell'area ovest, regolamentati a pagamento (H24) e delimitati dal cordolo. Taxi sulla sede del tram e percorsi alternativi La delibera introduce una novità rilevante anche per il servizio taxi. Per liberare via Vittorio Emanuele II, le auto bianche potranno utilizzare la sede tranviaria (attualmente ferma per i lavori di

## TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

### Caronte & Tourist potenzia la rete di vendita e trasforma il punto informativo a Villa San Giovanni

Redazione | venerdì 24 Aprile 2026 - 09:00 Saranno installate due nuove casse automatiche "Lo sviluppo progressivo della nostra rete di vendita, attraverso canali digitali e fisici sempre più capillari sul territorio, insieme all'automazione dei piazzali, ci ha avvicinato alle nuove abitudini dei passeggeri, che oggi acquistano il biglietto ovunque si trovino, senza la necessità di recarsi in **porto**." Il biglietto Caronte & Tourist per lo Stretto di Messina - ricorda la società in una nota stampa - è acquistabile con largo anticipo attraverso una rete capillare di canali come le oltre 30.000 Tabaccherie Punto LIS presenti in tutta Italia (dove peraltro è possibile acquistare una tipologia di biglietto utilizzabile per partire in qualsiasi data entro un anno); sul nuovo sito web e tramite app . Esclusivamente per i residenti di **Villa San Giovanni**, sarà inoltre attiva una linea dedicata del Servizio Clienti Al terminal ticketing , situato in prossimità dello svincolo autostradale di **Villa San Giovanni**, rimangono operative due biglietterie presidiate da personale, di cui una attiva 24 ore su 24, affiancate dalle casse automatiche già presenti e dalle corsie di telepedaggio. Al terminal imbarchi, invece, al posto del punto informativo, saranno prossimamente installate due nuove casse automatiche. In ragione di ciò Caronte & Tourist non ha rinnovato l'operatività del punto informativo nel **porto** di **Villa San Giovanni** a partire da venerdì 1° maggio 2026 . Il punto informativo - che svolgeva anche funzioni di emissione di biglietti pedonali e canale esclusivo di bigliettazione per i residenti - ha progressivamente perso la sua centralità strategica, superato dall'automazione dei piazzali di imbarco e dall'espansione della rete di vendita. La chiusura non comporterà alcuna riduzione dei livelli occupazionali poiché il personale sarà ricollocato in altre attività del Gruppo, continuando a operare a beneficio della comunità villese.



Redazione | venerdì 24 Aprile 2026 - 09:00 Saranno installate due nuove casse automatiche "Lo sviluppo progressivo della nostra rete di vendita, attraverso canali digitali e fisici sempre più capillari sul territorio, insieme all'automazione dei piazzali, ci ha avvicinato alle nuove abitudini dei passeggeri, che oggi acquistano il biglietto ovunque si trovino, senza la necessità di recarsi in porto." Il biglietto Caronte & Tourist per lo Stretto di Messina - ricorda la società in una nota stampa - è acquistabile con largo anticipo attraverso una rete capillare di canali come le oltre 30.000 Tabaccherie Punto LIS presenti in tutta Italia (dove peraltro è possibile acquistare una tipologia di biglietto utilizzabile per partire in qualsiasi data entro un anno); sul nuovo sito web e tramite app . Esclusivamente per i residenti di Villa San Giovanni, sarà inoltre attiva una linea dedicata del Servizio Clienti Al terminal ticketing , situato in prossimità dello svincolo autostradale di Villa San Giovanni, rimangono operative due biglietterie presidiate da personale, di cui una attiva 24 ore su 24, affiancate dalle casse automatiche già presenti e dalle corsie di telepedaggio. Al terminal imbarchi, invece, al posto del punto informativo, saranno prossimamente installate due nuove casse automatiche. In ragione di ciò Caronte & Tourist non ha rinnovato l'operatività del punto informativo nel porto di Villa San Giovanni a partire da venerdì 1° maggio 2026 . Il punto informativo - che svolgeva anche funzioni di emissione di biglietti pedonali e canale esclusivo di bigliettazione per i residenti - ha progressivamente perso la sua centralità strategica, superato dall'automazione dei piazzali di imbarco e dall'espansione della rete di vendita. La chiusura non comporterà alcuna riduzione dei livelli occupazionali poiché il

## Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

### Mettete pure dischi volanti e biglietti gratis, ma senza Ponte non potrà mai esistere una vera area integrata dello Stretto

Consolato Ciccù

Tra progetti, buone intenzioni e visioni di sviluppo condiviso, il nodo decisivo resta sempre lo stesso: senza un collegamento stabile e rapido tra Reggio Calabria e Messina, l'integrazione dello Stretto resta incompleta. Una punta di ironia, ma neanche troppo: possiamo fare davvero qualsiasi cosa. Possiamo creare il biglietto unico, possiamo rendere gratuiti i traghetti, possiamo aumentare le corse fino a farne una ogni cinque minuti. Possiamo inventarci un sistema perfetto, quasi svizzero, per attraversare lo Stretto di Messina.

Possiamo anche spingerci oltre: perché no, magari un aereo-navetta che collega Reggio Calabria e Messina ogni dieci minuti. Oppure auto super veloci, traghetti silenziosi, corsie preferenziali, parcheggi intelligenti, app miracolose. Possiamo progettare il (nobilissimo, idea interessante, Politecnico dello Stretto), aprire nuovi aeroporti, immaginare una rete perfetta di servizi condivisi. E già che ci siamo, possiamo anche fare una richiesta ufficiale al cielo: togliamo il vento. Così evitiamo i traghetti ballerini, le sospensioni, le corse saltate. E se vogliamo completare l'opera, perché non sospendere pure i terremoti? Basta organizzarsi, no? Tutto molto bello, tutto molto creativo. Ma il punto è un altro. Possiamo girarci intorno quanto vogliamo, ma la realtà è che senza il Ponte sullo Stretto non potrà mai esistere una vera area integrata dello Stretto.

Non una completa, almeno. La convinzione si è rafforzata ancora di più dopo aver assistito al convegno alla Camera di Commercio di Messina. Un incontro interessante, pieno di spunti, con professori, rappresentanti della CISL, esponenti dell'Autorità Portuale. Tutti interventi seri, ragionati, condivisibili. Si è parlato, giustamente, di integrazione tra le due sponde, di sviluppo comune, di opportunità. Perché di area integrata non solo si può parlare, ma si deve parlare. E soprattutto si deve agire per renderla possibile. Ma c'è un limite che nessuna buona intenzione riesce a superare. Perché poi la realtà è questa: arrivi, fai la fila, aspetti, sali, attraversi, scendi. Se ti va bene. Se non perdi la nave. Se non c'è vento. Se non c'è traffico. Se non c'è qualche imprevisto. E anche quando va tutto liscio, tra arrivo, coda, traghettamento e uscita, un'oretta te la giochi. Se va male, anche di più. E nei periodi più caldi in tutti i sensi ti ritrovi sotto il sole ad aspettare, con tempi che non puoi davvero controllare. Ora, chiariamoci: questo non significa che i collegamenti marittimi non funzionino o non siano importanti. Lo sono eccome. Ma non sono sufficienti per parlare di una vera integrazione territoriale. Il mare, da risorsa a ostacolo. Il mare dello Stretto è meraviglioso, identitario, unico. Ma quando parliamo di sviluppo, mobilità, lavoro e opportunità, diventa ancora un ostacolo. Non simbolico, ma concreto. Senza un collegamento rapido, diretto e continuo, quello spazio d'acqua resta una barriera. Più elegante di un muro, certo. Più suggestiva. Ma pur sempre una barriera. E finché devi organizzare la tua giornata



04/24/2026 06:42 Consolato Ciccù

Tra progetti, buone intenzioni e visioni di sviluppo condiviso, il nodo decisivo resta sempre lo stesso: senza un collegamento stabile e rapido tra Reggio Calabria e Messina, l'integrazione dello Stretto resta incompleta. Una punta di ironia, ma neanche troppo: possiamo fare davvero qualsiasi cosa. Possiamo creare il biglietto unico, possiamo rendere gratuiti i traghetti, possiamo aumentare le corse fino a farne una ogni cinque minuti. Possiamo inventarci un sistema perfetto, quasi svizzero, per attraversare lo Stretto di Messina. Possiamo anche spingerci oltre: perché no, magari un aereo-navetta che collega Reggio Calabria e Messina ogni dieci minuti. Oppure auto super veloci, traghetti silenziosi, corsie preferenziali, parcheggi intelligenti, app miracolose. Possiamo progettare il (nobilissimo, idea interessante, Politecnico dello Stretto), aprire nuovi aeroporti, immaginare una rete perfetta di servizi condivisi. E già che ci siamo, possiamo anche fare una richiesta ufficiale al cielo: togliamo il vento. Così evitiamo i traghetti ballerini, le sospensioni, le corse saltate. E se vogliamo completare l'opera, perché non sospendere pure i terremoti? Basta organizzarsi, no? Tutto molto bello, tutto molto creativo. Ma il punto è un altro. Possiamo girarci intorno quanto vogliamo, ma la realtà è che senza il Ponte sullo Stretto non potrà mai esistere una vera area integrata dello Stretto. Non una completa, almeno. La convinzione si è rafforzata ancora di più dopo aver assistito al convegno alla Camera di Commercio di Messina. Un incontro interessante, pieno di spunti, con professori, rappresentanti della CISL, esponenti dell'Autorità Portuale. Tutti interventi seri, ragionati, condivisibili. Si è parlato, giustamente, di integrazione tra le due sponde, di sviluppo comune, di opportunità. Perché di area integrata non solo si può parlare, ma si deve parlare. E soprattutto si deve agire per renderla possibile. Ma c'è un limite che nessuna buona intenzione riesce a superare. Perché poi la realtà è questa: arrivi, fai la fila, aspetti, sali, attraversi, scendi. Se ti va bene. Se non perdi la nave. Se non c'è vento. Se non c'è traffico. Se non c'è qualche imprevisto. E anche quando va tutto liscio, tra arrivo, coda, traghettamento e uscita, un'oretta te la giochi. Se va male, anche di più. E nei periodi più caldi in tutti i sensi ti ritrovi sotto il sole ad aspettare, con tempi che non puoi davvero controllare. Ora, chiariamoci: questo non significa che i collegamenti marittimi non funzionino o non siano importanti. Lo sono eccome. Ma non sono sufficienti per parlare di una vera integrazione territoriale. Il mare, da risorsa a ostacolo. Il mare dello Stretto è meraviglioso, identitario, unico. Ma quando parliamo di sviluppo, mobilità, lavoro e opportunità, diventa ancora un ostacolo. Non simbolico, ma concreto. Senza un collegamento rapido, diretto e continuo, quello spazio d'acqua resta una barriera. Più elegante di un muro, certo. Più suggestiva. Ma pur sempre una barriera. E finché devi organizzare la tua giornata

## **Stretto Web**

**Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni**

---

tenendo conto di un attraversamento incerto, non sei davvero dentro una area metropolitana integrata . Sei in due città che dialogano, collaborano, si parlano. Ma restano separate. Il Ponte sullo Stretto come cambio di paradigma È qui che entra in gioco il Ponte sullo Stretto . Non come slogan, ma come cambio radicale di prospettiva. Perché un conto è migliorare l'attraversamento, un altro è eliminarne completamente l'attrito. Senza attese, senza code, senza vento che decide al posto tuo, senza il rischio di perdere coincidenze. Con la possibilità di muoversi tra Messina e Reggio Calabria come ci si muove all'interno di una stessa area urbana. Solo a quel punto puoi davvero parlare di continuità territoriale . Solo a quel punto il concetto di area integrata smette di essere un obiettivo e diventa una realtà quotidiana. E allora sì, facciamo pure tutti i progetti possibili. Miglioriamo i servizi, investiamo, coordiniamo, innoviamo. Tutto questo va fatto, subito. Ma senza il Ponte , diciamocelo con onestà, continueremo a raccontarci una mezza verità. Una versione ottimista, forse anche utile, ma comunque incompleta. Perché una vera area integrata dello Stretto non si costruisce solo con le idee. Si costruisce con le infrastrutture che rendono quelle idee praticabili ogni giorno, senza eccezioni. E oggi, piaccia o no, il mare resta un ostacolo. Possiamo anche chiedere al vento di fermarsi. Possiamo sperare che tutto fili sempre liscio. Ma finché non lo superiamo davvero, quell'ostacolo continuerà a esserci. E senza superarlo, l'integrazione resterà sempre un passo indietro rispetto a quello che potrebbe essere.

## Il Nautilus

Catania

### VELA & SALUTE EDIZIONE 2026: UN MESE DI NAVIGAZIONE ATTORNO AL PERIPLO DELLA SICILIA

Roma - tutto pronto per la IV edizione di "Vela & Salute" la navigazione a vela, promossa da Lega Navale Italiana nell'ambito dell'iniziativa nazionale "Mare di legalità", che partirà il 28 aprile dal **porto** di Catania e per un mese si snoderà lungo le coste della Sicilia, per diffondere messaggi d'inclusione sociale, legalità, tutela della salute e sostenibilità ambientale. "Un appuntamento che è cresciuto nel tempo e che quest'anno si arricchisce di tante importanti novità, spiega il contrammiraglio Agatino Catania, delegato regionale per la Sicilia orientale di Lega Navale Italiana e coordinatore del progetto per la Sicilia Orientale, mentre per la Sicilia Occidentale l'iniziativa sarà coordinata dalla Delegata LNI per la Sicilia occidentale professoressa Daniela Gemelli - la navigazione si estenderà all'intero periplo della Sicilia, saranno toccati 13 porti e coinvolte tutte le "imbarcazioni della legalità" disponibili nell'isola. Le iniziative d'informazione e prevenzione sanitaria riguarderanno più ambiti disciplinari e potremo contare anche sulla preziosa collaborazione della fondazione Marevivo, dal 1985 in prima linea per la protezione del mare e delle sue risorse". Protagoniste di questa speciale navigazione saranno come sempre "le barche della legalità", imbarcazioni confiscate alla criminalità organizzata e affidate alla Lega Navale Italiana per scopi sociali e culturali, simbolo di riscatto etico e sociale, intitolate a eroi moderni che non si sono piegati e hanno combattuto con azioni e idee, come ad esempio Pippo Fava, Libero Grassi, Beppe Montana e Ciccio Montalto, solo per citarne alcuni. La navigazione a staffetta inizierà dalla costa orientale dell'Isola e toccherà i porti di Catania, il 28 aprile, giornata di avvio della manifestazione, a seguire Riposto, Milazzo, Capo D'Orlando, Palermo, Castellamare del Golfo, Trapani, Mazara del Vallo, Sciacca, Pozzallo, Marzamemi, Siracusa e Augusta il 29 maggio giorno di chiusura dell'evento. In ogni città è prevista una sosta di almeno due giorni, oltre alle consuete e tanto attese attività in mare dedicate a persone con disabilità e fragilità, nel segno di un mare libero e senza barriere, sono in programma numerosi convegni e incontri divulgativi dedicati alla prevenzione in ambito medico; si parlerà di Talassemia e donazione del sangue in collaborazione con ARNAS Garibaldi di Catania, con la Federazione Italiana Medici Pediatri si sensibilizzerà sull'importanza delle vaccinazioni (ad esempio contro il papilloma virus), di prevenzione andrologica con in supporto della Società Italiana di Andrologia e con Arnas Civico di Palermo si tratteranno i temi di primo soccorso, di donazione organi, di alveo polmonare e cardiovascolare. Uno spazio importante, inoltre, sarà dedicato ai temi della sostenibilità ambientale grazie alla presenza degli esperti di Marevivo che in ogni **porto** cureranno attività di educazione ambientale con i loro laboratori di biologia marina dedicati ai giovani degli istituti scolastici presenti e alla cittadinanza. "La partecipazione di Marevivo alla quarta edizione



04/24/2026 10:39

Roma - È tutto pronto per la IV edizione di "Vela & Salute" la navigazione a vela, promossa da Lega Navale Italiana nell'ambito dell'iniziativa nazionale "Mare di legalità", che partirà il 28 aprile dal porto di Catania e per un mese si snoderà lungo le coste della Sicilia, per diffondere messaggi d'inclusione sociale, legalità, tutela della salute e sostenibilità ambientale. "Un appuntamento che è cresciuto nel tempo e che quest'anno si arricchisce di tante importanti novità, spiega il contrammiraglio Agatino Catania, delegato regionale per la Sicilia orientale di Lega Navale Italiana e coordinatore del progetto per la Sicilia Orientale, mentre per la Sicilia Occidentale l'iniziativa sarà coordinata dalla Delegata LNI per la Sicilia occidentale professoressa Daniela Gemelli - la navigazione si estenderà all'intero periplo della Sicilia, saranno toccati 13 porti e coinvolte tutte le "imbarcazioni della legalità" disponibili nell'isola. Le iniziative d'informazione e prevenzione sanitaria riguarderanno più ambiti disciplinari e potremo contare anche sulla preziosa collaborazione della fondazione Marevivo, dal 1985 in prima linea per la protezione del mare e delle sue risorse". Protagoniste di questa speciale navigazione saranno come sempre "le barche della legalità", imbarcazioni confiscate alla criminalità organizzata e affidate alla Lega Navale Italiana per scopi sociali e culturali, simbolo di riscatto etico e sociale, intitolate a eroi moderni che non si sono piegati e hanno combattuto con azioni e idee, come ad esempio Pippo Fava, Libero Grassi, Beppe Montana e Ciccio Montalto, solo per citarne alcuni. La navigazione a staffetta inizierà dalla costa orientale dell'Isola e toccherà i porti di Catania, il 28 aprile, giornata di avvio della manifestazione, a seguire Riposto, Milazzo, Capo D'Orlando, Palermo, Castellamare del Golfo, Trapani, Mazara del Vallo, Sciacca, Pozzallo, Marzamemi, Siracusa e Augusta il 29 maggio giorno di chiusura dell'evento. In ogni città è prevista una sosta di almeno due giorni, oltre alle consuete e tanto attese

## Il Nautilus

Catania

---

di questo periplo della Sicilia - afferma Fabio Galluzzo presidente di Marevivo Sicilia - rappresenta un'evoluzione naturale di un impegno condiviso, che unisce il valore del riscatto sociale alla missione vitale della tutela ambientale. Il mare siciliano è uno scrigno di biodiversità unico al mondo, ma è anche un ecosistema fragile che richiede una difesa attiva e consapevole, da parte di tutti". "La Lega Navale Italiana- aggiunge il Presidente Nazionale Ammiraglio Donato Marzano - continua a crescere nel segno dei valori che da sempre ci contraddistinguono: il rispetto, la solidarietà, lo spirito di servizio, l'amore per il mare e la sostenibilità, con una particolare attenzione negli ultimi anni all'avvicinamento al mare, ai laghi e ai fiumi delle persone con disabilità e fragilità e al rispetto dell'ambiente.

## New Sicilia

Catania

### Caro carburante, Cisl Catania al fianco degli Armatori siciliani. "Marinerie in ginocchio, servono risposte immediate"

**CATANIA** - Emergenza carburanti e crisi del comparto ittico: la Cisl **Catania** scende in campo accanto agli armatori siciliani. Questa mattina una deleg [...]

**CATANIA** - Emergenza carburanti e crisi del comparto ittico: la Cisl **Catania**

scende in campo accanto agli armatori siciliani . Questa mattina una delegazione guidata dal segretario provinciale Giovanni Lo Schiavo ha incontrato al porto di **Catania** il presidente degli armatori, Fabio Micalizzi , da settimane impegnato a denunciare le gravi difficoltà che stanno paralizzando le marinerie dell'Isola. Al centro del confronto, il costo del carburante defiscalizzato destinato ai pescherecci, considerato il principale fattore produttivo del settore. Prezzi ormai fuori controllo - spesso superiori a 1,20 euro al litro, con punte fino a 1,40 - stanno mettendo a rischio la sopravvivenza stessa delle imprese. " Un comparto in ginocchio a discapito della marineria siciliana " - ha dichiarato Lo Schiavo - sottolineando come la situazione sia diventata ormai insostenibile per operatori e lavoratori. La Cisl evidenzia la stretta interdipendenza economica e occupazionale tra armatori e pescatori, entrambi colpiti da una crisi che rischia di avere effetti devastanti sull'intera filiera. " Armatori e pescatori condividono lo stesso destino - ha aggiunto Lo Schiavo - ed è necessario un intervento immediato per evitare il collasso definitivo del settore". Il sindacato etneo lancia un appello alle Istituzioni preposte affinché si individuino soluzioni concrete attraverso un dialogo condiviso che potrebbe favorire il ritorno in mare dei pescherecci, la revoca dello stato di agitazione e scongiurare nuove iniziative di protesta già allo studio. Già nei giorni scorsi CISAL **Catania** aveva acceso i riflettori sul caro carburanti, denunciando una situazione definita "paradossale", in cui - secondo il sindacato - "c'è chi si arricchisce mentre famiglie e lavoratori affondano". " Una situazione insostenibile anche per gli autotrasportatori - conclude Lo Schiavo - con effetti pesanti su tutta l'economia. Il caro carburante sta generando una redistribuzione della ricchezza sempre più squilibrata, a vantaggio soprattutto dello Stato e, in alcuni casi, delle compagnie petrolifere". Una crisi che non riguarda solo il mare, ma l'intero sistema produttivo, e che richiede risposte immediate per evitare conseguenze ancora più gravi. Per restare informato iscriviti al canale Telegram di NewSicilia. Segui NewSicilia anche su Facebook Instagram e Twitter.



CATANIA - Emergenza carburanti e crisi del comparto ittico: la Cisl Catania scende in campo accanto agli armatori siciliani. Questa mattina una deleg [...] CATANIA - Emergenza carburanti e crisi del comparto ittico: la Cisl Catania scende in campo accanto agli armatori siciliani . Questa mattina una delegazione guidata dal segretario provinciale Giovanni Lo Schiavo ha incontrato al porto di Catania il presidente degli armatori, Fabio Micalizzi , da settimane impegnato a denunciare le gravi difficoltà che stanno paralizzando le marinerie dell'Isola. Al centro del confronto, il costo del carburante defiscalizzato destinato ai pescherecci, considerato il principale fattore produttivo del settore. Prezzi ormai fuori controllo - spesso superiori a 1,20 euro al litro, con punte fino a 1,40 - stanno mettendo a rischio la sopravvivenza stessa delle imprese. " Un comparto in ginocchio a discapito della marineria siciliana " - ha dichiarato Lo Schiavo - sottolineando come la situazione sia diventata ormai insostenibile per operatori e lavoratori. La Cisl evidenzia la stretta interdipendenza economica e occupazionale tra armatori e pescatori, entrambi colpiti da una crisi che rischia di avere effetti devastanti sull'intera filiera. " Armatori e pescatori condividono lo stesso destino - ha aggiunto Lo Schiavo - ed è necessario un intervento immediato per evitare il collasso definitivo del settore". Il sindacato etneo lancia un appello alle Istituzioni preposte affinché si individuino soluzioni concrete attraverso un dialogo condiviso che potrebbe favorire il ritorno in mare dei pescherecci, la revoca dello stato di agitazione e scongiurare nuove iniziative di protesta già allo studio. Già nei giorni scorsi CISAL **Catania** aveva acceso i riflettori sul caro carburanti, denunciando una situazione definita "paradossale", in cui - secondo il sindacato - "c'è chi si arricchisce mentre famiglie e lavoratori affondano". " Una situazione insostenibile anche per gli autotrasportatori - conclude Lo Schiavo - con effetti pesanti su tutta

## Iran: Caine, manteniamo blocco Hormuz. Deviate 34 navi

Ultime notizie AGI - Agenzia Giornalistica Italia: News online di Cronaca, Economia, Politica, Estero, Spettacolo, Sport, Cronaca Locale - AGI.it (AGI) - Roma, 24 apr. - Il Comando Centrale degli Stati Uniti continua a mantenere "un rigido blocco su tutti i porti" nello stretto di Hormuz. Ad assicurarlo è stato il generale Daniel Caine, capo di Stato maggiore congiunto degli Stati Uniti, in una conferenza stampa con il segretario alla Difesa, Pete Hegseth. "Stiamo applicando la misura in modo generalizzato nei confronti di qualsiasi nave, di qualsiasi nazionalità, in transito verso o proveniente da un porto o territorio iraniano", ha riferito. A questa mattina, ha spiegato, "34 navi hanno incontrato il blocco statunitense e hanno preso la saggia decisione di deviare".(AGI).

Agi

**Iran: Caine, manteniamo blocco Hormuz. Deviate 34 navi**

04/24/2026 14:20

Ultime notizie AGI - Agenzia Giornalistica Italia: News online di Cronaca, Economia, Politica, Estero, Spettacolo, Sport, Cronaca Locale - AGI.it (AGI) - Roma, 24 apr. - Il Comando Centrale degli Stati Uniti continua a mantenere "un rigido blocco su tutti i porti" nello stretto di Hormuz. Ad assicurarlo è stato il generale Daniel Caine, capo di Stato maggiore congiunto degli Stati Uniti, in una conferenza stampa con il segretario alla Difesa, Pete Hegseth. "Stiamo applicando la misura in modo generalizzato nei confronti di qualsiasi nave, di qualsiasi nazionalità, in transito verso o proveniente da un porto o territorio iraniano", ha riferito. A questa mattina, ha spiegato, "34 navi hanno incontrato il blocco statunitense e hanno preso la saggia decisione di deviare".(AGI).

## Il Nautilus

### Focus

## Canale di Panama affollato

(Canale di Panama nei due versanti Atlantico e Pacifico; foto courtesy Marine Traffic) Panama City. Il conflitto in Medio Oriente sta generando un cambiamento delle rotte energetiche globali spingendo il Canale di Panama a sopportare una crescente domanda di attraversamento, soprattutto dall'Atlantico verso il Pacifico. Ieri, un avviso da parte dell'Autorità del Canale, sottolineava che le operazioni continuano a svolgersi in modo efficiente e senza congestione ed il Canale ha la capacità per affrontare la crescente domanda di transiti. Il briefing virtuale di ieri, ha visto la partecipazione dell'Amministratore del Canale di Panama, Dr. Ricaurte Vásquez Morales, che ha presentato i risultati della prima metà dell'anno fiscale 2026 e fornito aggiornamenti sulle iniziative di sviluppo portuale, un gasdotto, un corridoio logistico e il progetto Río Indio. "Il Canale di Panama ha registrato un aumento dei transiti e del tonnellaggio durante la prima metà dell'anno fiscale 2026, insieme a una maggiore domanda per il suo sistema di riserva, riflettendo le dinamiche in evoluzione del commercio marittimo internazionale", ha evidenziato Morales. . E' stata affrontata anche l'opportunità per chiarire lo stato della via d'acqua in un contesto di recente aumento del traffico imbarcabile. "In mezzo a tutte le complessità geopolitiche del mondo di oggi, ai cambiamenti e ai vari fattori che influenzano il commercio internazionale, il Canale di Panama rimane aperto e affidabile. Con i livelli dell'acqua attualmente ottimali, stiamo accogliendo un volume di traffico in costante crescita, con i prodotti energetici che stanno svolgendo un ruolo sempre più importante nei volumi che stiamo gestendo qui al Canale di Panama", ha aggiunto Morales. E' stato riferito che le prestazioni sono state particolarmente forti negli ultimi mesi, con medie giornaliere di 34 navi a gennaio e 37 a marzo, e i giorni di picco che hanno recentemente superato i 40 transiti. Tra ottobre 2025 e marzo 2026, il Canale di Panama ha registrato 6.288 transiti, un aumento di 224 transiti anno su anno. Nello stesso periodo, 254 milioni di tonnellate PC/UMS (Panama Canal Universal Measurement System) sono passate attraverso la via d'acqua, il che si traduce circa il 5% in più rispetto ai 243 milioni di tonnellate registrati nello stesso periodo dell'anno fiscale precedente. Riguardo all'aumento delle prenotazioni e ai risultati di alcune aste di slot, che fanno parte dei servizi offerti dal Canale di Panama, il Vicepresidente Finanza Víctor Vial ha chiarito che, sebbene alcune navi abbiano pagato oltre un milione di dollari all'asta, questi dati riflettono solo condizioni temporanee dovute a una domanda aumentata. Il Canale di Panama offre all'industria marittima diversi meccanismi di prenotazione anticipata per la programmazione dei transiti, tra cui il sistema di allocazione a lungo termine delle slot (LoTSA) e un sistema dedicato per le navi a gas naturale liquefatto (LNG). Tutte le navi sono tenute a mantenere una prenotazione prima di transitare. Per le navi che



(Canale di Panama nei due versanti Atlantico e Pacifico; foto courtesy Marine Traffic) Panama City. Il conflitto in Medio Oriente sta generando un cambiamento delle rotte energetiche globali spingendo il Canale di Panama a sopportare una crescente domanda di attraversamento, soprattutto dall'Atlantico verso il Pacifico. Ieri, un avviso da parte dell'Autorità del Canale, sottolineava che le operazioni continuano a svolgersi in modo efficiente e senza congestione ed il Canale ha la capacità per affrontare la crescente domanda di transiti. Il briefing virtuale di ieri, ha visto la partecipazione dell'Amministratore del Canale di Panama, Dr. Ricaurte Vásquez Morales, che ha presentato i risultati della prima metà dell'anno fiscale 2026 e fornito aggiornamenti sulle iniziative di sviluppo portuale, un gasdotto, un corridoio logistico e il progetto Río Indio. "Il Canale di Panama ha registrato un aumento dei transiti e del tonnellaggio durante la prima metà dell'anno fiscale 2026, insieme a una maggiore domanda per il suo sistema di riserva, riflettendo le dinamiche in evoluzione del commercio marittimo internazionale", ha evidenziato Morales. "E' stata affrontata anche l'opportunità per chiarire lo stato della via d'acqua in un contesto di recente aumento del traffico imbarcabile. "In mezzo a tutte le complessità geopolitiche del mondo di oggi, ai cambiamenti e ai vari fattori che influenzano il commercio internazionale, il Canale di Panama rimane aperto e affidabile. Con i livelli dell'acqua attualmente ottimali, stiamo accogliendo un volume di traffico in costante crescita, con i prodotti energetici che stanno svolgendo un ruolo sempre più importante nei volumi che stiamo gestendo qui al Canale di Panama", ha aggiunto Morales. E' stato riferito che le prestazioni sono state particolarmente forti negli ultimi mesi, con medie giornaliere di 34 navi a gennaio e 37 a marzo, e i giorni di picco che hanno recentemente superato i 40 transiti. Tra ottobre 2025 e marzo 2026, il Canale di Panama ha registrato 6.288 transiti, un aumento di 224 transiti anno su anno. Nello stesso periodo, 254 milioni

## Il Nautilus

### Focus

---

non prenotano in anticipo, il Canale offre opzioni come prenotazioni dell'ultimo minuto e un meccanismo d'asta, con tre o cinque slot disponibili ogni giorno tramite asta. Secondo Victor Vial, il prezzo medio all'asta prima del conflitto mediorientale era tra 135.000 e 140.000 dollari. Dopo lo scoppio del conflitto, quella media è salita a circa 385.000 dollari tra marzo e aprile. Ha osservato che, poiché poiché la maggior parte delle navi prenota i propri transiti in anticipo, non c'è coda, il che offre maggiore certezza agli utenti. Intanto, una serie di monitoraggi marittimi da parte di aziende di tracker-ship, evidenziano lunghe file di navi in attesa di attraversare il Canale dopo aver caricato petrolio greggio e gas dai porti della costa del Golfo del Messico (per Trump Golfo degli Stati Uniti), a dimostrazione di un aumento di traffico diretto in Asia, in particolare navi gasiere e petroliere. A causa dei due blocchi navali - quello di Hormuz da parte dell'Iran e quello degli Usa al largo dell'Oman - gli Stati Uniti hanno aumentato le esportazioni di petrolio e gas, con una quota crescente destinata all'Asia. Si stima che il Canale di Panama gestisca ora oltre il 95% delle esportazioni statunitensi di GPL verso la regione. A dimostrazione che è in atto una trasformazione dei flussi energetici globali che sta implementando nuove vie alternative al conflitto mediorientale per soddisfare gli acquirenti nel loro bisogno di greggio e di gas. L'impennata della domanda ha innescato tariffe record per il passaggio prioritario. Infatti, alcune compagnie di navigazione per il trasporto di GNL e GPL avrebbero pagato oltre 4 milioni di dollari in aste per assicurarsi slot di transito più rapidi per il Canale di Panama, anche se l'Autorità panamense non conferma. Anzi nel suo briefing di ieri, l'Autorità del Canale afferma che le aste vengono effettuate utilizzando fasce orari specifiche già inserite nel programma del Canale di Panama, senza alcun impatto sulle navi con prenotazioni confermate o sull'ordine di transito stabilito. Tuttavia, anche con tali buone intenzioni i tempi di attesa per le navi non prenotate possono superare i tre giorni, con alcuni slot di transito già occupati con settimane di anticipo. Le compagnie di navigazione ora si trovano di fronte a scelte difficili: pagare tariffe elevate per transitare attraverso Panama o optare per rotte più lunghe e rischiose, come quella intorno a Capo Horn o attraverso il Canale di Suez, nella speranza che gli Houthi rispettino le premesse degli accordi precedenti il 28 febbraio scorso, prima della guerra di US&Israel contro l'Iran. Il Canale - in pratica - riveste un'importanza nodale per il commercio intercontinentale e per l'economia statunitense anche se la componente energetica rappresenta solo una quota limitata del totale dei traffici che lo interessano. Abele Carruezzo.

## Cavotec registra ordini record nel segmento marittimo-portuale

Forte domanda dell'installazione di sistemi di shore power Nei primi tre mesi del 2026 il gruppo svedese Cavotec, che è specializzato nelle tecnologie per l'automazione e la decarbonizzazione di **porti**, navi, miniere e attività industriali, ha registrato un deciso peggioramento delle performance finanziarie a fronte di un'eccezionale crescita delle performance commerciali. Nel periodo i ricavi sono ammontati a 32,8 milioni di euro, con un calo del -15,3% sul primo trimestre del 2025, di cui 16,5 milioni nel settore marittimo-portuale (-25,7%) e 16,3 milioni in quello industriale (-1,4%). I valori del margine operativo lordo e dell'utile operativo sono stati entrambi di segno negativo e pari rispettivamente a -1,3 milioni e -2,8 milioni di euro, contro risultati di segno positivo per 2,3 milioni e 754mila euro nei primi tre mesi dello scorso anno. Cavotec ha archiviato il primo trimestre del 2026 con una perdita netta di -4,0 milioni rispetto ad un utile netto di 56mila euro nello stesso periodo del 2025. Nel primo trimestre di quest'anno Cavotec ha registrato un raddoppio del valore degli ordini acquisiti nel periodo che è risultato pari ad oltre 59,7 milioni di euro (+109,0%), incluso un valore record di 41,2 milioni nel settore marittimo-portuale (+243,3%) e 18,5 milioni in quello industriale (+11,7%). Il risultato commerciale nel settore marittimo-portuale è stato trainato da un ordine del valore di circa 13 milioni di euro per la fornitura in Nord America di sistemi di ormeggio automatizzato MoorMaster sviluppati da Cavotec, con consegne ad ottobre 2027 e marzo 2028. A questa commessa si è aggiunto anche un ordine del valore di circa tre milioni di euro per la fornitura di sistemi di alimentazione elettrica da terra da installare in diversi **porti** dell'Italia meridionale. Il valore del portafoglio ordini dell'azienda al 31 marzo scorso era di 151,1 milioni (+30,0%), di cui 128,6 milioni nel segmento marittimo-portuale (+39,6%) e 22,4 milioni di euro in quello industriale (-6,8%). L'amministratore delegato di Cavotec, David Pagels, ha spiegato che, se nel corso del 2025 i clienti avevano manifestato un forte interesse nelle soluzioni di elettrificazione proposte dall'azienda svedese spinti dalla necessità di ridurre il loro impatto ambientale e aumentare l'efficienza operativa, tuttavia lo scorso anno «i clienti del settore marittimo-portuale, in particolare - ha reso noto Pagels - avevano esitato a prendere decisioni a causa dell'incertezza sulla situazione globale e sugli sviluppi economici. Tuttavia, nel primo trimestre del 2026 molti clienti hanno assunto queste decisioni e l'acquisizione di ordini è stata consistente, soprattutto per i sistemi di shore power e per gli avvolgicavi motorizzati, sia per i **porti** che per l'industria mineraria». Pagel ha specificato che nel primo trimestre del 2026 i ricavi sono diminuiti a causa dell'incertezza che ha caratterizzato la clientela nel



# Informare

## Focus

---

corso del 2025.

## Stop al fondo contro il caro materiali: cantieri pubblici sotto pressione

ROMA - Dal 1° Gennaio 2026 è stato azzerato il fondo nazionale che compensava l'aumento dei prezzi delle materie prime per le opere pubbliche, trasferendo l'intero onere sui bilanci delle stazioni appaltanti. La misura, introdotta con la Legge di bilancio, interviene in una fase particolarmente critica per il settore, caratterizzata da forti tensioni geopolitiche e da un aumento generalizzato dei costi logistici. A pesare è anche il contesto internazionale: le instabilità in Medio Oriente e l'allungamento delle rotte marittime hanno spinto verso l'alto i costi di trasporto delle rinfuse. Ne deriva un rincaro significativo per materiali essenziali come ferro, calcestruzzo e inerti. L'impatto è trasversale a tutto il sistema pubblico e coinvolge numerosi progetti strategici per la mobilità e la logistica del Paese. Interventi già avviati e considerati prioritari, come la Diga foranea di Genova, la Darsena Europa o l'hub passeggeri di Ravenna, difficilmente subiranno uno stop, ma il loro completamento rischia di assorbire risorse inizialmente destinate a nuove opere. La conseguenza più immediata è infatti una riallocazione dei fondi: per sostenere i cantieri in corso, gli enti pubblici stanno attingendo a capitoli di spesa previsti per futuri investimenti, con il concreto rischio di rinvii o cancellazioni di progetti non ancora avviati. Nel porto della Spezia, in particolare, l'aumento dei costi sta già incidendo sugli appalti assegnati, con il rischio di rallentamenti operativi. Il fondo per l'adeguamento dei prezzi era stato introdotto nel 2022 in risposta alla crisi pandemica e successivamente prorogato per fronteggiare gli effetti della guerra in Ucraina, consentendo fino al 2025 di mitigare soprattutto i rincari energetici. Oggi, però, la pressione si concentra principalmente sui materiali da costruzione, mentre il comparto energetico mostra una relativa stabilizzazione. Di fronte a una criticità che interessa l'intero sistema infrastrutturale nazionale, cresce la richiesta di un intervento coordinato da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Senza nuove misure di sostegno, il rischio è quello di un rallentamento diffuso nei programmi di ammodernamento del Paese, con effetti diretti sulla competitività del sistema logistico e portuale italiano.



## Port News

### Focus

## Il Governo azzera il fondo per il caro materiali

Dal 1° gennaio 2026, con una misura contenuta nella Legge di Bilancio, è stato azzerato il fondo nazionale che dal 2022 compensava l'impennata dei prezzi delle materie prime per la realizzazione delle infrastrutture. Ne dà notizia stamani il Secolo XIX, sottolineando come questa decisione cada nel bel mezzo di una crisi logistica globale definita tempesta perfetta: le tensioni in Medio Oriente (guerra in Iran) e l'allungamento delle rotte marittime hanno fatto volare il Baltic Dry Index sopra i 2.650 punti, rendendo proibitivi i costi di trasporto di materiali cruciali come ferro, calcestruzzo e inerti. Il peso dei rincari grava ora interamente sui bilanci dei singoli enti pubblici (Comuni, Rfi e Autorità Portuali). Sebbene le cosiddette opere indifferibili già cantierate come la Diga di Genova, la Darsena Europa a Livorno o l'Hub di Ravenna non sembrano a rischio stop immediato, il loro completamento avverrà a discapito dei progetti futuri. Le risorse interne, inizialmente destinate a nuovi investimenti, dovranno infatti essere dirottate per coprire i costi extra di quelle attuali. Il fondo per gli extra costi era stato introdotto nel 2022 per il Covid e prorogato per la guerra in Ucraina. Era nato per far fronte ai forti rincari dei materiali da costruzione (ferro e cemento) e della manifattura. Dato che il problema è sistemico, gli amministratori locali chiedono un intervento risolutivo dal Ministero delle Infrastrutture. Senza un nuovo supporto nazionale per contrastare la speculazione e i costi energetici/logistici, il risultato certo sarà una stagione di nuovi ritardi per l'ammodernamento del Paese.



## L'Italia domina il Seafood Expo Global 2026 di Barcellona

Apr 24, 2026 Innovazione e sostenibilità spingono l'export ittico oltre il miliardo di euro con una filiera sempre più protagonista sui mercati mondiali Barcellona - Si è conclusa con un bilancio estremamente positivo la partecipazione italiana al Seafood Expo Global 2026 . La kermesse catalana, fulcro mondiale del comparto ittico, ha sancito la leadership dell'Italia in ambiti cruciali come l'innovazione e la sostenibilità, confermando la filiera come un asset strategico per l'**economia** nazionale. Il Ministero dell'Agricoltura, della Sovranità Alimentare e delle Foreste (MASAF) ha coordinato una delegazione di 93 aziende d'eccellenza e sette Regioni, con l'obiettivo di consolidare il Made in Italy su mercati globali che valgono oltre 1 miliardo di euro di export, con la Spagna primo partner commerciale (12% del totale). Supportata dal fondo FEAMPA , l'iniziativa ha evidenziato la vitalità di un settore che genera un valore aggiunto superiore ai 10 miliardi di euro , secondo i dati del XIII Rapporto Nazionale sull'**Economia** del **Mare** 2025. Un peso economico rilevante che sostiene oltre 80.500 occupati e che punta sulla sovranità alimentare. Il sottosegretario al MASAF, il senatore Patrizio La Pietra , ha sottolineato come la presenza a Barcellona sia il frutto di atti concreti volti alla valorizzazione dell'impresa ittica, invertendo anni di politiche europee giudicate troppo ideologiche: "Stiamo lavorando per non vedere più il pescatore come un nemico dell'ambiente, ma come un custode delle risorse". Il palinsesto dello stand istituzionale ha affrontato sfide concrete, come la gestione dell'emergenza granchio blu nel Delta del Po - per la quale il Commissario Enrico Caterino ha illustrato un piano da 10 milioni di euro - e l'introduzione di strumenti digitali come la piattaforma "Ittico Dati" . Quest'ultima, realizzata da BMTI, mette a disposizione delle imprese dashboard interattive su prezzi e consumi per una gestione più consapevole del mercato. I territori hanno giocato un ruolo da protagonisti, portando in fiera le proprie specificità: dalle ostriche dell'Alto Adriatico emiliano-romagnolo ai sistemi DOP e IGP della Campania, fino alla valorizzazione del tonno rosso in Calabria. Particolare attenzione è stata rivolta all' itturismo e alla diversificazione del reddito, con modelli di ospitalità esperienziale promossi da Sardegna, Liguria e Toscana. Graziella Romito , Direttrice Generale della Pesca marittima e dell'Acquacoltura del MASAF, ha ribadito come questo modello di resilienza sia la chiave per il successo internazionale: "Il riscontro ottenuto testimonia la fiducia dei mercati verso un sistema orientato alla tracciabilità e alla qualità certificata, frutto di un dialogo costante tra istituzioni e imprese per superare le fasi di crisi".



Apr 24, 2026 Innovazione e sostenibilità spingono l'export ittico oltre il miliardo di euro con una filiera sempre più protagonista sui mercati mondiali Barcellona - Si è conclusa con un bilancio estremamente positivo la partecipazione italiana al Seafood Expo Global 2026 . La kermesse catalana, fulcro mondiale del comparto ittico, ha sancito la leadership dell'Italia in ambiti cruciali come l'innovazione e la sostenibilità, confermando la filiera come un asset strategico per l'economia nazionale. Il Ministero dell'Agricoltura, della Sovranità Alimentare e delle Foreste (MASAF) ha coordinato una delegazione di 93 aziende d'eccellenza e sette Regioni, con l'obiettivo di consolidare il Made in Italy su mercati globali che valgono oltre 1 miliardo di euro di export, con la Spagna primo partner commerciale (12% del totale). Supportata dal fondo FEAMPA , l'iniziativa ha evidenziato la vitalità di un settore che genera un valore aggiunto superiore ai 10 miliardi di euro , secondo i dati del XIII Rapporto Nazionale sull'Economia del Mare 2025. Un peso economico rilevante che sostiene oltre 80.500 occupati e che punta sulla sovranità alimentare. Il sottosegretario al MASAF, il senatore Patrizio La Pietra , ha sottolineato come la presenza a Barcellona sia il frutto di atti concreti volti alla valorizzazione dell'impresa ittica, invertendo anni di politiche europee giudicate troppo ideologiche: "Stiamo lavorando per non vedere più il pescatore come un nemico dell'ambiente, ma come un custode delle risorse". Il palinsesto dello stand istituzionale ha affrontato sfide concrete, come la gestione dell'emergenza granchio blu nel Delta del Po - per la quale il Commissario Enrico Caterino ha illustrato un piano da 10 milioni di euro - e l'introduzione di strumenti digitali come la piattaforma "Ittico Dati" . Quest'ultima, realizzata da BMTI, mette a disposizione delle imprese dashboard interattive su prezzi e consumi per una gestione più consapevole del mercato. I territori hanno giocato un ruolo da protagonisti, portando in fiera le proprie specificità: dalle ostriche dell'Alto Adriatico emiliano-romagnolo ai sistemi

# Shipping Italy

## Focus

### Medio Oriente, assicurazioni marittime e disruption del commercio

L'aumento dei costi assicurativi, condizioni di sottoscrizione più restrittive, ritardi e maggiori controlli lungo le catene di approvvigionamento stanno già influenzando il modo in cui le merci vengono trasportate e assicurate. Contributo a cura di Gill Martin e Paul Cole \* \* Howden. La situazione nello Stretto di Hormuz rimane estremamente fluida: non è completamente chiuso, ma nemmeno stabilmente aperto, e il transito è possibile solo in condizioni che cambiano rapidamente. Anche quando il passaggio è tecnicamente consentito, può dipendere da autorizzazioni ad hoc che non sempre garantiscono un transito sicuro o prevedibile. Considerando che, insieme, lo Stretto di Hormuz e quello di Bab-el-Mandeb rappresentano una quota significativa dei flussi globali di petrolio, qualsiasi disruption ha effetti molto più ampi. Per le aziende europee e italiane, l'impatto va ben oltre il trasporto marittimo. L'aumento dei costi assicurativi, condizioni di sottoscrizione più restrittive, ritardi e maggiori controlli lungo le catene di approvvigionamento stanno già influenzando il modo in cui le merci vengono trasportate e assicurate, con deviazioni delle rotte che in alcuni casi comportano tempi e costi significativamente più elevati. In un mercato già sotto pressione a causa di dazi, volatilità energetica e cambiamenti nei flussi commerciali, il Medio Oriente è diventato un ulteriore importante fattore di stress. Come possono proteggersi le aziende? In questo contesto, la gestione del rischio deve diventare molto più dinamica. Le coperture per rischio guerra e per il carico possono ancora essere stipulate, ma richiedono oggi un approccio molto più proattivo. In molti casi, le coperture vengono riattivate con condizioni riviste e per periodi di validità molto brevi, talvolta anche solo da 24 a 48 ore o su base continuativa. Ciò rende essenziale un monitoraggio costante, con discussioni in materia di assicurazione che si svolgono in anticipo, prima che le navi vengano ingaggiate, il carico imbarcato o le rotte confermate. Per le imprese, questo ha implicazioni pratiche. Le spedizioni che attraversano o sono collegate ad aree ad alto rischio possono richiedere una revisione preventiva della nave, della sua proprietà, della bandiera, dell'origine e della destinazione del carico. In alcuni casi, anche collegamenti indiretti con giurisdizioni a rischio più elevato possono influenzare prezzi e assicurabilità. Le aziende sono quindi sempre più tenute a valutare non solo se una spedizione sia assicurabile, ma se debba procedere o meno. È inoltre importante ricordare che non tutte le esposizioni sono coperte allo stesso modo. Le coperture tradizionali per il rischio guerra sono principalmente concepite per rispondere a perdite o danni fisici, mentre ritardi, interruzioni della catena di approvvigionamento, perdita di mercato e altre conseguenze commerciali indirette possono non rientrare nelle coperture standard e richiedere soluzioni separate o estensioni su misura. Occorre inoltre tenere conto dei rischi informatici, dell'interruzione della catena di approvvigionamento



04/24/2026 18:59

L'aumento dei costi assicurativi, condizioni di sottoscrizione più restrittive, ritardi e maggiori controlli lungo le catene di approvvigionamento stanno già influenzando il modo in cui le merci vengono trasportate e assicurate. Contributo a cura di Gill Martin e Paul Cole \* \* Howden. La situazione nello Stretto di Hormuz rimane estremamente fluida: non è completamente chiuso, ma nemmeno stabilmente aperto, e il transito è possibile solo in condizioni che cambiano rapidamente. Anche quando il passaggio è tecnicamente consentito, può dipendere da autorizzazioni ad hoc che non sempre garantiscono un transito sicuro o prevedibile. Considerando che, insieme, lo Stretto di Hormuz e quello di Bab-el-Mandeb rappresentano una quota significativa dei flussi globali di petrolio, qualsiasi disruption ha effetti molto più ampi. Per le aziende europee e italiane, l'impatto va ben oltre il trasporto marittimo. L'aumento dei costi assicurativi, condizioni di sottoscrizione più restrittive, ritardi e maggiori controlli lungo le catene di approvvigionamento stanno già influenzando il modo in cui le merci vengono trasportate e assicurate, con deviazioni delle rotte che in alcuni casi comportano tempi e costi significativamente più elevati. In un mercato già sotto pressione a causa di dazi, volatilità energetica e cambiamenti nei flussi commerciali, il Medio Oriente è diventato un ulteriore importante fattore di stress. Come possono proteggersi le aziende? In questo contesto, la gestione del rischio deve diventare molto più dinamica. Le coperture per rischio guerra e per il carico possono ancora essere stipulate, ma richiedono oggi un approccio molto più proattivo. In molti casi, le coperture vengono riattivate con condizioni riviste e per periodi di validità molto brevi, talvolta anche solo da 24 a 48 ore o su base continuativa. Ciò rende essenziale un monitoraggio costante, con discussioni in materia di assicurazione che si svolgono in anticipo, prima che le navi vengano ingaggiate, il carico imbarcato o le rotte confermate. Per le imprese,

## Shipping Italy

### Focus

---

e delle esposizioni di responsabilità civile. La domanda chiave non è solo se una nave possa salpare, ma come un'azienda reagirebbe se un **porto** fosse bloccato, il carico subisse ritardi o i sistemi fossero compromessi. Le protezioni esistenti restano valide? Una delle principali preoccupazioni per le aziende è capire se le coperture esistenti continuano ad applicarsi alle operazioni legate al Golfo e al Medio Oriente in generale. Il messaggio del mercato è nel complesso rassicurante: le coperture non sono state ritirate in modo generalizzato e gli assicurati rimangono protetti. Tuttavia, il mercato è diventato più cauto e selettivo, con protezioni costantemente riesaminate e, in alcuni casi, mantenute solo a condizioni modificate, con premi aggiuntivi o validità più limitata. Le aziende dovrebbero quindi evitare di presumere che il silenzio equivalga alla continuità della copertura. Qualsiasi spedizione o transito che coinvolga aree ad alto rischio dovrebbe essere esaminato preventivamente con broker e assicuratori, prestando particolare attenzione a ciò che la polizza copre effettivamente. La distinzione tra protezione contro danni fisici legati alla guerra e copertura per esposizioni correlate come ritardi, interruzioni logistiche, responsabilità contrattuali o incidenti cyber può diventare cruciale quando una spedizione viene bloccata o deviata senza subire danni materiali. Più in generale, il rischio geopolitico non è più un'eccezione ma una componente strutturale del commercio globale. Per le aziende che operano in queste regioni, la priorità è costruire resilienza attraverso una pianificazione di contingenza più solida, un dialogo più stretto con il mercato e soluzioni assicurative adeguate a un contesto sempre più volatile.

## Porti, eliminato fondo extracosti per opere infrastrutturali

A partire dal 1° gennaio 2026, una disposizione inserita nella Legge di bilancio ha eliminato il fondo destinato a compensare gli aumenti dei costi delle opere infrastrutturali, legati alle oscillazioni dei prezzi delle materie prime. In un contesto già segnato da rincari, aggravati anche dalle tensioni internazionali come la guerra in Iran, le stazioni appaltanti sono ora chiamate a coprire autonomamente le maggiori spese per evitare lo stop dei cantieri considerati indifferibili. La misura riguarda l'intero sistema pubblico, dai Comuni a Rfi, fino alle Autorità di sistema portuale. Attualmente sono numerosi gli interventi strategici in corso, destinati a rafforzare la capacità del Paese nel trasporto di merci e passeggeri: dalla Diga di Genova alla Darsena Europa di Livorno, fino all'hub passeggeri di Ravenna. Sebbene queste opere difficilmente verranno bloccate, il loro completamento potrebbe incidere sulle risorse destinate ai progetti futuri, con il rischio di rinvii o cancellazioni per quelli non ancora avviati. L'azzeramento del fondo rientra nelle politiche governative di contenimento della spesa pubblica, ma arriva in una fase particolarmente critica. I costi dei trasporti marittimi delle materie prime solide come ferro, carbone e cereali hanno raggiunto livelli elevati: il Baltic Dry Index ha superato quota 2.650 punti, toccando valori che non si registravano dalla fine del 2023. A incidere sono diversi fattori, tra cui la riduzione della disponibilità di navi dovuta ai conflitti e lo squilibrio tra domanda e offerta, oltre a fenomeni di speculazione finanziaria tipici delle fasi di instabilità. In questo scenario, chi è impegnato nella realizzazione di infrastrutture pubbliche è costretto a rivedere i contratti alla luce dei nuovi costi. In Liguria, ad esempio, sono in corso numerosi interventi per potenziare la rete di trasporti, che coinvolgono ferrovie, strade e porti, da Savona a Genova fino a La Spezia, includendo opere come il Terzo Valico e vari raddoppi ferroviari. In particolare, nello scalo spezzino gli appalti già assegnati stanno subendo un forte impatto dall'aumento dei prezzi, con il rischio concreto di una fase di stallo. Poiché la criticità non riguarda singoli progetti o territori ma l'intero sistema, cresce tra gli amministratori la richiesta di un intervento coordinato a livello nazionale. Le Autorità portuali, insieme ad altri enti, guardano al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti come al soggetto chiamato a individuare una soluzione strutturale. Il fondo per l'adeguamento dei prezzi era stato introdotto nel 2022, in risposta alla crisi pandemica, ed era operativo dal 2023, venendo poi prorogato per affrontare anche le conseguenze della guerra in Ucraina. Fino alla fine del 2025, ha consentito di assorbire parte degli aumenti, soprattutto quelli legati all'energia. Oggi, però, a pesare maggiormente sono i costi dei materiali da costruzione come ferro, calcestruzzo e inerti mentre il settore energetico appare relativamente più stabile, anche per via del ruolo del gas, meno colpito rispetto al petrolio.



A partire dal 1° gennaio 2026, una disposizione inserita nella Legge di bilancio ha eliminato il fondo destinato a compensare gli aumenti dei costi delle opere infrastrutturali, legati alle oscillazioni dei prezzi delle materie prime. In un contesto già segnato da rincari, aggravati anche dalle tensioni internazionali come la guerra in Iran, le stazioni appaltanti sono ora chiamate a coprire autonomamente le maggiori spese per evitare lo stop dei cantieri considerati indifferibili. La misura riguarda l'intero sistema pubblico, dai Comuni a Rfi, fino alle Autorità di sistema portuale. Attualmente sono numerosi gli interventi strategici in corso, destinati a rafforzare la capacità del Paese nel trasporto di merci e passeggeri: dalla Diga di Genova alla Darsena Europa di Livorno, fino all'hub passeggeri di Ravenna. Sebbene queste opere difficilmente verranno bloccate, il loro completamento potrebbe incidere sulle risorse destinate ai progetti futuri, con il rischio di rinvii o cancellazioni per quelli non ancora avviati. L'azzeramento del fondo rientra nelle politiche governative di contenimento della spesa pubblica, ma arriva in una fase particolarmente critica. I costi dei trasporti marittimi delle materie prime solide – come ferro, carbone e cereali – hanno raggiunto livelli elevati: il Baltic Dry Index ha superato quota 2.650 punti, toccando valori che non si registravano dalla fine del 2023. A incidere sono diversi fattori, tra cui la riduzione della disponibilità di navi dovuta ai conflitti e lo squilibrio tra domanda e offerta, oltre a fenomeni di speculazione finanziaria tipici delle fasi di instabilità. In questo scenario, chi è impegnato nella realizzazione di infrastrutture pubbliche è costretto a rivedere i contratti alla luce dei nuovi costi. In Liguria, ad esempio, sono in corso numerosi interventi per potenziare la rete di trasporti, che coinvolgono ferrovie, strade e porti, da Savona a Genova fino a La Spezia, includendo opere come il Terzo Valico e vari raddoppi ferroviari. In particolare, nello scalo spezzino gli appalti già assegnati stanno subendo un forte impatto dall'aumento dei prezzi, con il rischio concreto di

## TeleNord

### Focus

---

Gli enti pubblici stanno ora effettuando verifiche sui propri bilanci, cercando di quantificare le risorse necessarie per coprire gli extra costi. Fondi inizialmente destinati a nuovi investimenti rischiano così di essere dirottati per sostenere cantieri già avviati. Nei porti liguri, tra opere gestite direttamente dalle Authority e interventi commissariali, non è ancora chiaro l'impatto complessivo, ma appare sempre più probabile un aumento dei ritardi nei programmi di sviluppo.

## Cibertruffa anche sui pedaggi nello Stretto di Hormuz

Michele Latorre

Venerdì, 24 Aprile 2026 18:08 Il 18 aprile 2026 , mentre una finestra di parziale riapertura dello Stretto di Hormuz sembrava aprire uno spiraglio per centinaia di navi bloccate nel Golfo Persico, una petroliera ha tentato di uscire dallo Stretto convinta di avere l'autorizzazione per farlo. Le unità iraniane l'hanno presa di mira con colpi d'arma da fuoco. Nelle comunicazioni radio, il comandante chiedeva alle forze di smettere di sparare, sostenendo di aver ottenuto regolare via libera. Quella clearance, secondo la ricostruzione della società greca di risk management Marisks, era falsa: il risultato di una truffa sofisticata che sfrutta il caos regolatorio attorno al principale stretto energetico del mondo. Lo Stretto di Hormuz è uno snodo senza equivalenti nel commercio globale di energia: prima dell'escalation in Medio Oriente vi transitava circa un quinto del petrolio e del gas naturale liquefatto mondiale. Con il blocco dei porti iraniani da parte degli Stati Uniti e il contro-blocco iraniano sullo Stretto, centinaia di navi si sono trovate ferme sulle due sponde, con circa 20mila marittimi coinvolti e interi segmenti della catena di fornitura energetica globale in stallo. È in questo contesto che Marisks ha emesso un'allerta formale: messaggi fraudolenti vengono recapitati a compagnie con navi bloccate a ovest di Hormuz, promettendo un transito sicuro in cambio di pagamenti in criptovaluta - bitcoin o Usdt - a soggetti che si spacciano per rappresentanti delle Autorità iraniane. Il meccanismo della frode è costruito per essere credibile. I messaggi seguono una procedura apparentemente burocratica: la compagnia è invitata a inviare la documentazione della nave, che viene sottoposta a una valutazione di idoneità da parte di un non meglio identificato Iranian Security Services. Solo dopo questa fase viene comunicata la tariffa da corrispondere in criptovaluta. Una volta effettuato il pagamento, la nave riceverebbe l'autorizzazione a transitare in uno slot orario pre-concordato, "senza impedimenti". Marisks è esplicita nella propria allerta: "These specific messages are a scam" (questi messaggi sono una frode) e non provengono da alcun canale ufficiale iraniano. Dietro la campagna vi sarebbero "unknown actors" (attori sconosciuti) la cui identità resta per ora del tutto sconosciuta, senza alcun collegamento pubblico a gruppi criminali noti o a entità statali. Il dettaglio che rende questa frode particolarmente insidiosa è che imita qualcosa di reale. Teheran ha infatti avanzato l'ipotesi di un regime di pedaggi per il transito nello Stretto, fissati attorno a un dollaro per barile trasportato: per una Very Large Crude Carrier da due milioni di barili, la tariffa ammonterebbe a circa due milioni di dollari a passaggio. I mezzi di pagamento previsti - bitcoin, yuan digitale e stablecoin - escludono esplicitamente il dollaro statunitense, nel tentativo di aggirare le sanzioni e il sistema finanziario occidentale. È esattamente questo allineamento tra pedaggi reali e pedaggi falsi a rendere i messaggi fraudolenti difficili da riconoscere per chi



Venerdì, 24 Aprile 2026 18:08 Il 18 aprile 2026 , mentre una finestra di parziale riapertura dello Stretto di Hormuz sembrava aprire uno spiraglio per centinaia di navi bloccate nel Golfo Persico, una petroliera ha tentato di uscire dallo Stretto convinta di avere l'autorizzazione per farlo. Le unità iraniane l'hanno presa di mira con colpi d'arma da fuoco. Nelle comunicazioni radio, il comandante chiedeva alle forze di smettere di sparare, sostenendo di aver ottenuto regolare via libera. Quella clearance, secondo la ricostruzione della società greca di risk management Marisks, era falsa: il risultato di una truffa sofisticata che sfrutta il caos regolatorio attorno al principale stretto energetico del mondo. Lo Stretto di Hormuz è uno snodo senza equivalenti nel commercio globale di energia: prima dell'escalation in Medio Oriente vi transitava circa un quinto del petrolio e del gas naturale liquefatto mondiale. Con il blocco dei porti iraniani da parte degli Stati Uniti e il contro-blocco iraniano sullo Stretto, centinaia di navi si sono trovate ferme sulle due sponde, con circa 20mila marittimi coinvolti e interi segmenti della catena di fornitura energetica globale in stallo. È in questo contesto che Marisks ha emesso un'allerta formale: messaggi fraudolenti vengono recapitati a compagnie con navi bloccate a ovest di Hormuz, promettendo un transito sicuro in cambio di pagamenti in criptovaluta - bitcoin o Usdt - a soggetti che si spacciano per rappresentanti delle Autorità iraniane. Il meccanismo della frode è costruito per essere credibile. I messaggi seguono una procedura apparentemente burocratica: la compagnia è invitata a inviare la documentazione della nave, che viene sottoposta a una valutazione di idoneità da parte di un non meglio identificato Iranian Security Services. Solo dopo questa fase viene comunicata la tariffa da corrispondere in criptovaluta. Una volta effettuato il pagamento, la nave riceverebbe l'autorizzazione a transitare in uno slot orario pre-concordato, "senza impedimenti". Marisks è esplicita nella propria allerta: "These specific messages are a scam" (questi messaggi sono una frode) e non

# TrasportoEuropa

## Focus

---

opera a distanza, sotto pressione e in carenza di informazioni chiare sui canali ufficiali. La struttura, il lessico e persino gli strumenti di pagamento sono gli stessi: quello che cambia è il destinatario del denaro. Le conseguenze per chi cade nella truffa sono potenzialmente triplici. Sul piano economico, i pagamenti in bitcoin o Usdt effettuati a soggetti non identificati sono di fatto irrecuperabili, e l'entità delle somme - commisurata ai pedaggi reali, nell'ordine dei milioni di dollari per le grandi petroliere - è tutt'altro che trascurabile. Sul piano fisico, la vittima della frode si trova a pianificare un transito basandosi su istruzioni non coordinate con chi controlla effettivamente lo Stretto, esponendo l'equipaggio a rischi concreti, come dimostrato dall'incidente del 18 aprile. Sul piano assicurativo e giuridico, i pagamenti in criptovaluta a soggetti non identificati potrebbero configurare violazioni delle normative sulle sanzioni internazionali, con ricadute sulla copertura assicurativa e sulla responsabilità legale degli operatori. Il nesso diretto tra il pagamento della finta tariffa e l'attacco del 18 aprile rimane, dal punto di vista della verifica giornalistica, un'ipotesi. Reuters e le altre agenzie che hanno ripreso l'allerta di Marisks specificano di non essere riuscite a verificarlo in modo indipendente, né a identificare le compagnie che hanno ricevuto i messaggi fraudolenti. Marisks ritiene probabile che almeno una delle navi colpite quel giorno avesse versato la tariffa falsa credendo di essere pre-autorizzata al transito, ma questa valutazione si basa su informazioni riservate in possesso della società e non su documentazione pubblica accessibile. L'identità dei responsabili della frode - criminalità organizzata, insider del settore marittimo regionale o gruppi che sfruttano informazioni liberamente disponibili - resta del tutto oscura. Il caso s'inserisce in una tendenza più ampia che il settore marittimo conosce ormai da anni: l'uso di phishing, spoofing di indirizzi e falsi controlli delle Autorità portuali per estorcere denaro agli operatori. Ciò che distingue la frode di Hormuz è la combinazione di un contesto geopolitico ad altissima tensione, un regime di pagamento in criptovaluta introdotto da un attore statale come strumento di politica economica e la presenza di centinaia di navi bloccate, i cui equipaggi e armatori sono sommersi da comunicazioni provenienti da fonti eterogenee - autorità di bandiera, agenzie, broker, consulenti di sicurezza - rendendo particolarmente difficile distinguere i canali legittimi da quelli fraudolenti. Le raccomandazioni operative diffuse da Marisks convergono su alcuni punti: trattare con sospetto qualsiasi richiesta di pagamento di pedaggi attraverso canali non tracciabili, verificare l'autenticità dei messaggi tramite agenti di fiducia e canali ufficiali, evitare di attivare piani di transito sulla base di comunicazioni non confermate e informare i propri Protection & Indemnity Club e i broker assicurativi di qualsiasi richiesta di pagamento fuori dagli schemi abituali. Al momento delle fonti consultate non risultano linee guida formalizzate da parte dell'Organizzazione marittima internazionale o delle grandi associazioni armatoriali, anche se è verosimile che guidance interne circolino tra gli operatori e i centri di sicurezza marittima. M.L. © TrasportoEuropa - Riproduzione riservata - Foto di repertorio Segnalazioni, informazioni, comunicati, nonché rettifiche o precisazioni sugli articoli pubblicati vanno inviate a: [redazione@trasportoeuropa.it](mailto:redazione@trasportoeuropa.it)

Puoi commentare questo articolo

# TrasportoEuropa

## Focus

---

nella pagina Facebook di TrasportoEuropa Vuoi rimanere aggiornato sulle ultime novità sul trasporto e la logistica e non perderti neanche una notizia di TrasportoEuropa? Iscriviti alla nostra Newsletter con l'elenco ed i link di tutti gli articoli pubblicati nei giorni precedenti l'invio. Gratuita e NO SPAM! CONTENUTI SPONSORIZZATI.