



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 29 aprile 2026**



Prime Pagine

29/04/2026	Corriere della Sera Prima pagina del 29/04/2026	9
29/04/2026	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 29/04/2026	10
29/04/2026	Il Foglio Prima pagina del 29/04/2026	11
29/04/2026	Il Giornale Prima pagina del 29/04/2026	12
29/04/2026	Il Giorno Prima pagina del 29/04/2026	13
29/04/2026	Il Manifesto Prima pagina del 29/04/2026	14
29/04/2026	Il Mattino Prima pagina del 29/04/2026	15
29/04/2026	Il Messaggero Prima pagina del 29/04/2026	16
29/04/2026	Il Resto del Carlino Prima pagina del 29/04/2026	17
29/04/2026	Il Secolo XIX Prima pagina del 29/04/2026	18
29/04/2026	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 29/04/2026	19
29/04/2026	Il Tempo Prima pagina del 29/04/2026	20
29/04/2026	Italia Oggi Prima pagina del 29/04/2026	21
29/04/2026	La Nazione Prima pagina del 29/04/2026	22
29/04/2026	La Repubblica Prima pagina del 29/04/2026	23
29/04/2026	La Stampa Prima pagina del 29/04/2026	24
29/04/2026	MF Prima pagina del 29/04/2026	25

Primo Piano

28/04/2026	Corriere Marittimo Assoporti, l'Assemblea dei presidenti delle Autorità portuali ha fatto tappa a Bari	26
------------	--	----

28/04/2026	Il Nautilus	27
<hr/>		
28/04/2026	Informare	29
<hr/>		
28/04/2026	Informatore Navale	31
<hr/>		
28/04/2026	lagazzettadelmezzogiorno.it	33
<hr/>		
28/04/2026	Messaggero Marittimo	35
<hr/>		
28/04/2026	Port News	37
<hr/>		

Trieste

28/04/2026	Corriere Marittimo	38
<hr/>		
28/04/2026	Trieste Prima	39
<hr/>		

Venezia

28/04/2026	Ansa.it	40
<hr/>		
28/04/2026	Il Nautilus	41
<hr/>		
28/04/2026	Informare	42
<hr/>		
28/04/2026	L'agenzia di Viaggi	43
<hr/>		
28/04/2026	Sea Reporter	44
<hr/>		
29/04/2026	Ship Mag	45
<hr/>		
28/04/2026	Venezia Today	46
<hr/>		
28/04/2026	Venezia Today	48
<hr/>		

Genova, Voltri

28/04/2026	Informare	50
<hr/>		

28/04/2026	Messaggero Marittimo	51
<hr/>		
28/04/2026	Messaggero Marittimo	52
<hr/>		
28/04/2026	Messaggero Marittimo	54
<hr/>		
28/04/2026	Messaggero Marittimo	55
<hr/>		
28/04/2026	Messaggero Marittimo	56
<hr/>		
28/04/2026	Messaggero Marittimo	58
<hr/>		
28/04/2026	Messaggero Marittimo	59
<hr/>		
28/04/2026	Messaggero Marittimo	61
<hr/>		
28/04/2026	Messaggero Marittimo	62
<hr/>		
28/04/2026	PrimoCanale.it	63
<hr/>		
28/04/2026	Sea Reporter	66
<hr/>		
28/04/2026	Shipping Italy	67
<hr/>		
28/04/2026	Shipping Italy	69
<hr/>		

La Spezia

28/04/2026	Citta della Spezia	70
<hr/>		

Ravenna

28/04/2026	Ravenna Today	73
<hr/>		

Livorno

28/04/2026	Agenzia Giornalistica Opinione	74
<hr/>		

28/04/2026	Corriere Marittimo Porti Alto Tirreno, Pierpaolo Danieli nuovo segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale	75
28/04/2026	Il Nautilus Pierpaolo Danieli nominato nuovo segretario generale dell'AdSP MTS	76
28/04/2026	Informare Il comandante Pierpaolo Danieli è stato nominato segretario generale dell'AdSP del Tirreno Settentrionale	77
28/04/2026	La Gazzetta Marittima È ufficiale: Danieli segretario generale al fianco di Gariglio	78
29/04/2026	La Gazzetta Marittima La Lega spara a zero su Gariglio: un anno sprecato tra silenzi e ritardi	80
28/04/2026	Messaggero Marittimo AdSp, Gariglio sceglie Danieli	82
28/04/2026	Messaggero Marittimo A Gariglio e Danieli gli auguri per un sereno e proficuo lavoro	84
28/04/2026	Messaggero Marittimo Biennale del Mare, nuova sede al Cisternino	85
28/04/2026	Messaggero Marittimo Viabilità completamente ripristinata sul ponte mobile di Livorno	87
28/04/2026	Port News AdSP: Pierpaolo Danieli nuovo Segretario Generale	88
28/04/2026	Sea Reporter Pierpaolo Danieli segretario generale dell'AdSP del Tirreno Settentrionale	89
28/04/2026	Ship Mag Pierpaolo Danieli nuovo segretario generale dell'Adsp del Mar Tirreno Settentrionale	90
28/04/2026	Shipping Italy Nuovi segretari generali di Adsp: Danieli a Livorno e Marabello a Messina	91

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

28/04/2026	Abruzzo Web ORTONA: LA DENUNCIA DEL PD, "TAGLIATI DAL MINISTERO SEI MILIONI DESTINATI AL PORTO"	93
29/04/2026	corriereadriatico.it Molo Clementino, il Ministero chiede altre integrazioni all'Authority: «No alla Penisola? Diteci perché»	95

Napoli

28/04/2026	Napoli Today Napoli inquinata dal suo porto, polemiche dopo il servizio di Report	97
------------	---	----

Salerno

28/04/2026	Informazioni Marittime Salerno Container Terminal, la movimentazione continua a crescere anche nel 2026	98
------------	---	----

28/04/2026	Messaggero Marittimo	100
Salerno Container Terminal cresce ancora: +7,98% nel primo trimestre 2026		
28/04/2026	Salerno Today	101
Porto di Salerno, traffico container in aumento: i primi dati del 2026		
28/04/2026	Ship Mag	103
Salerno Container Terminal, nel primo trimestre del 2026 risultati positivi: +7.98%		

Bari

28/04/2026	Rai News	104
In crociera a Otranto		

Brindisi

28/04/2026	Brindisi Report	105
Porti, Isabella Lettori: "La Puglia non può diventare periferia di Roma"		

Taranto

28/04/2026	Shipping Italy	106
Rhenus completa l'acquisizione di Lbh, attiva in Italia con una sede a Taranto		

Manfredonia

28/04/2026	Puglia Live	107
GUARDIA COSTIERA A TUTELA DELLA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE - FERMATA NEL PORTO DI MANFREDONIA UNA NAVE MERCANTILE.		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

28/04/2026	Shipping Italy	108
Si estende a Zarzes la linea container ro-ro di Msc da Gioia Tauro		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

28/04/2026	Messaggero Marittimo	109
AdSp dello Stretto, Marabello nuova segretaria generale		
28/04/2026	quotidianodisicilia.it	110
Messina, pronti a partire i lavori del nuovo terminal crocieristico		

28/04/2026	TempoStretto	112
Autorità di sistema portuale dello Stretto, Giusy Marabello nuova segretaria generale		

Catania

28/04/2026	LiveSicilia	113
Caro carburanti, Sicilia al limite: "Agricoltura e pesca in ginocchio"		

28/04/2026	New Sicilia	115
On. Concetta Raia: "Il caro carburanti mette in ginocchio agricoltura e pesca in Sicilia"		

Augusta

28/04/2026	RadioRTM	117
"Pozzallo porta d'accesso all'area iblea": successo per la presentazione del progetto alla Stazione Marittima		

Palermo, Termini Imerese

28/04/2026	Il Nautilus	118
PNRR e formazione, svolta per le AdSP: l'Authority della Sicilia occidentale apre l'accesso agli enti con contratti privatistici		

28/04/2026	Informare	119
L'AdSP della Sicilia Occidentale apre l'accesso agli enti con contratti privatistici ai fondi per la formazione del PNRR		

28/04/2026	Informazioni Marittime	120
PNRR e formazione: l'Authority della Sicilia occidentale apre agli enti con contratti privatistici		

28/04/2026	Messaggero Marittimo	121
Anche i dipendenti AdSp possono accedere alla formazione del PNRR per le PA		

28/04/2026	Messaggero Marittimo	122
Isola di Vulcano, completati i lavori nei porti di Levante e Ponente		

28/04/2026	Sea Reporter	123
PNRR: Sicilia pioniera nella formazione pubblica		

28/04/2026	Sea Reporter	124
Federlogistica entra nell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale		

Focus

28/04/2026	Il Nautilus	125
Intelligence marittima, soluzioni israeliane, ma non solo		

28/04/2026	Informazioni Marittime	128
La riforma dei porti è finanziariamente sostenibile		

28/04/2026	Rai News	129
Legge sui porti, via libera dalla Ragioneria dello Stato		

28/04/2026	Sea Reporter	130
Sicurezza nei porti e calo degli infortuni nel nuovo rapporto presentato alla Camera		
28/04/2026	Shipping Italy	131
Rinnovo flotte e finanza, da Merlo (Msc) l'appello per una "Rosco del mare"		
27/04/2026	Transport Online	134
Riforma porti: via libera Ragioneria, testo in Parlamento		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63921
Roma, Via Campania 39-C - Tel. 06 688281



Servizio Clienti - Tel. 02 6397510
mail: servizioclienti@corriere.it

DEFENDIAMO L'EUROPA
VALLEVERDE

Bonus, tasse: cosa cambia
Si al decreto Lavoro:
passa il salario «giusto»
di **Ducci, Marro, Sensini**
e **Volitattorni** alle pagine 14 e 15

La giornata del ballo
«La danza è incontro
e una scuola di vita»
di **Roberto Bolle**
a pagina 41

VALLEVERDE

Democrazia e poteri

L'AMERICA CHE PERDE SÉ STESSA

di **Sabino Cassese**

Aggredisce altre nazioni, non rispetta trattati e diritto internazionale, ignora la distinzione tra sfera pubblica e sfera privata, non ascolta le opinioni della minoranza, non rispetta la vita delle persone, esercita il potere in modo arbitrario, assume e licenzia collaboratori, si vale di familiari per l'esercizio di funzioni pubbliche, polarizza lo spazio pubblico: come spiegare il fenomeno Trump?

Per comprenderlo, bisogna tener conto di molti fattori, esterni ed interni, organizzativi e personali, diretti e indiretti, del presente e della storia, come ha fatto Sergio Fabbrini nei suoi commenti settimanali ora raccolti in un libro intitolato *Tsunami Trump. Il nazionalismo americano e l'Europa* (Milano, Il Sole 24 Ore, 2026).

Il primo fattore da tenere presente è la circostanza che gli Stati Uniti sono una superpotenza militare incontrastata. Mantengono circa 750 basi in 80 Paesi e la loro spesa militare rappresenta il 38 per cento di quella globale: più dei successivi 9 Paesi messi insieme, Cina e Russia incluse (traggo questi elementi dall'importante libro di un «osservatore partecipante» quale l'attuale presidente della Repubblica finlandese Alexander Stubb, *Il triangolo del potere. Dall'egemonia dell'Occidente al nuovo ordine mondiale*, Milano, Marsilio 2026).

continua a pagina 30

Stati Uniti Carlo III al Congresso: legami indistruttibili



Il presidente Usa Trump con re Carlo III, la regina Camilla e la first lady Melania alla Casa Bianca

Piano per Hormuz Trump: Iran al collasso Emirati via dall'Opec

da pagina 8 a pagina 13

LA VISITA E LA RELAZIONE SPECIALE
La missione del re Rucice con gli Usa Donald: bell'accento

di **Luigi Ippolito**

Missione compiuta. La magia della Corona, incarnata da re Carlo III, ha domato l'aggressività senza limiti di Trump e ridato smalto a una relazione speciale che aveva subito più di una picconata.

alle pagine 12 e 13

L'EX CONSIGLIERE BOLTON
«Teheran rinuncerà all'arma atomica solo con la forza»

di **Federico Fubini**

In nucleare? «Non credo ai negoziati, serve un'azione militare. Altrimenti Teheran non rinuncerà all'atomica»: parla John Bolton, l'ex consigliere per la sicurezza nazionale di Trump.

alle pagine 8 e 9

Lei: ho rispettato la legge, ingiusta esposizione per mio figlio

Grazia a Minetti, buchi nell'indagine «Ora si riparte»

La Procura generale: «Il parere può cambiare»
Si muove l'Interpol. Meloni: «Mi fido di Nordio»

Lei, Nicole Minetti, si difende attaccando. Ma la discussa indagine che ha portato alla grazia riparte con l'Interpol. Tutto verrà rivalutato dalla Procura generale di Milano. Intanto Meloni rinnova la fiducia a Nordio.

da pagina 2 a 6

L'INTERVISTA / VENEZI

«Fenice, per me nessun rispetto»

di **Monica Guerzoni**



LA RICOSTRUZIONE, L'ITER E I DUBBI
La domanda del 2025: gli atti, la firma, il riserbo

di **Giovanni Bianconi**

a pagina 3

IL RACCONTO

Il Guardasigilli e un anno vissuto pericolosamente

di **Fabrizio Roncone**

a pagina 5

SVIZZERA Parla il 16enne Marcucci. I video: Jessica e le candele

«Io, la scuola, le mie cicatrici Ma vorrei tornare a Crans»

di **Rinaldo Frignani** e **Andrea Pasqualetto**

«Io non ce l'ho con Crans. Ingiusto ricordare quel posto solo per quello che è successo a Capodanno. A me piace e vorrei tornarci». A quattro mesi dall'inferno del locale svizzero *Le Constellation*, il sedicenne di Roma Manfredi Marcucci si racconta. Sulle braccia e sulla schiena i segni del fuoco, il laser sulle cicatrici. «Sono tornato a scuola da tre settimane e ho ricominciato a frequentare gli amici». Il nuovo video choc.

alle pagine 22 e 23 Salvatori

E PIANTEDOSI DIFENDE LA BRIGATA EBRAICA

Segre, la memoria e l'odio «A 96 anni mi scrivono: ma perché non muori?»

di **Sara Bettoni**

a pagina 16

PAVIA, PERQUISITA LA CASA DI UN AMICO

Il cadavere di una 22enne trovato in una scarpata Giallo sui colli dell'Oltrepò

di **Adriano Agatti**

a pagina 26

IL CAFFÈ di Massimo Gramellini

Etutta la vita che qualcuno augura a Lilliana Segre di morire. Gilelo gridavano al telefono quando aveva otto anni, nella Milano delle leggi razziali. E glielo ribadiscono sui social oggi, che di anni ne ha quasi novantasei. «Ma perché non muori?». E lei, a cui non fa difetto la corazza dell'autoironia, risponde: «Abbiate ancora un attimo di pazienza». Trump si chiede perché tutti lo odiano, ma evidentemente non si è mai ascoltato parlare. Mentre chiunque abbia ascoltato parlare Lilliana Segre si chiede come sia possibile odiarla. Quella donna è l'incarnazione del buon senso e della libertà di pensiero. «Sento una profonda repulsione verso il governo Netanyahu e le componenti fascistoide e razziste al potere in Israele», disse al *Corriere* meno di un an-

Odiata da un secolo

no fa. Che cosa avrebbe dovuto dire di più e di meglio per meritarsi il plauso o almeno l'indifferenza di chi le augura incessantemente di togliere il disturbo? L'odio è follo del social: ne lubrifica gli ingranaggi con cui, giorno dopo giorno, sommerge i residui di decenza e persino i tabù. L'ultimo rimasto, forse, era proprio il rispetto e la tenerezza che si devono agli anziani e ai bambini. Lilliana Segre era detestata da bambina e continua a esserlo da anziana. Così una finisce per chiedersi il perché. Fanatica? No. Attaccabrighe? Nemmeno. Fiancheggiatrice dei macellai di Gaza? Al contrario. A questo punto vado per esclusione: non sarà che la odiano perché da quasi novantasei anni si ostina a essere ebrea?

© RIPRODUZIONE RISERVATA

PRINCIPIUM
BIOS LINE

MAGNESIO COMPLETO

4 fonti di Magnesio per un'azione completa

In Farmacia, Parafarmacia ed Erboristeria. principiumlife.com

60429
Pubb. in base Spec. n. 4/P. - D.L. 30/3/2001 (conv. L. 4/6/2004 art. 1, c. 1) D.D. Milano
0 771120 463038





Più soldi per l'inflazione, incentivi e norma pro rider: via libera al Decreto Lavoro, ma è già monco. Salta il rinnovo contrattuale retroattivo: Confindustria ringrazia



Donna il tuo 5 mille ALLA FONDAZIONE FRANCESCA RAVA NPH ITALIA ETS

il Fatto Quotidiano NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

Metti la tua firma, cambia una vita Codice Fiscale 97264070158

Mercoledì 29 aprile 2026 - Anno 18 - n° 115

€ 2,00 - Arretrati: € 3,00

PARLA SOLOVYEV Intervista alla "voce di Putin" "Niente scuse a Meloni: va contro il suo popolo"

Il conduttore tv spiega perché non ritira gli insulti alla premier: "Difendendo il papa tradisce anche Trump".

CITATI A PAG. 9

Mannelli GIN-TONIC MINETTI E L'ALLEGRO GOVERNO LENONI

CRESCITA SOTTO LE STIME Meloni sposta 3mld da Difesa al caro-energia



DI FOGGIA E PALOMBI A PAG. 6-7

LA SVOLTA SUL PETROLIO Strappo dopo 60 anni: Emirati fuori dall'Opec



BORZI A PAG. 8

Berlusconiwashing

Marco Travaglio

Come i fantasmi dei morti insepolti che tirano per i piedi i vivi, il berlusconismo senza B. continua a inquinare quel che resta della democrazia italiana...

SCARICABARILE COLLE CONTRO NORDIO, MELONI LO SALVA E ATTACCA LE TOGHE Caso Minetti: con un nuovo reato, la grazia può saltare

IL PG: FATTI GRAVISSIMI INDAGINI PURE IN URUGUAY. NICOLE SMENTITA SU CAUSA E CURE AL BIMBO ADOTTIVO

MACKINSON E MILOSA A PAG. 2-3

INTERVISTA AL COSTITUZIONALISTA D'ANDREA "In caso di nuovi elementi, una revoca dal Quirinale è possibile e auspicabile"

MILELLA A PAG. 3

PURE CALENDIA PER L'AMMUCCHIATA CENTRISTA I Berlusconi fanno i sondaggi per FI e tifano per il pareggio alle elezioni

SALVINI A PAG. 4

CENSURATO DAL SOCIAL

Hacker e cinesi: Facebook mi ha sbattuto fuori...

Stefano Disegni

Io istigo allo sfruttamento sessuale minorile. Non lo sapevo, ora lo so.

PAG. 13

LE NOSTRE FIRME

- Padellaro Meloni "non ricattabile"? a pag. 4
Villone Precedente dannoso al Colle a pag. 11
Robecchi Nordio, alias Willy Coyote a pag. 11
Rodano E la stampa scopri Minetti a pag. 14
Pagnotta Ora la legge sulla Natura a pag. 11
Palombi Armi, la fantasia al potere a pag. 10

NON SOLO GLI ADOLESCENTI Anche gli adulti socialdipendenti

GIACALONE A PAG. 13



I CASI CUFFARO & SCHIFONE Informata di parenti: zii, nipoti e padri alle Amministrative

GIARELLI E PROIETTI A PAG. 5



La cattiveria

Nordio a rapporto a Palazzo Chigi. Che però precisa: "Colloquio programmato da tempo su figure di merda già in agenda"

LA PLESTRA/LUDDOVICO CARTA

LE DUE LETTERE INEDITE

Croce sull'Italia: "Razionale, quindi non democratica"

NOVELLI A PAG. 15



IL FOGLIO



VALLEVERDE

DIFENDIAMO L'EUROPA VALLEVERDE

Redazione e Amministrazione: Corso Vittorio Emanuele II 30 - 00186 Milano

quotidiano

Sped. in Ab. Postale - DL 30/09/2000 (art. 1, comma 1, lett. b) D.L. 13/01/2010

ANNO XXXI NUMERO 100

DIRETTORE CLAUDIO CERASIA

MERCOLEDÌ 29 APRILE 2026 - € 1,80 + € 0,50 con REVIEW n. 51

Il governo può galleggiare nella "via del mezzo" o reinventarsi: da volenteroso a influente e magari una punta scandaloso. Scegliere in fretta

La "via del mezzo", aborrita da un noto politologo fiorentino...

spazio politico nuovo. Crisi energetica, mancanza di carburante...

dici anni, se i professori d'orchestra della Fenice avessero o no...

spagnoli e francesi, statualità e interlocuzione al mondo palestinese...

gatto con il topo, affidato al fluido del fattore tempo e all'erratico...

Più Difesa e meno demagogia

"Dobbiamo investire di più nella nostra Difesa. Anche nelle attuali condizioni di bilancio. Non farlo per recattare un voto in più è irresponsabile". Colloquio con il ministro Crosetto

Guido Crosetto, ministro della Difesa, è preoccupato. E ha ragione a esserlo. Un po' per le difficoltà politiche del governo nel dopo referendum...



GUIDO CROSETTO

Il Quirinale e Minetti

Il Colle non è un passacarte. I compiti del "Comparto grazie" spiegati dal suo responsabile

Roma. La vicenda della grazia a Nicole Minetti, scaturita dalla diffidenza di una serie di notabili...

Minoranze creative

"Il cristianesimo non può essere solo un fatto culturale". L'omelia strong del nuovo vescovo di Praga

Roma. "Sono convinto che tornare alle radici cristiane e spirituali dell'Europa non sia un atto di retroscena...

La morte a Venezia

Buttafuoco, Venezia è il sogno grameciano della destra sepolto in una crisi di nervi post referendaria

Venezia è tra le grandi città simbolo dell'Occidente, insomma tra Parigi, Londra, Roma, Milano, Amsterdam, Vienna, Barcellona, New York, la sola a non essere governata dalla sinistra...

Vincitori a parole

Economia, internet, colpi ucraini. Batoste grandi e piccole per Putin

L'uscita degli Emirati dall'Opec, gli attacchi di Kiev alle raffinerie, il crescente timido. La reazione di Mosca

Il prossimo 9 maggio

Roma. La raffineria russa di Tuapse, affacciata sul Mar Nero, è stata colpita per tre volte. L'ultima nella notte fra lunedì e martedì...

Meloni chiede la "grazia" alla Ue

Difende Nordio, vara il salario giusto. Giorgetti vuole la "flessibilità"

Roma. La deroga al Patto di stabilità è come la grazia: al posto di Mattarella c'è Dombrovskis e lo scostamento di bilancio è il nuovo bunga bunga...

Iran, paciere atomico

Teheran guardiano di Hiroshima: la nomina contro il riarmo alle Nazioni Unite

C'è da dire, però, che nessuna istituzione coltiva più chiari futuri della vicenda, neanche il Quirinale. Se è vero che il compito di istruire le pratiche di grazia spetta ai magistrati...

Il Colosseo della Rai

Vendere il Teatro delle Vittorie? Buona idea, ma solo se i soldi non vanno per tappare i debiti

Alora se vendiamo pure il Colosseo? No che non ce lo vendiamo, soprattutto adesso che con la nuova pavimentazione esterna by Stefano Boeri è più bello che mai...

Da Beirut ad Abu Dhabi

"L'unico posto in cui l'Iran sta vincendo è sui media occidentali". Intervista sul nuovo medio oriente

Tel Aviv. "L'unico posto in cui l'Iran sta vincendo è sui media liberali occidentali", dice Nadim Koteh, giornalista libanese-emiratino...

Lo Stretto necessario

Gli Emirati lasciano l'Opec e cercano di mitigare le minacce energetiche iraniane

Roma. 59 anni. Tanto è durata l'appartenenza degli Emirati Arabi Uniti all'Opec da quando Abu Dhabi aderì nel 1967...

Svegliarsi sull'energia

Senza un intervento a Hormuz, Putin può tornare a ricattare l'Europa con il gas

Roma. L'arresto di Claudio Desalzi è stato ignorato. Qualche settimana fa l'ad dell'Eni aveva chiesto di rinviare in extremis il bando sul gas russo...

Cercasi pace sociale

Il decreto Lavoro di Meloni punta alla copertura a sinistra per non dare armi alla Cgil

Milano. Pas d'ennemis à gauche. Alla vigilia del Primo maggio si respira un clima di pacificazione sociale. Sarà che tutti, dal governo agli industriali, hanno paura che provvenga la recessione dura e che il potere d'acquisto degli italiani possa peggiorare come nel '22...

La Saviano League

Italia è il paese in cui la giustizia funziona tanto bene che, come suggerisce il garantista Salvemini, "lo scostamento" è l'essere o non essere.

"Se ti accusano d'aver rubato la Madonna del Duomo, scappi". Dunque la parte dei futuri possibili che Laudaro Martinez venga trascinato via in ceppi dal Meazza, e Beppe Marotta incatenato in sala Var. Ma oggi non è ancora il giorno buono per morire, come diceva il Precolo Grande Uomo...

Andrea's Version

Al momento da astemi, ma non esageriamo, da sobri, altrimenti Travaglio il Moevalizzatore ci fa la spia più degli antiproporzionisti di Chicago con Al Capone, anticipiamo questo. Registrato fra la corrotta Rai, tirati i conti, ha pensato utile vendere il Teatro delle Vittorie a Roma. Presso altri atto che il generoso Fiorello, fatti i conti suoi, ha ritenuto indispensabile opporsi drasticamente alla vendita, ma solo per strapparsi i capelli culturali. Considero infine che la fortunata congiuntura sta avvertendoci di un'Italia intellettualmente un gradino sopra agli altri, ecco che, preso in esame il bilancio di un anno, ci si può dare una sepulture: fino al termine dell'anno, poi speriamo anche nel prossimo, questo grave conflitto Fiorello delle Vittorie (Hormuz o no, Kyiv o no, saponette o meno) sia in grado di presentarci tenere bene perfino oltre il già planetario affare Travaglio-Minetti.

Skidelsky, che dice

SMALTO ALLA SCIENZA TRISTE De Filippi con La Malfa a pagina due

Sabato 2 maggio il Foglio, come tutti i giornali, non sarà in edicola. Per questo, il Foglio weekend uscirà in anticipo, venerdì 1° maggio.

Il governo può galleggiare

Il governo può galleggiare nella "via del mezzo" o reinventarsi: da volenteroso a influente e magari una punta scandaloso. Scegliere in fretta

La "via del mezzo", aborrita da un noto politologo fiorentino... spazio politico nuovo. Crisi energetica, mancanza di carburante...

L'Europa è l'area che ha dato più sussidi energetici

Stagnano a pagina quattro

Questo numero è stato abbinato in millimetri alle 20.20



QUEL LATO UMANO NASCOSTO DIETRO «SUPERMARIO» (DRAGHI) Vittorio Feltri a pagina 17



MOURINHO: «AVETE OTTIMI CT MA L'ITALIA COPII IL MIO PORTOGALLO» Marco Lombardo a pagina 30



«ROCCHI PARLAVA CON ALTRI ARBITRI» LA POLITICA TENTATA DAL COMMISSARIO Di Dio, Falci, Fazzo e Ordine alle pagine 18-19



il Giornale



VALLEVERDE

www.ilgiornale.it



Direttore editoriale VITTORIO FELTRI

FONDATA DA INDRO MONTANELLI

Direttore responsabile TOMMASO CERNO

MERCOLEDÌ 29 APRILE 2026 Anno LIII - Numero 101 - 1,50 euro



controcorrente PER GRAZIA RICEVUTA

di Tommaso Cerno

Non mi interessa molto se Nicole Minetti potrà tenersi la grazia o le verrà revocata. E se tutti ne parlano di certo l'interesse non è per quel bambino adottato, ma perché torna alla ribalta proprio lei. La grazia è stata data 35mila volte dalla nascita della Repubblica, a gente che la meritava e a gentaglia. E ha creato divisioni, polemiche e favoritismi. L'hanno ottenuta fior fior di terroristi e delinquenti veri. E sempre il Colle ha esercitato la sua prerogativa nella piena autonomia della più alta carica dello Stato. Se Sergio Mattarella ha chiesto delucidazioni significa che ritiene che servano. Arriveranno. E il Presidente deciderà di conseguenza. Nella sua sacrosanta autonomia. Quello che invece fa venire il voltastomaco è sentire che da sinistra, Ilaria Salis in testa, si utilizzi la Minetti per liberare delinquenti che i figli minori e la gravidanza li usano davvero per non finire in galera. Come già sentiamo dire. Perché le donne sono tutte uguali, ma come direbbe George Orwell qualcuna è più uguale delle altre. E così come io non giudico la Minetti per quello che ha fatto in passato o per l'immagine che ha lasciato di sé, non credo nemmeno che su questa storia possa arrampicarsi la ladra rom con nove figli che evita il carcere perché è più mamma di lei. Penso molto più semplicemente che se la storia di quell'adozione è vera i pruriti scompariranno e se è falsa è talmente grave ciò che è avvenuto che ci sarà modo di scontare la pena già comminata e forse anche qualcun'altra in più.

Il sovrano negli Usa

L'asse fra Donald e Carlo III con lo sguardo a Hormuz «Mai alleati così stretti»

Valeria Rebocco a pagina 6



ALLA FACCIA DEI «NO KINGS»

Il re di ieri, il re di domani E quel discorso al Congresso

Lucio Martino a pagina 6

SPACCATURA STORICA

Terremoto petrolio: Emirati via dall'Opec

Camilla Conti

Gli Emirati Arabi Uniti hanno annunciato l'uscita dall'Opec e dall'Opec+ (che include la Russia) a partire dal 1° maggio. In questo modo puntano alla libertà produttiva e rompono con quote e vincoli di estrazione.

con Angelo Allegri alle pagine 2-3

L'ANALISI

Abu Dhabi ha le mani libere E il cartello ora è al tramonto

Gianclaudio Torlazzi alle pagine 2-3

LA GRAZIA CONTESTATA

Tutti contro la Minetti: «Gogna per mio figlio» Meloni: governo estraneo

Nuove indagini, interverrà l'Interpol. Cosa non torna nelle due versioni. Botta e risposta Ranucci-Nordio

Felice Manti e Adalberto Signore

Nicole Minetti va al contrattacco tramite i suoi avvocati. L'obiettivo non è tutelare se stessa, perché «tanto le carte sono inattaccabili», quanto piuttosto difendere la privacy e l'incolumità del figlio che, spiegano, viene usato per infangare l'ex consigliere regionale della Lombardia, che ha chiesto (e ottenuto) la grazia dal presidente della Repubblica per stare con il bambino.

Borselli, Fazzo, Scafi e Zurlo da pagina 8 a pagina 11

Il commento

Un copione da film di Sorrentino

di Valeria Braghieri a pagina 9

L'INVASIONE POLITICA

Il partito islamista in campo nel 2027: «20mila candidati»

A Roma sgomberato dopo 30 anni lo storico centro sociale rosso

La sinistra prepara l'assalto alle istituzioni del Paese sfruttando il contributo dei voti delle comunità musulmane.

Galici, Giubilei e Sorrentino alle pagine 14-15

LA SENATRICE

Segre: «Sempre più odio Mi augurano di morire»

Alberto Giannoni a pagina 16

LE POLEMICHE

Un esercito da tutto il mondo I veri liberatori del 25 Aprile

Alessandro Gnocchi a pagina 27

TUTTE LE NOVITÀ DEL PROVVEDIMENTO

Decreto lavoro, un miliardo sul tavolo e garanzie ai giovani sul salario minimo

Matteo Basile

Alla vigilia del Primo maggio la premier Meloni presenta le nuove misure per il mondo produttivo.

con Fabrizio de Feo a pagina 12

L'ISTAT AI RAGGI X

L'ente da 230 milioni che affossa l'economia

De Francesco a pagina 13

IL BILANCIO

Giorgetti e i dubbi sullo scostamento

Minzolini a pagina 13

GIÙ LA MASCHERA

di Luigi Mascheroni

LA PSICOANALISI DI RECALCAN

Così la sinistra passò dalla analisi alla psicoanalisi della sua crisi d'identità. Ieri, in uno dei rari giorni in cui non usciva un suo libro, Massimo Recalcati, guru del progressismo pedagogico-riflessivo che vuole lacanizzare il mondo, ha scritto su *Repubblica* un articolo in cui, a partire dai fatti del 25 aprile, stigmatizza - come da titolo - *Il complesso di superiorità della sinistra*. Un'ispezione psico-emotiva su chi «si arroga il diritto di decidere chi può partecipare a una manifestazione e chi no», «si pone come giudice fanatico della vera verità», «condanna gli eretici e fustiga il pensiero divergente», è mosso da «una vocazione alla purezza».



za che finisce per produrre discriminazione» e «si ritiene autorizzato dalla Storia a espellere, censurare, ridurre al silenzio».

Immaginiamo la crisi del Super-io del lettore antifascista che, dopo 80 righe, scopre che il fascista è proprio lui.

Beh, almeno abbiamo capito a che cosa serve Recalcati al Pd. A far riemergere il suo inconscio e arrivare alla radice di tutti i problemi. L'arroganza.

Una vita da lacan. Fare una figura da lacan. «Certo che come psicoanalista è davvero un lacan». Recalcati rimarrà solo come un lacan.

E insomma *Repubblica* si sta già riallineando alla nuova proprietà: dalla kefiyah ai miti della Diaspora... Seguiranno disdette di abbonamenti e dure prese di distanza del Comitato di redazione.

E per il resto, condividiamo in pieno, come sempre, l'analisi di Recalcati. «Ma quale?». «Boh, è lo stesso».

L'ENERGIA PER SENTIRSI TOSTII!

SUSTENIUM PLUS 77

SOMMAZIONE SPECIFICA ANGIOTENSINA ALTO CONTENUTO DI VITAMINA B12

IN ITALIA, PARTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI VEDI GERENZIA



IL CASO FENICE

Venezi pronta alla battaglia legale

Piera Anna Frani a pagina 26

INTERVISTA A CAMPI

«La cultura di destra non sia solo annunci»

Matteo Sacchi a pagina 26

**SOLO AL SABATO IN ABBINAMENTO OBBLIGATORIO CON 'MONETA' e 1.50 - (-) CONSUETE TESTATE ABBINATE - VEDI GERENZIA



IL GIORNO

Speciale

Speciale

Agenda 2030

Vivere Lgh

MERCOLEDÌ 29 aprile 2026
1,60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia +

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it



MILANO La senatrice: a 96 anni le frasi che sentii da bambina

Segre e l'odio che ritorna «Mi augurano la morte»

Vazzana a pagina 7



Minetti, indaga l'Interpol Ma Meloni blindata Nordio

La premier difende l'iter della grazia: niente di errato, il Guardasigilli non si dimetterà
La procura generale di Milano: fatti gravissimi. L'ex consigliera regionale: rispettata la legge

Coppari e Giorgi alle p. 2 e 3

Giorgetti: realismo sui conti

Un miliardo per salari giusti e occupazione, via al decreto



Marin e Troise alle pagine 4 e 5

Intervista

Stefania Craxi: «Una Forza Italia più riformista»

Marmo a pagina 6



Re Carlo parla al Congresso americano

Re Carlo al Congresso Usa «Alleati per storia e futuro»

Standing ovation per re Carlo al Congresso americano dove la madre, la regina Elisabetta, parlò nel 1991. Il legame tra Stati Uniti e Gran Bretagna è definito indistruttibile dal sovrano che chiede unità tra gli alleati e risolutezza

«nell'aiutare l'Ucraina come dopo l'11 settembre». A suggellare il rapporto speciale, l'accoglienza calorosa di Carlo e Camilla alla Casa Bianca. Trump: Londra è il nostro migliore alleato.

Pioli e De Robertis pagina 11

DALLE CITTÀ

CECIMA Il corpo nei campi, nessun segno di violenza



Elisa trovata senza vita Perquisizioni dal suo amico

Zanette a pagina 15

TIRANO Eseguita l'autopsia, l'ipotesi dei cani

Lucia, fatale lo choc emorragico «da aggressione di animali»

Baldini a pagina 14

SONDRIO Piano alloggi, occasione per i frontalieri

Sankt Moritz cerca residenti «Case in linea con gli stipendi»

D'Eri a pagina 17

PAVIA Il rettore: il diritto allo studio va difeso

In Università no-tax area a 32mila euro «Primi in Italia»



Marziani nelle Cronache



E l'Opec perde un pezzo: lasciano gli Emirati Arabi

Hormuz, piano B dell'Iran, la Casa Bianca: sono al collasso, vogliono che riapra

Prosperetti alle pagine 8 e 9

Frode sportiva, il designatore e gli altri indagati

Caos arbitri, Rocchi non andrà all'interrogatorio Zappi decade dalla presidenza dell'Aia

Giorgi e Mola a pagina 12



Egitto, l'appello: aiutatemi

Italiana condannata per adulterio

Servizio a pagina 15

FLACCORICO AGITA E DEVI

SUSTENIUM PLUS 50+
ENERGIA PIU' E CAPORENE

FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+
ALTO CONTENUTO DI VITAMINA B12

L'ENERGIA PER SENTIRSI TOSTI!

AL. MEDA RENTZ

© Il maggior contenuto di vitamine B12 e B6 contenuti in una dose unica, migliorando il tuo stile di vita sano.



Ancora in edicola

LA FINE DEL MONDO Questo mese la copertina è di Altan, che debutta con una storia inedita sui dinosauri. 80 pagine di grande fumetto a 4 €



Culture

EDUARDO GALEANO Un mondo nel pallone. «Splendori e miserie del gioco del calcio», torna per Sur Massimo Raffaelli pagina 12



Visioni

MUSICA Il 32esimo volume della collana Ethiopiques dedicato alla figura di Nersès Naibandian Marcello Lorrai pagina 14

IN ABBONATA OBBLIGATORIA CON LA FINE DEL MONDO EURO 5,00
CCN SPECIALE 55 ANNI + EURO 2,50
CCN LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

il manifesto

quotidiano comunista

oggi con LA FINE DEL MONDO

MERCOLEDÌ 29 APRILE 2026 - ANNO LVI - N° 101

www.ilmanifesto.it

euro 5,00



MEZZA DIFESA PER IL CASO MINETTI: «A OGGI ESCLUDO LE DIMISSIONI». MANTOVANO LO CONVOCA

Meloni fa un'altra grazia a Nordio

«Mi fido del ministro Carlo Nordio, ho parlato con lui lunedì e mi sono messa a ricostruire l'iter della grazia a Nicole Minetti. Escludo le sue dimissioni. Ad oggi», Giorgia Meloni, a sorpresa, partecipa alla conferenza stampa dei ministri dopo il varo del decreto Lavoro. E

lo fa soprattutto per provare ad allontanare dal governo le responsabilità per l'ennesima brutta storia che riguarda Nordio. Ma la premier sembra non escludere possibili colpi di scena. Accanto a lei, il sottosegretario Mantovano, che poco prima aveva avuto un lungo collo-

quio con il guardasigilli, afferma: «Ciò che è nel fascicolo credo che lasciasse pochi margini alla valutazione del ministro della Giustizia».

Insomma, per ora il tentativo del governo è di scaricare le responsabilità sui magistrati. CARUGIATA PAGINA 4

MILANO, SOLO ORA NUOVI ACCERTAMENTI Il pg: nessuno criticò l'indagine

Assediata dall'esecutivo, la Procura generale di Milano ha riaperto gli accertamenti sull'istanza di grazia per Nicole Minetti, su cui aveva espres-

so parere favorevole e poi approvata da via Arenula e infine dal Quirinale a febbraio scorso. Ora il parere potrebbe cambiare. GAMBIRASI A PAGINA 5

La conferenza stampa di Giorgia Meloni e i ministri Calderone e Mantovano al termine del Consiglio dei ministri foto Angelo Caronni/Ansa

Solo altri bonus e sussidi alle imprese. No al salario minimo, sì a quello «giusto». Il solito decreto lavoro di ogni primo maggio quest'anno è più vuoto che mai. Il governo non ha soldi e spera in una deroga al patto di stabilità, dopo averlo firmato, per un finale di legislatura meno mesto. Arriva una novità per timidi aumenti contrattuali, ma non retroattivi

pagine 2 e 3

Ultimo maggio

Crisi del lavoro
Donne, giovani e ancora bonus: lo spot è servito

FILIPPO BELOC

Ancora una volta, la ricorrenza del primo maggio viene svilita a cornice comunicativa. Il decreto che il Consiglio dei ministri ha varato ieri è infatti un decreto simbolico, nulla di più. È un provvedimento che dice poco per ciò che contiene, e che dice molto per ciò che evita di affrontare.

— segue a pagina 3 —

all'interno

Il valzer del decimale
Quando l'Istat smentisce il governo sul 3%

L'Istat ribalta la propaganda: serviva il 2,94% per uscire dalla procedura Ue d'infrazione. Le audizioni smentiscono il leit-motiv: il debito cresce, salari crollati, sanità defanziata

ROBERTO CICCARELLI
PAGINA 2

NEGOZIATO A RILENTO Hormuz, Trump boccia la proposta iraniana



«Non è abbastanza buona». La Casa bianca respinge al mittente la proposta di riaprire lo Stretto, togliere il blocco navale Usa e rimandare a poi la questione nucleare. In Iran affonda l'economia, perduti due milioni di posti di lavoro. E anche il resto del mondo vede nero. La Bce avvisa: stretta al credito in tutta Europa. LUCI, PANDOLPIA PAGINA 6

Petrolio e potere Gli Emirati arabi fuori dall'Opec, crisi dentro la crisi

FRANCESCO SASSI

Che l'ordine energetico mondiale stesse cambiando era sotto gli occhi anche dell'osservatore più distratto. Che lo stesse facendo alla velocità a cui stiamo assistendo in pochi lo potevano solo immaginare. E questo giorno uscirà difficilmente dalla memoria.

— segue a pagina 7 —

ISRAELE Guerre, sfide, processi: Netanyahu alla sbarra



Tre casi di corruzione e abuso d'ufficio, il premier israeliano Benjamin Netanyahu torna alla sbarra per la prima volta dall'inizio della guerra all'Iran (ma l'80esima da quando il processo è iniziato). Tra i conflitti con molte stragi ma senza vittorie e la sfida politica dei neo-alleati Bennet e Lapid, le azioni di Bibi sono in discesa. GIORGIO A PAGINA 8

Centrosinistra Per una coalizione fuori dalla trappola delle primarie

ANTONIO FLORIDIA

Continuare a parlare di primarie per la leadership del centrosinistra sarebbe davvero autolesionistico. Ma il rischio che si ricominci non è svanito e la ragione è semplice: non si riesce a discutere di altro, come i programmi o le idee.

— segue a pagina 11 —



Printed in Italy. Sped. in a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Dpo/C/PM/2321/03
02-478219-2 1310010





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CXXXIV - N° 115 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 459 - ART. 2 COM. 20/01 L. 60/96

Fondato nel 1892



Mercoledì 29 Aprile 2026 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

AGENZIA E PRODA: "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" ELBO L23

Azzurri sabato a Como

Paz e De Bruyne, sfida tra le ultime stelle: obiettivo Champions
Gennaro Arpaia a pag. 15



Napoli, la rassegna al Madre Comicon, da domani i fumetti al museo la cultura diventa pop
Diego Del Pozzo a pag. 13



L'editoriale
IL CORAGGIO CHE SERVE ALLE BANCHE CENTRALI
Giuseppe Vegas

Probabilmente in questa settimana cruciale per le decisioni delle autorità monetarie non succederà nulla: la situazione ancora incerta nello scenario mediorientale rende assai difficile, se non impossibile, ogni previsione. La FED, per gli Stati Uniti, la Banca Centrale Europea e la Banca d'Italia tengono le loro riunioni in un momento decisivo, in cui le sorti dell'economia dell'intero globo possono rapidamente precipitare o, più auspicabilmente, volgere verso una schiarita.

In ogni caso, gli effetti del conflitto sono visibili e preoccupanti. A cominciare dall'aumento del prezzo dei prodotti energetici e, con esso, la fiammata inflazionistica che, oggi ancora relativamente modesta in Europa, preoccupa seriamente i consumatori nordamericani. Le decisioni che saranno assunte in questi giorni sono importanti soprattutto in prospettiva, perché porranno le basi della risposta di politica monetaria che dovrà rassicurare consumatori e produttori nella prospettiva dell'intero 2026.

I banchieri centrali, se seguissero l'orientamento suggerito dalla teoria ortodossa in tutti i casi in cui si assiste ad un innalzamento dell'inflazione, dovrebbero accrescere il tasso di sconto, in modo da raffreddare l'aumento dei prezzi. D'altronde, già in questi giorni stiamo assistendo ad una crescita generalizzata dei tassi nel mercato delle obbligazioni e dei titoli di debito pubblico, che vanno offrendo rendimenti superiori al livello del tasso di sconto.

Continua a pag. 35

«Minetti, mi fido di Nordio»

La grazia, Meloni difende il Guardasigilli: non toccava a lui indagare, escludo dimissioni Opposizioni all'attacco. La Procura: il parere può cambiare. Lei: mai indagata in Uruguay

Giorgia Meloni difende l'operato di Carlo Nordio: «Mi fido di lui», e «ad oggi escludo l'ipotesi di dimissioni del ministro». E accende i fari sul resto dell'iter di grazia a Nicole Minetti, a cominciare da quello gestito dalla Procura generale di Milano. «Sicuramente, se è vero quello che emerge dall'inchiesta giornalistica qualcosa manca nel lavoro che è stato fatto, però questo non è un lavoro che fa il Ministero della giustizia».

Bechis, Errante e Guasco alle pagg. 2 a 3

Nel decreto "Primo maggio" incentivi per donne e giovani Sì al salario giusto, tagli più alti sul diesel

Via libera del Consiglio dei ministri al decreto lavoro, il nuovo provvedimento in vista del Primo maggio che sancisce l'arrivo del salario giusto: il governo lo mette nero su bianco come frutto della contrattazione e lo lega a doppio giro agli incentivi all'occupazione. Il



pacchetto vale circa un miliardo di euro. E avvia nuovi bonus per giovani, donne e Mezzogiorno, che vanno fino a 650 euro al mese per gli under 35 e a 800 euro per le lavoratrici svantaggiate nell'area Zes.
Andreoli, Pira, Troise e Sciarra alle pagg. 4 e 5

Il conflitto Scossa sul mercato del petrolio gli Emirati escono dall'Opec

Gli Emirati Arabi usciranno dall'Opec e dall'Opec+ (che include altri 10 paesi tra cui la Russia) a partire dal primo maggio.
Jacopo Orsini a pag. 7

Lavori per la Coppa America: via i detriti, la bonifica continua

BAGNOLI, ADDIO COLMATA UNA TERRAZZA SUL MARE

Luigi Roano e Antonio Vastarelli in Cronaca



Domenico, a Bari si cerca la verità sui due cuoricini

Al via gli esami sugli organi del trapianto fallito orari, imperperizia e danni: 12 i quesiti posti dal Gip

Si spostano a Bari le indagini sulla morte di Domenico Catellano. Nel capoluogo pugliese il giudice per le indagini preliminari del Tribunale di Napoli ha dato appuntamento ai consulenti di parte dei sette medici indagati, quelli della Procura, dello stesso gip e quelli che rappresentano la famiglia del bambino morto all'ospedale Monaldi di Napoli per l'incidente probatorio sui due cuori coinvolti nel trapianto: quello deteriorato arrivato da Bolzano e quello sull'organo malato espiantato al piccolo. L'esame proseguirà il 10 giugno.
Giuseppe Crimaldi a pag. 9

Il giallo Dj morto a Ibiza: «Troppi lividi sul cadavere ipotesi tortura»

Depositato agli atti le consulenze sul decesso di Michele Noschese, il dj napoletano morto a Ibiza dopo l'intervento della polizia spagnola. Per far luce su quanto accaduto, la Procura di Roma convoca gli amici testimoni.
Petronilla Carillo in Cronaca

Accolto da star alla Casa Bianca, Donald: «Non c'è alleato più stretto» Re Carlo da Trump: «Ora riconciliazione»

Il cambio di paradigma Siglato l'accordo tra Intesa Sanpaolo e Vertis Sgr Innovazione, patto tra banche e imprese

A Washington, sotto una pioggia che Donald Trump ha definito con ironia «perfettamente britannica», re Carlo III ha tentato ieri di fare ciò che la politica non sembra più capace di fare: ri-ricucire il rapporto tra Stati Uniti, Regno Unito ed Europa, incrinato dalle divergenze sulla guerra in Iran e dalla politica dei dazi. Accompagnato dalla consorte, la regina Camilla, Carlo ha ricevuto alla Casa Bianca un'accoglienza senza precedenti per un monarca britannico: onori militari, inni nazionali e una salva di 21 colpi di cannone, prima della parata di circa 300 militari. Poi l'ingresso nello Studio Ovale, per un colloquio che si è tenuto a porte chiuse.

Bruschi e Guaita a pag. 6



Donald Trump con Re Carlo

L'analisi Logistica in area Med oltre la dannazione della guerra

Patrizio Bianchi

In questi mesi di avvio di questo nuovo difficile anno sono sicuramente le imprese meridionali a trascinarsi il sistema industriale italiano fuori dalle secche in cui siamo finiti ormai da troppo tempo.

Continua a pag. 35



Proliferano le startup in Campania

Più di 3.400 startup, quasi il 29% del totale italiano, con Campania e Sicilia in testa tra le regioni meridionali. I numeri confermano che al Sud la strada dell'innovazione non è più sconosciuta da tempo. E spiegano forse meglio di tante parole perché la più grande banca italiana, Intesa Sanpaolo, ha deciso di rafforzare ulteriormente il suo sostegno alla crescita delle piccole e medie imprese innovative avviando una collaborazione con Vertis Sgr, un'altra società napoletana di eccellenza. L'unica società di gestione di fondi di private equity e venture capital del Mezzogiorno con 300 milioni di fondi raccolti in 15 anni.

Nando Santonastaso a pag. 10



€ 1,40* ANNO 148 - N° 115 ITALIA Sped. in A.P. 08.03.2003 con L. 4820/04 art. 1, comma 1

Il Messaggero

NAZIONALE



Mercoledì 29 Aprile 2026 • S. Caterina da Siena

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

I luoghi del futuro
Roma, una rete per gli istituti di ricerca medica
Buoni a pag. 15



Aia al commissariamento
Zappi squalificato azzerati tutti i vertici arbitrali
Lengua nello Sport



Olimpico pieno per l'Inter
Finale Coppa Italia, laziali per ore in coda per i biglietti
Mustica nello Sport



L'editoriale

IL CORAGGIO CHE SERVE ALLE BANCHE CENTRALI

Giuseppe Vegas

Probabilmente in questa settimana cruciale per le decisioni delle autorità monetarie non succederà nulla: la situazione ancora incerta nel scenario medio-orientale rende assai difficile, se non impossibile, ogni previsione. La Fed, per gli Stati Uniti, la Banca Centrale Europea e la Banca d'Inghilterra tengono le loro riunioni in un momento decisivo, in cui le sorti dell'economia dell'intero globo possono rapidamente precipitare o, più auspicevolmente, volgere verso una schiarita.

In ogni caso, gli effetti del conflitto sono visibili e preoccupanti. A cominciare dall'aumento del prezzo dei prodotti energetici e, con esso, la fiammata inflazionistica che, oggi ancora relativamente modesta in Europa, preoccupa seriamente i consumatori nordamericani. Le decisioni che saranno assunte in questi giorni sono importanti soprattutto in prospettiva, perché potranno le basi della risposta di politica monetaria che dovrà rassicurare consumatori e produttori nella prospettiva dell'intero 2026.

I banchieri centrali, se seguissero l'orientamento suggerito dalla teoria ortodossa in tutti i casi in cui si assiste ad un innalzamento dell'inflazione, dovrebbero accrescere il tasso di sconto, in modo da raffreddare l'aumento dei prezzi. D'altronde, già in questi giorni stiamo assistendo ad una crescita generalizzata dei tassi nel mercato delle obbligazioni e dei titoli di debito pubblico, che vanno offrendo rendimenti superiori al livello del tasso di sconto.

Continua a pag. 27

INDAGINE RIAPERTA, SI MUOVE L'INTERPOL

Grazia a Minetti, nuove verifiche

► Meloni: Nordio ha seguito la prassi ma è il Pg che indaga, escludo le dimissioni. L'opposizione: troppi errori, deve lasciare. La Procura: fatti gravissimi, se confermati pronti a cambiare il parere

ROMA Grazia a Nicole Minetti, via alle verifiche. La Procura: fatti gravissimi, se confermati pronti a cambiare il parere. Meloni: escludo le dimissioni di Nordio.

Bechis a pag. 2

Roma, si vede la targa dello scooter usato per la fuga



Nicola Fasciano e Rossana Gabrieli, i due iscritti all'Anpi colpiti con la pistola al corteo del 25 aprile a Roma

Sparò alla coppia dell'Anpi incastrato da due video

Luisa Urbani

Sparò al corteo del 25 aprile a Roma, avrebbe le ore contate l'uomo che ha aperto il fuoco con una pistola ad aria compressa. Immortato in due video: è fuggito a bordo di uno scooter di colore bianco, anche la targa è visibile.

A pag. 12

L'inchiesta
Quei dubbi sull'adozione e i referti medici

Valentina Errante e Claudia Gusco a pag. 3

Il personaggio
Nicole resta all'estero «Su di me solo bugie»

Mario Ajello a pag. 5

Via libera in Cdm al dl, incentivi per donne e giovani Lavoro, arriva il "salario giusto" Accise, taglio più alto sul diesel

► Dai 3,7 miliardi della difesa risorse contro il caro energia

Andreoli, Pira e Sclarrà alle pag. 6 e 7

Guerra nel Golfo, svolta nel mercato del greggio Petrolio, gli Emirati via dall'Opec

Orsini e il focus di Gianni Bessi a pag. 8

L'analisi

Fabrizio Galimberti

IL DIVARIO TRA I PREZZI

La dicotomia dei prezzi del greggio, quello "al pozzo" corre più veloce. Gli effetti della guerra in Iran.

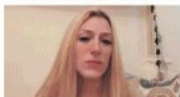
A pag. 8

Tè da Trump, ovazione al Congresso Applausi da star per re Carlo «È l'ora della riconciliazione»

Bruschi, Guaita e Evangelisti a pag. 9 e l'analisi di Andrew Spannaus a pag. 27



«Aiutatemi, ho paura»



L'incubo di Nessy l'italiana condannata per adulterio in Egitto

Raffaella Troili

L'incubo di Nessy, condannata per adulterio in Egitto, ora rischia il carcere. La 26enne di Sanremo bloccata nel Paese e in fuga con la figlioletta dall'ex marito violento.

A pag. 13

Roma riposa. Noi no

Qualcuno è sempre qui

Quando serve siamo pronti

VILLA MAFALDA

Via Monte delle Gioie, 5 Roma - 06 86 09 41 - Info su [villamafalda.com](#)

ASSISTENZA MEDICA 24 ORE SU 24

Il Segno di LUCA

L'ARIELE IN BILICO

Improvvisamente cambia tutto e non sai bene come comportarti. Da un lato ti senti come intrappolato in difficoltà che non sai come disinnescare e saresti tentato da una reazione collerica, come se la realtà e il mondo dovessero ubbidirti. Ma fortunatamente c'è anche un'altra energia, armoniosa e giocosa, che ti fa sembrare tutto facile. L'amore è composto da entrambe queste energie, oggi ti trovi a fare l'alchimista e a combinarle. MANTRA DEL GIORNO La realtà si adegua a ciò che credo.

Reproduzione riservata L'oroscopo a pag. 27

* Tardine 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 itinerari 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

MERCOLEDÌ 29 aprile 2026
1,80 Euro*

Nazionale - Imola+

Speciale

**Agenda
2030**

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

**DIFENDIAMO L'EUROPA
VALLEVERDE**

FANO Serfilippi: «Sacrificio necessario»

**Scavi per Vitruvio,
abbattuti alcuni alberi
Minacce al sindaco**

Petrelli a pagina 17



EMILIA-ROMAGNA

**Ticket e visite,
botta e risposta
sulla Sanità**

Catanese a pagina 17

VALLEVERDE

Minetti, indaga l'Interpol Ma Meloni blindo Nordio

La premier difende l'iter della grazia: niente di errato, il Guardasigilli non si dimetterà
La procura generale di Milano: fatti gravissimi. L'ex consigliera regionale: rispettata la legge

Coppari
e Giorgi
alle p. 2 e 3

DALLE CITTÀ

LE CAPITALI DELLE VACANZE Il reportage



Riccione prepara un'estate super: «Tanta qualità e benessere»

Oliva a pagina 16

BOLOGNA Ex convento, l'area sanificata

Annunziata, via la tendopoli
«Posti per tutti i senzatetto»

Mastromarino in Cronaca

BOLOGNA Stracciacchi sotto processo

Pazienti sfigurate, difesa choc
L'ex chirurgo: «Cercavano soldi»

Gabrielli in Cronaca

IMOLA Diecimila euro per un pacchetto di ore

Street tutor verso la proroga
Ma resta il nodo stazione



Agnessi in Cronaca

Giorgetti: realismo sui conti

Un miliardo per salari giusti e occupazione, via al decreto



Marin e Troise alle pagine 4 e 5

Intervista

Stefania Craxi: «Una Forza Italia più riformista»

Marmo a pagina 6



Re Carlo parla al Congresso americano

Re Carlo al Congresso Usa «Alleati per storia e futuro»

Standing ovation per re Carlo al Congresso americano dove la madre, la regina Elisabetta, parlò nel 1991. Il legame tra Stati Uniti e Gran Bretagna è definito indistruttibile dal sovrano che chiede unità tra gli alleati e risolutezza

«nell'aiutare l'Ucraina come dopo l'11 settembre». A suggellare il rapporto speciale, l'accoglienza calorosa di Carlo e Camilla alla Casa Bianca. Trump: Londra è il nostro migliore alleato.

Pioli e De Robertis pagina 11

E l'Opec perde un pezzo: lasciano gli Emirati Arabi

Hormuz, piano B dell'Iran, la Casa Bianca: sono al collasso, vogliono che riapra

Prosperetti alle pagine 8 e 9

Frode sportiva, il designatore e gli altri indagati

Caos arbitri, Rocchi non andrà all'interrogatorio
Zappi decade dalla presidenza dell'Aia

Giorgi e Mola a pagina 12



Egitto, l'appello: aiutatemi

Italiana condannata per adulterio

Servizio a pagina 15

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

L'ENERGIA PER SENTIRSI TOSTI!

AL. MENABENE



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

140 ANNI

IL SECOLO XIX

140 ANNI

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

MERCOLEDÌ 29 APRILE 2026

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,80 € (1,80 € con Tuttosport ad AT, AL, CN, 2,00 € con Tuttosport ad IM, SP, SV e con ed. Levante) - Anno CXL - NUMERO 99, COMMA 20/3 - SPEDIZIONE ABB. POST. (AUT. N.° LO/NO/01029/06.2025) - GR. 50 - BLUE MEDIA S.R.L. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e www.ilsecoloxix.it Tel. 010.5388.200

IL REBUS CONCESSIONI

SULLE SPIAGGE LA CONFUSIONE REGNA SOVRANA

FRANCO MANZITTI

Bolkestein chi era costui? Mi viene da chiederlo, mentre come tanti italiani corro verso la spiaggia di Laigueglia, che è la mia patria nel Ponente ligure. A venti anni dal varo della delibera europea di mister Frits Bolkestein, che imponeva concessioni del demanio marittimo solo dopo una gara europea, la mia spiaggia è libera, quattro cinque chilometri di sabbia fine, bianca, immacolata, senza uno stabilimento, una attrezzatura, un servizio, spazzata dalle sentenze del Tar che impongono gare mai fatte. La concessione non è stata ancora assegnata per ritardi, incapacità, cronica tattica del rinvio all'italiana, e allora liberi tutti!

Alla vigilia dei grandi ponti primaverili-estivi, quando sta per scatenarsi l'overtourism, il regime delle spiagge sembra deciso da Arlecchino. Abbiamo spiagge libere, come quella di Laigueglia, spiagge "prorogate", mentre il bando di gara è partito, ma non siamo arrivati alla concessione e spiagge già finalmente e regolarmente assegnate, come a Genova. Dopo decine di diktat europei, la confusione è totale e anche l'emergenza nei centri come Laigueglia, ma anche Pietra Ligure e perfino Sarzana, dove i Comuni sono stati fulminati dalle sentenze del Tar che impongono gare da concludere entro maggio-giugno. Mission impossibile per amministrazioni fragili, senza personale sufficiente. Le concessioni da assegnare sono decine, necessitano di professionisti, commercialisti, periti spesso introvabili, rischiano ricorsi. Come si fa?

Il rischio di tutta la spiaggia libera e selvaggia, senza salvataggi, servizi igienici spaventa un po' tutti e minaccia non solo la sicurezza delle orde di turisti che sicuramente invaderanno, ma mette un po' a repentaglio l'economia di piccoli centri, "fondati" sul turismo, gravitanti sugli arenili. A incominciare da decine se non centinaia di posti di lavoro, dai bagni, ai bar, ai ristoranti.

La soluzione ponte, che molti Comuni hanno adottato o stanno adottando, è quella di lanciare comunque la gara, che avrà tempi lunghi, ma nel frattempo assegnare le spiagge per la stagione che sta incominciando ai concessionari uscenti. A prezzo, però di ricorsi e di investimenti rischiosi. Insomma se la legge prescrive un 40 per cento di spiagge libere per ogni Comune, qui incombe la totalità. E il caos. Sorry mister Bolkestein. —

«Patto Blue Economy-finanza»

Confronto positivo al convegno di Milano organizzato dal Secolo XIX

La metafora del matrimonio era gettonata ieri al Blue Capital Forum di Milano, che ha fatto incontrare operatori della Blue Economy e della finanza. Un rapporto fra due settori, marittimo-portuale e creditizio-finanziario, che arriva da lontano, ha fatto molti passi avanti e comincia ad avere una sua filiera. Ma dall'incontro organizzato da Blue Media,



nell'ambito del roadshow Road to Best che culminerà a Genova dal 16 al 19 novembre, è emerso che molto resta da costruire. Il mare è una fabbrica di ricchezza che vale l'11, 3% del Pil, dice il report "Blue Economy: una leva strategica per la crescita dell'economia italiana", curato dall'Ufficio Studi di Bper Banca.

ALBERTO GHARA E ALBERTO QUARATI / PAGINE 12 E 13

IL DECRETO LAVORO

Gasparetto e Marchegiani / PAGINA 5

Stop agli incentivi se i dipendenti sono sottopagati

Via libera del Consiglio dei ministri al decreto lavoro che sancisce l'arrivo del salario giusto: il governo lo mette nero su bianco come frutto della contrattazione e lo lega a doppio giro agli incentivi all'occupazione. Il pacchetto vale circa un miliardo di euro.

Caso Minetti, via a nuove indagini Meloni: «Io mi fido di Nordio»

Accertamenti con l'Interpol in Uruguay e a Ibiza. L'ex showgirl ribatte: «È tutto infondato»

Grazia a Nicole Minetti, la procura generale di Milano avvia accertamenti urgenti in Uruguay e a Ibiza. Meloni difende Nordio: «Mi fido di lui». Minetti contrattacca: «Accuse infondate».

BRUNATI, CAPPELLERI E GREGANTI / PAGINE 2 E 3



Nessy condannata in Egitto «Aiutate me e la mia bimba»

La sanremese Nessy Guerra è stata condannata per adulterio PAOLO ISAIÀ / PAGINA 9

ROLLI



BUFERA SUL CALCIO

La Procura accusa «Una combine soltanto tra arbitri»

Sarebbero persone del mondo arbitrale quelle coinvolte nel presunto accordo con Gianluca Rocchi a San Siro per combinare la designazione di Andrea Colombo, arbitro gradito all'Inter.

LA VISITA DEL RE

Carlo negli Usa, standing ovation al Congresso

Benedetta Guerrera / PAGINA 7

Se la visita di Stato a Washington di re Carlo aveva lo scopo di ricostruire i ponti tra Gran Bretagna e Stati Uniti, l'obiettivo è stato centrato. Lo storico discorso del sovrano a Capitol Hill, ha suscitato una standing ovation e tanti applausi bipartisan.

MAURIZIO PINAMONTI

«Il raduno alpini omaggio a Genova dopo il Morandi»

Marco Menduni / PAGINA 11

Maurizio Pinamonti, presidente del comitato organizzativo dell'Adunata 2026 degli Alpini, in programma a Genova dall'8 al 10 maggio: «L'idea di tornare è nata anche per contribuire al rilancio della città dopo la tragedia del ponte Morandi».



Advertisement for Gioiellerie Cash & Gold, featuring a logo and text: 'COMPRO ORO Noi PAGHIAMO di Più'.

RECORD DI PRIMAVERA IN PRIMA SQUADRA: 12

La meglio gioventù del Genoa fa incetta di playoff scudetto

F. GAMBARO E A. SCHIAPPAPIETRA

Quattro squadre già ai playoff con la possibilità che aumentino. E la Primavera prima in Italia per numero di giocatori convocati in prima squadra: 12. L'ottima annata del settore giovanile rossoblu è testimoniata dai risultati in campionato: dall'U14 all'U17 sono tutte già qualificate ai playoff, con l'U18 che potrebbe unirsi a breve.

L'ARTICOLO / PAGINA 34



VENERDI MATCH DECISIVO CON IL SUDTIROL

La salvezza all'ultimo tuffo, la Samp rivive gli anni Settanta

FABIO MARSIGLIA

Matematicamente salva se vince e/o se l'Avellino ferma l'Empoli almeno sul pareggio. E la prospettiva con la quale la Samp si avvicina al match di venerdì contro il Sudtirolo. Sarebbe una salvezza meno drammatica di quella dello scorso anno ma pur sempre nel finale di campionato. Come era costume della Samp negli Anni 70.

L'ARTICOLO / PAGINA 35



Advertisement for Gioiellerie Cash & Gold, featuring a logo and text: 'COMPRO ORO Noi PAGHIAMO di Più'.



Edizione chiusa in redazione alle 22

€ 3* in Italia — Mercoledì 29 Aprile 2026 — Anno 162* — Numero 116 — ilsole24ore.com

* In vendita attraverso edicola/giornale con Guida "L.R. - Famiglia" di Il Sole 24 Ore e 2 - Guida "L.R. - Famiglia" e 1. Solo ed esclusivamente per gli abbonati la Guida in vendita separata da Il Sole 24 Ore.



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Accertamento
Attività finanziarie all'estero, scatta l'allarme per i falsi positivi



Piazza e Torre — a pag. 34

Oggi con Il Sole
L'Esperto risponde speciale: i casi risolti per le famiglie



— a 1,00 euro più il prezzo del quotidiano

DIFENDIAMO L'EUROPA

VALLEVERDE

FTSE MIB 48040,24 +0,77% | SPREAD BUND 10Y 81,15 +0,40 | SOLE24ESG MORN. 1668,39 +0,33% | SOLE40 MORN. 1764,84 +0,82% | Indici & Numeri → p. 41-45

Credito, arriva la stretta sulle imprese

Torna il credit crunch

Indagine Bce: è il maggior irrigidimento in Europa dal terzo trimestre del 2023

Bankitalia: in vista un calo della domanda di prestiti e mutui anche in Italia

Stretta del credito per imprese e famiglie: secondo l'ultima indagine della Bce è la più forte dal terzo trimestre del 2023. Le banche prevedono un ulteriore irrigidimento nel trimestre in corso per imprese, mutui e credito al consumo. Fotografia simile dall'indagine di Bankitalia: le banche italiane si attendono un calo della domanda di prestiti e mutui da parte di famiglie e imprese a causa della crisi nel Golfo e del caro energia.

Isabella Bufacchi — a pag. 2

IL VICE PREMIER: «SULLA UE HA RAGIONE ORSINI»

Salvini: «Investire più risorse per aiutare famiglie e aziende»

Andrea Gagliardi — a pag. 6



LEADER/ANSA

L'ANALISI

ZAVORRA PER UN'EUROPA GIÀ FRAGILE

di Stefano Manzocchi — a pagina 3

«Il deficit al 3,1% può cambiare Energia, spesa da trattare come la difesa»

Giorgetti in audizione

Il ministro dell'Economia: L'Italia intende restare su linea stabilità finanziaria

Niente scostamenti unilaterali perché «l'Italia non intende abbandonare la linea della stabilità finanziaria», ma le regole Ue devono cambiare in quanto «non si capisce perché l'Europa non vanti con la stessa urgenza» le questioni di energia e difesa. Lo ha detto il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti rispondendo in audizione sul Ddp.

Gianni Trovati — a pag. 4

100%

ESONERO CONTRIBUTIVO
È ora previsto per una durata di 24 mesi

OK AL DECRETO 1° MAGGIO

Lavoro, in arrivo incentivi per chi stabilizza i contratti a tempo determinato

Perrone, Pogliotti, Tucci — a pag. 5

ACCISE, SCONTO RAFFORZATO SUL DIESEL

Gli Emirati Arabi lasciano l'Opec

Nuovi equilibri tra i signori del petrolio

Bellomo, Mobil, Trovati — a pag. 5 e 7
con l'analisi di Davide Tabarelli

Duro colpo per l'Opec. L'addio degli Emirati dopo quasi 60 anni di permanenza nel cartello

L'ASSEMBLEA

Essilux, M&A dopo il pieno di utili

Milleri: «Positivo il riassetto Delfin»

Eleonora Micheli e Marigla Mangano — a pag. 27



Francesco Milleri, Presidente e ad del gruppo EssilorLuxottica

Parte il 730 precompilato Via alle verifiche sui dati

Dichiarazioni

Da domani il modello: check sulle incongruenze nel foglio informativo

Al via da domani il modello per la compilazione del 730. Il contribuente potrà correggere la dichiarazione a partire dal 14 maggio. Entro il 30 settembre è previsto l'invio telematico dei modelli attraverso i canali dell'Agenzie delle entrate, anche tramite intermediario. Nelle sei pagine del foglio informativo il primo check up sulle informazioni.

Cristina Bartelli — a pag. 9

TRENI AD ALTA VELOCITÀ

Ferrovie, Italo sbarca in Germania

Piano da 3,6 miliardi per sfidare Db

Marco Morino — a pag. 17

Futuro in corso.

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

Puntiamo su fonti rinnovabili e tecnologie innovative per garantire un sistema energetico stabile e affidabile, al servizio delle generazioni future.

Impianto Eolico Estero, provincia di Foggia

EDISON Diventiamo l'energia che cambia tutto.

PANORAMA

GUERRA NEL GOLFO

L'Iran presenterà un nuovo piano Trump: «Sono al collasso»

I mediatori del Pakistan prevedono di ricevere a giorni una proposta rivista dell'Iran per mettere fine alla guerra. Trump: «L'Iran ci ha appena informato di trovarsi in uno stato di collasso. Ci chiedono di aprire lo Stretto di Hormuz il prima possibile, mentre cercano di risolvere la loro situazione di leadership (cosa che, credo, riusciranno a fare)».

GIUSTIZIA

Grazia alla Minetti, Meloni: «Mi fido di Nordio»

«Mi fido del ministro Carlo Nordio». Lo dice la premier Meloni sul caso della grazia a Nicole Minetti. La pg di Milano, Nanni, spiega dopo le indagini Interpol la Procura potrebbe cambiare valutazione.



Paolo Benanti, Docente Luiss

ETICA DI FRONTIERA

LA FABBRICA DEI TOKEN E IL RUOLO DI NVIDIA

di Paolo Benanti — a pag. 25

MODA

Armani, ricavi in flessione ma cresce la redditività

Secondo l'ad di Armani Giuseppe Marsocci «nel 2025 siamo riusciti a contenere il calo dei ricavi, chiudendo a 2,192 miliardi, il 2,8% in meno rispetto al 2024». L'ebdita è invece salita del 3,2%.

DOMANI CON IL SOLE



Focus sull'energia. Dalle misure per fronteggiare gli aumenti agli incentivi per gli impianti. A 1,00 euro più il prezzo del quotidiano

Lavoro 24

Report Adapt

Competenze digitali Italia in recupero

Giorgio Pogliotti — a pag. 25

ABBONATI AL SOLE 24 ORE

Scopri le offerte: ilsole24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti: 02.30.300.600



S Quegli hub che incantano pure Sanchez
Ma la Schlein gorgheggia
«Tu vuoi fa' l'albanese»
TORAGIATA

SONO SOPRATTUTTO COMMERCianti
È boom di vittime dell'usura
A Roma sono cresciute
del 24% negli ultimi due anni
Verucci a pagina 19



FAMIGLIA NEL BOSCO
«Incapacità genitoriale»
La conferma del perito
La Lega: violenza inaudita
Bruni a pagina 12

a pagina 30
le stelle di Branko



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



VALLEVERDE

Santa Caterina da Siena, vergine

Mercoledì 29 aprile 2026

DIRETTO DA DANIELE CAPEZZONE

Anno LXXXII - Numero 117 - € 1,20*

ISSN 0391-6990
www.iltempo.it

DI DANIELE CAPEZZONE



Romperò l'accerchiamento della comunicazione ostile

Nella battaglia politica, in qualunque circostanza - proposita o nefasta - c'è un doppio elemento che decide chi siano i vincitori e i vinti: per un verso, il fatto che il governo disponga di una solida iniziativa politica che lo renda capace di imporre i temi in discussione; per altro verso, il fatto di prevalere o soccombere nella comunicazione. Spesso, i due fronti sono collegati: a un'iniziativa politica più debole corrisponde inevitabilmente anche una comunicazione meno forte; ma può anche accadere che un governo abbia una sua agenda, e però sia largamente accerchiato nel dibattito pubblico.

Non so quale di queste due evenienze si sia determinata, ma è pacifico che oggi il centrodestra stia attraversando un momento delicato. Auspico che il governo (su tutto: sulla crisi energetica, sui rapporti con un'Ue inaffidabile, oltre che sul tritico tasse-sicurezza-immigrazione) decida e metta sul tavolo le carte che vuol giocare da qui a fine legislatura. E confido che ciò accada. Ma non posso fare a meno di constatare la facilità disarmante con cui per ora i nemici del centrodestra riescono a imporre la propria agenda mediatica e a oscurare i temi sgraditi.

Brigata ebraica cacciata dal corteo del 25 aprile? Tranne Il Tempo, già non se ne parla più. Terzo attentato a Trump? A reti unificate, è scattato il processo alla vittima. Rischiamo una crisi energetica devastante e un'Ue di pazzi furiosi ci propone smart-working e bikesharing (tradotto: state a casa o uscite in bici)? Non se ne parla. La nostra inchiesta esplosiva su Scarpinato e «mafia e appalti»? In tv, con rarissime eccezioni, il tema non si può nemmeno sfiorare. E invece stiamo qui a parlare solo della grazia a Nicole Minetti. Intendiamo: è sacrosanto svolgere ogni scrupolosa verifica, che tutti (sottolineo: tutti, nessuno escluso, a partire dalla Procura della Corte d'Appello di Milano) avrebbero dovuto compiere prima. Se le ragioni umanitarie (un bimbo ammalato) saranno confermate, il provvedimento di grazia si sarà rivelato giusto. Se invece saranno accertati comportamenti inappropriati di Minetti e del suo compagno, come ha affermato Il Fatto Quotidiano, sarà corretto revocarlo. Non bisogna mai avere paura della verità. Non solo: come leggete oggi su Il Tempo, ammesso che un errore marchiano ci sia stato, l'avrebbero probabilmente commesso proprio i magistrati. Eppure è stato un gioco da ragazzi per il solito plotone di esecuzione televisivo tentare di mettere sotto tiro il governo.

E come mai? Perché la partita della comunicazione è strutturalmente squilibrata. Vi pare impronata ai principi di correttezza dell'informazione la programmazione de La7?

Ancora: vi sembra che il difficile (anzi difficilissimo, lo riconosco) lavoro di riequilibrio di anni di sbilanciamento a sinistra della Rai stia procedendo bene e a velocità adeguata?

E infine: anche il mondo Mediaset, che ha deciso da semestri la riconversione della linea di diverse trasmissioni, considererà o no il fatto che è in corso in Italia un'operazione volta a sfregiare la memoria di Silvio Berlusconi? Un giorno il caso Dell'Utri, un altro il caso Minetti: saranno coincidenze, ma i nemici non cambiano. Anche se sono diventati ospiti fissi di certi programmi. Scuotiamoci tutti, prima che sia troppo tardi.

REPRODUZIONE RISERVATA

SGRAZIATI/IL CASO MINETTI

La dormita della procura

SE LO DICONO DA SOLI «SIAMO STATI DILIGENTI MA NON PERSPICACI»

Ormai è chiaro: se pasticcio c'è stato l'hanno combinato i magistrati della Corte d'Appello di Milano. Eppure il solito circo mediatico mette sotto tiro il governo Meloni: «Indagini? Le fa la magistratura»

Martini e Pandolfini alle pagine 2 e 3

DI FRANCESCO STORACE

No, non è un destino la sinistra al governo «Ripijamose»

a pagina 3

DI CONTE MAX

Il centrodestra e la comunicazione tv tutta da inventare

a pagina 2

Il Tempo di Oshø

Il primo incontro dopo l'attentato Trump a Carlo: «L'alleanza più stretta»

"Perché non vieni qui vicino a me?"

"Se, cò cazzo"

Russo a pagina 11

GOVERNO E CONTI PUBBLICI

Da Meloni un miliardo per il lavoro di qualità

Trappola Corte dei conti «Riformare il catasto per più tasse sulla casa»

Il cdm varò il decreto lavoro: un miliardo contro l'occupazione «povera». Corte dei conti: «Riforma del catasto per tassare la casa».

Caleri e Sirignano alle pagine 14 e 15

LA NOSTRA INCHIESTA 14ª PUNTATA

Quella rivelazione dell'ex pm Di Pisa «Borsellino ucciso per Mafia Appalti»

In una dichiarazione di anni fa il magistrato del pool antimafia, morto nel 2002, aveva collegato via d'Amelio con l'inchiesta. Il pm aveva indagato a lungo sugli immobili di Cosa Nostra.

Mineo a pagina 8

DI ANGELO JANNONE

Dal 41 bis alle stragi di mafia. Quella stagione delle ombre che ridimensionò il Ros

a pagina 9

DI DAVID DI SEGNI

Il 25 aprile della violenza e la legge Mancino inapplicata contro l'intolleranza

a pagina 5

DI RUBEN DELLA ROCCA

Sindaco Sala, quel 25 aprile era travestito da giornata «della collera palestinese»

alle pagine 4 e 5

BENGALISI CANDIDATI CON I DEM

Il Pd e il voto nel nome di Allah. Promessa la moschea a Venezia Cisint «interroga» von der Leyen

Campigli a pagina 6

DI LUIGI FRASCA

Hamas, stupri e ricatti sui bimbi soldato

a pagina 7

DI ALESSANDRO BERTOLDI

Huber Matos «Mio padre tradito da Fidel»

alle pagine 10 e 11

LO SFOGO DI SARRI

«Stadio vuoto deprimente Ma a Lotito non interessa È un danno per la Lazio»

Salomone alle pagine 26 e 27

INTERNAZIONALI DI ROMA

Show a piazza del Popolo Primo match ufficiale con tifosi, turisti e curiosi

Schito a pagina 19

TENNIS A MADRID

Sinner asfaltato anche Norrie Mubetti sconfitto da Lhecka

a pagina 29

ARTEMISIA LAB

RETE DI CENTRI CLINICI DIAGNOSTICI

APERTI TUTTO L'ANNO ANCHE AD AGOSTO

RISPOSTE DIAGNOSTICHE IMMEDIATE ESAMI CLINICI IN GIORNATA

SERVIZIO GLOBALE DI SENOLOGIA

www.artemisialab.it

www.artemisialabyoung.it

PROGRAMMI TV

INCIDENTE PROBATORIO

FATTI NERI

*IN ITALIA FATE SANE ECCEZIONI TERRITORIALI I VEDI GENOVA
 *IN ITALIA FATE SANE ECCEZIONI TERRITORIALI I VEDI GENOVA
 *IN ITALIA FATE SANE ECCEZIONI TERRITORIALI I VEDI GENOVA



ADVEST

**TAX
LEGAL
CORPORATE**

Nelle prossime elezioni comunali a Mantova il Pd ha espulso l'M5s dal suo campo largo
Carlo Valentini a pag. 6

ADVEST

**TAX
LEGAL
CORPORATE**

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

CASSAZIONE

I commercialisti possono essere sanzionati, anche se non tengono la contabilità ma sono solo incaricati di inviare le dichiarazioni
Ferrara a pag. 33

Concordato più conveniente

Rinnovi più attrattivi sia per contribuenti con pagella fiscale sopra l'8, sia per quelli sotto. E anche per chi ha un voto insufficiente. Cause di decadenza meno pericolose

RIFORMA SCHILLACI

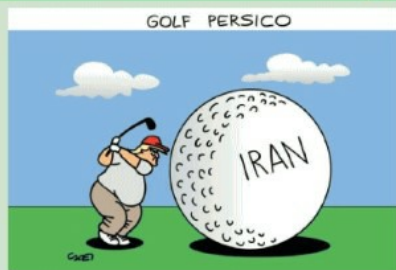
Giovani pazienti dal pediatra fino a 18 anni. E medici di famiglia inquadrati come dipendenti pubblici ma su base volontaria
Damiani a pag. 36

Un concordato preventivo biennale 2026-2027 più conveniente per i contribuenti con pagelle fiscali dall'8 in su che decidono di rinnovare. Più attrattivo anche per chi ha indici di affidabilità fiscali inferiori all'8 e addirittura sotto la sufficienza. E con cause di decadenza che scatteranno più difficilmente, facilitando la permanenza nel concordato nei casi di decadenza da rottamazioni o dilazioni. Lo prevedono alcuni emendamenti al decreto fiscale.

I DATI SENSEMAKERS

Il sito di news più citato dai chatbot di IA è Corriere.it
Secchi a pag. 17

Nel dl 1° maggio zero contributi per 2 anni sulle stabilizzazioni dei rapporti a termine



Zero contributi per due anni sulle stabilizzazioni dei rapporti a termine con giovani. Pur fuori dello sgravio del 100%, fino a 500 euro mensili, la trasformazione del contratto, da termine a tempo indeterminato, dovrà essere tra il 1° agosto e il 31 dicembre 2026 e dovrà riguardare contratti a termine di durata complessiva fino a 12 mesi, stipulati entro il 30 aprile con giovani under 35. Lo prevede la bozza di decreto 1° maggio approvato ieri dal consiglio dei ministri. Nel decreto anche l'introduzione di un complesso di norme volte all'individuazione e al monitoraggio assicurativo qualificato come "giusto", destinato ai lavoratori subordinati del settore privato.

DIRITTO & ROVESCIO

Negli Stati Uniti il licenziamento dei dipendenti causato dall'introduzione dell'intelligenza artificiale non è più una novità. Le big tech ne hanno già lasciati a casa 40 mila, con questa motivazione. E i risultati sull'opinione pubblica si fanno sentire. Secondo un sondaggio condotto il mese scorso dalla Quinnipiac University il 55% degli americani ritiene che l'IA porterà più danni che benefici nella vita quotidiana. Un anno prima il parere negativo era al 44%. Un altro sondaggio di NBC News, ha rilevato che l'IA gode di un indice di gradimento pari ad appena il 26% contro un 46% che ha un parere negativo in merito. In Italia il problema, salvo casi del tutto marginali, non è ancora arrivato e l'IA ha ancora tutto il fascino delle potenze illimitate e misteriose. Ma cosa succederà se e quando le aziende cominceranno a licenziare?

FONDAZIONE G. e D. DE MARCHI ETS

IL TUO GESTO PIÙ GRANDE PER I BAMBINI PIÙ FORTI

Ci sono bambini che affrontano la malattia con un coraggio straordinario, bambini forti che hanno bisogno di cure e di speranza. Alla Fondazione De Marchi ci prendiamo cura di loro, ogni giorno.

CON UN LASCITO anche tu sarai per sempre al loro fianco.

SCOPRI COME FARE, VAI SU www.fondazione-demarchi.it/lasciti

Fondazione G. e D. De Marchi ETS per la ricerca scientifica e la cura dei bambini con tumori e gravi malattie
Via della Commenda 9, 20122 Milano | tel.02/55192020 | info@fondazione-demarchi.it
www.fondazione-demarchi.it

CONSIGLIO NAZIONALE DEL NOTARIATO

Con Guida alle lauree stem a € 2,50 in più

LA NAZIONE

Speciale

Agenda
2030

MERCOLEDÌ 29 aprile 2026
1,80 Euro

Firenze - Empoli +

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it

DIFENDIAMO L'EUROPA
VALLEVERDE

PONTEREDERA Domani arriva il capo dello Stato

Mattarella alla Piaggio alla vigilia della festa dei lavoratori

Baroni a pagina 16



FORTE DEI MARMI L'escalation

La Versilia sotto assedio dei ladri

Navari a pagina 14

VALLEVERDE

Minetti, indaga l'Interpol Ma Meloni blindata Nordio

La premier difende l'iter della grazia: il ministro non si dimetterà. E lui: procedure in regola La procura generale di Milano: fatti gravissimi. L'ex consigliera regionale: rispettata la legge

Coppari e Giorgi alle p. 2 e 3

Giorgetti: realismo sui conti

Un miliardo per salari giusti e occupazione, via al decreto



Marin e Troise alle pagine 4 e 5

Intervista

Stefania Craxi: «Una Forza Italia più riformista»

Marmo a pagina 6



Re Carlo parla al Congresso americano

Re Carlo al Congresso Usa «Alleati per storia e futuro»

Standing ovation per re Carlo al Congresso americano dove la madre, la regina Elisabetta, parlò nel 1991. Il legame tra Stati Uniti e Gran Bretagna è definito indistruttibile dal sovrano che chiede unità tra gli alleati e risolutezza

«nell'aiutare l'Ucraina come dopo l'11 settembre». A suggellare il rapporto speciale, l'accoglienza calorosa di Carlo e Camilla alla Casa Bianca. Trump: Londra è il nostro migliore alleato.

Pioli e De Robertis pagina 11

DALLE CITTÀ

SIENA «Nessuna certezza per i lavoratori»



Vertice Beko al ministero Uno stallo senza fine

Belvedere a pagina 21

MONTELUPO FIORENTINO Malore in campo

Finalmente Federico si è svegliato dal coma

Servizio in Cronaca

EMPOLI Lavori al via a giugno

Pozzale-Casenuove Ecco la nuova viabilità

Servizio in Cronaca

EMPOLESE VALDELSA Cgil per il Primo Maggio

«Il lavoro dignitoso torni al centro delle azioni della politica»



Nifosi in Cronaca



E l'Opec perde un pezzo: lasciano gli Emirati Arabi

Hormuz, piano B dell'Iran, la Casa Bianca: sono al collasso, vogliono che riapra

Prosperetti alle pagine 8 e 9

Frode sportiva, il designatore e gli altri indagati

Caos arbitri, Rocchi non andrà all'interrogatorio Zappi decade dalla presidenza dell'Aia

Giorgi e Mola a pagina 12



Egitto, l'appello: aiutatemi

Italiana condannata per adulterio

Servizio a pagina 15

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

L'ENERGIA PER SENTIRSI TOSTI!

AL. MENABATE

Banca **CF+**
Plus, for your business.

la Repubblica

Banca **CF+**
Plus, for your business.

Fondatore
EUGENIO SCALFARI



Direttore
MARIO ORFEO



Rcultura
Umberto re di maggio
l'ultimo colpo di scena
di **EZIO MAURO**
alle pagine 32 e 33



Rspettacoli
Brachetti: "A teatro
l'inganno è un piacere"
di **ANNA BANDETTINI**
a pagina 36

Mercoledì
29 aprile 2026

Anno 51 - N° 97

Ogni con **Velvet Beauty**
e libro **Satira - "Satyricon"**
in Italia **€1,90**

Meloni difende Nordio

La premier sulla grazia a Minetti: "Dal governo nulla di sbagliato, verifiche fatte dalla Procura"
La pg di Milano: "Fatti gravi, potremmo rivedere parere". Nuove indagini affidate all'Interpol

Il caso della grazia a Nicole Minetti agita il governo. La premier Meloni si schiera a favore del ministro della giustizia Nordio e addossa le eventuali responsabilità alla Procura. La pg di Milano dice: "Fatti gravi, potremmo rivedere il parere". Le nuove indagini sono affidate all'Interpol.

di **BERIZZI, CIRIACO, DI RAIMONDO, FOSCHINI e SANNINO**
alle pagine 2, 3 e 4



Nicole Minetti

Si al decreto Primo maggio ma è tensione sulle accise

di **AMATO, COLOMBO, CONTE, DE CICCO e VITALE**

alle pagine 7, 8 e 9

Lo sfogo di Segre
"Come nel 1938 mi chiedono: perché non muori?"



di **MASSIMO PISA**
servizi di **CARTA, CORICA e SCARPA**
alle pagine 20 e 21

Crisi del petrolio gli Emirati lasciano l'Opec

È rottura con l'Arabia Saudita
Carlo III in visita da Trump:
"Dobbiamo rinnovare l'alleanza"

Gli Emirati lasciano l'Opec, l'organizzazione dei paesi produttori di petrolio: "Non ci ha protetto dall'Iran". La rottura con l'Arabia Saudita fa volare il prezzo del barile a 110 dollari. La notizia dell'uscita degli Emirati, che giudicano i vicini troppo morbidi con Teheran, arriva mentre a Gedda sono riuniti i Paesi del Golfo. Intanto Re Carlo III è alla Casa Bianca con la moglie Camilla in visita al presidente degli Stati Uniti: "Dobbiamo rinnovare l'alleanza".

di **COLARUSSO, GUERRERA, FRANCESCHINI, LUCCHINI, MASTROLILLI e OCCORSIO**
da pagina 10 a pagina 15



Re Carlo III e la consorte Camilla con il presidente Trump e la moglie Melania alla Casa Bianca

L'importanza del contesto

di **MASSIMO ADINOLFI**

Se c'è nel campo occidentale una bandiera che oggi significa, agli occhi dell'opinione pubblica, torto, violazione del diritto internazionale, questa è la bandiera dello Stato di Israele. Non perché Israele non abbia diritto alla difesa o alla sicurezza dei suoi confini. Ma perché non c'è proporzionalità alcuna nelle sue condotte - ieri a Gaza e oggi in Libano - né altro ricorso, a sostegno delle sue pur legittime ragioni, diverso dall'esercizio della forza.

a pagina 17

La nuova indagine di **Kostas Charitos**
Petros Markaris
La ricchezza che uccide
La nave di Teso
Affitti troppo cari, una protesta che scatena la violenza, due misteriosi omicidi.

LE IDEE

Lo sguardo che serve per fondare un nuovo pacifismo

di **LUIGI MANCONI**

Questo gruppo è stato importante, mi ha consentito di portare a un livello di realtà i mostri che popolavano la mia testa. Avete mai provato ad avere dei mostri dentro di voi? È una frase pronunciata da una delle persone con cui Adolfo Ceretti, criminologo e mediatore penale, ha lavorato in questi anni.

a pagina 35



Champions show finisce 5-4 tra Psg e Bayern

di **EMANUELE GAMBA**

a pagina 39

LA STORIA

Elena e Deborah "Noi la prima unione dieci anni dopo"

di **MARIA NOVELLA DE LUCA**

Una casa-cascina alle porte di Bologna, campi di mais e di erba medica, papaveri, ranuncoli, margherite. Oggi come dieci anni fa Elena e Deborah si tengono per mano, allegre, ironiche, innamorate. «Il nostro rapporto è saldo e felice ma l'Italia, invece, è tornata indietro. L'omofobia è una pianta dura da stradicare, i diritti vacillano».

a pagina 27

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

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90 Tel. 06/498221 - Sped. Abb. Post. Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma

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



La nostra carta proviene da impianti riciclati e da foreste gestite in maniera sostenibile



ISSN

1120-4285



LA POLEMICA DELLA FENICE
Venezi, la cultura a destra
paga la sua propaganda

ALBERTO MATTIOLI - PAGINA 23



LA BATTAGLIA PER OPEN AI
Musk contro Altman
Se il processo è artificiale

CATERINA SOFFICI - PAGINA 18



LA RIEDIZIONE DEL LIBRO 20 ANNI DOPO
Io, Saviano, e una vita
rovinata da Gomorra

ROBERTO SAVIANO - PAGINE 24 E 25

1,90 € II ANNO 160 II N. 113 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II DL.353/03 (CONV. IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II WWW.LASTAMPA.IT



LA STAMPA

MERCOLEDÌ 29 APRILE 2026

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



LA PREMIER ANNUNCIA UNA PROROGA BREVE PER IL TAGLIO DELLE ACCISE: USIAMO PER L'ENERGIA I 3,7 MILIARDI UE DESTINATI ALLA DIFESA

Un miliardo per il lavoro, stop ai contratti pirata

IL COMMENTO

Il salario giusto
buon primo passo

TOMMASONANNICINI

Il decreto varato ieri dal governo avrebbe potuto benissimo ispirarsi al 31 dicembre anziché al primo maggio: più che una riforma del lavoro, si tratta di una proroghe. Gli incentivi all'assunzione in scadenza per donne, giovani e Zes vengono riscritti e rilanciati per 12 mesi. Cambia il marketing, non la sostanza. - PAGINA 7

BARONI, CARRATELLI, MONTICELLI

Quasi un miliardo di euro stanziati per favorire le assunzioni di giovani donne e nella Zes. Il governo ieri ha approvato il decreto Primo maggio. «È un tassello di una strategia più ampia che sta dando frutti» ha detto Giorgia Meloni.

CON IL TACCUINO DI SORGI - PAGINE 6-9

Ultimi mesi di Pnrr
promossi e bocciati

ALESSANDRO BARBERA - PAGINA 9

I CONTI E L'EUROPA

Quei vicepremier
persi tra Patto e Mes

VERONICA DEROMANIS

Sulle regole europee è in corso un vero e proprio cortocircuito tra i due vicepremier: ognuno propone un'azione diversa. «Dobbiamo uscire dal Patto di Stabilità e Crescita» afferma il vicepremier Matteo Salvini: «Usiamo il Meccanismo europeo di Stabilità» sostiene Antonio Tajani. - PAGINA 23

LA FINANZA

Delfin-Del Vecchio
il caso Basilico

GIULIANO BALESTRERI

In Piazza Affari, mentre ci si interroga sul destino delle grandi partecipazioni finanziarie in pancia a Delfin, c'è chi si chiede quanto a lungo Rocco Basilico possa resistere nella contesa che lo vede contrapposto al fratellastro Leonardo Maria Del Vecchio. La risposta arriverà dal Tribunale di Milano. - PAGINA 20

LA GUERRA IN IRAN

Petrolio, Emirati
via dall'Opec
Trump e le bugie
del Pentagono

SEMPRINI, SIMONI



Per anni l'Opec è stata molto più di un cartello petrolifero: era il luogo dove si tenevano insieme interessi economici, alleanze politiche e rapporti di forza nel Golfo. L'uscita degli Emirati Arabi Uniti, che diventerà effettiva dal primo maggio, incrina proprio questo equilibrio e arriva nel momento più delicato: lo Stretto di Hormuz resta sotto pressione, i colloqui tra Iran e Usa non trovano una svolta. RICCIO - PAGINE 11-13

GRAZIA ALL'EX IGIENISTA DENTALE, MELONI PER ORA DIFENDE IL MINISTRO. SCARICABARILE MAGISTRATI - GOVERNO. INDAGA L'INTERPOL

Minetti, scontro Procura-Nordio

Tra le domande del ministero nessuna sul bimbo adottato. I giudici: noi ingenui, fatti gravissimi

L'ANALISI

Perché Mattarella
era tenuto a firmare

FLAVIA PERINA

Di chi deve fidarsi il Presidente della Repubblica se non di un ministro che ha prestato solenne giuramento davanti a lui, in una formula che vincola non solo al rispetto della Costituzione ma ad agire «nell'interesse esclusivo della nazione»? Gli evidenti difetti dell'istruttoria sulla grazia a Minetti, inoltrata da Nordio al Quirinale con un convinto placet, sollevano dubbi. - PAGINA 4

IL RETROSCENA

Diktat al Guardasigilli
adesso ascolti il Colle

CAPURSO, MALFETANO

«Ora scendo io a spiegare». Giorgia Meloni stavolta ci mette la faccia. E prima di farlo lo annuncia in Consiglio dei ministri. DEL VECCHIO, GUANELLA - PAGINE 2-4

LILIANA SEGRE: HO 96 ANNI E SUI SOCIAL C'È ANCORA CHI MI AUGURA DI MORIRE

“Io, travolta dall'odio”

NINA FRESIA - PAGINA 14



L'immobilità del male

FABRIZIA GIULIANI - PAGINA 23

ANSA/MOHADJALATI

IL REPORTAGE

Con i libanesi
tra le macerie

FRANCESCA MANNOCCHI

Ibrahim ha 12 anni, cammina sull'asfalto del piazzale davanti al mare, è scalzo e i suoi piedi sono neri di catrame e di vita da sfollato. A poche centinaia di metri ci sono lo yacht club di Beirut, le terrazze che danno sul mare, qualche Porsche parcheggiata all'ingresso. Ibrahim viene da Yaroun, nel Sud del Libano. - PAGINE 10 E 11

LE IDEE

L'algoritmo uccide
e nessuno sa perché

GABRIELE SEGRE

Consegnare polli surgelati e lanciare missili è la stessa cosa. Potrebbe essere questo il ragionamento di Shyam Sankar. - PAGINA 13

Buongiorno

Il 25 aprile, in una data per noi importante, e a questo giro ancor più burrascosa, John Lithgow ha recitato a Broadway nel ruolo di Roald Dahl. Lithgow è un attore che avrete visto senz'altro al cinema, Dahl è stato un magnifico scrittore per ragazzi, oltreché uno sfrenato antisemita. Dello spettacolo, che si chiama *Giant*, ha scritto Carlo Calabrò, e racconta di Dahl in Libano nel 1982, dove si imbatte nella spietatezza dell'esercito israeliano e se ne turba fino a perdere ogni ritengo, e a sostenere che pure uno come Hitler aveva le sue buone ragioni. Nessuna "razza", dice Dahl, è passata così rapidamente dal ruolo di vittima a quello di carnefice. E ancora più rapidamente lui è passato ad attribuire le colpe di un governo e di un esercito a una "razza" intera, proprio come succede oggi. Ed è un peccato

Lontano dai fantasmi

MATTIA FELTRI

che Dahl, morto nel '90, non abbia letto *Occhio per occhio* (Baldini&Castoldi), libro del '95 di John Sack. Racconta la storia di Lola Potok, ebrea polacca a cui i nazisti ammazzarono tutti i parenti, compresa la figlia di un anno. Lei scampò ad Auschwitz, e alla fine della guerra fu messa dai russi a capo di un campo di prigionia per tedeschi. Ora capite perché il libro si chiama *Occhio per occhio*. Il passaggio da vittima a carnefice è immediato e spaventoso, più di quanto Dahl immaginasse. Ma la vendetta può essere un'urgenza, non la soluzione, e dopo qualche mese Lola realizzò l'orrore che stava perpetuando e disertò, scappò a Parigi e poi a New York, a ricominciare una vita lontano dai fantasmi. Il libro si trova ancora online, e ancora ha molto da spiegare alle opposte tifoserie.

BANCA DI ASTI
bancadiasti.it

BANCA DI ASTI
bancadiasti.it



DIFENDIAMO L'EUROPA
VALLEVERDE

Aria di opa di Cvc su Nexi Ma per Cdp la paytech è strategica

Guattieri a pagina 2
Enpaia spende 10 milioni per il 2,2% dei salumi Granterre
Deugeni a pagina 15



il quotidiano dei mercati finanziari

Chanel sfila a Biarritz con la prima cruise di Blazy
La casa di moda archivia il 2025 oltre le aspettative ed è fiduciosa sul 2026

Roncato in MF Fashion
Anno XXXVIII n. 063
Mercoledì 29 Aprile 2026
€2,00 *Classedtori*



VALLEVERDE

Con MF Magazine for Fashion n. 127 € 7,90 (€ 2,00 + € 5,90) - Con MF Magazine for Living n. 88 € 7,90 (€ 2,00 + € 5,90) - Con Guida alle vacanze n. 4 € 3,90 (€ 2,00 + € 1,90) - Con Con Top Producta 2026 € 6,90 (€ 2,00 + € 4,90)
Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 4894/DCR Milano - LA 2 L.40 - CN P. 4.00 Marca € 3,00
FTSE MIB +0,77% 48.040 DOW JONES +0,02% 49.176** NASDAQ -1,22% 24.582** DAX -0,27% 24.018 SPREAD 81 (+1) €/S 1,168
** Dati aggiornati alle ore 19,30

LOVAGLIO PREPARA GIÀ PER GIUGNO-LUGLIO L'ASSEMBLEA PER LA FUSIONE

Mps, sprint su Mediobanca

Il ceo del Montepaschi incassa l'appoggio espresso dal primo azionista Delfin Milleri: è la scelta migliore per l'istituto e per noi che guardiamo solo ai risultati

IL CEO DI ESSILUX: RILANCIO IL GRUPPO, BENE SEMPLIFICARE TRA I DEL VECCHIO

Deugeni e Guattieri alle pagine 2 e 3 con un commento di Somaglia



DECRETO PRIMO MAGGIO

Dal governo quasi un miliardo per il lavoro di giovani, donne e rider

Valente a pagina 4

L'INTERVENTO
Savona: l'Italia sulla AI è ancora senza strategia
a pagina 17

PETROLIO OLTRE 100 \$
Stoccaggi di greggio, Iran verso il collasso E gli Emirati Arabi escono dall'Opec
Capponi e Venini a pagina 8



pubblicità

Scanning the markets for your investments



onemarkets by UniCredit

è il punto di riferimento per soluzioni di investimento all'avanguardia, dai fondi ai prodotti strutturati, dalle obbligazioni ai prodotti alternativi.



onemarkets.it

onemarkets by UniCredit

Questa è una comunicazione di marketing. Investire comporta dei rischi. L'investimento potrebbe non essere adatto a tutti gli investitori. Si prega di consultare il prospetto e il KID prima di prendere una decisione finale di investimento.

Assoporti, l'Assemblea dei presidenti delle Autorità portuali ha fatto tappa a Bari

BARI - Seconda tappa dell'Assemblea itinerante dei presidenti delle Autorità di Sistema Portuale nazionale che si sono riuniti, sotto la guida di Assoporti, a Bari ospiti dell'AdSP locale. L'iniziativa ha segnato un'ulteriore step nel percorso avviato dall'associazione dei porti italiani per rafforzare il dialogo diretto con i territori e con le singole Autorità di Sistema Portuale nazionali. Fortemente promossa dal presidente **Roberto Petri**, l'Assemblea itinerante nasce con l'obiettivo di analizzare da vicino le caratteristiche operative, infrastrutturali e strategiche dei diversi scali italiani, favorendo un confronto concreto e continuo tra i principali attori del sistema portuale nazionale. "La scelta di organizzare assemblee itineranti - ha dichiarato **Petri** - nasce dalla volontà di conoscere da vicino le realtà portuali, ascoltare le esigenze locali e valorizzare le peculiarità di ciascun sistema. Solo attraverso un confronto diretto e continuo è possibile costruire una visione realmente condivisa e rafforzare il ruolo del sistema portuale nazionale." Ad accogliere l'incontro è stato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Francesco Mastro, che ha colto con favore l'opportunità di ospitare l'evento a Bari. "Siamo orgogliosi di aver ospitato questa seconda tappa dell'Assemblea itinerante di Assoporti - ha commentato Mastro - "Questo tipo di iniziative servono a rafforzare il dibattito tra i porti e a costruire ponti solidi - fatti di confronto concreto e continuo - tra tutte le Autorità di Sistema Portuale. Mettere in dialogo diretto le diverse realtà significa - ha concluso il presidente dell'AdSP ospitante - "costruire una visione condivisa e coordinata: solo così il Sistema Paese, nelle trasformazioni globali e nelle dinamiche economiche in atto, può presentarsi unito e compatto e affrontare con maggiore efficacia le sfide future". A fare da sfondo alle discussioni lo scenario internazionale, caratterizzato da tensioni geopolitiche e da dinamiche economiche complesse. In questo contesto, il ruolo dei porti è emerso come centrale, sia per la sicurezza delle catene logistiche sia per la competitività complessiva del Paese. Nel corso dei lavori è stata evidenziata la necessità di proseguire nel rafforzamento del sistema portuale italiano, puntando su investimenti mirati, processi di semplificazione amministrativa e modelli di governance sempre più integrati e orientati alle sfide globali. La tappa di Bari ha confermato quindi l'efficacia di un modello di confronto diffuso e dinamico, capace di valorizzare le specificità territoriali e, al contempo, di consolidare il ruolo di Assoporti come riferimento istituzionale per l'intero comparto portuale.



04/28/2026 09:47

BARI - Seconda tappa dell'Assemblea itinerante dei presidenti delle Autorità di Sistema Portuale nazionale che si sono riuniti, sotto la guida di Assoporti, a Bari ospiti dell'AdSP locale. L'iniziativa ha segnato un'ulteriore step nel percorso avviato dall'associazione dei porti italiani per rafforzare il dialogo diretto con i territori e con le singole Autorità di Sistema Portuale nazionali. Fortemente promossa dal presidente Roberto Petri, l'Assemblea itinerante nasce con l'obiettivo di analizzare da vicino le caratteristiche operative, infrastrutturali e strategiche dei diversi scali italiani, favorendo un confronto concreto e continuo tra i principali attori del sistema portuale nazionale. "La scelta di organizzare assemblee itineranti - ha dichiarato Petri - nasce dalla volontà di conoscere da vicino le realtà portuali, ascoltare le esigenze locali e valorizzare le peculiarità di ciascun sistema. Solo attraverso un confronto diretto e continuo è possibile costruire una visione realmente condivisa e rafforzare il ruolo del sistema portuale nazionale." Ad accogliere l'incontro è stato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Francesco Mastro, che ha colto con favore l'opportunità di ospitare l'evento a Bari. "Siamo orgogliosi di aver ospitato questa seconda tappa dell'Assemblea itinerante di Assoporti - ha commentato Mastro - "Questo tipo di iniziative servono a rafforzare il dibattito tra i porti e a costruire ponti solidi - fatti di confronto concreto e continuo - tra tutte le Autorità di Sistema Portuale. Mettere in dialogo diretto le diverse realtà significa - ha concluso il presidente dell'AdSP ospitante - "costruire una visione condivisa e coordinata: solo così il Sistema Paese, nelle trasformazioni globali e nelle dinamiche economiche in atto, può presentarsi unito e compatto e affrontare con maggiore efficacia le sfide future". A fare da sfondo alle discussioni lo scenario internazionale, caratterizzato da tensioni geopolitiche e da dinamiche economiche complesse. In questo contesto, il ruolo dei

Il Nautilus

Primo Piano

UNIPORT all'evento EBN "Il porto che verrà: sfide e necessità per la sicurezza sul lavoro"

Il vice Presidente Casali: "Gli investimenti delle imprese per la formazione dei lavoratori stanno portando risultati concreti sulla sicurezza". Roma - Si è tenuto ieri presso la Sala Regina della Camera dei Deputati il seminario sul tema "Il porto che verrà: sfide e necessità per la sicurezza sul lavoro" 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, dopo l'apertura e il saluto di benvenuto del Presidente dell'Ente Bilaterale Angelo Manicone, sono stati avviati da un messaggio del Presidente della Camera On. Lorenzo Fontana che ha richiamato l'importanza del confronto tra istituzioni, rappresentane delle categorie ed esperti per intervenire in maniera incisiva al fine di rafforzare la tutela del lavoro; sono seguiti il messaggio del Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, On. Edoardo Rixi che ha evidenziato la rilevanza strategica del tema lavoro nel settore portuale e l'attenzione all'aspetto della sicurezza che deve essergli riservato, investendo in innovazione, formazione monitoraggio e prevenzione e l'intervento dell'On. Salvatore Deidda, Presidente della Commissione Trasporti della Camera, che ha espresso compiacimento per la crescente consapevolezza delle parti sociali della rilevanza del tema, assicurando la volontà, anche nella Commissione da lui presieduta, di lavorare sui temi del riconoscimento della caratteristica di usuranti ad alcuni profili dell'operatività portuale e per l'attivazione del fondo di incentivazione al pensionamento dei lavoratori portuali. Dopo un breve excursus sulle attività dell'Ente dall'istituzione (nel 2006) ad oggi, fatto dall'ex Presidente dott. Luigi Robba, e l'anticipazione della Vice Presidente Bianca Picciurro delle attività che si prevedono nel futuro, la Scuola Nazionale Trasporti e Logistica ha presentato l'aggiornamento del Rapporto sull'andamento del fenomeno infortunistico nelle operazioni portuali, realizzato per l'EBN. Dall'analisi dei dati di questo lavoro, è emersa, in positivo, una diminuzione del numero di infortuni nell'ultimo biennio preso in considerazione (2023-2024) rispetto a quanto era stato rilevato nelle precedenti edizioni del rapporto che lo stesso EBN aveva realizzato anni addietro e il crescente coinvolgimento e attenzione dei diversi protagonisti dell'operatività al tema della sicurezza del lavoro. Come già emersa nelle precedenti indagini, si è anche confermata la necessità di un'attenzione costante e motivata alla sicurezza nel settore, l'importanza della formazione e l'esigenza, tra l'altro, di istituire un sistema nazionale unificato di monitoraggio degli infortuni in ambito portuale. I lavori sono proseguiti con una tavola rotonda tra rappresentanti delle diverse parti costitutive dell'Ente Bilaterale. Il Vice Presidente di UNIPORT (Unione Nazionale Imprese Portuali),



04/28/2026 11:56

Il vice Presidente Casali: "Gli investimenti delle imprese per la formazione dei lavoratori stanno portando risultati concreti sulla sicurezza". Roma - Si è tenuto ieri presso la Sala Regina della Camera dei Deputati il seminario sul tema "Il porto che verrà: sfide e necessità per la sicurezza sul lavoro" 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, dopo l'apertura e il saluto di benvenuto del Presidente dell'Ente Bilaterale Angelo Manicone, sono stati avviati da un messaggio del Presidente della Camera On. Lorenzo Fontana che ha richiamato l'importanza del confronto tra istituzioni, rappresentane delle categorie ed esperti per intervenire in maniera incisiva al fine di rafforzare la tutela del lavoro; sono seguiti il messaggio del Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, On. Edoardo Rixi che ha evidenziato la rilevanza strategica del tema lavoro nel settore portuale e l'attenzione all'aspetto della sicurezza che deve essergli riservato, investendo in innovazione, formazione monitoraggio e prevenzione e l'intervento dell'On. Salvatore Deidda, Presidente della Commissione Trasporti della Camera, che ha espresso compiacimento per la crescente consapevolezza delle parti sociali della rilevanza del tema, assicurando la volontà, anche nella Commissione da lui presieduta, di lavorare sui temi del riconoscimento della caratteristica di usuranti ad alcuni profili dell'operatività portuale e per l'attivazione del fondo di incentivazione al pensionamento dei lavoratori portuali. Dopo un breve excursus sulle attività dell'Ente dall'istituzione (nel 2006) ad oggi, fatto dall'ex Presidente dott. Luigi Robba, e l'anticipazione della Vice Presidente Bianca Picciurro delle attività che si prevedono nel futuro, la Scuola Nazionale Trasporti e Logistica ha presentato

Il Nautilus

Primo Piano

Alberto Casali, ha sottolineato come l'operato delle imprese nel promuovere la cultura della sicurezza fra i lavoratori e nell'investire nella formazione possa portare a risultati di assoluto rilievo. A tal proposito ha illustrato i lusinghieri risultati raggiunti nel Terminal MCT di Gioia Tauro, di cui è amministratore, sia per quanto riguarda la riduzione del numero di incidenti in totale nonché del tasso di incidentalità rispetto alle ore lavorate. Ha rimarcato l'importanza della prevenzione per il raggiungimento di quei risultati, ancor più significativi ed esplicativi dello sforzo messo in atto dall'azienda attesa la complessità di un terminal - quale MCT - che è il maggiore in Italia per containers movimentati, con volumi in significativa crescita e un numero di mezzi contemporaneamente operativi che rendono indispensabile affrontare tutte le fasi dell'attività con comportamenti consapevoli per raggiungere livelli sempre maggiori di sicurezza. A conclusione dell'evento EBN Porti ha preannunciato la presentazione, entro tempi brevi, di un'ulteriore ricerca, da poco avviata, sui lavori usuranti nelle attività portuali. Sull'importanza del riconoscimento come usurante di alcune tra le attività del lavoro portuale, unitamente alla necessità di emanazione di norme di coordinamento tra il Dlgs n. 81/2008 (normativa generale in materia di sicurezza e tutela della salute sui luoghi di lavoro) e Dlgs n. 272/1999 (normativa specifica in tema di sicurezza delle operazioni portuali); sull'attivazione del Fondo per l'incentivo al pensionamento di lavoratori portuali, si sono espresse in modo concorde tutte le parti sociali costitutive dell'EBN richiamando anche l'attenzione delle istituzioni. Il Presidente dell'EBN Porti Angelo Manicone ha concluso ringraziando i molti ospiti presenti segnalando che a brevissimo termine la ricerca presentata sarà disponibile sul sito web dell'Ente.

Informare

Primo Piano

Seminario dell'Ente Bilaterale Nazionale Porti sulla sicurezza del lavoro

Gallozzi (Assologistica): oltre all'osservanza delle regole, è necessaria anche la piena consapevolezza dei comportamenti. La sicurezza del lavoro nei porti «è un dogma di cui siamo tutti consapevoli. Ma questa consapevolezza deve diventare il sentimento dominante del nostro quotidiano». Lo ha sottolineato il vicepresidente di Assologistica, Agostino Gallozzi intervenendo al seminario sul tema "Il porto che verrà: sfide e necessità per la sicurezza sul lavoro", tenutosi ieri a Roma presso la Sala Regina della Camera dei Deputati, che è stato organizzato dall'Ente Bilaterale Nazionale (EBN) Porti, l'organismo paritetico costituito da tutte le parti stipulanti il contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti - **Assoport**, Assiterminal, Assologistica e Uniport - per la parte datoriale, e le organizzazioni sindacali Filt-Cgil, Fit-Cisl e Ultrasporti in rappresentanza dei lavoratori. «Alla formazione primaria - ha spiegato Gallozzi - va affiancata la sicurezza comportamentale, la cosiddetta BBS, Behavior-Based Safety: un approccio in cui il focus si sposta dalla sola osservanza delle regole, che resta sempre doverosa, alla piena consapevolezza dei comportamenti, coinvolgendo attivamente i lavoratori nella costruzione di una vera cultura della sicurezza». Nel suo intervento, il vicepresidente di Assologistica ha evidenziato la necessità di rafforzare il passaggio da un modello fondato esclusivamente sul rispetto delle prescrizioni a un percorso più partecipato, in cui ogni lavoratore sia parte attiva nella prevenzione e nella gestione dei rischi. Un tema centrale per un settore, come quello portuale che - ha rilevato - è caratterizzato da operazioni complesse, ambienti dinamici e responsabilità condivise. Nel corso del seminario la Scuola Nazionale Trasporti e Logistica ha presentato l'aggiornamento del rapporto sull'andamento del fenomeno infortunistico nelle operazioni portuali, realizzato per l'EBN. Dall'analisi dei dati di questo lavoro è emersa, in positivo, una diminuzione del numero di infortuni nell'ultimo biennio preso in considerazione (2023-2024) rispetto a quanto era stato rilevato nelle precedenti edizioni del rapporto che lo stesso EBN aveva realizzato anni addietro e il crescente coinvolgimento e attenzione dei diversi protagonisti dell'operatività al tema della sicurezza del lavoro. Come già emersa nelle precedenti indagini, si è confermata anche la necessità di un'attenzione costante e motivata alla sicurezza nel settore, l'importanza della formazione e l'esigenza, tra l'altro, di istituire un sistema nazionale unificato di monitoraggio degli infortuni in ambito portuale. I lavori sono proseguiti con una tavola rotonda tra rappresentanti delle diverse parti costitutive dell'Ente Bilaterale, nel corso della quale il vicepresidente dell'Unione Nazionale Imprese Portuali (Uniport), Alberto Casali, ha sottolineato come l'operato delle imprese nel promuovere la cultura



Informare

Primo Piano

della sicurezza fra i lavoratori e nell'investire nella formazione possa portare a risultati di assoluto rilievo. A tal proposito ha illustrato i lusinghieri risultati raggiunti nel terminal portuale MCT di Gioia Tauro, di cui è amministratore, sia per quanto riguarda la riduzione del numero di incidenti in totale nonché del tasso di incidentalità rispetto alle ore lavorate. Casali ha rimarcato l'importanza della prevenzione per il raggiungimento di quei risultati, ancor più significativi ed esplicativi dello sforzo messo in atto dall'azienda attesa la complessità di un terminal - quale MCT - che è il maggiore in Italia per container movimentati, con volumi in significativa crescita e un numero di mezzi contemporaneamente operativi che rendono indispensabile affrontare tutte le fasi dell'attività con comportamenti consapevoli per raggiungere livelli sempre maggiori di sicurezza. A conclusione dell'evento il presidente di EBN Porti, Angelo Manicone, ha preannunciato la presentazione, entro tempi brevi, di un'ulteriore ricerca, da poco avviata, sui lavori usuranti nelle attività portuali.

UNIPOINT ALL'EVENTO EBN "IL PORTO CHE VERRÀ: SFIDE E NECESSITÀ PER LA SICUREZZA SUL LAVORO"

Il vice Presidente Casali: "Gli investimenti delle imprese per la formazione dei lavoratori stanno portando risultati concreti sulla sicurezza" Si è tenuto ieri presso la Sala Regina della Camera dei Deputati il seminario sul tema " Il porto che verrà: sfide e necessità per la sicurezza sul lavoro " 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 UNIPOINT - per la parte datoriale, e le OO.SS. FILT CGIL; FIT CISL e UILTRASPORTI in rappresentanza dei lavoratori. I lavori, dopo l'apertura e il saluto di benvenuto del Presidente dell'Ente Bilaterale Angelo Manicone, sono stati avviati da un messaggio del Presidente della Camera On. Lorenzo Fontana che ha richiamato l'importanza del confronto tra istituzioni, rappresentate delle categorie ed esperti per intervenire in maniera incisiva al fine di rafforzare la tutela del lavoro; sono seguiti il messaggio del Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, On. Edoardo Rixi che ha evidenziato la rilevanza strategica del tema lavoro nel settore portuale e l'attenzione all'aspetto della sicurezza che deve essergli riservato, investendo in innovazione, formazione monitoraggio e prevenzione e l'intervento dell'On. Salvatore Deidda, Presidente della Commissione Trasporti della Camera, che ha espresso compiacimento per la crescente consapevolezza delle parti sociali della rilevanza del tema, assicurando la volontà, anche nella Commissione da lui presieduta, di lavorare sui temi del riconoscimento della caratteristica di usuranti ad alcuni profili dell'operatività portuale e per l'attivazione del fondo di incentivazione al pensionamento dei lavoratori portuali. Dopo un breve excursus sulle attività dell'Ente dall'istituzione (nel 2006) ad oggi, fatto dall'ex Presidente dott. Luigi Robba, e l'anticipazione della Vice Presidente Bianca Picciurro delle attività che si prevedono nel futuro, la Scuola Nazionale Trasporti e Logistica ha presentato l'aggiornamento del Rapporto sull'andamento del fenomeno infortunistico nelle operazioni portuali, realizzato per l'EBN. Dall'analisi dei dati di questo lavoro, è emersa, in positivo, una diminuzione del numero di infortuni nell'ultimo biennio preso in considerazione (2023-2024) rispetto a quanto era stato rilevato nelle precedenti edizioni del rapporto che lo stesso EBN aveva realizzato anni addietro e il crescente coinvolgimento e attenzione dei diversi protagonisti dell'operatività al tema della sicurezza del lavoro. Come già emersa nelle precedenti indagini, si è anche confermata la necessità di un'attenzione costante e motivata alla sicurezza nel settore, l'importanza della formazione e l'esigenza, tra l'altro, di istituire un sistema nazionale unificato di monitoraggio degli infortuni in ambito portuale. I lavori sono proseguiti con una tavola rotonda tra rappresentanti delle diverse parti costitutive dell'Ente Bilaterale. Il Vice Presidente di UNIPOINT (Unione Nazionale Imprese Portuali),

Informatore Navale	
UNIPOINT ALL'EVENTO EBN "IL PORTO CHE VERRÀ: SFIDE E NECESSITÀ PER LA SICUREZZA SUL LAVORO"	
04/28/2026 12:23	
<p>Il vice Presidente Casali: "Gli investimenti delle imprese per la formazione dei lavoratori stanno portando risultati concreti sulla sicurezza" Si è tenuto ieri presso la Sala Regina della Camera dei Deputati il seminario sul tema " Il porto che verrà: sfide e necessità per la sicurezza sul lavoro " 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 UNIPOINT - per la parte datoriale, e le OO.SS. FILT CGIL; FIT CISL e UILTRASPORTI in rappresentanza dei lavoratori. I lavori, dopo l'apertura e il saluto di benvenuto del Presidente dell'Ente Bilaterale Angelo Manicone, sono stati avviati da un messaggio del Presidente della Camera On. Lorenzo Fontana che ha richiamato l'importanza del confronto tra istituzioni, rappresentate delle categorie ed esperti per intervenire in maniera incisiva al fine di rafforzare la tutela del lavoro; sono seguiti il messaggio del Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, On. Edoardo Rixi che ha evidenziato la rilevanza strategica del tema lavoro nel settore portuale e l'attenzione all'aspetto della sicurezza che deve essergli riservato, investendo in innovazione, formazione monitoraggio e prevenzione e l'intervento dell'On. Salvatore Deidda, Presidente della Commissione Trasporti della Camera, che ha espresso compiacimento per la crescente consapevolezza delle parti sociali della rilevanza del tema, assicurando la volontà, anche nella Commissione da lui presieduta, di lavorare sui temi del riconoscimento della caratteristica di usuranti ad alcuni profili dell'operatività portuale e per l'attivazione del fondo di incentivazione al pensionamento dei lavoratori portuali. Dopo un breve excursus sulle attività dell'Ente dall'istituzione (nel 2006) ad oggi, fatto dall'ex Presidente dott. Luigi Robba, e l'anticipazione della Vice Presidente Bianca Picciurro delle attività che si prevedono nel futuro, la Scuola Nazionale Trasporti e Logistica ha presentato l'aggiornamento del Rapporto sull'andamento del fenomeno infortunistico nelle operazioni portuali, realizzato per l'EBN. Dall'analisi dei dati di questo lavoro, è emersa, in positivo, una diminuzione del numero di infortuni nell'ultimo biennio preso in considerazione (2023-2024) rispetto a quanto era stato rilevato nelle precedenti edizioni del rapporto che lo stesso EBN aveva realizzato anni addietro e il crescente coinvolgimento e attenzione dei diversi protagonisti dell'operatività al tema della sicurezza del lavoro. Come già emersa nelle precedenti indagini, si è anche confermata la necessità di un'attenzione costante e motivata alla sicurezza nel settore, l'importanza della formazione e l'esigenza, tra l'altro, di istituire un sistema nazionale unificato di monitoraggio degli infortuni in ambito portuale. I lavori sono proseguiti con una tavola rotonda tra rappresentanti delle diverse parti costitutive dell'Ente Bilaterale. Il Vice Presidente di UNIPOINT (Unione Nazionale Imprese Portuali),</p>	

Informatore Navale

Primo Piano

Alberto Casali, ha sottolineato come l'operato delle imprese nel promuovere la cultura della sicurezza fra i lavoratori e nell'investire nella formazione possa portare a risultati di assoluto rilievo. A tal proposito ha illustrato i lusinghieri risultati raggiunti nel Terminal MCT di Gioia Tauro, di cui è amministratore, sia per quanto riguarda la riduzione del numero di incidenti in totale nonché del tasso di incidentalità rispetto alle ore lavorate. Ha rimarcato l'importanza della prevenzione per il raggiungimento di quei risultati, ancor più significativi ed esplicativi dello sforzo messo in atto dall'azienda attesa la complessità di un terminal - quale MCT - che è il maggiore in Italia per containers movimentati, con volumi in significativa crescita e un numero di mezzi contemporaneamente operativi che rendono indispensabile affrontare tutte le fasi dell'attività con comportamenti consapevoli per raggiungere livelli sempre maggiori di sicurezza. A conclusione dell'evento EBN Porti ha preannunciato la presentazione, entro tempi brevi, di un'ulteriore ricerca, da poco avviata, sui lavori usuranti nelle attività portuali. Sull'importanza del riconoscimento come usurante di alcune tra le attività del lavoro portuale, unitamente alla necessità di emanazione di norme di coordinamento tra il Dlgs n. 81/2008 (normativa generale in materia di sicurezza e tutela della salute sui luoghi di lavoro) e Dlgs n. 272/1999 (normativa specifica in tema di sicurezza delle operazioni portuali); sull'attivazione del Fondo per l'incentivo al pensionamento di lavoratori portuali, si sono espresse in modo concorde tutte le parti sociali costitutive dell'EBN richiamando anche l'attenzione delle istituzioni. Il Presidente dell'EBN Porti Angelo Manicone ha concluso ringraziando i molti ospiti presenti segnalando che a brevissimo termine la ricerca presentata sarà disponibile sul sito web dell'Ente.

Incontro a Bari su Adriatico e portualità. Edoardo Rixi: «I porti pugliesi al centro dei nuovi assetti geopolitici»

Così il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. La chiusura di alcune rotte mediorientali sposta il traffico verso il Mediterraneo: una grande opportunità per il capoluogo e Brindisi. L'Adriatico non è più una periferia, ma uno snodo tra Est e Ovest, dove si ridisegnano rotte commerciali e rapporti economici tra Europa, Balcani e Mediterraneo. In questo scenario in rapido mutamento, i porti pugliesi diventano un punto sensibile di un equilibrio più ampio, dove si giocano traffici, strategie e nuovi assetti geopolitici. È stato questo il tema affrontato ieri a Bari durante un incontro dedicato proprio al ruolo dei porti adriatici nel nuovo assetto globale. I lavori sono stati aperti dall'editore di ShipMag Franco Mariani, seguiti dai saluti istituzionali del contrammiraglio Donato De Carolis, direttore marittimo della Puglia, del presidente di Assoportori Roberto Petri, dell'assessore Pietro Petruzzelli e del vicepresidente della Commissione Ambiente Nicola Rutigliano. A chiudere il confronto è stato il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi. Per Mariani «l'Adriatico è un punto di contatto tra Europa e Mediterraneo allargato. In queste aree si muovono le principali potenze: la Cina è al Pireo, gli Stati Uniti rafforzano la loro presenza in Grecia, la Turchia si inserisce nei Balcani. L'Italia deve decidere che ruolo vuole giocare, un ruolo che non sia solo quello della delocalizzazione delle imprese, ma anche quello di creare nuove infrastrutture». I numeri - evidenziati da Giovanna Visco, esperta di trasporti e logistica - aiutano a capire la dimensione del fenomeno: nei primi undici mesi del 2025 l'interscambio tra Italia e Balcani occidentali ha superato i 10 miliardi, con un export italiano oltre i 6 miliardi e una crescita superiore al 3%. Un flusso alimentato anche dalla presenza di circa 3mila imprese italiane in Albania e oltre 1.200 in Serbia, segno di un legame economico ormai strutturale. A questo si aggiunge una rete logistica sempre più complessa, fatta di corridoi europei, direttrici ferroviarie e stradali e collegamenti che convergono inevitabilmente verso i porti. «Le dinamiche geopolitiche degli ultimi mesi hanno cambiato profondamente i flussi commerciali e turistici», ha spiegato il presidente dell'Autorità portuale, Francesco Mastro. «Alcune aree del Medio Oriente non sono più pienamente accessibili e questo sposta traffici e opportunità verso il Mediterraneo». Una redistribuzione che rafforza il ruolo di Bari e Brindisi, già interessati da importanti interventi infrastrutturali. «Il completamento delle opere portuali, come il terminal di Marisabella nel capoluogo consentirà di aumentare la capacità di intercettare una quota crescente di traffici commerciali e crocieristici, che nel solo 2025 hanno già sfiorato mezzo milione di passeggeri». Una visione condivisa anche da Petri: «Servono investimenti sull'ultimo miglio, maggiore omogeneità nelle procedure e soprattutto una pianificazione centrale degli interventi strategici. Solo così i porti italiani potranno diventare



Così il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. La chiusura di alcune rotte mediorientali sposta il traffico verso il Mediterraneo: una grande opportunità per il capoluogo e Brindisi. L'Adriatico non è più una periferia, ma uno snodo tra Est e Ovest, dove si ridisegnano rotte commerciali e rapporti economici tra Europa, Balcani e Mediterraneo. In questo scenario in rapido mutamento, i porti pugliesi diventano un punto sensibile di un equilibrio più ampio, dove si giocano traffici, strategie e nuovi assetti geopolitici. È stato questo il tema affrontato ieri a Bari durante un incontro dedicato proprio al ruolo dei porti adriatici nel nuovo assetto globale. I lavori sono stati aperti dall'editore di ShipMag Franco Mariani, seguiti dai saluti istituzionali del contrammiraglio Donato De Carolis, direttore marittimo della Puglia, del presidente di Assoportori Roberto Petri, dell'assessore Pietro Petruzzelli e del vicepresidente della Commissione Ambiente Nicola Rutigliano. A chiudere il confronto è stato il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi. Per Mariani «l'Adriatico è un punto di contatto tra Europa e Mediterraneo allargato. In queste aree si muovono le principali potenze: la Cina è al Pireo, gli Stati Uniti rafforzano la loro presenza in Grecia, la Turchia si inserisce nei Balcani. L'Italia deve decidere che ruolo vuole giocare, un ruolo che non sia solo quello della delocalizzazione delle imprese, ma anche quello di creare nuove infrastrutture». I numeri - evidenziati da Giovanna Visco, esperta di trasporti e logistica - aiutano a capire la dimensione del fenomeno: nei primi undici mesi del 2025 l'interscambio tra Italia e Balcani occidentali ha superato i 10 miliardi, con un export italiano oltre i 6 miliardi e una crescita superiore al 3%. Un flusso alimentato anche dalla presenza di circa 3mila imprese italiane in Albania e oltre 1.200 in Serbia, segno di un legame economico ormai strutturale. A questo si aggiunge una rete logistica sempre più complessa, fatta di corridoi europei, direttrici ferroviarie e stradali e collegamenti che convergono inevitabilmente verso i porti. «Le dinamiche geopolitiche degli ultimi mesi hanno cambiato profondamente i flussi commerciali e turistici», ha spiegato il presidente dell'Autorità portuale, Francesco Mastro. «Alcune aree del Medio Oriente non sono più pienamente accessibili e questo sposta traffici e opportunità verso il Mediterraneo». Una redistribuzione che rafforza il ruolo di Bari e Brindisi, già interessati da importanti interventi infrastrutturali. «Il completamento delle opere portuali, come il terminal di Marisabella nel capoluogo consentirà di aumentare la capacità di intercettare una quota crescente di traffici commerciali e crocieristici, che nel solo 2025 hanno già sfiorato mezzo milione di passeggeri». Una visione condivisa anche da Petri: «Servono investimenti sull'ultimo miglio, maggiore omogeneità nelle procedure e soprattutto una pianificazione centrale degli interventi strategici. Solo così i porti italiani potranno diventare

davvero competitivi». Il viceministro Rixi - in un video messaggio - ha posto l'accento sulla dimensione geopolitica e normativa del settore. «È fondamentale che il sistema agisca in maniera sinergica, per consentire a tutti i territori di beneficiare della nostra marittimità e per intercettare i mercati emergenti». Ha poi richiamato anche il tema della riforma della portualità, già avviata in Parlamento, come occasione per costruire un sistema più moderno e integrato. «Serve una visione unitaria della logistica nazionale, capace di reagire ai cambiamenti geopolitici, soprattutto in un contesto segnato da tensioni energetiche e nuove rotte commerciali».

Messaggero Marittimo

Primo Piano

delle politiche di sicurezza. Casali: La formazione porta risultati concreti Nel corso della tavola rotonda tra le parti costitutive dell'Ente Bilaterale è intervenuto anche Alberto Casali, vicepresidente di UNIPORT, che ha posto l'accento sul ruolo delle imprese nella costruzione di una cultura diffusa della sicurezza. Casali ha sottolineato come gli investimenti nella formazione dei lavoratori e nella prevenzione stiano portando risultati concreti, citando l'esperienza del terminal MCT di Gioia Tauro, di cui è amministratore. Un caso particolarmente significativo, considerando che si tratta del principale terminal container italiano per volumi movimentati, con traffici in crescita e una complessità operativa elevata, legata alla presenza simultanea di numerosi mezzi e operatori. Secondo Casali, proprio in contesti di questa portata emerge con maggiore evidenza la necessità di comportamenti consapevoli, procedure rigorose e formazione continua. La riduzione degli incidenti e del tasso di incidentalità rispetto alle ore lavorate dimostra, ha evidenziato il vicepresidente di UNIPORT, che la sicurezza non può essere trattata come un adempimento formale, ma come un elemento strutturale dell'organizzazione d'impresa. Il messaggio è chiaro: nei porti moderni, dove produttività, automazione, intensità dei traffici e pressione competitiva convivono quotidianamente, la sicurezza diventa parte integrante della qualità industriale del servizio. Non un costo accessorio, ma una leva di efficienza, reputazione e responsabilità. Lavori usuranti e quadro normativo La parte conclusiva dell'evento ha guardato anche ai prossimi passaggi. L'EBN Porti ha infatti annunciato la prossima presentazione di una nuova ricerca dedicata ai lavori usuranti nelle attività portuali, tema sul quale tutte le parti sociali hanno espresso una posizione convergente. Al centro del confronto resta la necessità di riconoscere la specificità di alcune mansioni portuali, caratterizzate da condizioni operative particolarmente gravose. Accanto a questo tema, è stata richiamata anche l'urgenza di un coordinamento normativo più chiaro tra il decreto legislativo 81 del 2008, riferimento generale in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, e il decreto legislativo 272 del 1999, specificamente dedicato alla sicurezza nelle operazioni portuali. Il quadro che emerge dall'incontro è quello di una portualità chiamata a misurarsi con una duplice responsabilità: da un lato sostenere crescita, traffici e competitività internazionale; dall'altro garantire che l'evoluzione dei porti avvenga dentro un perimetro di tutela reale, verificabile e condivisa. Il presidente dell'EBN Porti, Angelo Manicone, ha chiuso i lavori ringraziando gli ospiti presenti e annunciando che la ricerca presentata sarà resa disponibile a breve sul sito dell'Ente.

A Bari l'Assemblea itinerante di Assoport

Si è svolta oggi a Bari l'Assemblea itinerante degli associati di **Assoport**, dopo il primo appuntamento tenutosi a Venezia. L'iniziativa, fortemente voluta dal Presidente Roberto Petri, si inserisce in un percorso di confronto diretto con i territori e con le singole Autorità di Sistema Portuale, con l'obiettivo di approfondire sul campo le specificità operative, infrastrutturali e strategiche dei diversi scali italiani. La scelta di organizzare assemblee itineranti ha dichiarato Petri nasce dalla volontà di conoscere da vicino le realtà portuali, ascoltare le esigenze locali e valorizzare le peculiarità di ciascun sistema. Solo attraverso un confronto diretto e continuo è possibile costruire una visione realmente condivisa e rafforzare il ruolo del sistema portuale nazionale. Il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale, Francesco Mastro, ha accolto con entusiasmo l'iniziativa, cogliendo immediatamente l'opportunità di ospitare l'Assemblea a Bari, in continuità con il precedente incontro organizzato dal collega Matteo Gasparato. Siamo orgogliosi di aver ospitato questa seconda tappa dell'Assemblea itinerante di **Assoport** - commenta il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale Francesco Mastro. Questo tipo di iniziative servono a rafforzare il dibattito tra i porti e a costruire ponti solidi- fatti di confronto concreto e continuo- tra tutte le Autorità di Sistema Portuale. Mettere in dialogo diretto le diverse realtà significa- conclude Mastro- costruire una visione condivisa e coordinata: solo così il Sistema Paese, nelle trasformazioni globali e nelle dinamiche economiche in atto, può presentarsi unito e compatto e affrontare con maggiore efficacia le sfide future. L'appuntamento odierno ha rappresentato un momento di confronto particolarmente significativo anche alla luce dell'attuale contesto internazionale. Le tensioni geopolitiche e le dinamiche economiche globali impongono infatti una crescente attenzione strategica sul ruolo dei porti, infrastrutture chiave per la sicurezza delle catene logistiche e per la competitività del Paese. Nel corso dei lavori, è stata ribadita la necessità di proseguire con determinazione nel percorso di rafforzamento del sistema portuale italiano, attraverso investimenti mirati, semplificazione amministrativa e una governance sempre più integrata e orientata alle sfide globali. L'Assemblea di Bari conferma così il valore di un modello di confronto dinamico e diffuso sul territorio, capace di mettere al centro le esigenze dei porti italiani e di consolidare il ruolo di **Assoport** quale punto di riferimento istituzionale per il settore.



Il Gruppo Samer a Trieste si rafforza nel settore cantieristico di megayacht

Nel porto di Trieste il gruppo Samer rafforza la propria strategia nel settore della cantieristica di megayacht, con nuovi progetti di sviluppo nel Canale Navigabile di Zaule. L'area del Canale Navigabile si sta infatti trasformando in un polo multifunzionale che integra attività portuali, logistiche e industriali tra queste anche la produzione di scafi in acciaio destinati a yacht di grandi dimensioni. In particolare nell'area del terminal Seadock, società del Gruppo Samer, sono prodotti scafi in acciaio preallestiti dall'alto valore economico, lavorazioni conto terzi per il Consorzio CNB di Ancona. Attività che richiedono competenze specializzate e che stanno favorendo la nascita di una filiera locale dedicata alla nautica di alta gamma, all'interno dell'area portuale di Trieste. Questo sviluppo del Gruppo Samer nel settore dello yachting di alta gamma, si inserisce in una più ampia strategia di diversificazione dell'azienda rispetto al tradizionale core business dei traffici ro-ro. E' infatti allo studio la realizzazione di un nuovo capannone destinato alla lavorazione dei megayacht (una struttura di circa 25 metri di altezza, 35 di larghezza e 90 di lunghezza) che consentirebbe di ampliare le attività del gruppo in questo ambito, oggi concentrate principalmente sulla costruzione degli scafi, portando a Trieste anche le fasi delle lavorazioni successive.



Trieste Prima

Trieste

"La riforma dei porti d'Italia è una pistola puntata contro Trieste"

L'affermazione è della senatrice del Partito democratico Tatjana Rojc che interviene sul caso che nell'ambito **portuale** tiene banco ormai da diverso tempo. "E' un controsenso che la destra continui a parlare del porto come strategico per il corridoio Imec, mentre lavora per toglierle risorse" "La pseudo riforma Porti d'Italia Spa è una pistola puntata contro Trieste e tutto il Friuli Venezia Giulia, ma giustamente si stanno preoccupando in molte aree del Paese. E' un totale controsenso che la destra continui a parlare di Trieste come nodo strategico per il corridoio Imec, mentre contemporaneamente lavora per toglierle risorse, personale e capacità decisionale". La senatrice del Partito democratico Tatjana Rojc aggiunge queste parole all'approvazione della mozione in Consiglio regionale preparata per "difendere l'autonomia dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Orientale**". La Rojc auspica "una simile consapevolezza possa trasmettersi anche in altre Regioni, anche se ora il disegno di legge di riforma può entrare nella fase dell'esame parlamentare". Sul fronte romano, intanto, la senatrice sottolinea come "alla Camera e al Senato faremo di tutto per evitare questo danno, ma sarà importante la pressione di tutte le istituzioni e soggetti pubblici e privati coinvolti".



Traffici in crescita nel porto di Venezia per il primo trimestre 2026

Lieve flessione per Chioggia da gennaio a marzo, ma tendenza positiva nell'ultimo anno. I traffici del primo trimestre 2026 del porto di Venezia confermano la tendenza alla crescita (+1.7%) trainati da agroalimentare e cementi. Lieve flessione per il porto di Chioggia (-2.7%) nel trimestre, ma la tendenza rimane positiva nell'arco degli ultimi 12 mesi. Sono i dati diffusi dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale che sottolinea che l'aggiornamento trimestrale consente al porto veneziano di raggiungere una movimentazione annuale nel periodo aprile 2025-marzo 2026 di oltre 25 milioni di tonnellate, in crescita del +4.4% rispetto allo stesso periodo precedente. Particolare rilevanza assume la crescita delle rinfuse solide (350mila tonnellate in più) e la crescita dei container (+9.8%) che sfiorano i 540mila Teu. Prosegue invece la contrazione delle rinfuse liquide, in continuità rispetto al 2025. Al traffico generato da Venezia si sommano le merci intermedie a Chioggia che raggiunge, nella stessa scansione temporale, quasi le 900mila tonnellate. In totale il sistema portuale veneto supera così i 26 milioni di tonnellate intermedie nel periodo di riferimento.

Sul fronte crocieristico si registrano oltre 621mila passeggeri, con una crescita sostenuta di Venezia (+8.3%) che compensa il calo di Chioggia, scalo che ha attirato 33.261 passeggeri e che necessita di implementazioni operative e infrastrutturali per consolidare la propria vocazione crocieristica. Nel trimestre gennaio-marzo 2026, si confermano sostanzialmente le tendenze emerse dall'analisi degli ultimi 12 mesi. A Venezia, infatti, emerge come particolarmente positivo il dato sulle rinfuse solide (+7.2% rispetto al primo trimestre 2025), con un picco del +14.7% per il settore cementi e minerali connesso in parte alle opere Pnrr che, assieme ad altri segmenti in crescita più o meno marcata come i mangimi (+6.5%) e i prodotti metallurgici (+1.2%), permette di compensare ampiamente i traffici di carbone, che risultano ormai azzerati conseguentemente alle nuove strategie energetiche nazionali.



Lieve flessione per Chioggia da gennaio a marzo, ma tendenza positiva nell'ultimo anno. I traffici del primo trimestre 2026 del porto di Venezia confermano la tendenza alla crescita (+1.7%) trainati da agroalimentare e cementi. Lieve flessione per il porto di Chioggia (-2.7%) nel trimestre, ma la tendenza rimane positiva nell'arco degli ultimi 12 mesi. Sono i dati diffusi dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale che sottolinea che l'aggiornamento trimestrale consente al porto veneziano di raggiungere una movimentazione annuale nel periodo aprile 2025-marzo 2026 di oltre 25 milioni di tonnellate, in crescita del +4.4% rispetto allo stesso periodo precedente. Particolare rilevanza assume la crescita delle rinfuse solide (350mila tonnellate in più) e la crescita dei container (+9.8%) che sfiorano i 540mila Teu. Prosegue invece la contrazione delle rinfuse liquide, in continuità rispetto al 2025. Al traffico generato da Venezia si sommano le merci intermedie a Chioggia che raggiunge, nella stessa scansione temporale, quasi le 900mila tonnellate. In totale il sistema portuale veneto supera così i 26 milioni di tonnellate intermedie nel periodo di riferimento. Sul fronte crocieristico si registrano oltre 621mila passeggeri, con una crescita sostenuta di Venezia (+8.3%) che compensa il calo di Chioggia, scalo che ha attirato 33.261 passeggeri e che necessita di implementazioni operative e infrastrutturali per consolidare la propria vocazione crocieristica. Nel trimestre gennaio-marzo 2026, si confermano sostanzialmente le tendenze emerse dall'analisi degli ultimi 12 mesi. A Venezia, infatti, emerge come particolarmente positivo il dato sulle rinfuse solide (+7.2% rispetto al primo trimestre 2025), con un picco del +14.7% per il settore cementi e minerali connesso in parte alle opere Pnrr che, assieme ad altri segmenti in crescita più o meno marcata come i mangimi (+6.5%) e i prodotti metallurgici (+1.2%), permette di compensare ampiamente i traffici di carbone, che risultano ormai azzerati conseguentemente alle nuove strategie energetiche nazionali.

Il Nautilus

Venezia

ADSP MAS: TRAFFICI IN CRESCITA PER IL SISTEMA PORTUALE

Venezia - I traffici del primo trimestre 2026 del **porto** di **Venezia** confermano la tendenza alla crescita (+1.7%) trainati da agroalimentare e cementi. Lieve flessione per il **porto** di Chioggia (- 2.7%) nel trimestre, ma la tendenza rimane positiva nell'arco degli ultimi 12 mesi. Pur in presenza di uno scenario internazionale complesso e caratterizzato dall'incertezza, infatti, l'aggiornamento trimestrale consente al **porto** veneziano di raggiungere una movimentazione annuale nel periodo aprile 2025-marzo 2026 di oltre 25milioni di tonnellate, in crescita del +4.4% rispetto allo stesso periodo precedente. Particolare rilevanza assume la crescita delle rinfuse solide (350 mila tonnellate in più) e la crescita dei container (+9.8%) che sfiorano i 540 mila Teu. Prosegue invece la contrazione delle rinfuse liquide, in continuità rispetto al 2025. Al traffico generato da **Venezia** si sommano le merci intermedie a Chioggia che raggiunge, nella stessa scansione temporale, quasi le 900 mila tonnellate. In totale il sistema portuale veneto supera così i 26 milioni di tonnellate intermedie nel periodo di riferimento. Sul fronte crocieristico si registrano oltre 621 mila passeggeri con una crescita sostenuta di **Venezia**

(+8.3%) che compensa il calo di Chioggia, scalo che ha attirato 33.261 passeggeri e che necessita di implementazioni operative e infrastrutturali per consolidare la propria vocazione crocieristica. Spostando il focus di riferimento sul trimestre gennaio-marzo 2026 si confermano sostanzialmente le tendenze emerse dall'analisi degli ultimi 12 mesi. A **Venezia**, infatti, emerge come particolarmente positivo il dato sulle rinfuse solide (+7.2% rispetto al primo trimestre 2025), con un picco del +14.7% per il settore cementi e minerali connesso in parte alle opere PNRR che - assieme ad altri segmenti in crescita più o meno marcata come i mangimi (+6.5%) e i prodotti metallurgici (+1.2%) - permette di compensare ampiamente i traffici di carbone che risultano ormai azzerati conseguentemente alle nuove strategie energetiche nazionali. In sostanziale equilibrio invece il comparto cereali. Buono anche il risultato delle merci in colli che si attesta su un +5.3%, trainato dall'ottimo dato del traffico container che cresce di 163.636 tonnellate registrando un +5.7% in Teu; particolare rilevanza assume il dato positivo dei container pieni, che crescono del 13.6%, a testimonianza del valore economico-commerciale della portualità veneziana. Sostanzialmente stabili i traffici Ro-ro. Il dato crocieristico del trimestre segna invece un andamento positivo per l'avvio della stagione 2026 con 10.997 passeggeri a **Venezia** e la prima toccata nave a Chioggia. Sempre a Chioggia si assiste a una leggera contrazione del traffico totale con una flessione del 2.7%; tuttavia, per quanto riguarda il settore cargo, si registra una sensibile crescita nella movimentazione delle merci varie in colli, +62,9 %, riconducibile in particolare all'aumento in termini di tonnellate dei prodotti siderurgici.

Il Nautilus

ADSP MAS: TRAFFICI IN CRESCITA PER IL SISTEMA PORTUALE

PORT OF VENICE - THROUGHPUT STATISTICS

January - March 2026 (final)

CATEGORIA	2025		2026		Variazione
	Q1	Q1	Q1	Q1	
Traffico Totale	10.997	10.997	10.997	10.997	0.0%
Passenger	10.997	10.997	10.997	10.997	0.0%
Ro-Ro	10.997	10.997	10.997	10.997	0.0%
Container	10.997	10.997	10.997	10.997	0.0%
Cargo	10.997	10.997	10.997	10.997	0.0%
Other	10.997	10.997	10.997	10.997	0.0%

04/28/2026 19:08

Venezia - I traffici del primo trimestre 2026 del porto di Venezia confermano la tendenza alla crescita (+1.7%) trainati da agroalimentare e cementi. Lieve flessione per il porto di Chioggia (- 2.7%) nel trimestre, ma la tendenza rimane positiva nell'arco degli ultimi 12 mesi. Pur in presenza di uno scenario internazionale complesso e caratterizzato dall'incertezza, infatti, l'aggiornamento trimestrale consente al porto veneziano di raggiungere una movimentazione annuale nel periodo aprile 2025-marzo 2026 di oltre 25milioni di tonnellate, in crescita del +4.4% rispetto allo stesso periodo precedente. Particolare rilevanza assume la crescita delle rinfuse solide (350 mila tonnellate in più) e la crescita dei container (+9.8%) che sfiorano i 540 mila Teu. Prosegue invece la contrazione delle rinfuse liquide, in continuità rispetto al 2025. Al traffico generato da Venezia si sommano le merci intermedie a Chioggia che raggiunge, nella stessa scansione temporale, quasi le 900 mila tonnellate. In totale il sistema portuale veneto supera così i 26 milioni di tonnellate intermedie nel periodo di riferimento. Sul fronte crocieristico si registrano oltre 621 mila passeggeri con una crescita sostenuta di Venezia

Informare

Venezia

Nel primo trimestre il traffico delle merci nel porto di Venezia è cresciuto del +1,7%

In aumento merci varie e rinfuse solide. A Chioggia registrata una flessione del -2,7%. Nel primo trimestre del 2026 il porto di Venezia ha movimentato 5,96 milioni di tonnellate di merci, con una crescita del +1,7% sullo stesso periodo dello scorso anno frenata dalla riduzione del volume del -9,0% delle rinfuse liquide scese a 1,53 milioni di tonnellate, di cui 1,28 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (-2,8%), 215mila tonnellate di prodotti chimici (-22,0%) e 33mila tonnellate di altri carichi liquidi (-61,7%). Le rinfuse solide sono aumentate del +7,2% attestandosi a 1,94 milioni di tonnellate, incluse 590mila tonnellate di prodotti metallurgici (+1,2%), 532mila tonnellate di minerali e materiali da costruzione (+14,7%), 347mila tonnellate di mangimi, foraggi e semi oleosi (+6,5%), 226mila tonnellate di cereali (+0,6%), 69mila tonnellate di carbone e lignite, traffico assente lo scorso anno, 48mila tonnellate di prodotti chimici (-6,1%) e 128mila tonnellate di altre rinfuse secche (-20,9%). Nel primo trimestre di quest'anno le merci varie sono state pari a 2,49 milioni di tonnellate (+5,3%), di cui 1,40 milioni di tonnellate di merci in container (+13,2%) totalizzate con una movimentazione di contenitori pari a 131.351 teu (+5,7%), 582mila tonnellate di rotabili -1,5%) e 515mila tonnellate di altre merci varie (-5,2%). Nel settore delle crociere, il traffico trimestrale è stato di 11mila passeggeri (+56,4%), di cui quasi 10mila allo sbarco/imbarco (+45,1%). Nei primi tre mesi del 2026 il porto di Chioggia, che come Venezia ricade nella giurisdizione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, ha movimentato 215mila tonnellate di merci (-2,7%), di cui 129mila tonnellate di merci varie (+62,9%) e 86mila tonnellate di rinfuse solide (-39,3%).



L'agenzia di Viaggi

Venezia

Adriatic Sea Forum: investiti 340 milioni nei porti adriatici

Oltre 340 milioni di euro di investimenti per il turismo via **mare** nei porti adriatici saranno completati nel 2026, di cui 252 milioni di euro in Italia e circa 90 nei Paesi sulla sponda balcanica. Sono le prime anticipazioni dell' Adriatic Sea Tourism Report , il rapporto di ricerca a cura di Risposte Turismo - società di ricerca e consulenza a servizio della macro-industria turistica - che verrà presentato in occasione dell'ottava edizione di Adriatic Sea Forum - Cruise, Ferry, Sail & Yacht . L'evento internazionale itinerante dedicato al turismo via **mare** in **Adriatico**, ideato e organizzato dalla stessa Risposte Turismo , quest'anno, in partnership con l'**Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale**, è in programma a Venezia giovedì 25 e venerdì 26 giugno. **GLI INVESTIMENTI, NEL DETTAGLIO** Nel dettaglio, alla fine del 2026 gli investimenti mappati sulla costa adriatica italiana si sviluppano su varie aree: i principali sono collegati all'avvio operativo della nuova stazione marittima e all'implementazione del **sistema** di cold ironing di Porto Corsini a Ravenna (68 milioni di euro), all'elettrificazione delle banchine per i traghetti nel porto di Ancona (9,8 milioni di euro), oltre alle attività previste a Venezia (90 milioni di euro per la predisposizione del cold ironing tanto nella città insulare, quanto nell'area di Porto Marghera e Fusina) e Chioggia dove, oltre al cold ironing per 6 milioni di euro, prenderanno il via a breve attività di escavo manutentivo per quasi 9 milioni di euro, volte a implementare l'accessibilità nautica. A Bari e a Brindisi sono in corso interventi di movimentazione dei sedimenti per garantire l'accesso a navi di maggiori dimensioni (3,5 milioni di euro per lo scalo barese e 19,4 milioni di euro per quello brindisino). Lavori sui fondali riguarderanno anche Manfredonia (5,2 milioni di euro) e Barletta (6 milioni di euro). Infine, sempre nei prossimi mesi, sarà ultimato il secondo terminal crocieristico di Bari, un'opera del valore di 11,5 milioni di euro. Per quanto riguarda la costa balcanica, gli investimenti mappati sono concentrati prevalentemente in Croazia «La nostra analisi sulla mappatura degli investimenti necessari per aumentare o adeguare le infrastrutture portuali in **Adriatico** evidenzia, nel 2026, un deciso fermento su entrambe le sponde dell'**Adriatico**», ha commentato Francesco di Cesare , presidente di Risposte Turismo (qui , il report sulle crociere). «Questo - ha proseguito di Cesare - è il segnale che gli imprenditori, e con essi i governi e le amministrazioni pubbliche dell'area, credono nello sviluppo di questo comparto e nelle ricadute economiche e occupazionali che ne possono derivare».



Oltre 340 milioni di euro di investimenti per il turismo via mare nei porti adriatici saranno completati nel 2026, di cui 252 milioni di euro in Italia e circa 90 nei Paesi sulla sponda balcanica. Sono le prime anticipazioni dell' Adriatic Sea Tourism Report , il rapporto di ricerca a cura di Risposte Turismo - società di ricerca e consulenza a servizio della macro-industria turistica - che verrà presentato in occasione dell'ottava edizione di Adriatic Sea Forum - Cruise, Ferry, Sail & Yacht . L'evento internazionale itinerante dedicato al turismo via mare in Adriatico, ideato e organizzato dalla stessa Risposte Turismo , quest'anno, in partnership con l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale, è in programma a Venezia giovedì 25 e venerdì 26 giugno. **GLI INVESTIMENTI, NEL DETTAGLIO** Nel dettaglio, alla fine del 2026 gli investimenti mappati sulla costa adriatica italiana si sviluppano su varie aree: i principali sono collegati all'avvio operativo della nuova stazione marittima e all'implementazione del sistema di cold ironing di Porto Corsini a Ravenna (68 milioni di euro), all'elettrificazione delle banchine per i traghetti nel porto di Ancona (9,8 milioni di euro), oltre alle attività previste a Venezia (90 milioni di euro per la predisposizione del cold ironing tanto nella città insulare, quanto nell'area di Porto Marghera e Fusina) e Chioggia dove, oltre al cold ironing per 6 milioni di euro, prenderanno il via a breve attività di escavo manutentivo per quasi 9 milioni di euro, volte a implementare l'accessibilità nautica. A Bari e a Brindisi sono in corso interventi di movimentazione dei sedimenti per garantire l'accesso a navi di maggiori dimensioni (3,5 milioni di euro per lo scalo barese e 19,4 milioni di euro per quello brindisino). Lavori sui fondali riguarderanno anche Manfredonia (5,2 milioni di euro) e Barletta (6 milioni di euro). Infine, sempre

Porti veneti in crescita nel primo trimestre 2026

Apr 28, 2026 **Venezia** - Il sistema portuale del Veneto archivia il primo trimestre del 2026 con un bilancio complessivamente positivo, dimostrando una notevole capacità di resilienza di fronte a un quadro geopolitico internazionale ancora instabile. Il **porto** di **Venezia** trascina la crescita con un incremento del tra gennaio e marzo, una performance che contribuisce a spingere il dato annuale (aprile 2025-marzo 2026) oltre la soglia dei 25 milioni di tonnellate movimentate, segnando un progresso del rispetto ai dodici mesi precedenti. A sostenere i volumi dello scalo veneziano è soprattutto il comparto delle rinfuse solide, che nel trimestre cresce del . Spiccano, in particolare, i settori legati all'edilizia e all'industria: il segmento dei cementi e dei minerali registra un balzo del , chiaramente alimentato dai cantieri legati alle opere del PNRR. Segnali incoraggianti arrivano anche dall'agroalimentare, con i mangimi al , e dai prodotti metallurgici (). Questo dinamismo ha permesso di assorbire l'azzeramento dei traffici di carbone, ormai uscito dai radar portuali in linea con le nuove strategie energetiche nazionali. Sul fronte del trasporto containerizzato, **Venezia** conferma la sua rilevanza commerciale con un aumento del in TEU. Il dato più significativo riguarda i container pieni, cresciuti del , a testimonianza di una vitalità economica che va oltre la semplice movimentazione di vuoti. Rimangono invece stabili i traffici Ro-ro, mentre prosegue la contrazione delle rinfuse liquide, un trend già osservato nel corso del 2025. Il **porto** di Chioggia, pur registrando una lieve flessione trimestrale del , mantiene una traiettoria solida nell'arco dell'ultimo anno, sfiorando le 900 mila tonnellate totali. Nel settore cargo, lo scalo clodiense evidenzia un exploit delle merci in colli (), trainato principalmente dai prodotti siderurgici. Complessivamente, l'integrazione dei due scali permette al sistema veneto di superare i 26 milioni di tonnellate intermedie nel periodo di riferimento. Infine, il comparto crocieristico mostra segnali di forte ripresa. **Venezia** corre con una crescita dell' , portando il totale annuo a oltre 621 mila passeggeri. Sebbene Chioggia abbia registrato una flessione nel numero di crocieristi, la prima toccata nave del 2026 e i piani di potenziamento infrastrutturale in programma lasciano presagire un consolidamento della sua vocazione turistica, necessario per supportare l'intero sistema regionale.



Apr 28, 2026 Venezia - Il sistema portuale del Veneto archivia il primo trimestre del 2026 con un bilancio complessivamente positivo, dimostrando una notevole capacità di resilienza di fronte a un quadro geopolitico internazionale ancora instabile. Il porto di Venezia trascina la crescita con un incremento del tra gennaio e marzo, una performance che contribuisce a spingere il dato annuale (aprile 2025-marzo 2026) oltre la soglia dei 25 milioni di tonnellate movimentate, segnando un progresso del rispetto ai dodici mesi precedenti. A sostenere i volumi dello scalo veneziano è soprattutto il comparto delle rinfuse solide, che nel trimestre cresce del . Spiccano, in particolare, i settori legati all'edilizia e all'industria: il segmento dei cementi e dei minerali registra un balzo del , chiaramente alimentato dai cantieri legati alle opere del PNRR. Segnali incoraggianti arrivano anche dall'agroalimentare, con i mangimi al , e dai prodotti metallurgici (). Questo dinamismo ha permesso di assorbire l'azzeramento dei traffici di carbone, ormai uscito dai radar portuali in linea con le nuove strategie energetiche nazionali. Sul fronte del trasporto containerizzato, Venezia conferma la sua rilevanza commerciale con un aumento del in TEU. Il dato più significativo riguarda i container pieni, cresciuti del , a testimonianza di una vitalità economica che va oltre la semplice movimentazione di vuoti. Rimangono invece stabili i traffici Ro-ro, mentre prosegue la contrazione delle rinfuse liquide, un trend già osservato nel corso del 2025. Il porto di Chioggia, pur registrando una lieve flessione trimestrale del , mantiene una traiettoria solida nell'arco dell'ultimo anno, sfiorando le 900 mila tonnellate totali. Nel settore cargo, lo scalo clodiense evidenzia un exploit delle merci in colli (), trainato principalmente dai prodotti siderurgici. Complessivamente, l'integrazione dei due scali permette al sistema veneto di superare i 26 milioni di tonnellate intermedie nel periodo di riferimento. Infine, il comparto crocieristico mostra segnali di forte ripresa. Venezia corre con una crescita dell' , portando il totale annuo a oltre 621 mila passeggeri. Sebbene Chioggia abbia registrato una flessione nel numero di crocieristi, la prima toccata nave del 2026 e i piani di potenziamento infrastrutturale in programma lasciano presagire un consolidamento della sua vocazione turistica, necessario per supportare l'intero sistema regionale.

Ship Mag

Venezia

Porto di Venezia, il primo trimestre conferma la fase di crescita

A trainare sono soprattutto agroalimentare e cementi. Crescono i container. Lieve flessione a Chioggia **Venezia** - **Porto** di **Venezia**, il primo trimestre conferma la fase di crescita. I traffici del primo trimestre 2026 del **porto** di **Venezia** confermano la tendenza alla crescita, trainati da agroalimentare e cementi. Lieve flessione per il **porto** di Chioggia (-2.7%) nel trimestre, ma la tendenza rimane positiva nell'arco degli ultimi 12 mesi (+4,4% complessivo). L'aggiornamento trimestrale diffuso dall'Autorità portuale di **Venezia** totalizza una movimentazione annuale nel periodo aprile 2025-marzo 2026 di oltre 25 milioni di tonnellate, in crescita del +4,4% rispetto ai dodici mesi precedenti. Particolare rilevanza assumono la crescita delle rinfuse solide (350 mila tonnellate in più) e la crescita dei container (+9,8%) che sfiorano i 540 mila Teu. Prosegue la contrazione delle rinfuse liquide, in continuità rispetto al 2025. Al traffico generato da **Venezia** si sommano le merci gestite a Chioggia che raggiunge, nella stessa scansione temporale, poco meno di 900 mila tonnellate. In totale il sistema portuale veneto supera così i 26 milioni di tonnellate intermedie nel periodo di riferimento. Sul fronte crocieristico si registrano oltre 621 mila passeggeri con una crescita sostenuta di **Venezia** (+8,3%) che compensa il calo di Chioggia, scalo che ha attirato 33.261 passeggeri e che, rileva l'Adsp, "necessita di implementazioni operative e infrastrutturali per consolidare la propria vocazione crocieristica". Spostando il focus di riferimento sul trimestre gennaio-marzo 2026, si confermano le tendenze emerse dall'analisi degli ultimi 12 mesi. A **Venezia**, emerge come particolarmente positivo il dato sulle rinfuse solide (+7,2% rispetto al primo trimestre 2025), con un picco del +14,7% per il settore cementi e minerali connesso in parte alle opere Pnrr che - assieme ad altri segmenti in crescita più o meno marcata come i mangimi (+6,5%) e i prodotti metallurgici (+1,2%) - permette di compensare i traffici di carbone che risultano ormai azzerati conseguentemente alle nuove strategie energetiche nazionali. In sostanziale equilibrio invece il comparto cereali. Buono anche il risultato delle merci in colli che si attesta su un +5,3%, trainato dal dato del traffico container, che cresce di 163.636 tonnellate registrando un +5,7% in Teu. Particolare rilevanza assume il dato dei container pieni, che crescono del 13,6%. Stabili i traffici Ro-ro. A Chioggia si assiste invece a una leggera contrazione del traffico totale con una flessione del 2,7%; tuttavia, per quanto riguarda il settore cargo, si registra una crescita nella movimentazione delle merci varie in colli, +62,9%, riconducibile in particolare all'aumento in termini di tonnellate dei prodotti siderurgici. Il dato crocieristico del trimestre segna un andamento positivo per l'avvio della stagione 2026 con 10.997 passeggeri a **Venezia** e la prima toccata nave a Chioggia.

Ship Mag	
Porto di Venezia, il primo trimestre conferma la fase di crescita	
04/29/2026 00:34	
<p>A trainare sono soprattutto agroalimentare e cementi. Crescono i container. Lieve flessione a Chioggia Venezia - Porto di Venezia, il primo trimestre conferma la fase di crescita. I traffici del primo trimestre 2026 del porto di Venezia confermano la tendenza alla crescita, trainati da agroalimentare e cementi. Lieve flessione per il porto di Chioggia (-2.7%) nel trimestre, ma la tendenza rimane positiva nell'arco degli ultimi 12 mesi (+4.4% complessivo). L'aggiornamento trimestrale diffuso dall'Autorità portuale di Venezia totalizza una movimentazione annuale nel periodo aprile 2025-marzo 2026 di oltre 25 milioni di tonnellate, in crescita del +4,4% rispetto ai dodici mesi precedenti. Particolare rilevanza assumono la crescita delle rinfuse solide (350 mila tonnellate in più) e la crescita dei container (+9,8%) che sfiorano i 540 mila Teu. Prosegue la contrazione delle rinfuse liquide, in continuità rispetto al 2025. Al traffico generato da Venezia si sommano le merci gestite a Chioggia che raggiunge, nella stessa scansione temporale, poco meno di 900 mila tonnellate. In totale il sistema portuale veneto supera così i 26 milioni di tonnellate intermedie nel periodo di riferimento. Sul fronte crocieristico si registrano oltre 621 mila passeggeri con una crescita sostenuta di Venezia (+8,3%) che compensa il calo di Chioggia, scalo che ha attirato 33.261 passeggeri e che, rileva l'Adsp, "necessita di implementazioni operative e infrastrutturali per consolidare la propria vocazione crocieristica". Spostando il focus di riferimento sul trimestre gennaio-marzo 2026, si confermano le tendenze emerse dall'analisi degli ultimi 12 mesi. A Venezia, emerge come particolarmente positivo il dato sulle rinfuse solide (+7,2% rispetto al primo trimestre 2025), con un picco del +14,7% per il settore cementi e minerali connesso in parte alle opere Pnrr che - assieme ad altri segmenti in crescita più o meno marcata come i mangimi (+6,5%) e i prodotti metallurgici (+1,2%) - permette di compensare i traffici di carbone che risultano ormai azzerati conseguentemente alle nuove strategie energetiche nazionali. In sostanziale equilibrio invece il comparto cereali. Buono anche il risultato delle merci in colli che si attesta su un +5,3%, trainato dal dato del traffico container, che cresce di 163.636 tonnellate registrando un +5,7% in Teu. Particolare rilevanza assume il dato dei container pieni, che crescono del 13,6%. Stabili i traffici Ro-ro. A Chioggia si assiste invece a una leggera contrazione del traffico totale con una flessione del 2,7%; tuttavia, per quanto riguarda il settore cargo, si registra una crescita nella movimentazione delle merci varie in colli, +62,9%, riconducibile in particolare all'aumento in termini di tonnellate dei prodotti siderurgici. Il dato crocieristico del trimestre segna un andamento positivo per l'avvio della stagione 2026 con 10.997 passeggeri a Venezia e la prima toccata nave a Chioggia.</p>	

Venezia Today

Venezia

La Venice Port Community chiede chiarezza sul porto. I programmi di Venturini e Martella

L'associazione degli stakeholder ottiene dai candidati principali gli impegni su Tresse 2 e scavo dei canali: «Questione strategica per il futuro». Ecco in cosa divergono le visioni dei due contendenti «Alla luce delle recenti dichiarazioni offerte dai candidati di centrodestra e centrosinistra, vorremmo sapere, in maniera chiara, cosa pensano del **porto**, del suo presente, e del suo futuro». Un messaggio chiaro da Davide Calderan, presidente della Venice Port Community, l'associazione dei terzisti del **porto** di Venezia, lanciato domenica 26 aprile. «Il primo tema è l'isola delle "Tresse2" che ha già ricevuto parere favorevole al Via. Poi vogliamo sapere cosa si pensa della realizzazione del canale nord, lato nord. Il terzo argomento è il ripristino dei fondali del canale Vittorio Emanuele, con profondità tali da consentire il transito a navi di circa 50,60 tonnellate. Ci interessa poi la posizione sulla realizzazione del terminal Montesyndial e quella sulla manutenzione del canale Malamocco Marghera» ha detto. Il **porto** è un tema estremamente delicato e divisivo, in cui tutela dell'ambiente e tutela del lavoro e della produzione industriale spesso confliggono, e su cui già i sindacati avevano chiesto chiarimenti. Tra 27 e 28 aprile, sono arrivate le risposte dei due candidati degli schieramenti principali. Protocollo fanghi, nuovi scavi e logistica, il programma di Venturini Simone Venturini scrive a Vpc: «Voglio garantire la piena operatività della navigazione marittima e lagunare come motore economico fondamentale della città. Per farlo, supporterò attivamente la nuova Autorità per la Laguna per snellire i processi autorizzativi e superare i blocchi burocratici storici che da troppo tempo frenano lo sviluppo portuale». Continua Venturini: «Mi interfacerò con forza con lo Stato per revisionare urgentemente il Protocollo Fanghi, oggi il principale ostacolo all'operatività del **porto**. Questo protocollo blocca di fatto scavi e bonifiche necessarie a mantenere i canali navigabili: va affrontato con decisione politica al massimo livello. La manutenzione dei fondali e la piena agibilità dei canali principali sono per me priorità non negoziabili. Canali efficienti significa lavoro, competitività e futuro per migliaia di famiglie veneziane. Sull'isola delle Tresse, che ha già ricevuto parere favorevole, sono per procedere senza ulteriori rallentamenti. Sul canale nord e sul terminal Montesyndial sono pronto a un confronto tecnico serio con gli operatori, valutando ogni progetto nel merito e senza pregiudizi ideologici». E infine Venturini vuole «valorizzare la straordinaria intermodalità logistica di **Porto** Marghera per candidarla a hub strategico nei settori industriali innovativi - data center, cybersecurity, dronistica, aerospazio, reshoring della chimica farmaceutica - e accelerare lo sviluppo della Hydrogen Valley veneziana. **Porto** e industria insieme, come motori di un'economia che guarda al futuro». Il candidato del centrodestra attacca anche Andrea Martella: «Martella è ostaggio degli estremisti che siedono nella



L'associazione degli stakeholder ottiene dai candidati principali gli impegni su Tresse 2 e scavo dei canali: «Questione strategica per il futuro». Ecco in cosa divergono le visioni dei due contendenti «Alla luce delle recenti dichiarazioni offerte dai candidati di centrodestra e centrosinistra, vorremmo sapere, in maniera chiara, cosa pensano del porto, del suo presente, e del suo futuro». Un messaggio chiaro da Davide Calderan, presidente della Venice Port Community, l'associazione dei terzisti del porto di Venezia, lanciato domenica 26 aprile. «Il primo tema è l'isola delle "Tresse2" che ha già ricevuto parere favorevole al Via. Poi vogliamo sapere cosa si pensa della realizzazione del canale nord, lato nord. Il terzo argomento è il ripristino dei fondali del canale Vittorio Emanuele, con profondità tali da consentire il transito a navi di circa 50,60 tonnellate. Ci interessa poi la posizione sulla realizzazione del terminal Montesyndial e quella sulla manutenzione del canale Malamocco Marghera» ha detto. Il porto è un tema estremamente delicato e divisivo, in cui tutela dell'ambiente e tutela del lavoro e della produzione industriale spesso confliggono, e su cui già i sindacati avevano chiesto chiarimenti. Tra 27 e 28 aprile, sono arrivate le risposte dei due candidati degli schieramenti principali. Protocollo fanghi, nuovi scavi e logistica, il programma di Venturini Simone Venturini scrive a Vpc: «Voglio garantire la piena operatività della navigazione marittima e lagunare come motore economico fondamentale della città. Per farlo, supporterò attivamente la nuova Autorità per la Laguna per snellire i processi autorizzativi e superare i blocchi burocratici storici che da troppo tempo frenano lo sviluppo portuale». Continua Venturini: «Mi interfacerò con forza con lo Stato per

Venezia Today

Venezia

sua coalizione: il partito del no, della decrescita, di chi ha trasformato l'ideologia ambientalista in uno strumento per bloccare qualsiasi sviluppo economico. Gente che vede nel porto non un motore di lavoro e prosperità, ma un problema da ridimensionare. I lavoratori portuali lo sanno bene, e hanno tutto il diritto di essere preoccupati». Martella punta sull'offshore, ma si ad appodi provvisori nella transizione «L'obiettivo è garantire la piena operatività del porto accompagnandone gli sviluppi necessari entro un equilibrio rigoroso con la laguna e i suoi assetti idrodinamici e morfologici. Se non pianifichiamo con certezza e concretezza il futuro, si rischia di trovarci di fronte ad aut aut e a decisioni drastiche come è avvenuto nel caso della crocieristica - risponde invece Andrea Martella - Chi non ha voluto o saputo programmare il futuro nel rispetto dell'ecosistema ha dovuto poi subire scelte traumatiche per il settore. Noi dobbiamo invece unire il mondo del lavoro e le forze che hanno a cuore la città e l'ecosistema per pianificare il futuro di un porto da sviluppare e di una laguna da rigenerare. È possibile, a Venezia abbiamo la maturità e l'intelligenza per farlo». L'idea di Martella è che «si debba accelerare sulla soluzione offshore. È lì, negli approdi fuori laguna, che sta la prospettiva strategica. Anche perché, con il Mose destinato a chiudere sempre più spesso le bocche di porto, a causa dei mutamenti climatici e dell'aumento del livello del mare, e con i limiti oggettivi che lo sviluppo trova in laguna, chi non si pone oggi questo problema semplicemente non vuole vedere la realtà. E così facendo condanna il porto». Sulle questioni specifiche sollevate da Vpc, Martella risponde: «Su Tresse 2 vigileremo perché siano pienamente rispettate le prescrizioni e integrazioni indicate dalla Commissione nazionale Via: dagli effetti cumulativi con altri progetti alla minimizzazione degli impatti e al monitoraggio. È un dovere che riguarda in primo luogo Autorità portuale, Regione e Autorità di bacino, ma il Comune farà la sua parte con rigore. Sul canale nord, diciamo sì ad approdi provvisori e reversibili, coerenti con una fase di transizione. Sul Vittorio Emanuele occorre attenersi al quadro definito dal decreto Draghi, che non consente il transito a navi superiori alle 40 mila tonnellate. Se cambierà, valuteremo nel merito, tenendo sempre conto della Via ancora in corso. Sul terminal Montesyndial la mia posizione è favorevole. Così come considero necessaria la manutenzione dei canali che consenta la funzionalità del porto nella fase di transizione, senza che ciò produca effetti irreversibili». Per Martella «la questione portuale non riguarda però solo gli accessi e i canali. Significa anche pensare già all'interfaccia del porto offshore nella zona industriale, bonifiche, ZLS e nuovi investimenti e imprese da attrarre, logistica avanzata, cantieristica, innovazione. Significa costruire una prospettiva di sviluppo e di occupazione qualificata. Io penso a un porto forte e a una Marghera che torni a produrre futuro. Un futuro che si garantisce solo tenendo insieme operatività e prospettiva, lavoro sicuro e un ecosistema sano. Separare queste dimensioni, o peggio contrapporle, significa non aver capito nulla del destino di Venezia e dello sguardo che il mondo intero a Venezia rivolge», conclude il candidato del centrosinistra.

Venezia Today

Venezia

Crescono ancora i traffici al porto di Venezia

Da aprile 2025 a marzo 2026 sono transitate oltre 25 milioni di tonnellate di merci (+4.4%), Chioggia sfiora le 900mila. Spiccano i container (+9.8%) e le rinfuse solide. E i traffici di carbone sono ormai azzerati. I traffici del primo trimestre 2026 del porto di Venezia confermano la tendenza alla crescita (+1.7%), trainati da agroalimentare e cementi. Si registra invece una lieve flessione per il porto di Chioggia (-2.7%) nel trimestre, ma la tendenza rimane positiva nell'arco degli ultimi 12 mesi. I dati aggiornati diffusi dall'Autorità portuale sono positivi, nonostante lo scenario internazionale caratterizzato dall'incertezza. Il porto veneziano ha raggiunto una movimentazione annuale nel periodo aprile 2025-marzo 2026 di oltre 25 milioni di tonnellate, in crescita del +4.4% rispetto allo stesso periodo precedente. È particolarmente rilevante la crescita delle rinfuse solide (350mila tonnellate in più) e quella dei container (+9.8%), che sfiorano i 540 mila Teu (l'unità di misura standard nel trasporto marittimo). Prosegue invece la contrazione delle rinfuse liquide, in continuità rispetto al 2025. Al traffico generato da Venezia si sommano le merci intermedie a Chioggia che raggiunge, nella stessa scansione temporale, quasi le 900mila tonnellate. In totale il sistema portuale veneto supera così le 26 milioni di tonnellate nel periodo di riferimento. Sul fronte crocieristico invece si registrano 621mila passeggeri, con una crescita sostenuta di Venezia (+8.3%) che compensa il calo di Chioggia, scalo che ha attirato 33.261 passeggeri: per consolidare Chioggia come punto di attracco turistico, precisa l'Autorità portuale, sono necessarie «implementazioni operative e infrastrutturali». Nel primo trimestre spostando il focus di riferimento sul trimestre gennaio-marzo 2026 si confermano sostanzialmente le tendenze emerse dall'analisi degli ultimi 12 mesi. A Venezia emerge come particolarmente positivo il dato sulle rinfuse solide (+7.2% rispetto al primo trimestre 2025), con un picco del +14.7% per il settore cementi e minerali connesso in parte alle opere Pnrr che - assieme ad altri segmenti in crescita più o meno marcata come i mangimi (+6.5%) e i prodotti metallurgici (+1.2%) - compensa ampiamente i traffici di carbone che risultano ormai azzerati, conseguentemente alle nuove strategie energetiche nazionali. Il comparto cereali è in sostanziale equilibrio. Buono anche il risultato delle merci in colli che si attesta su un +5.3%, trainato dall'ottimo dato del traffico container che cresce di 163.636 tonnellate registrando un +5.7% in Teu; particolare rilevanza assume il dato positivo dei container pieni, che crescono del 13.6%, a testimonianza del valore economico-commerciale della portualità veneziana. Sostanzialmente stabili i traffici Ro-ro. Il dato crocieristico del trimestre segna invece un andamento positivo per l'avvio della stagione 2026, con 10.997 passeggeri a Venezia e la prima toccata nave a Chioggia. Sempre a Chioggia si assiste a una leggera contrazione del traffico totale con una flessione



Da aprile 2025 a marzo 2026 sono transitate oltre 25 milioni di tonnellate di merci (+4.4%), Chioggia sfiora le 900mila. Spiccano i container (+9.8%) e le rinfuse solide. E i traffici di carbone sono ormai azzerati. I traffici del primo trimestre 2026 del porto di Venezia confermano la tendenza alla crescita (+1.7%), trainati da agroalimentare e cementi. Si registra invece una lieve flessione per il porto di Chioggia (-2.7%) nel trimestre, ma la tendenza rimane positiva nell'arco degli ultimi 12 mesi. I dati aggiornati diffusi dall'Autorità portuale sono positivi, nonostante lo scenario internazionale caratterizzato dall'incertezza. Il porto veneziano ha raggiunto una movimentazione annuale nel periodo aprile 2025-marzo 2026 di oltre 25 milioni di tonnellate, in crescita del +4.4% rispetto allo stesso periodo precedente. È particolarmente rilevante la crescita delle rinfuse solide (350mila tonnellate in più) e quella dei container (+9.8%), che sfiorano i 540 mila Teu (l'unità di misura standard nel trasporto marittimo). Prosegue invece la contrazione delle rinfuse liquide, in continuità rispetto al 2025. Al traffico generato da Venezia si sommano le merci intermedie a Chioggia che raggiunge, nella stessa scansione temporale, quasi le 900mila tonnellate. In totale il sistema portuale veneto supera così le 26 milioni di tonnellate nel periodo di riferimento. Sul fronte crocieristico invece si registrano 621mila passeggeri, con una crescita sostenuta di Venezia (+8.3%) che compensa il calo di Chioggia, scalo che ha attirato 33.261 passeggeri: per consolidare Chioggia come punto di attracco turistico, precisa l'Autorità portuale, sono necessarie «implementazioni operative e infrastrutturali». Nel primo trimestre spostando il focus di riferimento sul trimestre gennaio-marzo 2026 si confermano sostanzialmente le tendenze emerse dall'analisi degli ultimi 12 mesi. A

Venezia Today

Venezia

del 2.7%; tuttavia, per quanto riguarda il settore cargo, si registra una sensibile crescita nella movimentazione delle merci varie in colli, +62,9 %, riconducibile in particolare all'aumento in termini di tonnellate dei prodotti siderurgici.

Informare

Genova, Voltri

Pubblicato il rapporto 2025 della Capitaneria di Porto di Genova sulle emissioni delle navi

Effettuate 228 ispezioni per verificare i livelli di emissioni di ossidi di azoto La Capitaneria di **Porto** di **Genova** ha pubblicato il proprio ultimo rapporto annuale relativo alle attività ispettive per il contrasto all'inquinamento atmosferico navale, che evidenzia come nel 2025 siano state effettuate 228 ispezioni su 146 navi straniere e 82 italiane per verificare i livelli di emissioni di ossidi di azoto (NOx), per un totale di oltre 2.600 controlli individuali. L'esito di questa attività ha portato al rilevamento di 31 deficienze e alla disposizione di otto provvedimenti di fermo nave nei casi più critici. Una parte significativa del lavoro ispettivo si è concentrata proprio sulle emissioni di ossidi di azoto, con controlli - ha specificato la Capitaneria - che non sono limitati a semplici verifiche burocratiche, ma coinvolgono ispezioni fisiche, anche invasive, sui motori. In particolare, gli ispettori verificano che ogni parte del motore (come iniettori, pompe, testate turbine) presenti la corretta marcatura IMO ID, assicurandone la conformità al "Technical File" approvato. Su questo fronte - ha precisato la Capitaneria genovese - una recente sentenza del TAR Liguria ha confermato la correttezza dell'operato della Guardia Costiera, stabilendo che: "il Technical File è un parametro vincolante di conformità, non una guida indicativa; l'assenza di marcatura IMO dei componenti è di per sé sufficiente a giustificare il fermo." Relativamente ai controlli sulle emissioni di ossidi di zolfo (SOx), e quindi sul tenore di zolfo nei combustibili navali, nel 2025 nel **porto** di **Genova** ne sono stati effettuati complessivamente 32, di cui 12 con prelievo e analisi del campione in laboratorio, ed è stata riscontrata una irregolarità di natura documentale che è stata oggetto di immediata rettifica. Quanto al monitoraggio delle emissioni di CO2, i controlli nell'ambito del sistema MRV dell'Unione Europea per il monitoraggio, la comunicazione e la verifica hanno avuto per oggetto 196 navi e non hanno riscontrato alcuna irregolarità. Il rapporto annuale ricorda che il 2025 ha segnato un cambiamento importante: dal primo maggio, infatti, il Mar Mediterraneo è ufficialmente un'area SECA (Sulphur Emission Control Area), con l'obbligo di utilizzare combustibili con zolfo non superiore allo 0,10%. **Genova** aveva già anticipato questa misura con il protocollo volontario Genoa Blue Agreement. Accanto all'attività ispettiva, la Capitaneria ha proseguito il monitoraggio delle emissioni visive e il confronto diretto con le compagnie di navigazione, ottenendo una progressiva riduzione delle criticità più ricorrenti. La Capitaneria ha posto in evidenza che «i risultati più significativi non sono solo nei numeri, ma nella capacità di incidere concretamente su quelle situazioni di maggiore sofferenza con contestuale riduzione della fumosità ed un miglior rendimento dei motori».



Effettuate 228 ispezioni per verificare i livelli di emissioni di ossidi di azoto. La Capitaneria di Porto di Genova ha pubblicato il proprio ultimo rapporto annuale relativo alle attività ispettive per il contrasto all'inquinamento atmosferico navale, che evidenzia come nel 2025 siano state effettuate 228 ispezioni su 146 navi straniere e 82 italiane per verificare i livelli di emissioni di ossidi di azoto (NOx), per un totale di oltre 2.600 controlli individuali. L'esito di questa attività ha portato al rilevamento di 31 deficienze e alla disposizione di otto provvedimenti di fermo nave nei casi più critici. Una parte significativa del lavoro ispettivo si è concentrata proprio sulle emissioni di ossidi di azoto, con controlli - ha specificato la Capitaneria - che non sono limitati a semplici verifiche burocratiche, ma coinvolgono ispezioni fisiche, anche invasive, sui motori. In particolare, gli ispettori verificano che ogni parte del motore (come iniettori, pompe, testate turbine) presenti la corretta marcatura IMO ID, assicurandone la conformità al "Technical File" approvato. Su questo fronte - ha precisato la Capitaneria genovese - una recente sentenza del TAR Liguria ha confermato la correttezza dell'operato della Guardia Costiera, stabilendo che: "il Technical File è un parametro vincolante di conformità, non una guida indicativa; l'assenza di marcatura IMO dei componenti è di per sé sufficiente a giustificare il fermo." Relativamente ai controlli sulle emissioni di ossidi di zolfo (SOx), e quindi sul tenore di zolfo nei combustibili navali, nel 2025 nel porto di Genova ne sono stati effettuati complessivamente 32, di cui 12 con prelievo e analisi del campione in laboratorio, ed è stata riscontrata una irregolarità di natura documentale che è stata oggetto di immediata rettifica. Quanto al monitoraggio delle emissioni di CO2, i controlli nell'ambito del sistema MRV dell'Unione Europea per il monitoraggio, la comunicazione e la verifica hanno avuto per oggetto 196 navi e non hanno riscontrato alcuna irregolarità. Il rapporto annuale

Bucci: Le infrastrutture devono seguire le filiere, non il contrario. Il Mediterraneo cambia e crea nuove opportunità

GENOVA - Intervenedo sul palco del dibattito organizzato in occasione dell'assemblea di Spediporto a Genova, il presidente della Regione Liguria Marco Bucci ha delineato una visione fortemente orientata all'integrazione tra infrastrutture, logistica e filiere produttive, sottolineando come lo sviluppo infrastrutturale debba essere guidato dalle esigenze del sistema economico e non viceversa. La strategia delle infrastrutture è fondamentale, ma sopra c'è la strategia del sistema integrato, ha spiegato Bucci, evidenziando che la pianificazione deve partire dalle catene del valore: dalla materia prima alla trasformazione industriale, fino alla distribuzione finale. In questo schema, infrastrutture porto, ferroviarie e logistiche diventano strumenti funzionali a un unico obiettivo: la competitività delle filiere produttive. Il presidente ha richiamato la necessità di un sistema coerente e interconnesso, capace di evitare la frammentazione degli investimenti. Porti, ferrovie e collegamenti terrestri devono essere progettati come elementi di una stessa catena logistica. In questo contesto ha citato alcuni interventi strategici per il Nord-Ovest, come l'adeguamento dei porti alle nuove dimensioni delle navi e il

potenziamento delle connessioni ferroviarie, fondamentali per sostenere il traffico merci verso l'Europa. Secondo Bucci, il rischio principale è quello di realizzare infrastrutture isolate, non integrate tra loro. Se non pensiamo alla filiera, costruiamo isole che non si parlano, ha sintetizzato, indicando invece nella soddisfazione del cliente finale l'obiettivo ultimo dell'intero sistema logistico. Il presidente della Regione ha poi allargato lo sguardo, alle trasformazioni geopolitiche in corso nel Mediterraneo, sottolineando come il cambiamento degli equilibri tra Gibilterra e lo Stretto di Hormuz stia ridisegnando flussi e opportunità. Se da un lato emergono criticità, dall'altro si aprono nuovi scenari di sviluppo. Tra gli esempi citati, la crescente centralità del Mediterraneo nelle rotte crocieristiche, con uno spostamento dei traffici dal Medio Oriente verso il bacino europeo, e il rafforzamento dei collegamenti con il Nord Africa, oggi sempre più rilevanti sia per il commercio sia per le infrastrutture digitali. Anche il traffico dati attraverso i cavi sottomarini, ha osservato, è in forte crescita e rappresenta una nuova frontiera strategica per l'interconnessione globale. In questo quadro si inserisce il Piano Mattei, indicato da Bucci come uno strumento di visione prospettica per rafforzare i rapporti con il continente africano e consolidare il ruolo dell'Italia nei nuovi equilibri logistici ed energetici. Una strategia che, ha sottolineato, assume un valore centrale anche per il sistema portuale e infrastrutturale nazionale. Il messaggio complessivo emerso dall'intervento è quello di una fase di trasformazione profonda: il Mediterraneo cambia funzione e centralità, e proprio questa evoluzione, secondo Bucci, può diventare un'opportunità decisiva per il sistema logistico italiano, a condizione che infrastrutture e filiere vengano progettate



Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

come parti di un unico disegno strategico.

Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

Falteri, Federlogistica: "Una crisi ormai sistemica"

GENOVA - "Quella che viviamo non è solo una crisi energetica, ma sistemica". Davide Falteri, presidente di Federlogistica lo sottolinea a margine dell'assemblea di Spediporto a Genova. "Di questo ci stiamo accorgendo sempre di più, così come del fatto che oramai per parlare di economia dobbiamo essere profondi conoscitori di geopolitica e di interazioni tra paesi". Questo perchè quello che succede in Europa è condizionato da quello che succede nel resto del mondo. "La geopolitica e le tensioni internazionali creano una crisi energetica che può essere più o meno dilatata anche da quello che è il mondo degli operatori che sottendono l'energia". Per vincere la sfida è allora opportuno fare sistema, per permettere al volano economico del paese, ovvero il sistema imprese, di poter crescere. Scendendo a livello nazionale e in particolare regionale, il presidente Falteri sottolinea che il momento storico è positivo: "Dopo anni si stanno mettendo a terra progetti importanti che possono dare nuove opportunità". Si cita il Terzo valico, la diga foranea di Genova, il raddoppio delle reti ferroviarie. "Questo movimento riguarda le infrastrutture fisiche, ma si sta lavorando anche su quelle digitali del settore portuale e logistico". Alla base, sottolinea Falteri, resta la necessità di una visione chiara e di una rotta ben definita "sia del pubblico che degli operatori, per non rischiare di brancolare nel buio e fare investimenti che non portano risultati". "Agiamo sì per innovarci -chiude il numero uno di Federlogistica- ma mettiamo a sistema quello che facciamo, agendo con un obiettivo specifico che è quello di aumentare i volumi della produzione". Federlogistica nel tavolo di partenariato dell'AdSp del Mare di Sicilia Occidentale Proprio in queste ore Federlogistica è entrata a far parte del Tavolo di Partenariato dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale. Giuseppe Fabio La Vardera è stato individuato quale rappresentante per la categoria degli operatori logistici intermodali, nell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare dell'AdSp, uno dei principali tavoli istituzionali di confronto tra pubblico e privato per la definizione delle strategie portuali, logistiche e intermodali. Nello stesso organismo è presente anche Michele D'Amico, che ha evidenziato come questo ingresso rappresenti un passaggio inedito per Federlogistica nel contesto siciliano. L'ingresso di Federlogistica in questo organismo ha affermato il presidente Falteri rappresenta un passaggio significativo nel percorso di consolidamento della nostra presenza sui principali tavoli istituzionali del Paese. Per la prima volta siamo presenti in Sicilia in un contesto così rilevante, e questo ci consente di contribuire in modo diretto alla definizione delle politiche portuali e logistiche. Per noi ha precisato Falteri significa portare la voce delle imprese e contribuire concretamente allo sviluppo del sistema logistico nazionale, rafforzando il collegamento tra territori strategici come la Sicilia e il resto del Paese.



Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

Federagenti, Pessina: La merce trova sempre la sua strada, niente catastrofismi sulla geopolitica

GENOVA - Nel corso dell'assemblea pubblica di Spediporto a Genova, il presidente di Federagenti, Paolo Pessina, ha invitato a mantenere una lettura equilibrata dello scenario geopolitico e delle sue ricadute sul commercio internazionale, respingendo approcci eccessivamente allarmistici. Di fronte alle tensioni globali e alle difficoltà che interessano alcune rotte strategiche, Pessina ha sottolineato come il settore abbia già dimostrato una notevole capacità di adattamento. Il messaggio centrale è di prudenza, ma anche di fiducia nella resilienza del sistema logistico mondiale: La merce trova tutte le vie, ha ribadito, evidenziando come i flussi commerciali continuino a riorganizzarsi anche in condizioni complesse. A supporto della sua analisi, il presidente ha richiamato dati sull'export italiano, sottolineando una crescita costante dal 2016 a oggi nonostante le crisi internazionali. Un elemento che, a suo avviso, conferma la solidità strutturale del sistema produttivo e commerciale europeo, anche in presenza di fattori critici come le tensioni energetiche o le instabilità geopolitiche. Sul piano operativo, Pessina ha descritto l'attuale riorganizzazione delle rotte marittime e terrestri. Le linee di trasporto container, ha spiegato, si sono progressivamente riposizionate, adottando soluzioni multimodali che combinano trasporto marittimo e ultimo miglio su gomma verso i mercati del Golfo e del Medio Oriente. In alcuni casi, le merci transitano attraverso hub come Suez o porti alternativi del Mediterraneo e vengono poi distribuite via terra verso destinazioni come Dubai o Abu Dhabi. Queste soluzioni, pur comportando un aumento dei costi logistici, hanno consentito di garantire continuità ai traffici anche in presenza di criticità lungo le principali rotte globali. Una dinamica che, secondo Pessina, dimostra la capacità del mercato di assorbire gli shock e adattarsi progressivamente. Il presidente di Federagenti ha inoltre richiamato precedenti esperienze di disruption, come il cambiamento delle rotte legato al transito attorno all'Africa. Anche in quel caso, ha ricordato, si erano inizialmente temuti impatti significativi sui traffici e sui costi di trasporto, poi in parte riassorbiti dal mercato attraverso nuovi equilibri operativi. Il mercato ha dei picchi, ma poi si riequilibra, è la sintesi della sua analisi, che evidenzia una dinamica ricorrente nel commercio internazionale: fasi di tensione seguite da processi di adattamento che riportano gradualmente il sistema verso una nuova normalità. In questa prospettiva, il messaggio emerso dall'intervento è improntato alla continuità: nonostante le complessità geopolitiche, il sistema logistico globale continua a funzionare attraverso la riconfigurazione delle rotte e l'evoluzione delle strategie operative delle imprese.



Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

Genova, approvato il bilancio 2025: avanzo da 184 milioni e investimenti oltre l'85% di attuazione

GENOVA - Il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, riunito a Genova sotto la presidenza di Matteo Paroli, ha approvato il bilancio consuntivo relativo all'esercizio 2025, certificando una situazione economico-finanziaria caratterizzata da solidità e alta capacità di investimento. Il rendiconto si chiude con un avanzo di amministrazione pari a circa 184,11 milioni di euro, di cui oltre 182 milioni vincolati principalmente a interventi infrastrutturali e opere portuali. Le entrate complessive si attestano a 118 milioni di euro per la parte corrente e 74 milioni per quella in conto capitale, mentre le spese raggiungono 77 milioni di euro per la gestione ordinaria e 146 milioni per gli investimenti, con un grado di realizzazione dell'84% sul fronte corrente. Tra le voci più significative della spesa rientrano i contributi alle Compagnie Portuali previsti dalla normativa di settore, pari a 3,8 milioni di euro, destinati a misure di formazione, ricollocamento e accompagnamento al prepensionamento. Particolarmente rilevante il capitolo investimenti: il Programma Straordinario registra un avanzamento dell'86,78% con 79 milioni di euro impegnati, mentre il Programma Ordinario raggiunge quasi il 90% di attuazione con 38 milioni di euro. Dati che confermano un'accelerazione significativa nella capacità di spesa e realizzazione delle opere. Sul piano della gestione finanziaria, migliora anche l'indice di tempestività dei pagamenti, che scende a 18 giorni rispetto ai 20 dell'anno precedente, segnalando una maggiore efficienza nei flussi amministrativi dell'Ente. Oltre al bilancio, il Comitato ha approvato la Relazione annuale 2025, documento che sintetizza l'attività svolta dall'Autorità nei diversi ambiti: pianificazione, infrastrutture, demanio, lavoro portuale e operatività degli scali. Tra i principali elementi evidenziati figurano il sostegno alle imprese portuali, lo stato di avanzamento delle opere e le attività autorizzative legate a concessioni e operazioni portuali. Tra le decisioni operative, è stata inoltre deliberata la delega all'Ufficio Territoriale di Savona per la gestione di specifici provvedimenti relativi a concessioni demaniali pluriennali, con l'obiettivo di semplificare e velocizzare le procedure amministrative, mantenendo comunque il controllo decisionale in capo al Comitato. Via libera anche alla proroga fino al 9 Luglio 2026 dell'operatività del compendio ferroviario Bettolo-Rugna, infrastruttura strategica per le operazioni intermodali e il trasferimento ferroviario dei container, in attesa della definizione del procedimento pluriennale in corso. Il Comitato ha infine approvato un ampio pacchetto di autorizzazioni e concessioni demaniali, oltre alle iscrizioni nel registro delle imprese portuali, confermando la continuità dell'attività amministrativa e operativa dell'Autorità. Nel commentare i risultati, Paroli ha sottolineato come il consuntivo 2025 evidenzia una solida base finanziaria su cui rafforzare la competitività del sistema portuale, evidenziando l'efficacia della gestione delle risorse



Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

pubbliche e l'elevato livello di attuazione degli investimenti. Tempi certi, regole chiare e capacità di trasformare le risorse in opere concrete sono elementi essenziali di governance, ha affermato, indicando nella stabilità amministrativa un fattore chiave per attrarre investimenti. Un riconoscimento è stato infine rivolto alla struttura tecnica dell'Ente e al Segretario Generale, per il contributo organizzativo e gestionale che ha accompagnato il rafforzamento operativo dell'Autorità nel corso dell'ultimo anno.

Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

Genova, Salis: Trenta aree da rigenerare per attrarre imprese e creare lavoro

GENOVA - Genova prova a rispondere alla storica carenza di spazi puntando sulla rigenerazione urbana. A margine dell'assemblea di Spediporto, la sindaca Silvia Salis ha annunciato l'imminente approvazione di una delibera che metterà a disposizione trenta aree oggi inutilizzate o sottoutilizzate, con l'obiettivo di attrarre nuovi investimenti e rilanciare l'attività produttiva sul territorio. Il progetto si fonda su un principio chiave: consumo di suolo zero. In una città dove gli spazi disponibili sono limitati, la strategia è recuperare aree già urbanizzate ex siti industriali o insediamenti non più attivi per restituirle a nuove funzioni economiche. Dobbiamo trovare spazio dove oggi non viene più utilizzato, ha spiegato la sindaca, sottolineando come la rigenerazione rappresenti una leva essenziale per creare occupazione e sviluppo. Gli strumenti individuati dall'amministrazione sono diversi e complementari: dalle opportunità offerte dalla Zona Logistica Semplificata all'applicazione della legge regionale 23/2018, fino all'introduzione di usi temporanei attraverso una maggiore flessibilità del Piano Urbanistico Comunale. Quest'ultimo aspetto consentirà di modificare temporaneamente la destinazione d'uso delle aree per favorire l'insediamento di attività produttive, testandone l'impatto prima di eventuali scelte definitive. Le aree interessate che saranno rese note nel dettaglio con la delibera si trovano principalmente in Val Bisagno, Val Polcevera e nel Ponente cittadino. Si tratta di spazi selezionati anche per la loro posizione strategica, in prossimità delle principali vie di collegamento, e quindi già dotati di un buon livello di infrastrutturazione, elemento che li rende particolarmente appetibili per gli investitori. L'obiettivo non è limitato al porto, ma riguarda l'intero sistema economico cittadino: creare nuove opportunità per imprese interessate a rigenerare e rendere produttivi questi spazi, contribuendo al contempo alla riqualificazione urbana. Un'operazione che, ha evidenziato Salis, richiederà il coinvolgimento dei privati, chiamati a sostenere investimenti che l'amministrazione pubblica da sola non potrebbe coprire. Nel corso dell'incontro, la sindaca ha inoltre richiamato un altro dossier strategico per il futuro della città: la nascita della Scuola delle Professioni del Mare. Il progetto, in fase di definizione, punta a ridurre il disallineamento tra domanda e offerta di lavoro nel comparto portuale e logistico, coinvolgendo direttamente gli operatori per individuare le competenze più richieste. L'iniziativa si rivolgerà sia ai giovani sia a chi intende riqualificarsi, con l'obiettivo di rafforzare il capitale umano e sostenere la crescita del sistema portuale genovese. Con il piano di rigenerazione delle aree dismesse, Genova si prepara dunque a una nuova fase di sviluppo urbano ed economico, basata su riuso intelligente degli spazi, attrazione di investimenti e valorizzazione delle competenze.



Paroli: Rafforzare ZLS, meno porti-magazzino e più pre-clearing

GENOVA - Intervenendo all'assemblea pubblica di Spediporto a Genova, il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, Matteo Paroli ha delineato una visione articolata per il futuro del sistema portuale, soffermandosi su tre direttrici strategiche: Zone Logistiche Semplificate (ZLS), trasformazione funzionale dei porti ed efficientamento dei processi doganali. Sul fronte delle ZLS, Paroli ha riconosciuto il ruolo positivo svolto finora nel consolidare gli investimenti degli operatori già presenti, ma ha evidenziato come lo strumento non abbia ancora espresso appieno il proprio potenziale nell'attrazione di nuovi insediamenti industriali. A frenare questo sviluppo, secondo il presidente, sono limiti strutturali: una semplificazione amministrativa ancora incompleta e un sistema di incentivi fiscali poco incisivo, con un credito d'imposta limitato e caratterizzato da incertezza. Da qui la richiesta di un intervento normativo che rafforzi sia la leva fiscale sia quella procedurale. In questo contesto, è stata valorizzata l'esperienza della ZLS del porto e retroporto di Genova, capace di estendere il proprio raggio d'azione oltre le aree strettamente portuali, favorendo connessioni logistiche e industriali più ampie. Il secondo punto riguarda la trasformazione del modello portuale. Paroli ha ribadito la necessità di superare una concezione statica degli scali come semplici aree di stoccaggio: il porto moderno deve puntare sulla lavorazione e sulla rapida movimentazione delle merci, evitando di occupare spazi ad alto valore con attività a basso contenuto logistico. In questa prospettiva, le ZLS possono diventare un'estensione operativa del porto, capace di trasferire funzioni e attività verso aree esterne, alleggerendo le banchine. Un passaggio centrale dell'intervento ha riguardato il Piano Regolatore Portuale, per il quale è stata annunciata la prossima conclusione degli approfondimenti tecnici sulla sicurezza nautica, sviluppati in collaborazione con le Capitanerie di porto. Un tema che, oltre agli aspetti di sicurezza, incide direttamente sulla competitività, soprattutto alla luce della crescita dimensionale delle navi e dell'aumento dei traffici. La fase successiva sarà caratterizzata da un confronto allargato che coinvolgerà enti locali, istituzioni e operatori economici, in un'ottica di sviluppo condiviso tra porto e territorio. In chiusura, il presidente ha posto l'accento su una leva operativa immediata: il pre-clearing doganale. Si tratta, ha spiegato, di uno strumento tecnico-amministrativo già sperimentato anche a Genova, che consente di velocizzare l'uscita delle merci dal porto senza richiedere nuovi investimenti infrastrutturali. Grazie alla collaborazione con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, l'obiettivo è estenderne l'applicazione, ottenendo un duplice beneficio: riduzione della congestione e maggiore fluidità dei flussi logistici. Nel suo intervento, Paroli ha inoltre sottolineato il valore strategico di Spediporto, che celebra 80 anni di attività, definendola una realtà imprescindibile per il sistema portuale genovese e nazionale.



Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

Gli spedizionieri, ha concluso, continueranno a essere interlocutori chiave anche nella definizione del futuro assetto dei porti di Genova, Savona e Vado, contribuendo con competenze e visione all'evoluzione di un settore in costante trasformazione.

Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

Rixi: "Riforma portuale per autonomia degli scali e visione globale"

GENOVA - "La" notizia lanciata dal viceministro Edoardo Rixi all'assemblea di Spediporto è quella sulla bollinatura da parte della Ragioneria di Stato della bozza di documento della riforma portuale. "Il testo bollinato permetterà la calendarizzazione immediata a livello parlamentare per iniziare a creare dei nuovi strumenti che consentano di mantenere l'autonomia degli scali, ma di avere anche una visione globale che, come sapete, in questo momento è determinante per riuscire ad affrontare le crisi geopolitiche in maniera rapida ed efficace ed evitare rincari sulle materie prime e sulla nostra filiera logistica" ha detto il viceministro. "Vogliamo lavorare insieme agli operatori privati, individuare i nuovi mercati, andare a creare sistemi più flessibili ed è per questo che trovo giusto che gli operatori spingano sulle nuove opere e sul mantenimento dei cronoprogrammi nonostante ci si trovi di fronte a una situazione internazionale difficile che fa aumentare i costi delle lavorazioni".

La Liguria e le grandi opere in corso Dalla giornata genovese emergono alcune criticità e richieste da parte degli operatori liguri: "Bisogna potenziare il sistema degli scali nazionali perché gli interventi sugli scali portuali fino a pochi anni fa sono stati relativi". Con la nuova diga di Genova potranno entrare grandi navi e allo stesso tempo potranno diminuire i costi di manovra aumentando allo stesso tempo la sicurezza. "Abbiamo anche cercato di adeguare il sistema legislativo e semplificare le norme con la Zona logistica semplificata e con la Zona franca doganale." Questo, spiega, ha portato moltissime richieste da parte di aziende di insediarsi in Liguria, a Genova e a Vado, nel basso Piemonte e nelle aree collegate col porto genovese: "Stiamo chiedendo all'Agenzia delle Entrate di espandere la Zona franca doganale". Altro tema centrale è quello della Gronda: "Si tratta di partire con l'opera il prima possibile. I documenti finali ci sono, ma abbiamo bisogno di accelerare perché il vecchio progetto prevede un tempo di realizzazione sui 12-15 anni con una parte della terra che doveva confluire nella diga ma che probabilmente sarà già terminata a quel punto". Sarà quindi necessario trovare altri luoghi di conferimento. "Il concessionario deve prendersi impegni precisi, perché quello che a noi interessa è che le opere vengano fatte non per un vantaggio politico da parte dell'attuale governo, ma soprattutto per garantire in futuro l'accessibilità autostradale".



Spediporto: Dagli 80 anni di storia, un masterplan per il futuro della logistica

GENOVA - In occasione dell'assemblea nazionale di Spediporto, ospitata nella storica Sala delle Grida di Palazzo della Borsa a Genova, il direttore generale Giampaolo Botta ha tracciato una linea chiara: celebrare gli 80 anni dell'associazione non è un esercizio di memoria, ma un punto di partenza per costruire il futuro del settore. Non c'è storia da celebrare se non per chi ha un futuro a cui guardare, ha sottolineato Botta, evidenziando come l'esperienza maturata in otto decenni rappresenti oggi un patrimonio strategico da mettere a disposizione delle imprese. In un contesto economico complesso e segnato da forti tensioni internazionali, Spediporto punta a rafforzare il proprio ruolo di supporto alle aziende, in particolare alle piccole e medie imprese, accompagnandole nei processi di crescita e internazionalizzazione. Il direttore generale ha riconosciuto la profondità della crisi e la fragilità degli equilibri globali, ma ha anche rimarcato la capacità storica degli spedizionieri di trasformare le difficoltà in opportunità. Laddove ci sono criticità, spesso si aprono nuovi spazi di sviluppo, ha osservato, indicando nella competenza e nella flessibilità del settore due leve fondamentali per affrontare le sfide attuali. Al centro della strategia futura vi è la costruzione di un vero e proprio masterplan, che Spediporto intende sviluppare insieme ai propri associati nelle prossime settimane. Un progetto che guarda in modo integrato al territorio, con un focus su imprese, manifattura, università e digitalizzazione, elementi considerati essenziali per rafforzare la competitività del sistema logistico del Nord-Ovest. Parallelamente, l'associazione continua a muoversi con decisione sullo scenario internazionale. Tra le prossime iniziative, Botta ha annunciato la partecipazione al China International Supply Chain Expo (CISCE), uno dei principali appuntamenti globali dedicati alla supply chain. La missione vedrà la presenza congiunta di imprese, istituzioni locali tra cui Regione, Comune e Autorità di sistema portuale con l'obiettivo di promuovere le potenzialità del territorio ligure e del Nord-Ovest italiano. Vogliamo portare in Cina un pezzo del nostro sistema economico ha spiegato per mostrare le opportunità che il nostro territorio può offrire agli investitori internazionali. L'obiettivo, ha precisato, non è soltanto consolidare gli asset esistenti, ma attrarre nuove risorse, nuovi capitali e nuove realtà industriali. In questa prospettiva, il progetto Genova e, più in generale, il posizionamento del Nord-Ovest come hub logistico strategico, diventano elementi centrali per convincere gli investitori stranieri. Numeri, condizioni infrastrutturali e capacità di sistema saranno i fattori determinanti per rafforzare l'attrattività del territorio. Dagli 80 anni di storia, dunque, Spediporto rilancia la propria missione: essere protagonista attivo nello sviluppo della logistica italiana, trasformando le sfide globali in leve di crescita e aprendo nuove rotte per il futuro del sistema produttivo nazionale.



Fumi navi, Capitaneria: "Nel 2025 228 ispezioni, 8 fermi e 31 deficienze riscontrate"

In anteprima i risultati del report 2025 della capitaneria di porto di Genova 228 ispezioni su navi italiane e straniere, per un totale di oltre 2.600 controlli individuali e 8 navi fermate. Sono alcuni dei numeri del bilancio dell'attività della capitaneria di porto di Genova sull'inquinamento delle navi. "Nel 2025 la Capitaneria di Porto di Genova ha condotto un'intensa attività di controllo a tutela della qualità dell'aria, verificando il rispetto delle normative internazionali ed europee in materia di emissioni inquinanti delle navi. In un contesto geografico in cui lo scalo marittimo è intrinsecamente fuso con il tessuto urbano, la Capitaneria ha operato per garantire un equilibrio rigoroso tra l'operatività industriale e il diritto alla salute della cittadinanza.

Complessivamente sono state effettuate 228 ispezioni su navi italiane e straniere, per un totale di oltre 2.600 controlli individuali. La nuova normativa del 2025 sul tenore di zolfo L'anno 2025 ha segnato un passaggio normativo rilevante: dal 1° maggio il Mediterraneo è diventato ufficialmente area SECA (Sulphur Emission Control Area), con obbligo di utilizzo di combustibili con tenore di zolfo non superiore allo 0,10%. Un traguardo atteso da anni, che

Genova aveva già anticipato con il Genoa Blue Agreement. Sul fronte giuridico, il TAR Liguria ha rigettato integralmente il ricorso presentato da un armatore avverso il fermo disposto dalla Capitaneria nel 2024, riconoscendo espressamente la correttezza tecnica e procedurale dell'operato ispettivo. Una conferma importante della solidità del lavoro svolto. La Capitaneria ha continuato a partecipare attivamente ai tavoli istituzionali - in primo luogo l'Osservatorio Ambiente e Salute del Comune di Genova - mantenendo un dialogo aperto e costruttivo con comitati, associazioni di cittadini, Municipi, Difensore Civico e commissioni consiliari. Un rapporto nato dalla chiarezza reciproca e cresciuto nella fiducia. "Inquinamento da traffico marittimo è questione concreta" L'inquinamento atmosferico generato dal traffico marittimo è una questione concreta per tutte le città portuali, e Genova - con il porto che si sviluppa a poche centinaia di metri dal centro abitato - lo vive con particolare intensità. Per questo la Capitaneria di Porto esercita con rigore le proprie funzioni di controllo, in attuazione di un quadro normativo internazionale ed europeo articolato e in continua evoluzione. "Il porto è parte della città, non un'entità separata" "Il porto di Genova è parte della città, non un'entità separata da essa. Per questo il controllo delle emissioni delle navi non è per noi un adempimento burocratico, ma un impegno concreto verso chi vive e lavora in questa città. I numeri di questo rapporto raccontano un lavoro serio, condotto ogni giorno con rigore tecnico e con la consapevolezza che dietro ogni ispezione c'è la qualità dell'aria che respiriamo tutti." Come si svolgono le ispezioni Le ispezioni ambientali sulle navi non si limitano a una verifica



In anteprima i risultati del report 2025 della capitaneria di porto di Genova 228 ispezioni su navi italiane e straniere, per un totale di oltre 2.600 controlli individuali e 8 navi fermate. Sono alcuni dei numeri del bilancio dell'attività della capitaneria di porto di Genova sull'inquinamento delle navi. "Nel 2025 la Capitaneria di Porto di Genova ha condotto un'intensa attività di controllo a tutela della qualità dell'aria, verificando il rispetto delle normative internazionali ed europee in materia di emissioni inquinanti delle navi. In un contesto geografico in cui lo scalo marittimo è intrinsecamente fuso con il tessuto urbano, la Capitaneria ha operato per garantire un equilibrio rigoroso tra l'operatività industriale e il diritto alla salute della cittadinanza. Complessivamente sono state effettuate 228 ispezioni su navi italiane e straniere, per un totale di oltre 2.600 controlli individuali. La nuova normativa del 2025 sul tenore di zolfo L'anno 2025 ha segnato un passaggio normativo rilevante: dal 1° maggio il Mediterraneo è diventato ufficialmente area SECA (Sulphur Emission Control Area), con obbligo di utilizzo di combustibili con tenore di zolfo non superiore allo 0,10%. Un traguardo atteso da anni, che Genova aveva già anticipato con il Genoa Blue Agreement. Sul fronte giuridico, il TAR Liguria ha rigettato integralmente il ricorso presentato da un armatore avverso il fermo disposto dalla Capitaneria nel 2024, riconoscendo espressamente la correttezza tecnica e procedurale dell'operato ispettivo. Una conferma importante della solidità del lavoro svolto. La Capitaneria ha continuato a partecipare attivamente ai tavoli istituzionali - in primo luogo l'Osservatorio Ambiente e Salute del Comune di Genova - mantenendo un dialogo aperto e costruttivo con comitati

PrimoCanale.it

Genova, Voltri

documentale. Sono controlli tecnici approfonditi che richiedono competenze specialistiche e si articolano su più livelli, dalla documentazione di bordo fino all'esame fisico dei componenti dei motori. L'obiettivo primario rimane la prevenzione. Le navi soggette a ispezione Sono sottoposte a ispezione tutte le navi commerciali - da carico e passeggeri battenti bandiera italiana e straniera - che scalano il porto di Genova. Le navi straniere vengono selezionate secondo i criteri del Port State Control (PSC) stabiliti dalla Direttiva europea 2009/16/CE recepita dal d.lgs. 53/2011, attraverso il sistema informatico europeo THETIS. Le navi italiane sono ispezionate in occasione delle visite periodiche per il rinnovo della certificazione, in base alle disposizioni del d.lgs. 37/2020 e del DPR n. 435/1991. Inoltre, sono sottoposte a controllo anche le unità che si sono rese protagoniste di emissioni anomale segnalate dai cittadini o individuate dai sistemi di monitoraggio della Capitaneria. I controlli tengono conto di diversi parametri: l'anno di costruzione della nave, il tonnellaggio, la potenza installata e qualsiasi modifica successiva - come la sostituzione di motori principali, gruppi elettrogeni o inceneritori. Cosa viene verificato Nel corso di ogni ispezione vengono effettuati da un minimo di 10-15 a un massimo di 30-40 controlli distinti. Le verifiche riguardano tre aree principali: Documentazione Componenti tecnici Sistemi EGCS / Scrubber Certificato Internazionale per la Prevenzione Marcatura IMO (IMO ID) dei componenti Certificazione dell'impianto dell'Inquinamento Atmosferico (IAPP) Testate, pompe iniezione, iniettori, turbine Manuali e manutenzioni periodiche Certificati motori (EIAPP) Rispondenza al Technical File approvato Parametri di funzionamento Fascicoli tecnici (Technical File) Pezzi di ricambio presenti a bordo Calibrazioni e sensori Record Book of Engine Parameters Software gestione parametri motore Registri di utilizzo Ricevute di consegna combustibile (BDN) Procedura cambio combustibile Le misure in caso di non conformità Quando vengono riscontrate deficienze o vi sono fondati dubbi sulla conformità, l'ispezione si fa progressivamente più dettagliata. Le ispezioni condotte superano la dimensione burocratica e documentale per addentrarsi in verifiche tecniche Si può arrivare allo smontaggio di pompe e iniettori, all'apertura dei carter dei motori per verificare la marcatura di bielle, pistoni e alberi a camme, fino alla verifica dei settaggi di funzionamento. In caso di esito negativo, le misure vanno dalla prescrizione scritta fino al fermo della nave, attraverso: - imposizione di ispezioni aggiuntive alla certificazione IAPP; - sanzioni amministrative; - fermo e divieto di utilizzo di motori, diesel generatori o impianto scrubber; - fermo della nave fino alla rettifica delle deficienze; - comunicazione all'Autorità giudiziaria nei casi più gravi. Il Genoa Blue Agreement Il Genoa Blue Agreement è un accordo volontario - rinnovato per la terza volta nel 2023 - che coinvolge l'intero cluster marittimo genovese: compagnie di navigazione, armatori, operatori portuali e rimorchiatori. L'obiettivo era rendere la zona entro le 3 miglia nautiche dal porto di Genova assimilabile a un'area SECA, con combustibili al massimo allo 0,10% di zolfo in massa. Le navi aderenti si impegnavano a completare il passaggio al combustibile a basso tenore di zolfo già all'entrata nello schema di separazione del traffico (VTS) - ben prima di

PrimoCanale.it

Genova, Voltri

quanto previsto dalla legge - e per tutto il periodo di permanenza in **porto**, inclusa l'uscita. Rientrano nell'accordo anche le navi dotate di scrubber (EGCS), quelle alimentate a GNL e quelle che utilizzano combustibili alternativi senza componenti fossili (biofuel, ammoniaca, metanolo, etanolo), in linea con la crescente decarbonizzazione del settore. Con l'entrata in vigore della SECA Mediterraneo nel maggio 2025, l'obbligo normativo ha raggiunto i livelli già previsti dall'accordo. Il Genoa Blue Agreement rimane tuttavia pienamente in vigore per tutti gli altri impegni che lo caratterizzano: monitoraggio delle emissioni, segnalazione tempestiva di fumosità anomala, manutenzioni, controlli della Capitaneria e dialogo continuo con gli operatori. Gli ossidi di azoto (NOx) sono tra i principali inquinanti prodotti dalla combustione dei motori diesel marini. Le principali non conformità Le deficienze rilevate hanno riguardato principalmente tre ambiti. - La tenuta del registro dei parametri di funzionamento dei motori principali e dei gruppi elettrogeni: irregolarità nella compilazione, omissioni o mancata corrispondenza con i valori reali rilevati a bordo. - La marcatura dei componenti: installazione di parti (pompe iniezione, iniettori, testate, turbine) prive della marcatura IMO obbligatoria o non conformi al Technical File approvato del motore. - La certificazione: assenza o non aggiornamento dei certificati EIAPP a seguito di interventi di manutenzione straordinaria, o configurazione motore non corrispondente a quella certificata. Le azioni adottate Le deficienze riscontrate sono state oggetto di verifica approfondita per analizzarne le cause e impedirne il ripetersi. Tra le azioni concrete adottate nel 2025: - smontaggio e sostituzione di testate, iniettori e pompe dei motori principali e ausiliari non conformi; - messa fuori servizio di motori principali e ausiliari prima della partenza, in attesa della sostituzione delle componenti non conformi; - fermo delle unità - sia italiane sia straniere - fino alla rettifica delle deficienze; - elevazione di sanzioni amministrative; - coinvolgimento degli Organismi riconosciuti (Società di Classificazione) per ispezioni addizionali e aggiornamento della certificazione; - informative al Comando Generale delle Capitanerie di **Porto** - Guardia Costiera e al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica per le azioni di indirizzo nazionale. Anche gli Organismi riconosciuti responsabili del rilascio della certificazione IAPP hanno emesso note di attenzione alle compagnie e ai propri ispettori sulle problematiche di marcatura dei componenti, a seguito e in coordinamento con l'attività ispettiva della Capitaneria di **Genova**. Iscriviti ai canali di Primocanale su WhatsApp Facebook e Telegram. Resta aggiornato sulle notizie da **Genova** e dalla Liguria anche sul profilo Instagram e sulla pagina Facebook.

La Capitaneria di Porto di Genova presenta il bilancio delle ispezioni ambientali del 2025

Apr 28, 2026 La Capitaneria di **Porto** di **Genova** ha reso pubblico il Rapporto Annuale 2025, un documento che traccia il bilancio delle attività ispettive dedicate al contrasto dell'inquinamento atmosferico navale. I dati confermano un impegno serrato per la tutela ambientale: nel corso dell'anno sono state effettuate 228 ispezioni su navi nazionali ed estere, traducendosi in oltre 2.600 controlli individuali. L'attività di vigilanza ha portato al rilevamento di 31 deficienze e, nei casi di maggiore gravità, alla disposizione di 8 provvedimenti di fermo nave. Un pilastro fondamentale dell'azione della Guardia Costiera ha riguardato il monitoraggio delle emissioni di ossidi di azoto (NOx). Queste verifiche, come precisato nel rapporto, superano la mera analisi burocratica per trasformarsi in ispezioni fisiche invasive sui motori. Gli ispettori hanno il compito di verificare che componenti critici come iniettori e turbine siano conformi al "Technical File". La legittimità di questo operato rigoroso è stata recentemente sancita da una sentenza del TAR Liguria, la quale ha stabilito che la mancanza della corretta marcatura IMO sui componenti è condizione sufficiente per giustificare il blocco dell'unità navale. Il 2025 ha rappresentato inoltre l'anno della svolta per il bacino del Mediterraneo, divenuto ufficialmente dal 1° maggio un'area SECA Sulphur Emission Control Area). Tale regime impone l'utilizzo di combustibili con un tenore di zolfo non superiore allo, una misura che **Genova** aveva già parzialmente anticipato attraverso il protocollo volontario Genoa Blue Agreement. L'azione della Capitaneria non si è però limitata alla repressione: grazie al monitoraggio costante dei fumi e al dialogo con le compagnie di navigazione, è stata registrata una progressiva riduzione delle criticità visive e un miglioramento del rendimento dei motori. Infine, il rapporto evidenzia l'importanza del legame tra lo scalo e la comunità locale. Attraverso la partecipazione all'Osservatorio Ambiente e Salute del Comune di **Genova**, la Capitaneria ha mantenuto un confronto aperto con il Difensore Civico e i comitati cittadini. Dagli uffici di **porto** si sottolinea come la trasparenza e la collaborazione con il territorio siano elementi imprescindibili per orientare i controlli e garantire un equilibrio sostenibile tra lo sviluppo delle attività portuali e la qualità dell'aria respirata dai cittadini.



Apr 28, 2026 La Capitaneria di Porto di Genova ha reso pubblico il Rapporto Annuale 2025, un documento che traccia il bilancio delle attività ispettive dedicate al contrasto dell'inquinamento atmosferico navale. I dati confermano un impegno serrato per la tutela ambientale: nel corso dell'anno sono state effettuate 228 ispezioni su navi nazionali ed estere, traducendosi in oltre 2.600 controlli individuali. L'attività di vigilanza ha portato al rilevamento di 31 deficienze e, nei casi di maggiore gravità, alla disposizione di 8 provvedimenti di fermo nave. Un pilastro fondamentale dell'azione della Guardia Costiera ha riguardato il monitoraggio delle emissioni di ossidi di azoto (NOx). Queste verifiche, come precisato nel rapporto, superano la mera analisi burocratica per trasformarsi in ispezioni fisiche invasive sui motori. Gli ispettori hanno il compito di verificare che componenti critici come iniettori e turbine siano conformi al "Technical File". La legittimità di questo operato rigoroso è stata recentemente sancita da una sentenza del TAR Liguria, la quale ha stabilito che la mancanza della corretta marcatura IMO sui componenti è condizione sufficiente per giustificare il blocco dell'unità navale. Il 2025 ha rappresentato inoltre l'anno della svolta per il bacino del Mediterraneo, divenuto ufficialmente dal 1° maggio un'area SECA Sulphur Emission Control Area). Tale regime impone l'utilizzo di combustibili con un tenore di zolfo non superiore allo, una misura che Genova aveva già parzialmente anticipato attraverso il protocollo volontario Genoa Blue Agreement. L'azione della Capitaneria non si è però limitata alla repressione: grazie al monitoraggio costante dei fumi e al dialogo con le compagnie di navigazione, è stata registrata una progressiva riduzione delle criticità visive e un miglioramento del rendimento dei motori. Infine, il rapporto evidenzia l'importanza del legame tra lo scalo e la comunità locale. Attraverso la partecipazione all'Osservatorio Ambiente e Salute del Comune di Genova, la

Shipping Italy

Genova, Voltri

Pubblicato dalla Capitaneria il Rapporto Annuale 2025 sui fumi: a Genova 8 fermi

Nell'esercizio passato sono state effettuate 228 ispezioni su navi italiane e straniere, per un totale di oltre 2.600 controlli individuali. La Capitaneria di Porto di Genova ha reso disponibile il Rapporto Annuale 2025 relativo alle attività ispettive per il contrasto all'inquinamento atmosferico navale. Il documento offre una fotografia dettagliata del lavoro svolto per garantire che il traffico marittimo rispetti i limiti di emissione previsti dalle normative internazionali ed europee. Questi i numeri dell'attività tecnica forniti dal Corpo delle Capitanerie. Nel corso dell'anno sono state effettuate 228 ispezioni su navi italiane e straniere, per un totale di oltre 2.600 controlli individuali. L'esito di questa attività ha portato al rilevamento di 31 deficienze e alla disposizione di 8 provvedimenti di fermo nave nei casi più critici. Una parte significativa del lavoro ispettivo si è concentrata sulle emissioni di ossidi di azoto (NOx). Questi controlli non sono semplici verifiche burocratiche, ma coinvolgono ispezioni fisiche, anche invasive, sui motori. Come si legge nel rapporto: "Le ispezioni ambientali sulle navi non si limitano a una verifica documentale. Sono controlli tecnici approfonditi che richiedono competenze specialistiche e si articolano su più livelli, fino all'esame fisico dei componenti." Gli ispettori verificano che ogni parte del motore (come iniettori, pompe, testate turbine) presenti la corretta marcatura Imo Id, assicurandone la conformità al "Technical File" approvato. Su questo fronte, una recente sentenza del Tar Liguria ha confermato la correttezza dell'operato della Guardia Costiera, stabilendo che: "il Technical File è un parametro vincolante di conformità, non una guida indicativa; l'assenza di marcatura Imo dei componenti è di per sé sufficiente a giustificare il fermo." Il 2025 ha segnato un cambiamento importante: dal 1° maggio il Mar Mediterraneo è ufficialmente un'area Seca (Sulphur Emission Control Area), con l'obbligo di utilizzare combustibili con zolfo non superiore allo 0,10%. Genova aveva già anticipato questa misura con il protocollo volontario Genoa Blue Agreement. Accanto all'attività ispettiva, la Capitaneria ha proseguito il monitoraggio delle emissioni visive e il confronto diretto con le compagnie di navigazione, ottenendo una progressiva riduzione delle criticità più ricorrenti. La Capitaneria pone in evidenza che "I risultati più significativi non sono solo nei numeri, ma nella capacità di incidere concretamente su quelle situazioni di maggiore sofferenza con contestuale riduzione della fumosità ed un miglior rendimento dei motori" Elemento qualificante dell'azione svolta è stato il dialogo continuo con il territorio, sviluppato anche attraverso la partecipazione all'Osservatorio Ambiente e Salute del Comune di Genova, sede di confronto tra istituzioni, enti tecnici, operatori e rappresentanti dei cittadini. In tale ambito è stato mantenuto un confronto costante con l'Autorità comunale, il Difensore Civico ed i comitati cittadini, in un'ottica di trasparenza e



Shipping Italy

Genova, Voltri

collaborazione. L'attività svolta si inserisce in un modello operativo che integra controllo, prevenzione e relazione con il territorio, contribuendo a un equilibrio concreto tra sviluppo portuale e tutela della qualità dell'aria. Dalla Capitaneria si sottolinea come "Il confronto con i cittadini rappresenta sempre un valore aggiunto e consente di orientare meglio i controlli e rafforzare l'efficacia complessiva dell'azione. In un porto come Genova, la sostenibilità è una responsabilità quotidiana che si costruisce con continuità, competenza e la collaborazione di tutti." Il Rapporto Annuale 2025 completo può essere consultato sul sito istituzionale della Guardia Costiera al seguente link: <https://www.guardiacostiera.gov.it/portale/l/48499>

Shipping Italy

Genova, Voltri

Superba prova a rimettere in gioco il trasferimento a ponte Somalia a Genova

Doppio ricorso alla Cassazione e, per revocazione, al Consiglio di Stato, della società del Gruppo Pir che vuole spostarsi nel porto storico di **Genova**. A poco più di un mese dalla sentenza del Consiglio di Stato che l'ha vista soccombere insieme all'Autorità di sistema portuale, Superba ha imboccato la strada per tentare di ribaltare quel verdetto. Come rivelato dall'edizione genovese de La Repubblica, infatti, la società del Gruppo Pir di Ravenna che da anni cerca una soluzione per delocalizzare i propri depositi di prodotti chimici - oggi siti in prossimità di aree residenziali nel quartiere di Miltedo, a ridosso del Porto Petroli -, ha deciso di impugnare per revocazione la sentenza innanzi lo stesso Consiglio di Stato (cui in sostanza si chiede di riesaminare la propria pronuncia adducendo la sussistenza di presunti errori a fondamento di essa). In parallelo Superba ha sottoposto la sentenza alla Corte di Cassazione, imputandole un difetto di motivazione. A monte dell'iniziativa ci sarebbe la considerazione di Superba che, al netto dell'illegittimità dello strumento utilizzato dall'Autorità di sistema portuale (Adeguamento tecnico funzionale) per attuarla e dell'intervento del Commissario straordinario per la ricostruzione del Morandi, la ricollocazione su Ponte Somalia, nel bacino storico di Sampierdarena, non sarebbe di per sé stata contestata. Così come a tutt'oggi efficace (pur pendendo un ricorso in materia oltre che un'inchiesta della Procura) è il cosiddetto Nof - Nullaosta di fattibilità tecnica al progetto, rilasciato dal Ctr - Comitato tecnico regionale (facente capo alla Direzione regionale dei Vigili del fuoco, cioè al Ministero dell'interno) sul finire del 2023. Ugualmente è ancora aperta (dal gennaio 2024) al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica la Valutazione di impatto ambientale sul progetto di ricollocazione.



Doppio ricorso alla Cassazione e, per revocazione, al Consiglio di Stato, della società del Gruppo Pir che vuole spostarsi nel porto storico di Genova. A poco più di un mese dalla sentenza del Consiglio di Stato che l'ha vista soccombere insieme all'Autorità di sistema portuale, Superba ha imboccato la strada per tentare di ribaltare quel verdetto. Come rivelato dall'edizione genovese de La Repubblica, infatti, la società del Gruppo Pir di Ravenna che da anni cerca una soluzione per delocalizzare i propri depositi di prodotti chimici - oggi siti in prossimità di aree residenziali nel quartiere di Miltedo, a ridosso del Porto Petroli -, ha deciso di impugnare per revocazione la sentenza innanzi lo stesso Consiglio di Stato (cui in sostanza si chiede di riesaminare la propria pronuncia adducendo la sussistenza di presunti errori a fondamento di essa). In parallelo Superba ha sottoposto la sentenza alla Corte di Cassazione, imputandole un difetto di motivazione. A monte dell'iniziativa ci sarebbe la considerazione di Superba che, al netto dell'illegittimità dello strumento utilizzato dall'Autorità di sistema portuale (Adeguamento tecnico funzionale) per attuarla e dell'intervento del Commissario straordinario per la ricostruzione del Morandi, la ricollocazione su Ponte Somalia, nel bacino storico di Sampierdarena, non sarebbe di per sé stata contestata. Così come a tutt'oggi efficace (pur pendendo un ricorso in materia oltre che un'inchiesta della Procura) è il cosiddetto Nof - Nullaosta di fattibilità tecnica al progetto, rilasciato dal Ctr - Comitato tecnico regionale (facente capo alla Direzione regionale dei Vigili del fuoco, cioè al Ministero dell'interno) sul finire del 2023. Ugualmente è ancora aperta (dal gennaio 2024) al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica la Valutazione di impatto ambientale sul progetto di ricollocazione. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY. SHIPPING ITALY È ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED

Citta della Spezia

La Spezia

Croce a Blue Talk: "Porto della Spezia sta migliorando moltissimo nell'operatività"

L'analisi delle crisi geopolitiche, dei rincari e delle sfide logistiche: decisivi efficienza dei porti e collegamenti per il futuro dello scalo spezzino e del sistema ligure. Protagonista della puntata odierna di Blue Talk, in onda su Rlv - La Radio a colori - è stato Gianluca Croce, da due anni presidente di Assagenti, intervistato dal conduttore Matteo Cantile in un confronto sui temi legati all'attualità locale, alle dinamiche sociali e alle prospettive di sviluppo del territorio, con particolare attenzione alle trasformazioni in corso nei settori produttivi e istituzionali. Come ogni settimana la puntata sarà riproposta in replica, venerdì alle 19 e domenica intorno alle 12. Blue Talk nasce con l'obiettivo di raccontare la blue economy e il mondo del mare con un linguaggio chiaro, contemporaneo e accessibile. Per parlare di economia del mare, di trasporti, la visione degli agenti marittimi che è quella di un movimento di persone che deve fare i conti con una crisi geopolitica forse senza precedenti, anche perché i problemi dello stretto di Hormuz si stanno sommando a quelli già esistenti in precedenza: "Sì, è una situazione che mette a dura prova la proverbiale capacità del cluster a reagire rapidamente alle problematiche geopolitiche, alle problematiche in generale esogene al sistema. Ci stiamo provando, ricordiamo che siamo a metà strada fra la merce e le navi, quindi dobbiamo cercare di dare il massimo del nostro servizio all'armatore, che sono appunto coloro che ci danno il mandato ad agire sul territorio, e nello stesso tempo cercare di agevolare i nostri clienti, che sono gli spedizionieri, che sono i rappresentanti delle merci. È sempre molto molto stimolante, ma devo dire mai come in questo periodo particolarmente è complicato. È chiaro che rispetto a decine di anni fa siamo agevolati, abbiamo strumenti digitali che non avevamo prima, abbiamo l'intelligenza artificiale che può aiutare, ma alla fine è sempre il rapporto con le persone, la necessità di risolvere il problema nel day by day, che è quello che fa la differenza. Si è detto più volte che la merce come l'acqua trova sempre la sua strada, aggiungo io però a quali prezzi, perché poi il problema è anche che il sistema in generale è resiliente, ma poi scarica ovviamente dei costi superiori, soprattutto se servono rotte più lunghe, se servono maggiore sicurezza, quindi dotarsi di misure che non erano previste in passato, quindi questi sono tutti temi che poi rischiano di appesantire l'economia reale. Certamente, alla fine è sempre il consumatore quello che per continuare ad avere le stesse merci che aveva prima dovrà probabilmente sopportare dei rincari, ma da questo punto di vista contiamo e vediamo che, ma qua parliamo soprattutto della parte per il grezzo, per il petrolio, ci sono dei interventi a livello governativo, ma che non saranno mai sufficienti a calmierare quello che è il disagio del consumatore finale". Per quel che riguarda i porti della nostra regione, la Liguria è colpita in particolare da questa crisi internazionale o magari la nostra



L'analisi delle crisi geopolitiche, dei rincari e delle sfide logistiche: decisivi efficienza dei porti e collegamenti per il futuro dello scalo spezzino e del sistema ligure. Protagonista della puntata odierna di Blue Talk, in onda su Rlv - La Radio a colori - è stato Gianluca Croce, da due anni presidente di Assagenti, intervistato dal conduttore Matteo Cantile in un confronto sui temi legati all'attualità locale, alle dinamiche sociali e alle prospettive di sviluppo del territorio, con particolare attenzione alle trasformazioni in corso nei settori produttivi e istituzionali. Come ogni settimana la puntata sarà riproposta in replica, venerdì alle 19 e domenica intorno alle 12. Blue Talk nasce con l'obiettivo di raccontare la blue economy e il mondo del mare con un linguaggio chiaro, contemporaneo e accessibile. Per parlare di economia del mare, di trasporti, la visione degli agenti marittimi che è quella di un movimento di persone che deve fare i conti con una crisi geopolitica forse senza precedenti, anche perché i problemi dello stretto di Hormuz si stanno sommando a quelli già esistenti in precedenza: "Sì, è una situazione che mette a dura prova la proverbiale capacità del cluster a reagire rapidamente alle problematiche geopolitiche, alle problematiche in generale esogene al sistema. Ci stiamo provando, ricordiamo che siamo a metà strada fra la merce e le navi, quindi dobbiamo cercare di dare il massimo del nostro servizio all'armatore, che sono appunto coloro che ci danno il mandato ad agire sul territorio, e nello stesso tempo cercare di agevolare i nostri clienti, che sono gli spedizionieri, che sono i rappresentanti delle merci. È sempre molto molto stimolante, ma devo dire mai come in questo periodo particolarmente è complicato. È chiaro che rispetto a decine di anni fa siamo agevolati, abbiamo strumenti digitali che non avevamo prima, abbiamo l'intelligenza artificiale che può aiutare, ma alla fine è sempre il rapporto con le persone, la necessità di risolvere il problema nel day by day, che è quello che

Citta della Spezia

La Spezia

posizione geografica può ancora aiutarci? " No, non credo che la regione geografica aiuti, anche perché comunque la Liguria rappresenta più del 30% dell'export import italiano. I porti Liguri sono inevitabilmente maggiormente coinvolti. A bbiamo avuto un grosso momento di difficoltà, soprattutto operativa, nel momento in cui con merci importo e prenotazioni già fatte, per esempio se parliamo di export, non abbiamo più avuto la possibilità di accettare carichi, quindi con aumenti e congestionamenti portuali, situazioni difficili di riuscita di contenitori, se parliamo di contenitori già pieni importo destinati alle destinazioni del Golfo che non potevano andare a buon fine. Adesso, grazie anche alla fantasia degli armatori, siamo riusciti a trovare delle soluzioni alternative e quindi si inizia probabilmente a vedere che qualcosa si muove, certo a transit time e a costi ben diversi dai precedenti. Sp eriamo innanzitutto nella pace e nella stabilizzazione dell'area perché siamo agenti ma siamo soprattutto dei cittadini del mondo e poi per la nostra professione speriamo che le situazioni si stabilizzino presto. P rima che scoppiasse questo problema in Italia la discussione più accesa, più interessante dal punto di vista della blue economy era quella sulla riforma dei porti con l'idea del governo sostenuta dal viceministro Rixi, che peraltro è ligure come noi e quindi conosce bene il settore, di istituire una società per azioni che potesse gestire in qualche modo le diverse realtà locali per provare a dare una sorta di chiave di lettura più centralizzata". È un vantaggio come dicono alcuni oppure è un rischio di impedire alle realtà locali poi di autodeterminarsi come dicono altri? " È chiaro che una centralizzazione e un coordinamento centrale può fare comodo, ma non deve togliere alle singole realtà portuali la possibilità di gestire con la dovuta flessibilità e con la dovuta conoscenza della specificità locale quelle che sono le problematiche locali. Come sempre qui dovranno pensarci soprattutto i politici sperando che ci coinvolgano, sarà molto difficile trovare un equilibrio fra una necessaria centralizzazione per un coordinamento soprattutto degli investimenti pubblici ma un indispensabile mantenimento delle autonomie per quanto riguarda le specificità locali. I l tema non mi pare sia stato risolto minimamente con la riforma del Rio che ha diminuito il numero delle autorità portuali ma poi alla fine i porti continuano a farsi concorrenza tra di loro, anche quelli molto vicini, invece l'idea forse alla base anche di quella riforma da allora era quella di dire mettiamo a sistema i porti italiani in modo tale che non ci siano doppioni almeno troppo vicini uno all'altro, questo non mi sembra che sia un risultato raggiunto. Chiaro che quando ci sono tante possibilità, prima si parlava della merce che va dove è più facile andare come l'acqua e nel momento in cui i porti si fanno concorrenza l'uno con l'altro sono probabilmente anche incentivati ad offrire migliori servizi. Difficile imporre a una compagnia di andare per determinate linee su un porto e per determinate altre sull'altro, quella potrebbe essere la discriminante, io resto comunque per un mercato aperto, per un mercato che trova nella competizione il suo equilibrio". A proposito del porto della Spezia, la realtà dell'estremo levante ligure sogna da anni di avere alla Pontremolese, nel frattempo però almeno passi avanti si stanno facendo sul terzo valico che non serve come qualcuno magari alla Spezia tende a credere solo il porto di Genova

Citta della Spezia

La Spezia

ma anche molto il **porto** della Spezia che attraverso il nodo ferroviario genovese porta a Melzo i container, quindi funziona bene da questo punto di vista. Cosa manca ancora, direi parecchio comunque per cantare vittoria? " Personalmente vedo che Spezia sta migliorando moltissimo nell'operatività, ci sono progetti importanti anche in tema di utilizzo di risorse digitali, di intelligenza artificiale, si va nella direzione giusta, il cluster è unito e quindi andiamo avanti col vento in popolo". Spesso diciamo che la merce arriva in Italia ma potrebbe anche arrivare altrove per servire alcuni mercati, c'è un dato geografico che sicuramente avvantaggia i porti della Liguria, Genova in particolare, ma anche la Spezia perché sono più vicini ai mercati, però ci sono anche tante cose che contano per un armatore per decidere se investire in un **porto** o in un altro. Qual è in generale il punto di vista, il sentiment , anche a proposito dell'importanza che viene attribuita ai nostri porti da parte dei suoi interlocutori che sono i grandi nomi, nel suo caso i più grandi del mondo dell'armamento? E' vero che noi raccogliamo merce che potrebbe andare in altri porti ma è altrettanto vero che noi perdiamo merce che sta andando in altri porti, mi riferisco per esempio ai porti del Nord Europa e che con una rete stradale, una logistica terrestre che è sempre più strategica, molto sviluppata, potremmo continuare ad attirare nei nostri porti. R itengo che la priorità per l'armatore sia avere dei porti efficienti, dei porti che riescano a manovrare, che non abbiano limitazioni nautiche e che soprattutto dal punto di vista operativo riescano a far stare le navi il meno tempo possibile perché la nave è un investimento incredibile ed il tempo è denaro. Quindi credo che si debba lavorare soprattutto da questo punto di vista per attrarre gli armatori strutture a terra, strutture nautiche e terminal efficienti con le giuste forze lavoro per poter dare delle rese eccezionali".

Capitale del Mare, Barattoni: "Progetto da 8 milioni con oltre 70 iniziative". Critica La Pigna: "Navigate a vista"

La consigliera Verlicchi (La Pigna) chiede conto del piano di investimenti e delle ricadute. Il sindaco: "Un orgoglio, merito della progettualità condivisa del Tavolo del mare" Rafforzare la cultura marinara e il rapporto della città con il mare. Con questo obiettivo Ravenna si è candidata, con successo, a diventare la prima Capitale italiana del mare, così da mettere in campo, anche di fronte ai rischi che porta con sé l'applicazione della legge Bolkestein, "un'offerta più integrata per la costa, non in contrapposizione al centro e alle aree interne". Lo precisa il sindaco Alessandro Barattoni rispondendo questo pomeriggio in Consiglio comunale a una interrogazione della Pigna che chiede contro del piano di investimenti da otto milioni di euro, delle ricadute e dei loro indicatori di valutazione, degli eventi organizzati. "Con la foto del sindaco in prima pagina sul dossier- ironizza la capogruppo Veronica Verlicchi- non avrei mai premiato Ravenna". Ma "per fortuna la consigliera non era nella commissione giudicatrice che ci ha nominato all'unanimità", replica il primo cittadino, per il valore strategico del dossier e la qualità progettuale. E poi la prima immagine, chiosa, è del **porto** a Marina di Ravenna. Essere la prima capitale del mare è "un orgoglio" e il merito del trionfo, prosegue, è la progettualità condivisa del Tavolo del mare tra blue economy, sostenibilità e tutela ambientale, turismo. Il piano di investimenti da otto milioni, prosegue, non è del Comune, si tratta di "una serie di progettualità in programma o in corso da parte di vari soggetti. Un elenco in continua variazione- precisa- a cui si è aggiunto proprio oggi un nuovo soggetto che vuole organizzare un evento di valorizzazione del titolo. Nel dossier ci sono 71 iniziative, ma se ne organizzeranno "tante altre", e il contributo statale da un milione intende dare ulteriore impulso, non fine a se stesse ma appunto per potenziare l'attrattività del sistema marittimo territoriale, tra cittadini, operatori economici e istituzioni. Così da fare della dimensione marittima "un valore" per i ravennati e per chi guarda la città. Verlicchi lamenta la mancata risposta ai suoi quesiti: ci sono "molta retorica e improvvisazione- tuona- navigate a vista con i soldi dei ravennati". (fonte: Dire.



La consigliera Verlicchi (La Pigna) chiede conto del piano di investimenti e delle ricadute. Il sindaco: "Un orgoglio, merito della progettualità condivisa del Tavolo del mare" Rafforzare la cultura marinara e il rapporto della città con il mare. Con questo obiettivo Ravenna si è candidata, con successo, a diventare la prima Capitale italiana del mare, così da mettere in campo, anche di fronte ai rischi che porta con sé l'applicazione della legge Bolkestein, "un'offerta più integrata per la costa, non in contrapposizione al centro e alle aree interne". Lo precisa il sindaco Alessandro Barattoni rispondendo questo pomeriggio in Consiglio comunale a una interrogazione della Pigna che chiede contro del piano di investimenti da otto milioni di euro, delle ricadute e dei loro indicatori di valutazione, degli eventi organizzati. "Con la foto del sindaco in prima pagina sul dossier- ironizza la capogruppo Veronica Verlicchi- non avrei mai premiato Ravenna". Ma "per fortuna la consigliera non era nella commissione giudicatrice che ci ha nominato all'unanimità", replica il primo cittadino, per il valore strategico del dossier e la qualità progettuale. E poi la prima immagine, chiosa, è del porto a Marina di Ravenna. Essere la prima capitale del mare è "un orgoglio" e il merito del trionfo, prosegue, è la progettualità condivisa del Tavolo del mare tra blue economy, sostenibilità e tutela ambientale, turismo. Il piano di investimenti da otto milioni, prosegue, non è del Comune, si tratta di "una serie di progettualità in programma o in corso da parte di vari soggetti. Un elenco in continua variazione- precisa- a cui si è aggiunto proprio oggi un nuovo soggetto che vuole organizzare un evento di valorizzazione del titolo. Nel dossier ci sono 71 iniziative, ma se ne organizzeranno

FI - FORZA ITALIA * CAMERA: «TENERINI - AMATO (FORZA ITALIA): "NOMINA DANIELI, COMPETENZA E VISIONE PER RILANCIARE IL PORTO DI LIVORNO"»

Tenerini - Amato (Forza Italia): "Nomina Danieli, competenza e visione per rilanciare il porto di Livorno" Ci sono nomine che non hanno bisogno di essere spiegate, perché parlano da sole nella loro coerenza istituzionale. La designazione di Pierpaolo Danieli a segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale si colloca in questa dimensione: una scelta solida, lineare, che rafforza il sistema senza bisogno di forzature o letture di parte. Un profilo di assoluto rilievo, costruito tra servizio operativo, formazione giuridica e responsabilità istituzionali. Ufficiale della Marina Militare, con esperienze nei contesti portuali più complessi del Paese, fino al ruolo strategico al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: un percorso che non lascia spazio a interpretazioni. È una scelta che poggia su competenza verificata, non su suggestioni. In un sistema portuale che ha bisogno di stabilità, visione e capacità di esecuzione, il profilo di Danieli rappresenta una garanzia concreta. Non solo per la solidità tecnica, ma per quella capacità, oggi decisiva, di muoversi con efficacia tra amministrazione, investimenti e relazioni istituzionali. C'è poi un elemento che, pur senza proclami, emerge con chiarezza: una sintonia naturale con i livelli centrali dello Stato. L'esperienza maturata al MIT non è solo un titolo, è un ponte diretto con i processi decisionali nazionali. E questo, per un'infrastruttura strategica come il porto di Livorno, significa possibilità reali di accelerare, di incidere, di trasformare i progetti in cantieri. La scelta proposta dal presidente Davide Gariglio e approvata all'unanimità dal Comitato di Gestione va letta anche così: come un segnale di coesione e responsabilità, in una fase in cui il sistema portuale non può permettersi rallentamenti né tensioni interne. Livorno ha bisogno di tornare pienamente al centro delle rotte economiche e logistiche del Paese. Ha bisogno di decisioni rapide, di investimenti che si concretizzano, di una governance che funzioni senza attriti. In questo quadro, la nomina di Danieli rappresenta un passaggio importante. Perché quando competenza, esperienza e visione si incontrano, non è solo una buona scelta. È una direzione chiara. Onorevole Chiara Tenerini Segretario provinciale Forza Italia Livorno Elisa Amato Segretario comunale Forza Italia Livorno.



Tenerini - Amato (Forza Italia): "Nomina Danieli, competenza e visione per rilanciare il porto di Livorno" Ci sono nomine che non hanno bisogno di essere spiegate, perché parlano da sole nella loro coerenza istituzionale. La designazione di Pierpaolo Danieli a segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale si colloca in questa dimensione: una scelta solida, lineare, che rafforza il sistema senza bisogno di forzature o letture di parte. Un profilo di assoluto rilievo, costruito tra servizio operativo, formazione giuridica e responsabilità istituzionali. Ufficiale della Marina Militare, con esperienze nei contesti portuali più complessi del Paese, fino al ruolo strategico al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: un percorso che non lascia spazio a interpretazioni. È una scelta che poggia su competenza verificata, non su suggestioni. In un sistema portuale che ha bisogno di stabilità, visione e capacità di esecuzione, il profilo di Danieli rappresenta una garanzia concreta. Non solo per la solidità tecnica, ma per quella capacità, oggi decisiva, di muoversi con efficacia tra amministrazione, investimenti e relazioni istituzionali. C'è poi un elemento che, pur senza proclami, emerge con chiarezza: una sintonia naturale con i livelli centrali dello Stato. L'esperienza maturata al MIT non è solo un titolo, è un ponte diretto con i processi decisionali nazionali. E questo, per un'infrastruttura strategica come il porto di Livorno, significa possibilità reali di accelerare, di incidere, di trasformare i progetti in cantieri. La scelta proposta dal presidente Davide Gariglio è approvata all'unanimità dal Comitato di Gestione va letta anche così: come un segnale di coesione e responsabilità, in una fase in cui il sistema portuale non può permettersi rallentamenti né tensioni interne. Livorno ha bisogno di tornare pienamente al centro delle rotte economiche e logistiche del Paese. Ha bisogno di decisioni rapide.

Porti Alto Tirreno, Pierpaolo Danieli nuovo segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale

LIVORNO - Pierpaolo Danieli è il nuovo segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale - Come preannunciato in anteprima ieri mattina da Corriere marittimo, stamani il Comitato di Gestione dell'ente portuale si è riunito approvando all'unanimità la proposta avanzata dal presidente Davide Gariglio, per la nomina del comandante Pierpaolo Danieli a segretario generale. "Un profilo di alto spessore tecnico e istituzionale" - quello del nuovo segretario generale, spiega l'AdSP in una nota - "Pugliese, classe 1981, Danieli è un ufficiale della Marina Militare con una solida formazione giuridica. Laureato in Giurisprudenza e formatosi presso l'Accademia Navale di Livorno, vanta una carriera di eccellenza maturata in contesti operativi e geografici eterogenei". Proviene dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dove attualmente ricopre il ruolo di Capo Segreteria del Capo di Gabinetto, coordinando dal 2023 gli impegni dello stesso e svolgendo attività di gestione del personale. Profondo conoscitore delle dinamiche portuali, Danieli è membro del collegio dei revisori dell'AdSP dello Stretto e, nel 2025, ha servito come sub-commissario presso l'AdSP del Mare Adriatico Orientale, occupandosi di coordinamento amministrativo e investimenti infrastrutturali. Tra i suoi incarichi di rilievo spicca quello di Ufficiale superiore addetto al Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di **Porto**, l'Ammiraglio Giovanni Pettorino, dal quale ha ricevuto un encomio solenne nel 2021. Precedentemente, tra il 2016 e il 2018, Danieli aveva già affiancato Pettorino durante la sua direzione marittima della Liguria e il comando del **porto di Genova**. Tale esperienza gli ha permesso di confrontarsi con la complessità del sistema portuale ligure in una fase delicata, coincisa con la nomina dello stesso Pettorino a Commissario Straordinario dell'Autorità Portuale. Durante la presentazione della proposta di nomina, e alla presenza dei revisori dei conti insediatisi nel ruolo la scorsa settimana, il presidente Gariglio ha sottolineato come la scelta sia basata su merito e competenza: "A seguito di un'accurata selezione dei profili e di approfonditi colloqui conoscitivi, ho scelto di proporre al Comitato di Gestione la nomina di Pierpaolo Danieli" - ha detto. "È una scelta che sostengo con piena convinzione: a 44 anni, Danieli esprime una rara combinazione di determinazione e solida esperienza" ha aggiunto. "Il suo attuale ruolo di Capo della Segreteria del Capo di Gabinetto al MIT gli conferisce una visione strategica dei processi ministeriali e degli affari generali. Sono certo che le sue spiccate doti umane ed empatiche saranno la chiave per ricucire le tensioni interne e guidare l'AdSP con rinnovata coesione."



LIVORNO - Pierpaolo Danieli è il nuovo segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale - Come preannunciato in anteprima ieri mattina da Corriere marittimo, stamani il Comitato di Gestione dell'ente portuale si è riunito approvando all'unanimità la proposta avanzata dal presidente Davide Gariglio, per la nomina del comandante Pierpaolo Danieli a segretario generale. "Un profilo di alto spessore tecnico e istituzionale" - quello del nuovo segretario generale, spiega l'AdSP in una nota - "Pugliese, classe 1981, Danieli è un ufficiale della Marina Militare con una solida formazione giuridica. Laureato in Giurisprudenza e formatosi presso l'Accademia Navale di Livorno, vanta una carriera di eccellenza maturata in contesti operativi e geografici eterogenei". Proviene dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dove attualmente ricopre il ruolo di Capo Segreteria del Capo di Gabinetto, coordinando dal 2023 gli impegni dello stesso e svolgendo attività di gestione del personale. Profondo conoscitore delle dinamiche portuali, Danieli è membro del collegio dei revisori dell'AdSP dello Stretto e, nel 2025, ha servito come sub-commissario presso l'AdSP del Mare Adriatico Orientale, occupandosi di coordinamento amministrativo e investimenti infrastrutturali. Tra i suoi incarichi di rilievo spicca quello di Ufficiale superiore addetto al Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, l'Ammiraglio Giovanni Pettorino, dal quale ha ricevuto un encomio solenne nel 2021. Precedentemente, tra il 2016 e il 2018, Danieli aveva già affiancato Pettorino durante la sua direzione marittima della Liguria e il comando del porto di Genova. Tale esperienza gli ha permesso di confrontarsi con la complessità del sistema portuale ligure in una fase delicata, coincisa con la nomina dello stesso Pettorino a Commissario Straordinario dell'Autorità Portuale. Durante la presentazione della proposta di nomina, e alla presenza dei revisori dei conti insediatisi nel ruolo la scorsa settimana, il presidente

Il Nautilus

Livorno

Pierpaolo Danieli nominato nuovo segretario generale dell'AdSP MTS

Il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha approvato stamani con voto unanime la nomina del comandante Pierpaolo Danieli a segretario generale. La proposta, avanzata dal Presidente Davide Gariglio, punta su un profilo di alto spessore tecnico e istituzionale. Pugliese, classe 1981, Danieli è un ufficiale della Marina Militare con una solida formazione giuridica. Laureato in Giurisprudenza e formatosi presso l'Accademia Navale di Livorno, vanta una carriera di eccellenza maturata in contesti operativi e geografici eterogenei. Proviene dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dove attualmente ricopre il ruolo di Capo Segreteria del Capo di Gabinetto, coordinando dal 2023 gli impegni dello stesso e svolgendo attività di gestione del personale. Profondo conoscitore delle dinamiche portuali, Danieli è membro del collegio dei revisori dell'AdSP dello Stretto e, nel 2025, ha servito come sub-commissario presso l'AdSP del Mare Adriatico Orientale, occupandosi di coordinamento amministrativo e investimenti infrastrutturali. Tra i suoi incarichi di rilievo spicca quello di Ufficiale superiore addetto al Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di **Porto**, l'Ammiraglio Giovanni Pettorino, dal quale ha ricevuto un encomio solenne nel 2021. Precedentemente, tra il 2016 e il 2018, Danieli aveva già affiancato Pettorino durante la sua direzione marittima della Liguria e il comando del **porto** di **Genova**. Tale esperienza gli ha permesso di confrontarsi con la complessità del sistema portuale ligure in una fase delicata, coincisa con la nomina dello stesso Pettorino a Commissario Straordinario dell'Autorità Portuale. Durante la presentazione della proposta di nomina, e alla presenza dei revisori dei conti insediatisi nel ruolo la scorsa settimana, il Presidente Gariglio ha sottolineato come la scelta sia basata su merito e competenza: "A seguito di un'accurata selezione dei profili e di approfonditi colloqui conoscitivi, ho scelto di proporre al Comitato di Gestione la nomina di Pierpaolo Danieli" ha detto. "È una scelta che sostengo con piena convinzione: a 44 anni, Danieli esprime una rara combinazione di determinazione e solida esperienza" ha aggiunto. "Il suo attuale ruolo di Capo della Segreteria del Capo di Gabinetto al MIT gli conferisce una visione strategica dei processi ministeriali e degli affari generali. Sono certo che le sue spiccate doti umane ed empatiche saranno la chiave per ricucire le tensioni interne e guidare l'AdSP con rinnovata coesione."



Il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha approvato stamani con voto unanime la nomina del comandante Pierpaolo Danieli a segretario generale. La proposta, avanzata dal Presidente Davide Gariglio, punta su un profilo di alto spessore tecnico e istituzionale. Pugliese, classe 1981, Danieli è un ufficiale della Marina Militare con una solida formazione giuridica. Laureato in Giurisprudenza e formatosi presso l'Accademia Navale di Livorno, vanta una carriera di eccellenza maturata in contesti operativi e geografici eterogenei. Proviene dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dove attualmente ricopre il ruolo di Capo Segreteria del Capo di Gabinetto, coordinando dal 2023 gli impegni dello stesso e svolgendo attività di gestione del personale. Profondo conoscitore delle dinamiche portuali, Danieli è membro del collegio dei revisori dell'AdSP dello Stretto e, nel 2025, ha servito come sub-commissario presso l'AdSP del Mare Adriatico Orientale, occupandosi di coordinamento amministrativo e investimenti infrastrutturali. Tra i suoi incarichi di rilievo spicca quello di Ufficiale superiore addetto al Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, l'Ammiraglio Giovanni Pettorino, dal quale ha ricevuto un encomio solenne nel 2021. Precedentemente, tra il 2016 e il 2018, Danieli aveva già affiancato Pettorino durante la sua direzione marittima della Liguria e il comando del porto di Genova. Tale esperienza gli ha permesso di confrontarsi con la complessità del sistema portuale ligure in una fase delicata, coincisa con la nomina dello stesso Pettorino a Commissario Straordinario dell'Autorità Portuale. Durante la presentazione della proposta di nomina, e alla presenza dei revisori dei conti insediatisi nel ruolo la scorsa settimana, il Presidente Gariglio ha sottolineato come la scelta sia basata su merito e competenza: "A seguito di un'accurata selezione dei profili e di approfonditi colloqui conoscitivi, ho scelto di proporre al Comitato di Gestione la nomina di Pierpaolo Danieli" ha detto. "È una scelta che sostengo con piena convinzione: a 44 anni, Danieli esprime una rara combinazione di determinazione e solida esperienza" ha aggiunto. "Il suo attuale ruolo di Capo della Segreteria del Capo di Gabinetto al MIT gli conferisce una visione strategica dei processi ministeriali e degli affari generali. Sono certo

Informare

Livorno

Il comandante Pierpaolo Danieli è stato nominato segretario generale dell'AdSP del Tirreno Settentrionale

Oggi il Comitato di gestione dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Tirreno Settentrionale** ha approvato all'unanimità la nomina del comandante Pierpaolo Danieli a segretario generale dell'ente. Pugliese, classe 1981, Danieli è un ufficiale della Marina Militare con una solida formazione giuridica. Laureato in giurisprudenza e formatosi presso l'Accademia Navale di Livorno, vanta una carriera di eccellenza maturata in contesti operativi e geografici eterogenei. Proviene dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dove attualmente ricopre il ruolo di Capo Segreteria del Capo di Gabinetto, coordinando dal 2023 gli impegni dello stesso e svolgendo attività di gestione del personale. Tra i diversi incarichi ricoperti da Danieli, attualmente è componente del collegio dei revisori dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** dello Stretto e nel 2025 ha servito come sub-commissario presso l'AdSP del Mare Adriatico Orientale, occupandosi di coordinamento amministrativo e investimenti infrastrutturali. Motivando la sua proposta di nomina di Danieli, il presidente dell'AdSP del **Tirreno Settentrionale**, Davide Gariglio, ha sottolineato che, «a 44 anni, Danieli esprime una rara combinazione di determinazione e solida esperienza. Il suo attuale ruolo di Capo della Segreteria del Capo di Gabinetto al MIT gli conferisce una visione strategica dei processi ministeriali e degli affari generali. Sono certo che le sue spiccate doti umane ed empatiche saranno la chiave per ricucire le tensioni interne e guidare l'AdSP con rinnovata coesione».

Informare

Il comandante Pierpaolo Danieli è stato nominato segretario generale dell'AdSP del Tirreno Settentrionale



04/28/2026 11:34

Oggi il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha approvato all'unanimità la nomina del comandante Pierpaolo Danieli a segretario generale dell'ente. Pugliese, classe 1981, Danieli è un ufficiale della Marina Militare con una solida formazione giuridica. Laureato in giurisprudenza e formatosi presso l'Accademia Navale di Livorno, vanta una carriera di eccellenza maturata in contesti operativi e geografici eterogenei. Proviene dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dove attualmente ricopre il ruolo di Capo Segreteria del Capo di Gabinetto, coordinando dal 2023 gli impegni dello stesso e svolgendo attività di gestione del personale. Tra i diversi incarichi ricoperti da Danieli, attualmente è componente del collegio dei revisori dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto e nel 2025 ha servito come sub-commissario presso l'AdSP del Mare Adriatico Orientale, occupandosi di coordinamento amministrativo e investimenti infrastrutturali. Motivando la sua proposta di nomina di Danieli, il presidente dell'AdSP del Tirreno Settentrionale, Davide Gariglio, ha sottolineato che, «a 44 anni, Danieli esprime una rara combinazione di determinazione e solida esperienza. Il suo attuale ruolo di Capo della Segreteria del Capo di Gabinetto al MIT gli conferisce una visione strategica dei processi ministeriali e degli affari generali. Sono certo che le sue spiccate doti umane ed empatiche saranno la chiave per ricucire le tensioni interne e guidare l'AdSP con rinnovata coesione».

È ufficiale: Danieli segretario generale al fianco di Gariglio

Ok unanime dal comitato, insediati i revisori: la "squadra" ora c'è (quasi) LIVORNO. Stavolta non ci sono state sorprese: niente "cartellini rossi" all'89' della partita e nemmeno la sospensione del match o una lunghissima chiamata al Var. Il gol c'è: come annunciato dalla "Gazzetta Marittima", Pierpaolo Danieli è stato consacrato come nominato nuovo segretario generale dell'Authority che da Palazzo Rosciano governa i porti di Livorno e di Piombino, oltre agli scali minori dell'Arcipelago, a cominciare da quello elbano di Portoferraio (che tanto minore non è). L'ha scelto il presidente Davide Gariglio e l'ha proposto al comitato di gestione, questa sorta di "consiglio d'amministrazione" dell'istituzione portuale che la "riforma della riforma" ha disegnato prendendo il vecchio comitato portuale e mutandone l'identikit. Dal comitato di gestione è giunto un sì unanime. A questo punto, a distanza di un anno pressoché esatto dalla designazione di Gariglio da parte del ministro Matteo Salvini per la nomina sulla ruota di Livorno, finalmente si completa la squadra che guiderà la portualità livornese in questa nuova stagione: Davide Gariglio presidente a metà novembre (dopo aver messo piede a Livorno con i galloni di commissario dall'inizio dell'estate scorsa), il prefetto Giancarlo Dionisi ha avuto pochi giorni fa l'ultimo via libera dalle commissioni parlamentare per fare il commissario straordinario per la realizzazione della Darsena Europa, si sono appena insediati i revisori, arriva adesso Pierpaolo Danieli come segretario generale. La decisione è fatta, anche dal punto di vista formale: mancano forse gli adempimenti burocratici come l'autorizzazione del ministero prima della firma del contratto di assunzione ma francamente non dovrebbero esserci problemi, visto che si tratta del medesimo ministero vigilante. A dire il vero, un ultimissimo tassello del puzzle ci sarebbe: è la nomina del rappresentante della Regione Toscana in comitato di gestione ma il tam tam delle indiscrezioni la dà per imminente. Uno dei nomi in circolazione è quello di Piero Nocchi, alle spalle il ruolo nel sindacato da leader provinciale della Camera del lavoro e l'esperienza da amministratore come assessore della Provincia di Livorno e del Comune di Rosignano. Da aggiungere che è già stato in passato a Palazzo Rosciano prima dell'ultima riforma ai tempi del comitato portuale. Beninteso, è il nome dato in pole position ma non è detto che per questioni di equilibri interni alla maggioranza si viri anche su dirigenti dell'amministrazione regionale: del resto, proprio le trattative fra le forze della coalizione di Gianini relativamente alle nomine in un complesso di enti e realtà ha fatto slittare di settimana in settimana e di mese in mese questo adempimento. Comunque, la nomina del rappresentante regionale potrebbe essere stavolta questione di giorni. Si chiude dunque una interminabile fase di incertezza: resta fuori Gianmarco Mancini, fortemente voluto dalla Lega, al quale Gariglio ha sbarrato il passo evitando di portarne il nome all'attenzione del comitato di gestione



Ok unanime dal comitato, insediati i revisori: la "squadra" ora c'è (quasi) LIVORNO. Stavolta non ci sono state sorprese: niente "cartellini rossi" all'89' della partita e nemmeno la sospensione del match o una lunghissima chiamata al Var. Il gol c'è: come annunciato dalla "Gazzetta Marittima", Pierpaolo Danieli è stato consacrato come nominato nuovo segretario generale dell'Authority che da Palazzo Rosciano governa i porti di Livorno e di Piombino, oltre agli scali minori dell'Arcipelago, a cominciare da quello elbano di Portoferraio (che tanto minore non è). L'ha scelto il presidente Davide Gariglio e l'ha proposto al comitato di gestione, questa sorta di "consiglio d'amministrazione" dell'istituzione portuale che la "riforma della riforma" ha disegnato prendendo il vecchio comitato portuale e mutandone l'identikit. Dal comitato di gestione è giunto un sì unanime. A questo punto, a distanza di un anno pressoché esatto dalla designazione di Gariglio da parte del ministro Matteo Salvini per la nomina sulla ruota di Livorno, finalmente si completa la squadra che guiderà la portualità livornese in questa nuova stagione. Davide Gariglio presidente a metà novembre (dopo aver messo piede a Livorno con i galloni di commissario dall'inizio dell'estate scorsa), il prefetto Giancarlo Dionisi ha avuto pochi giorni fa l'ultimo via libera dalle commissioni parlamentare per fare il commissario straordinario per la realizzazione della Darsena Europa, si sono appena insediati i revisori, arriva adesso Pierpaolo Danieli come segretario generale. La decisione è fatta, anche dal punto di vista formale: mancano forse gli adempimenti burocratici come l'autorizzazione del ministero prima della firma del contratto di assunzione ma francamente non dovrebbero esserci problemi, visto che si tratta del medesimo ministero vigilante. A dire il vero, un ultimissimo tassello del puzzle ci sarebbe: è la nomina del rappresentante della Regione Toscana in comitato di gestione ma il tam tam delle indiscrezioni la dà per imminente. Uno dei nomi in circolazione è quello di Piero Nocchi, alle spalle il ruolo nel sindacato da leader provinciale della Camera del

La Gazzetta Marittima

Livorno

e, anzi, sparigliando le carte con l'avvio di una inedita procedura che ha portato a sollecitare manifestazioni di interesse (e a ottenere 55 autocandidature). Alla fine l'ha spuntata Gariglio, vecchia scuola Dc ma anche curriculum da segretario regionale Pd in una regione di primissimo piano come il Piemonte e dunque capace di muoversi su ring complicati dove non sai mai se la sberla arriva dal tuo angolo o dall'avversario. Daniela l'abbiamo già presentato dando notizia che era in pole position per la nomina. È al tempo stesso - come dicevamo - una figura istituzionale (come ufficiale della Guardia Costiera) e espressione dei piani alti del ministero delle infrastrutture. A tal riguardo, la "Gazzetta Marittima" ha indicato la recentissima esperienza di Daniela a **Trieste**: i vertici del ministero delle infrastrutture hanno affidato a lui il ruolo di braccio destro di uno dei principali dirigenti del dicastero, Donato Liguori, entrambi inviati a **Trieste** a trovare il modo di prendere in mano la patata bollente della guida di un porto di rango nazionale che si era ritrovato senza più guida, visto che il commissario (e futuro presidente) aveva dalla sera alla mattina deciso di chiamarsi fuori. E questo dopo più di 400 giorni senza un vertice stabile, dopo le dimissioni (anch'esse improvvise) di un presidente-leader come Zeno D'Agostino. Figurarsi che, pur di mandarlo in tandem con Liguori, il ministero si era "inventato" il ruolo di sub-commissario: segno che gode di fiducia al ministero. Detto per inciso, nel periodo a **Trieste** si è occupato di coordinamento amministrativo e investimenti infrastrutturali. Giusto due aspetti sotto la lente a Livorno: si pensi all'impegno sul fronte infrastrutture con la Darsena Europa ma anche con il microtunnel e l'allargamento del canale di accesso; si pensi al bisogno di regolamentare i rapporti fra la struttura amministrativa dell'ente e quella del commissario per la maxi-Darsena attraverso gli ingranaggi dell' "avalimento". Non è tutto: così come a **Trieste**, è chiamato a fare da spalla e magari qualcosa di più al numero uno, ma senza un ruolo debordante. Dalla sua ha anche nel curriculum la presenza nel collegio dei revisori di un'altra Autorità di Sistema, quella messinese dello Stretto. Di più: è stato scelto come uomo di fiducia da parte dell'ammiraglio Giovanni Pettorini quando era alla guida della direzione marittima della Liguria e poi è stato da lui portato nel medesimo ruolo al comando generale delle Capitanerie, ma va ricordato che nei suoi anni a Genova l'ammiraglio è stato anche commissario dell'Authority forse più importante del Paese. Secondo quanto riferito da Palazzo Rosciano, la presentazione della proposta di nomina - alla presenza dei revisori dei conti - il presidente Gariglio ha messo in evidenza che la scelta è stata basata su merito e competenza: «A seguito di un'accurata selezione dei profili e di approfonditi colloqui conoscitivi, ho scelto di proporre al comitato di gestione la nomina di Pierpaolo Daniela». Aggiungendo poi: «A 44 anni Daniela esprime una rara combinazione di determinazione e solida esperienza. Il suo attuale ruolo di capo della segreteria del capo di gabinetto al ministero delle infrastrutture gli conferisce una visione strategica dei processi ministeriali e degli affari generali. Sono certo che le sue spiccate doti umane ed empatiche saranno la chiave per ricucire le tensioni interne e guidare l'Autorità di sistema con rinnovata coesione». Mauro Zucchelli.

La Lega spara a zero su Gariglio: un anno sprecato tra silenzi e ritardi

Il sindaco invece lo applaude: la nomina di Danieli è molto positiva Il sindaco: bravo Gariglio, benissimo la nomina di Danieli come numero 2 **LIVORNO**. «La nomina di Danieli a segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale è estremamente positiva». Non potrebbe essere più amichevole la dichiarazione con cui il sindaco di **Livorno**, Luca Salvetti, indipendente alla guida di una coalizione di centrosinistra, commenta l'arrivo di Pierpaolo Danieli come numero due al fianco del presidente Davide Gariglio. Lo dice ripetendo che a suo giudizio questo passaggio ha «una duplice valenza». Da una parte: segna «il lavoro puntuale che sta portando avanti il presidente Gariglio nella riorganizzazione complessiva» dell'ente che è stato chiamato a dirigere. Dall'altra: rimarca che tale riorganizzazione «non poteva essere solo il frutto di un accordo politico, ma doveva avere contenuti e riferimenti tecnici legati a competenze ed esperienze maturate nel settore portuale». Ben venga il fatto che Gariglio ha «opportunamente deciso di procedere in questa direzione»: così - afferma Salvetti - ha dato «forza alla futura gestione dello scalo marittimo». Il sindaco livornese vede in tutto questa «una bella risposta a chi voleva interferire in una scelta esclusiva prerogativa della presidenza dell'Autorità». E non è stato da solo: lo ha sostenuto il comitato di gestione, e «all'interno di esso, il rappresentante del Comune». Lega all'attacco contro Gariglio: nomina in ritardo e un anno sprecato Per la nomina di Pierpaolo Danieli come numero due di Palazzo Rosciano, nella reazione ufficiale del quartier generale delle Lega ci si limita a un gelido «prendiamo atto». Il mezzo migliaio di parole della (lunga) nota messa nero su bianco da Andrea Crippa e Carlo Ghiozzi - in casa leghista l'uno è il commissario regionale e l'altro il segretario provinciale - danno il polso del clima all'ombra del Carroccio. Dopo che proprio nel cuore del ministero che è la roccaforte del potere della Lega, con Salvini ministro e Rixi vice, è tramontata la nomina di Gianmarco Mancini come segretario generale dell'istituzione portuale livornese. Dall'inizio alla fine, nel mirino c'è lui, il colpevole di questa sterzata che ha fatto deragliare un copione già scritto: lui, il presidente dell'Authority, Davide Gariglio. A cominciare dal fatto che la proposta di nomina del segretario generale l'ha portata in comitato di gestione «con un ritardo ingiustificabile». Rimarcando: «È passato un intero anno da quando Davide Gariglio ha assunto la guida del **porto** di **Livorno**: un anno di gestione caratterizzato da una preoccupante stasi, dove l'ordinaria amministrazione sembra essere diventata un optional e le grandi sfide dello scalo sono rimaste al palo». In realtà, risale alla fine di aprile dello scorso anno la designazione di Gariglio da parte del ministro Matteo Salvini e nel giro di qualche giorno trova l'intesa con il "governatore" toscano: però l'arrivo a **Livorno** risale a metà giugno (con i galloni di commissario perché l'iter per le nomine dei presidenti un po'



La Gazzetta Marittima

Livorno

in tutta Italia restano paralizzate dalle liti interne al centrodestra). L'effettiva nomina come presidente è della seconda decade di novembre. Questa è solo una puntualizzazione per amor di esattezza sulle date, al di là del numero dei mesi resta ovviamente il giudizio politico sul fatto che, ad avviso di Crippa e Ghiozzi, Gariglio sia stato troppo incerto e abbia finora «brillato solo per la sua lentezza e procrastinazione dei necessari interventi». Nell'opinione dei due dirigenti leghisti il segretario generale viene vista come «figura di garanzia»: il fatto che sia mancata «per tutti questi mesi» ha «pesato come un macigno sulla competitività dello scalo». Ancora parole di Crippa e Ghiozzi. Non è soltanto un cammino timido a passo di lumaca che viene rimproverato a Gariglio in quest'attacco di marca leghista: sott'accusa il fatto che, ad esempio, la gestione ha «attirato l'attenzione della Corte dei Conti e fatto scattare ispezioni ministeriali presso l'ente». Aggiungendo poi: «Le negligenze evidenziate in tema di bilanci e procedure non sono semplici sviste, ma il segnale di una guida che non ha saputo dare fin da subito un'impronta di rigore alla macchina portuale ma anzi, tutto è proceduto nel solco tracciato in precedenza». In particolare, dito puntato contro «la mancata pubblicazione dei contratti dirigenziali, rimasti "segreti" nonostante gli obblighi di trasparenza». Crippa e Ghiozzi fanno balenare «il rischio di responsabilità erariale per il presidente Gariglio» perché, «secondo alcune interpretazioni», avrebbe dovuto «sospendere le erogazioni economiche aggiuntive potenzialmente non conformi alla legge in attesa dei pronunciamenti della magistratura contabile», oltre alla «eventuale mancata rotazione o sostituzione di dirigenti già coinvolti in gestioni precedenti finite sotto la lente degli ispettori». C'è poi un ulteriore motivo di doglianza che il documento della Lega: giocando con un ossimor, si parla di «forte debolezza» riguardo al «posizionamento istituzionale» del presidente dell'Authority di fronte alle «recenti tensioni tra il Comune di Livorno e il rappresentante del governo in città», il prefetto Giancarlo Dionisi. È «sconcertante» - si afferma - che Gariglio non abbia «mai preso le distanze» dagli attacchi del sindaco al prefetto relativamente alla sua nomina a commissario per la Darsena Europa. Crippa e Ghiozzi imputano a Gariglio di non aver «mai preso le distanze» dalle dichiarazioni del sindaco contro il prefetto nominato commissario della Darsena Europa. Di più: di aver scelto il silenzio di fronte a «un attacco così sguaiato verso un rappresentante dello Stato (scelto proprio per accelerare le opere strategiche che il porto attende da anni)»: a loro avviso, è «la prova di una debolezza politica che Livorno non merita». Da tradurre così: «Chi guida il porto dovrebbe difendere le istituzioni e le procedure di sblocco dei cantieri, non avallare col silenzio le polemiche di parte, specie quando il contratto d'appalto della stessa Darsena Europa risulta ancora non pubblicato sul sito dell'organo commissariale». Al tirar della riga del totale, la Lega si dice «profondamente perplessa e delusa». Doveva essere l'anno del rilancio - questa la sottolineatura - e invece «è stato, nei fatti, un anno letteralmente buttato via». Gariglio marcia con l'andamento lento di «una gestione che appare più interessata agli equilibri politici locali e alle ripicche interne piuttosto che al mercato globale: ci aspetteremmo risultati consolidati; invece ci troviamo ancora a commentare nomine tardive e richiami degli organi di controllo».

AdSp, Gariglio sceglie Danieli

LIVORNO Pierpaolo Danieli è il nuovo segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. Il Comitato di Gestione dell'ente ha approvato questa mattina, con voto unanime, la proposta avanzata dal presidente Davide Gariglio, formalizzando così una nomina destinata ad aprire una nuova fase amministrativa e gestionale per l'Autorità che governa gli scali di Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina e Capraia. La scelta cade su un profilo di marcata impostazione tecnico-istituzionale. Danieli, pugliese, classe 1981, è ufficiale della Marina Militare, formato all'Accademia Navale di Livorno e laureato in Giurisprudenza. Un percorso che unisce cultura giuridica, esperienza operativa e conoscenza diretta delle dinamiche amministrative che regolano il sistema portuale nazionale. Attualmente Danieli proviene dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dove ricopre il ruolo di capo segreteria del Capo di Gabinetto. Dal 2023 coordina gli impegni della struttura e svolge attività di gestione del personale, maturando una visione ravvicinata dei processi ministeriali, degli affari generali e dei rapporti tra amministrazione centrale, autorità territoriali e sistema delle infrastrutture. Un profilo tra Marina, MIT e portualità. La nomina di Danieli assume un significato particolare anche per il suo rapporto consolidato con il mondo portuale. È membro del collegio dei revisori dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto e, nel 2025, ha svolto il ruolo di sub-commissario presso l'AdSP del Mare Adriatico Orientale, occupandosi di coordinamento amministrativo e investimenti infrastrutturali. Nel suo curriculum pesa anche l'esperienza maturata accanto all'ammiraglio Giovanni Pettorino, già Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto. Danieli è stato ufficiale superiore addetto al Comandante Generale, incarico per il quale ha ricevuto nel 2021 un encomio solenne. Prima ancora, tra il 2016 e il 2018, aveva affiancato lo stesso Pettorino durante la direzione marittima della Liguria e il comando del porto di Genova. Si tratta di un passaggio non marginale nella lettura del profilo scelto da Gariglio. L'esperienza ligure, maturata in una delle aree portuali più complesse del Paese, ha consentito a Danieli di confrontarsi con un sistema ad alta intensità operativa e istituzionale, in una fase delicata coincisa anche con la nomina di Pettorino a commissario straordinario dell'allora Autorità Portuale. Gariglio: Scelta fondata su merito e competenza Nel presentare la proposta al Comitato di Gestione, alla presenza anche dei revisori dei conti insediatisi la scorsa settimana, il presidente Davide Gariglio ha sottolineato il percorso di selezione che ha portato alla scelta del nuovo segretario generale. A seguito di un'accurata selezione dei profili e di approfonditi colloqui conoscitivi, ho scelto di proporre al Comitato di Gestione la nomina di Pierpaolo Danieli, ha dichiarato Gariglio. È una scelta che sostengo con piena convinzione: a 44 anni, Danieli esprime una rara combinazione di determinazione e solida esperienza. Il presidente



Messaggero Marittimo

Livorno

dell'AdSp ha poi richiamato il valore strategico dell'attuale incarico ricoperto da Danieli al MIT. Il suo attuale ruolo di Capo della Segreteria del Capo di Gabinetto al MIT gli conferisce una visione strategica dei processi ministeriali e degli affari generali. Sono certo che le sue spiccate doti umane ed empatiche saranno la chiave per ricucire le tensioni interne e guidare l'AdSp con rinnovata coesione. Parole che indicano con chiarezza il perimetro politico-amministrativo della nomina. Gariglio non cerca soltanto un profilo tecnico, ma una figura in grado di accompagnare l'ente in una fase in cui competenza giuridica, capacità gestionale, relazioni istituzionali e tenuta interna diventano elementi essenziali. Il Messaggero Marittimo I contenuti sono di esclusiva proprietà e non possono essere divulgati sotto alcuna forma se non con il consenso. Copyright © 2022 Edizioni Commerciali Marittime s.r.l. Sede sociale: Piazza Cavour, 12 Livorno | Ufficio Registro delle Imprese di Livorno n. 00088620497 | P.Iva 00088620497 | Capitale Sociale 100.000,00 interamente versati Per l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale si apre dunque un passaggio rilevante. La segreteria generale rappresenta infatti uno snodo decisivo nella macchina amministrativa dell'ente, soprattutto in un sistema portuale chiamato a seguire dossier infrastrutturali, pianificazione strategica, rapporti con il MIT, gestione delle opere, coordinamento degli scali e interlocuzione con imprese, istituzioni locali e comunità portuale. Questa la nota del sindaco Luca Salvetti relativa alla nomina del segretario generale dell'AdSp. La nomina di Danieli a segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale è estremamente positiva e ha una duplice valenza. Da una parte segna il lavoro puntuale che sta portando avanti il presidente Gariglio nella riorganizzazione complessiva dell'ente che è stato chiamato a dirigere, dall'altra sottolinea con forza che questa riorganizzazione non poteva essere solo il frutto di un accordo politico, ma doveva avere contenuti e riferimenti tecnici legati a competenze ed esperienze maturate nel settore portuale. Il presidente Gariglio ha opportunamente deciso di procedere in questa direzione dando forza alla futura gestione dello scalo marittimo. Una bella risposta a chi voleva interferire in una scelta esclusiva prerogativa della presidenza dell'Autorità. Il comitato portuale e all'interno di esso, il rappresentante del Comune, ha sostenuto e avallato questo iter scelto da Gariglio. La nomina di Danieli arriva così come una scelta di equilibrio tra esperienza ministeriale, cultura militare, competenza amministrativa e conoscenza dei meccanismi portuali. Un profilo giovane, ma già attraversato da incarichi di responsabilità, chiamato ora a misurarsi con una delle Autorità di Sistema più delicate del panorama nazionale, al centro di partite cruciali per la logistica toscana e per il posizionamento marittimo del Paese.

Messaggero Marittimo

Livorno

A Gariglio e Danieli gli auguri per un sereno e proficuo lavoro

LIVORNO - Dunque, tandem aliquando, all'AdSp del mar Tirreno settentrionale habemus papam, è un "papa straniero", un papa opportunamente extra partes, non politico, non cresciuto all'interno del palazzo. Il comandante Pier Paolo Danieli si presenterà a Livorno con tutte le carte in regola per muoversi all'interno del sistema con la massima sicurezza e con la necessaria cognizione di causa, il suo curriculum ci garantisce che egli porta con sé l'esperienza indispensabile per assicurare una ottimale gestione del personale e dell'amministrazione di un ente importante ed impegnativo come un'AdSp e che, ove necessario, gli consentirà di raddrizzare talune eventuali erronee interpretazioni eccessivamente estensive del normale principio di "sana e legittima ambizione". Livorno e gli scali marittimi del suo sistema portuale attendevano da tempo la presenza essenziale e rassicurante della figura istituzionale rappresentata dal più alto collaboratore operativo del presidente, insomma della guida esperta e sicura di un segretario (direttore) generale "indipendente", dotato della giusta capacità di valutare, intervenire, rettificare e consigliare al meglio con la perizia, la conoscenza e il rigore che la legge richiede e, talvolta, impone a sostegno anzitutto del presidente stesso e a salvaguardia della reputazione e dell'autorevolezza della stessa Authority in ogni sua proiezione verso l'esterno. Finalmente si volta pagina. Dimentichiamo il tempo trascorso prima che questa importantissima casella venisse coperta, ne è valsa la pena e, comunque siano andate le cose, ci complimentiamo convintamente con il presidente Gariglio per la scelta. Confermando tutta la nostra disponibilità per la collaborazione di sempre, nell'interesse della portualità e del territorio, formuliamo al nuovo segretario e, naturalmente, allo stesso presidente, i nostri auguri più sinceri per un sereno e proficuo lavoro.



Biennale del Mare, nuova sede al Cisternino

LIVORNO La Biennale del Mare e dell'Acqua trova casa nel cuore della città. È stata inaugurata questa mattina, al Cisternino di Città, la nuova sede dell'iniziativa promossa a Livorno sui temi del mare, dell'acqua, della sostenibilità e dell'identità urbana, alla presenza del sindaco Luca Salvetti, del Consiglio Direttivo e della Commissione Scientifica della Biennale. L'apertura della sede rappresenta un passaggio organizzativo e simbolico in vista della seconda edizione della manifestazione, prevista nel 2027, che avrà come titolo *Le Vie dell'Acqua e del Mare per incontrare il mondo*. Dopo il debutto dello scorso anno, costruito in tempi molto rapidi e premiato anche a Ecomondo, la Biennale entra ora in una fase più strutturata, con un percorso di preparazione che interesserà tutto il 2026. Nel 2027 si terrà la seconda edizione della Biennale del Mare, ha ricordato il sindaco Luca Salvetti, sottolineando come il 2026 debba essere l'anno della preparazione a livello strutturale e logistico. Nei mesi scorsi, ha aggiunto, sono stati costituiti il Consiglio Direttivo e la Commissione tecnico-scientifica. Ora abbiamo anche un luogo, la casa della Biennale, al cui interno si organizzerà l'evento. La scelta del Cisternino di Città non ha soltanto un valore funzionale. Inserire la sede della Biennale in uno spazio così riconoscibile del tessuto urbano significa rafforzare il rapporto tra la manifestazione e Livorno, città che storicamente vive nel dialogo continuo tra porto, mare, acqua, infrastrutture e comunità. Il presidente di ASA, Stefano Taddia, ha confermato la volontà di proseguire nella collaborazione all'organizzazione della Biennale, evidenziando il valore ambientale dell'iniziativa. Questa è una grande occasione, ha dichiarato, di manifestare particolare sensibilità verso il mondo della sostenibilità ambientale. Per Barbara La Comba, alla guida della Commissione della Biennale del Mare e dell'Acqua, l'inaugurazione della sede rappresenta insieme un punto di arrivo e un nuovo inizio. Avere un luogo, una sede, è un punto di arrivo e contemporaneamente un punto di partenza, ha affermato. La Comba ha spiegato che il lavoro per la prossima edizione è già cominciato e che sono stati avviati numerosi contatti con città non soltanto toscane. La prossima Biennale sarà una bella sfida e un punto di arrivo di un percorso di crescita della città sui temi della sostenibilità, ha aggiunto. L'obiettivo, secondo la presidente della Commissione, è lasciare a Livorno non soltanto un evento, ma un percorso identitario. Nel cammino della Biennale avranno un ruolo anche le Fondazioni Lem e Goldoni, indicate come riferimenti significativi per accompagnare lo sviluppo dell'iniziativa e consolidarne il profilo culturale, ambientale e cittadino. La nuova sede al Cisternino diventa così il primo presidio stabile di un progetto che punta a trasformare la Biennale da appuntamento episodico a piattaforma permanente di riflessione sul mare, sull'acqua e sulla sostenibilità. Per Livorno, città nata e cresciuta intorno alle sue vie liquide, la sfida è fare



Messaggero Marittimo

Livorno

della Biennale non solo una manifestazione, ma uno strumento di racconto, progettazione e posizionamento culturale.

Messaggero Marittimo

Livorno

Viabilità completamente ripristinata sul ponte mobile di Livorno

LIVORNO - Si sono conclusi definitivamente i lavori al ponte mobile dell'ultimo tratto della Fi-Pi-Li che collega la strada di grande comunicazione al porto di Livorno, in particolare la Darsena Toscana. Questa mattina la viabilità è stata completamente ripristinata permettendo il flusso quotidiano dei mezzi pesanti in transito e consentendo ai traffici commerciali diretti in particolare alla Darsena Toscana di riprendere senza interruzioni. A inizio Marzo il ponte aveva subito un improvviso guasto uscendo dalla propria sede di scorrimento e finendo per incastrarsi, rendendo impossibile il transito dei veicoli. Il 19 Aprile scorso si era conclusa positivamente l'operazione di riposizionamento della campata del ponte mobile, attività complessa dal punto di vista tecnico coordinata dalla Città Metropolitana di Firenze, competente sul tratto interessato, con il sostegno finanziario della Regione Toscana. Ora, come previsto, dopo le ultime lavorazioni, controlli e il collaudo ha portato alla riapertura odierna. Il futuro Nonostante il ripristino del ponte, un punto cruciale resta quello della tenuta dell'infrastruttura: alla sua costruzione le previsioni di traffico era ben inferiori a quelle che poi si sono verificate nella realtà di tutti i giorni e che ha portato a uno stato di usura superiore a quanto atteso. Si lega così a questo aspetto quello della progettazione e realizzazione attesa del nuovo ponte definitivo sullo Scolmatore che permetterebbe di garantire continuità operativa alle principali infrastrutture portuali, a partire dalla Darsena Toscana e in prospettiva dalla futura Darsena Europa, evitando che la fluidità dei traffici resti condizionata dalla vulnerabilità delle attuali strutture.



Messaggero Marittimo.it

Viabilità completamente ripristinata sul ponte mobile di Livorno

LIVORNO - Si sono conclusi definitivamente i lavori al ponte mobile dell'ultimo tratto della Fi-Pi-Li che collega la strada di grande comunicazione al porto di Livorno, in particolare la Darsena Toscana.

Questa mattina la viabilità è stata completamente ripristinata permettendo il flusso quotidiano dei mezzi pesanti in transito e consentendo ai traffici commerciali diretti in particolare alla Darsena Toscana di riprendere senza interruzioni.

A inizio Marzo il ponte aveva subito un improvviso guasto uscendo dalla propria sede di scorrimento e finendo per incastrarsi, rendendo impossibile il transito dei veicoli.

Il 19 Aprile scorso si era conclusa positivamente l'operazione di riposizionamento della campata del ponte mobile, attività complessa dal punto di vista tecnico coordinata dalla Città Metropolitana di Firenze, competente sul tratto interessato, con il sostegno finanziario della Regione Toscana.

Ora, come previsto, dopo le ultime lavorazioni, controlli e il collaudo ha portato alla riapertura odierna.

Il futuro

Nonostante il ripristino del ponte, un punto cruciale resta quello della tenuta dell'infrastruttura: alla sua

© Messaggero Marittimo - I contenuti sono di proprietà dell'editore e non possono essere riprodotti senza permesso scritto. Copyright 2025 - Editoriale Comunitaria Editore s.p.a. - Sede sociale: Piazza Cavour, 10 - Livorno (PI) - Registro Imposte di Livorno n. 01652020451 - P.IVA n. 01652020451 - Capitale Sociale € 7.500.000,00 interamente versato

Port News

Livorno

AdSP: Pierpaolo Danieli nuovo Segretario Generale

Il Comitato di Gestione dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale** ha approvato stamani con voto unanime la nomina del comandante Pierpaolo Danieli a segretario generale. La proposta, avanzata dal Presidente **Davide Gariglio**, punta su un profilo di alto spessore tecnico e istituzionale. Pugliese, classe 1981, Danieli è un ufficiale della Marina Militare con una solida formazione giuridica. Laureato in Giurisprudenza e formatosi presso l'Accademia Navale di Livorno, vanta una carriera di eccellenza maturata in contesti operativi e geografici eterogenei. Proviene dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dove attualmente ricopre il ruolo di Capo Segreteria del Capo di Gabinetto, coordinando dal 2023 gli impegni dello stesso e svolgendo attività di gestione del personale. Profondo conoscitore delle dinamiche portuali, Danieli è membro del collegio dei revisori dell'AdSP dello Stretto e, nel 2025, ha servito come sub-commissario presso l'AdSP del Mare Adriatico Orientale, occupandosi di coordinamento amministrativo e investimenti infrastrutturali. Tra i suoi incarichi di rilievo spicca quello di Ufficiale superiore addetto al Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, l'Ammiraglio Giovanni Pettorino, dal quale ha ricevuto un encomio solenne nel 2021. Precedentemente, tra il 2016 e il 2018, Danieli aveva già affiancato Pettorino durante la sua direzione marittima della Liguria e il comando del porto di Genova. Tale esperienza gli ha permesso di confrontarsi con la complessità del **sistema portuale** ligure in una fase delicata, coincisa con la nomina dello stesso Pettorino a Commissario Straordinario dell'**Autorità Portuale**. Durante la presentazione della proposta di nomina, e alla presenza dei revisori dei conti insediatisi nel ruolo la scorsa settimana, il Presidente **Gariglio** ha sottolineato come la scelta sia basata su merito e competenza: A seguito di un'accurata selezione dei profili e di approfonditi colloqui conoscitivi, ho scelto di proporre al Comitato di Gestione la nomina di Pierpaolo Danieli ha detto. È una scelta che sostengo con piena convinzione: a 44 anni, Danieli esprime una rara combinazione di determinazione e solida esperienza ha aggiunto. Il suo attuale ruolo di Capo della Segreteria del Capo di Gabinetto al MIT gli conferisce una visione strategica dei processi ministeriali e degli affari generali. Sono certo che le sue spiccate doti umane ed empatiche saranno la chiave per ricucire le tensioni interne e guidare l'AdSP con rinnovata coesione.



Pierpaolo Danieli segretario generale dell'AdSP del Tirreno Settentrionale

Apr 28, 2026 Livorno - L' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha una nuova guida amministrativa. Il Comitato di Gestione ha approvato stamani all'unanimità la nomina del comandante Pierpaolo Danieli nel ruolo di Segretario Generale. La proposta è stata avanzata dal Presidente dell'ente, Davide Gariglio , che ha puntato su un profilo caratterizzato da un solido background tecnico e una profonda conoscenza delle istituzioni centrali. Pierpaolo Danieli , ufficiale della Marina Militare classe 1981, vanta una formazione giuridica d'eccellenza, con una laurea in Giurisprudenza e un percorso di studi completato presso l' Accademia Navale di Livorno . La sua carriera si è sviluppata attraverso incarichi di prestigio in diversi contesti operativi lungo la penisola. Attualmente, Danieli ricopre il ruolo di Capo Segreteria del Capo di Gabinetto presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti , incarico che dal 2023 lo vede impegnato nel coordinamento delle attività di gestione e degli affari generali del dicastero. Il nuovo Segretario Generale non è nuovo alle dinamiche delle Autorità di Sistema: è infatti membro del collegio dei revisori dell' AdSP dello Stretto e, nel corso del 2025, ha operato come sub-commissario presso l' AdSP del Mare Adriatico Orientale , dove si è occupato in prima linea di investimenti infrastrutturali e coordinamento amministrativo. Il suo curriculum è fortemente legato alla figura dell'Ammiraglio Giovanni Pettorino , già Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di **Porto**. Danieli è stato infatti suo ufficiale superiore addetto, ricevendo un encomio solenne nel 2021. In precedenza, tra il 2016 e il 2018, aveva affiancato lo stesso Pettorino durante la direzione marittima della Liguria e il comando del **porto** di **Genova**, maturando un'esperienza fondamentale nella gestione di sistemi portuali complessi durante fasi di transizione commissariale. Nel presentare la nomina al Comitato di Gestione, alla presenza dei nuovi revisori dei conti, il Presidente Davide Gariglio ha espresso massima fiducia nel nuovo dirigente: «A seguito di un'accurata selezione, ho scelto di proporre Pierpaolo Danieli con piena convinzione. A 44 anni esprime una rara combinazione di determinazione ed esperienza. La sua visione strategica dei processi ministeriali e le sue doti umane saranno fondamentali per guidare l'ente con coesione e superare le tensioni interne».



Apr 28, 2026 Livorno - L' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha una nuova guida amministrativa. Il Comitato di Gestione ha approvato stamani all'unanimità la nomina del comandante Pierpaolo Danieli nel ruolo di Segretario Generale. La proposta è stata avanzata dal Presidente dell'ente, Davide Gariglio , che ha puntato su un profilo caratterizzato da un solido background tecnico e una profonda conoscenza delle istituzioni centrali. Pierpaolo Danieli , ufficiale della Marina Militare classe 1981, vanta una formazione giuridica d'eccellenza, con una laurea in Giurisprudenza e un percorso di studi completato presso l' Accademia Navale di Livorno . La sua carriera si è sviluppata attraverso incarichi di prestigio in diversi contesti operativi lungo la penisola. Attualmente, Danieli ricopre il ruolo di Capo Segreteria del Capo di Gabinetto presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti , incarico che dal 2023 lo vede impegnato nel coordinamento delle attività di gestione e degli affari generali del dicastero. Il nuovo Segretario Generale non è nuovo alle dinamiche delle Autorità di Sistema: è infatti membro del collegio dei revisori dell' AdSP dello Stretto e, nel corso del 2025, ha operato come sub-commissario presso l' AdSP del Mare Adriatico Orientale , dove si è occupato in prima linea di investimenti infrastrutturali e coordinamento amministrativo. Il suo curriculum è fortemente legato alla figura dell'Ammiraglio Giovanni Pettorino , già Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di **Porto**. Danieli è stato infatti suo ufficiale superiore addetto, ricevendo un encomio solenne nel 2021. In precedenza, tra il 2016 e il 2018, aveva affiancato lo stesso Pettorino durante la direzione marittima della Liguria e il comando del **porto** di **Genova**, maturando un'esperienza fondamentale nella gestione di sistemi portuali complessi durante fasi di transizione commissariale. Nel presentare la nomina al Comitato di Gestione, alla presenza dei nuovi revisori dei conti, il Presidente Davide Gariglio ha

Ship Mag

Livorno

Pierpaolo Danieli nuovo segretario generale dell'Adsp del Mar Tirreno Settentrionale

Il presidente Gariglio: "Esprime una rara combinazione di determinazione e solida esperienza" Livorno - Il Comitato di gestione dell'Adsp del Mar Tirreno Settentrionale ha approvato stamani con voto unanime la nomina del comandante Pierpaolo Danieli a segretario generale. Pugliese, classe 1981, Danieli è un ufficiale della Marina Militare con una solida formazione giuridica. Laureato in Giurisprudenza e formatosi presso l'Accademia Navale di Livorno, vanta una carriera di eccellenza maturata in contesti operativi e geografici eterogenei. Proviene dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dove attualmente ricopre il ruolo di Capo Segreteria del Capo di Gabinetto, coordinando dal 2023 gli impegni dello stesso e svolgendo attività di gestione del personale. Profondo conoscitore delle dinamiche portuali, Danieli è membro del collegio dei revisori dell'Adsp dello Stretto e, nel 2025, ha servito come sub-commissario presso l'Adsp del Mare Adriatico Orientale, occupandosi di coordinamento amministrativo e investimenti infrastrutturali. Tra i suoi incarichi di rilievo spicca quello di Ufficiale superiore addetto al Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, l'Ammiraglio Giovanni Pettorino, dal quale ha ricevuto un encomio solenne nel 2021. Precedentemente, tra il 2016 e il 2018, Danieli aveva già affiancato Pettorino durante la sua direzione marittima della Liguria e il comando del porto di Genova. "È una scelta che sostengo con piena convinzione: a 44 anni, Danieli esprime una rara combinazione di determinazione e solida esperienza. Il suo attuale ruolo di Capo della Segreteria del Capo di Gabinetto al Mit gli conferisce una visione strategica dei processi ministeriali e degli affari generali. Sono certo che le sue spiccate doti umane ed empatiche saranno la chiave per ricucire le tensioni interne e guidare l'Adsp con rinnovata coesione", ha spiegato il presidente Gariglio. Redazione.

Ship Mag

Pierpaolo Danieli nuovo segretario generale dell'Adsp del Mar Tirreno Settentrionale

04/28/2026 14:15

Il presidente Gariglio: "Esprime una rara combinazione di determinazione e solida esperienza" Livorno - Il Comitato di gestione dell'Adsp del Mar Tirreno Settentrionale ha approvato stamani con voto unanime la nomina del comandante Pierpaolo Danieli a segretario generale. Pugliese, classe 1981, Danieli è un ufficiale della Marina Militare con una solida formazione giuridica. Laureato in Giurisprudenza e formatosi presso l'Accademia Navale di Livorno, vanta una carriera di eccellenza maturata in contesti operativi e geografici eterogenei. Proviene dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dove attualmente ricopre il ruolo di Capo Segreteria del Capo di Gabinetto, coordinando dal 2023 gli impegni dello stesso e svolgendo attività di gestione del personale. Profondo conoscitore delle dinamiche portuali, Danieli è membro del collegio dei revisori dell'Adsp dello Stretto e, nel 2025, ha servito come sub-commissario presso l'Adsp del Mare Adriatico Orientale, occupandosi di coordinamento amministrativo e investimenti infrastrutturali. Tra i suoi incarichi di rilievo spicca quello di Ufficiale superiore addetto al Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, l'Ammiraglio Giovanni Pettorino, dal quale ha ricevuto un encomio solenne nel 2021. Precedentemente, tra il 2016 e il 2018, Danieli aveva già affiancato Pettorino durante la sua direzione marittima della Liguria e il comando del porto di Genova. "È una scelta che sostengo con piena convinzione: a 44 anni, Danieli esprime una rara combinazione di determinazione e solida esperienza. Il suo attuale ruolo di Capo della Segreteria del Capo di Gabinetto al Mit gli conferisce una visione strategica dei processi ministeriali e degli affari generali. Sono certo che le sue spiccate doti umane ed empatiche saranno la chiave per ricucire le tensioni interne e guidare l'Adsp con rinnovata coesione", ha spiegato il presidente Gariglio. Redazione.

Shipping Italy

Livorno

Nuovi segretari generali di Adsp: Danieli a Livorno e Marabello a Messina

In Toscana Gariglio propone il fedelissimo del Mit gradito a Rixi, mentre nello Stretto s'insedia un avvocato civilista specializzata in diritto del lavoro. Dopo mesi di incertezza, l'Autorità di sistema portuale di Livorno e Piombino ha un nuovo segretario generale. "Il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale - ha infatti fatto sapere una nota dell'ente - ha approvato stamani con voto unanime la nomina del comandante Pierpaolo Danieli a segretario generale. La proposta, avanzata dal Presidente Davide Gariglio, punta su un profilo di alto spessore tecnico e istituzionale. Pugliese, classe 1981, Danieli è un ufficiale della Marina Militare con una solida formazione giuridica. Laureato in Giurisprudenza e formatosi presso l'Accademia Navale di Livorno, vanta una carriera di eccellenza maturata in contesti operativi e geografici eterogenei". Profilandosi nei mesi scorsi un braccio di ferro istituzionale fra Gariglio, ex parlamentare del Partito democratico sostenuto dal presidente della Regione Toscana Eugenio Giani, e la maggioranza di Governo che spingeva per l'ex deputato leghista e poi manager di partecipate pubbliche Gianmarco Mancini, l'ente era ricorso anche a una sorta di procedura pubblica. Il nome di Danieli, attualmente Capo Segreteria del Capo di Gabinetto del Mit Alfredo Storto, già braccio operativo di Donato Liguori quando il direttore generale del Mit, vicinissimo al vertice politico, fu scelto come commissario del porto di Trieste, pare un compromesso che accontenta Porta Pia, al presumibile scopo di allentare le tensioni che hanno accompagnato anche la nomina del nuovo commissario per la Darsena Europa. Durante la presentazione della proposta di nomina, e alla presenza dei revisori dei conti insediatisi nel ruolo la scorsa settimana, Gariglio, si conclude la nota, ha sottolineato come la scelta sia basata su merito e competenza: "A seguito di un'accurata selezione dei profili e di approfonditi colloqui conoscitivi, ho scelto di proporre al Comitato di Gestione la nomina di Pierpaolo Danieli. È una scelta che sostengo con piena convinzione: a 44 anni, Danieli esprime una rara combinazione di determinazione e solida esperienza. Il suo attuale ruolo di Capo della Segreteria del Capo di Gabinetto al Mit gli conferisce una visione strategica dei processi ministeriali e degli affari generali. Sono certo che le sue spiccate doti umane ed empatiche saranno la chiave per ricucire le tensioni interne e guidare l'Adsp con rinnovata coesione". Intanto Comitato di Gestione dell'Adsp dello Stretto ha approvato la proposta del presidente Francesco Rizzo di nominare l'avvocata Giuseppa Marabello quale segretaria generale dell'ente per il quadriennio 2026-2030. Avvocato civilista specializzata in diritto del lavoro, Marabello fu candidata al Consiglio comunale di Messina nella lista civica "Insieme per Messina", collegata al centrodestra, che però non superò la soglia d'accesso. In precedenza fu capo della Segreteria Particolare di Carlo Vermiglio, assessore



In Toscana Gariglio propone il fedelissimo del Mit gradito a Rixi, mentre nello Stretto s'insedia un avvocato civilista specializzata in diritto del lavoro. Dopo mesi di incertezza, l'Autorità di sistema portuale di Livorno e Piombino ha un nuovo segretario generale. "Il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale - ha infatti fatto sapere una nota dell'ente - ha approvato stamani con voto unanime la nomina del comandante Pierpaolo Danieli a segretario generale. La proposta, avanzata dal Presidente Davide Gariglio, punta su un profilo di alto spessore tecnico e istituzionale. Pugliese, classe 1981, Danieli è un ufficiale della Marina Militare con una solida formazione giuridica. Laureato in Giurisprudenza e formatosi presso l'Accademia Navale di Livorno, vanta una carriera di eccellenza maturata in contesti operativi e geografici eterogenei". Profilandosi nei mesi scorsi un braccio di ferro istituzionale fra Gariglio, ex parlamentare del Partito democratico sostenuto dal presidente della Regione Toscana Eugenio Giani, e la maggioranza di Governo che spingeva per l'ex deputato leghista e poi manager di partecipate pubbliche Gianmarco Mancini, l'ente era ricorso anche a una sorta di procedura pubblica. Il nome di Danieli, attualmente Capo Segreteria del Capo di Gabinetto del Mit Alfredo Storto, già braccio operativo di Donato Liguori quando il direttore generale del Mit, vicinissimo al vertice politico, fu scelto come commissario del porto di Trieste, pare un compromesso che accontenta Porta Pia, al presumibile scopo di allentare le tensioni che hanno accompagnato anche la nomina del nuovo commissario per la Darsena Europa. Durante la presentazione della proposta di nomina, e alla presenza dei revisori dei conti insediatisi nel ruolo la scorsa settimana, Gariglio, si conclude la nota, ha sottolineato come la scelta sia basata su merito e competenza: "A seguito di un'accurata selezione dei profili e di approfonditi colloqui conoscitivi, ho scelto di proporre

Shipping Italy

Livorno

ai Beni Culturali e all'Identità Siciliana della giunta regionale di Rosario Crocetta.

ORTONA: LA DENUNCIA DEL PD, "TAGLIATI DAL MINISTERO SEI MILIONI DESTINATI AL PORTO"

ORTONA - "Il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) ha congelato 101,2 milioni di euro di fondi originariamente assegnati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) all'Autorità di sistema portuale Mare adriatico Centrale che comprende i porti abruzzesi e marchigiani. Al porto di Ortona (Chieti) defianziati progetti per 6 milioni di euro". Lo si legge in una nota del locale Partito democratico. "La notizia", prosegue la nota, "si è diffusa il 23 aprile scorso durante l'approvazione del rendiconto consuntivo 2025 dell'Ente guidato dal Presidente Giuseppe Garofalo. 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 ma il decreto di riassegnazione di questi fondi giace da ormai sette mesi al MEF (Ministero dell'Economia e delle Finanze) che deve dare il nulla osta finale". "Il defianziamento, che sembrerebbe colpire anche il porto di Pescara per 21,2 milioni di euro, sta creando ritardi sulla tabella di marcia della realizzazioni delle opere finanziate ed alla prossima settimana, si passerà anche alla fase di commissariamento dell'Autorità di

SistemaPortuale, che produrrà ulteriori incertezze, vista la scadenza del mandato del presidente Garofalo. A questo punto, per il circolo del Partito Democratico di Ortona, si rende necessario promuovere la costituzione dell'Autorità di sistema portuale Abruzzese, capace di tutelare e sviluppare meglio i porti e le politiche del trasporto via mare della nostra Regione". "Occorre, poi, definire un quadro di assetto del sistema dei porti abruzzesi per orientare, in modo, efficace l'azione di programmazione per la crescita infrastrutturale degli stessi, che possa generare un rilevante ritorno in termini di sviluppo economico e sociale, a livello locale e per l'intero territorio regionale. Un lavoro multidisciplinare, partecipato dalle strutture della Regione, coadiuvato da un Comitato scientifico di esperti provenienti dal mondo accademico, da rappresentanti degli operatori portuali e servizi tecnico-nautici, nonché dai Comuni costieri e dalle Autorità Marittime e di sistema. Un lavoro capace di affrontare le politiche di sviluppo territoriale improntate al contrasto al consumo di suolo e della costa e a favorire le interazioni sinergiche tra territori, comunità e comparti produttivi, in coerenza con le sfide della Green e Blue economy, in tutte le loro declinazioni: Industria, pesca, commercio, cantieristica, diportistica, crocieristica e collegamenti passeggeri". "Un'attenzione particolare deve essere riservata alla redazione dei nuovi piani regolatori portuali per determinarne quella maggiore funzionalità, anche in termini di dotazioni e servizi, capaci di attrarre importanti investimenti imprenditoriali. In tal senso il porto di Ortona, già inserito nelle infrastrutture del corridoio 5 (Lisbona- Kiev), per la sua potenzialità di servizio alle produzioni di tutto il territorio regionale necessita di un'attenzione



ORTONA - "Il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) ha congelato 101,2 milioni di euro di fondi originariamente assegnati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) all'Autorità di sistema portuale Mare adriatico Centrale che comprende i porti abruzzesi e marchigiani. Al porto di Ortona (Chieti) defianziati progetti per 6 milioni di euro". Lo si legge in una nota del locale Partito democratico. "La notizia", prosegue la nota, "si è diffusa il 23 aprile scorso durante l'approvazione del rendiconto consuntivo 2025 dell'Ente guidato dal Presidente Giuseppe Garofalo. 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 ma il decreto di riassegnazione di questi fondi giace da ormai sette mesi al MEF (Ministero dell'Economia e delle Finanze) che deve dare il nulla osta finale". "Il defianziamento, che sembrerebbe colpire anche il porto di Pescara per 21,2 milioni di euro, sta creando ritardi sulla tabella di marcia della realizzazioni delle opere finanziate ed alla prossima settimana, si passerà anche alla fase di commissariamento dell'Autorità di SistemaPortuale, che produrrà ulteriori incertezze, vista la scadenza del mandato del presidente Garofalo. A questo punto, per il circolo del Partito Democratico di Ortona, si rende necessario promuovere la costituzione dell'Autorità di sistema portuale Abruzzese, capace di tutelare e sviluppare meglio i porti e le politiche del trasporto via mare della nostra Regione". "Occorre, poi, definire un quadro di assetto del sistema dei porti abruzzesi per orientare, in modo, efficace l'azione di programmazione per la crescita infrastrutturale degli stessi, che possa generare un rilevante ritorno in termini di sviluppo economico e sociale, a livello locale e per l'intero territorio regionale. Un lavoro multidisciplinare, partecipato dalle strutture della Regione, coadiuvato da un Comitato scientifico di esperti provenienti dal mondo accademico, da rappresentanti degli operatori portuali e servizi tecnico-nautici, nonché dai Comuni costieri e dalle Autorità Marittime e di sistema. Un lavoro capace di affrontare le politiche di sviluppo territoriale improntate al contrasto al consumo di suolo e della costa e a favorire le interazioni sinergiche tra territori, comunità e comparti produttivi, in coerenza con le sfide della Green e Blue economy, in tutte le loro declinazioni: Industria, pesca, commercio, cantieristica, diportistica, crocieristica e collegamenti passeggeri". "Un'attenzione particolare deve essere riservata alla redazione dei nuovi piani regolatori portuali per determinarne quella maggiore funzionalità, anche in termini di dotazioni e servizi, capaci di attrarre importanti investimenti imprenditoriali. In tal senso il porto di Ortona, già inserito nelle infrastrutture del corridoio 5 (Lisbona- Kiev), per la sua potenzialità di servizio alle produzioni di tutto il territorio regionale necessita di un'attenzione

Abruzzo Web

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

particolare per garantire in tempi rapidissimi il prolungamento del molo sud, la garanzia di maggiore fondale, ed il completamento della bretella porto-autostrada". "Una puntuale programmazione deve essere rivolta alla valorizzazione delle aree portuali finalizzata all'intermodalità dei trasporti per determinare collegamenti maggiormente efficaci con i centri urbani, con i principali assi viari, le stazioni ferroviarie, le piastre logistiche e l'aeroporto. Non possiamo continuare ad assistere a finanziamenti e definanziamenti che ritardano opere fondamentali per Ortona e l'intero Abruzzo", termina la nota del Pd.

Molo Clementino, il Ministero chiede altre integrazioni all'Authority: «No alla Penisola? Diteci perché»

ANCONA Non è certo il parere definitivo del Ministero dell'Ambiente, ma pesa comunque come un macigno sul destino già fragile del discusso banchinamento per le grandi navi da crociera al molo Clementino. E arriva comunque dal dicastero guidato da Gilberto Pichetto Fratin (Forza Italia), che lunedì sera ha scritto all'**Autorità portuale** di Ancona per chiedere una serie di ulteriori approfondimenti (dopo che l'Ap ci aveva messo 2 anni a inviare i primi) sul progetto dell'accosto che dallo scorso 5 aprile è sottoposto al vaglio dei tecnici della Commissione Via-Vas. APPROFONDIMENTI IL NODO Dragaggi e Molo Clementino, la scure del Mef sul porto: addio 51 milioni fermi dal 2022 LA DOCCIA FREDDA Molo Clementino, banchine e vasche di colmata: addio fondi, il Mef taglia 100 milioni all'**Autorità portuale** nelle Marche Gli approfondimenti A partire dalla valutazione degli approfondimenti condotti dall'Authority per motivare la scelta del molo Clementino al posto della futura (e futuribile, per ora) Penisola per l'attracco delle grandi navi. Per il Ministero, «l'alternativa risulta esaminata in termini parziali». Di qui, la richiesta di un vero confronto scientifico, tenendo a mente «tempi di attuazione» e, soprattutto, «resilienza futura rispetto all'evoluzione del traffico passeggeri». In altre parole, i tecnici vogliono capire fino a che punto l'hub al porto antico possa essere considerato un progetto lungimirante, «con margini di adattabilità futura» rispetto alla crescita dimensionale delle navi da crociera (che già oggi vanno ben oltre i 350 metri di limite del Molo) o dei traffici, che un domani potrebbero richiedere spazi per più di una sola nave, ovvero il limite del Clementino. Non solo. Si chiede «se possano configurarsi scenari nei quali le attuali funzioni crocieristiche previste al molo Clementino vengano in futuro trasferite verso altri ambiti». Tradotto: se questa sarà una soluzione definitiva, o solo un palliativo momentaneo. Gli spazi Altro fronte, la gestione degli spazi. Ricordano i commissari: «L'intervento viene rappresentato (dall'Authority, ndr) come destinato principalmente al traffico passeggeri/crociere, ma anche idoneo ad assolvere funzioni militari e di approdo per i maxi-yacht». Si vuole capire quali sono «le finestre temporali residue realmente disponibili per gli altri usi», oltre ai «criteri di priorità in caso di sovrapposizione delle esigenze». Perché il molo è grande, 350 metri per 60, ma tutto non ci può stare. Spazio anche ai rilievi tecnici: nei documenti manca, ad esempio, il piano di dragaggio della banchina, obbligatorio, così come non è chiaro come verrà trattato il relitto della Sunrise, che andrà rimosso prima di cominciare i lavori del Clementino, o se il molo supporterà l'innalzamento del livello del mare provocato dal riscaldamento globale. Il Ministero chiede anche un focus sugli effetti cumulativi, ovvero l'impatto sull'ambiente non del solo Clementino ma anche di tutte le altre opere di sviluppo (esistenti e future) del porto di Ancona. In particolare, per valutare



ANCONA Non è certo il parere definitivo del Ministero dell'Ambiente, ma pesa comunque come un macigno sul destino già fragile del discusso banchinamento per le grandi navi da crociera al molo Clementino. E arriva comunque dal dicastero guidato da Gilberto Pichetto Fratin (Forza Italia), che lunedì sera ha scritto all'Authority portuale di Ancona per chiedere una serie di ulteriori approfondimenti (dopo che l'Ap ci aveva messo 2 anni a inviare i primi) sul progetto dell'accosto che dallo scorso 5 aprile è sottoposto al vaglio dei tecnici della Commissione Via-Vas. APPROFONDIMENTI IL NODO Dragaggi e Molo Clementino, la scure del Mef sul porto: addio 51 milioni fermi dal 2022 LA DOCCIA FREDDA Molo Clementino, banchine e vasche di colmata: addio fondi, il Mef taglia 100 milioni all'Authority portuale nelle Marche Gli approfondimenti A partire dalla valutazione degli approfondimenti condotti dall'Authority per motivare la scelta del molo Clementino al posto della futura (e futuribile, per ora) Penisola per l'attracco delle grandi navi. Per il Ministero, «l'alternativa risulta esaminata in termini parziali». Di qui, la richiesta di un vero confronto scientifico, tenendo a mente «tempi di attuazione» e, soprattutto, «resilienza futura rispetto all'evoluzione del traffico passeggeri». In altre parole, i tecnici vogliono capire fino a che punto l'hub al porto antico possa essere considerato un progetto lungimirante, «con margini di adattabilità futura» rispetto alla crescita dimensionale delle navi da crociera (che già oggi vanno ben oltre i 350 metri di limite del Molo) o dei traffici, che un domani potrebbero richiedere spazi per più di una sola nave, ovvero il limite del Clementino. Non solo. Si chiede «se possano configurarsi scenari nei quali le attuali funzioni crocieristiche previste al molo Clementino vengano in futuro trasferite verso altri ambiti». Tradotto: se questa sarà una soluzione definitiva, o solo un palliativo momentaneo. Gli spazi Altro fronte, la gestione degli spazi. Ricordano i commissari: «L'intervento viene

l'impatto delle navi sulla città, si chiede «se la realizzazione del molo Clementino comporti l'integrale sostituzione dell'attuale utilizzo crocieristico della banchina 15», al Mandracchio. O se «resterà comunque utilizzabile, in tutto o in parte, per l'accosto di navi da crociera di minore stazza o per ulteriori traffici passeggeri». Sul fronte paesaggistico, una valutazione più approfondita viene rimandata al parere del Ministero della Cultura, ma dall'Ambiente fanno comunque notare che ogni valutazione non può essere basata sul solo molo, come stabilito dall'Authority, ma anche su tutte le infrastrutture conseguenti. Dal terminal passeggeri fino alla cabina per la trasformazione della corrente elettrica. Nodi, poi, proprio sul cold ironing. Si chiede se l'infrastruttura necessaria per alimentare le grandi navi potrà essere usata anche per altri scopi, così da ammortizzare l'investimento anche in bassa stagione, quando ci sono pochi scali. Il dubbio E poi: perché nei documenti dell'Ap, tutti i calcoli sulla potenza necessaria sono stati fatti basandosi su navi Msc? Il Mase chiede di «chiarire le ragioni per cui il riferimento ai soli relativi a navi della compagnia Msc debba ritenersi sufficiente ai fini del dimensionamento e della valutazione del sistema di cold ironing». Formalmente, il Mase ha dato all'Ap 20 giorni per rispondere. Data la mole di richieste, però, è molto probabile che venga disposta una sospensione dell'iter per permettere di depositare gli approfondimenti. Con tempi decisamente più lunghi, ben oltre l'anno. Addio, insomma, al parere definitivo del Ministero previsto per luglio. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Napoli Today

Napoli

Napoli inquinata dal suo porto, polemiche dopo il servizio di Report

Molte le critiche in particolare al presidente dell'Authority portuale, Cuccaro, che intervistato dalla trasmissione di Ranucci dice di "non credere alle banchine elettrificate" Torna al centro del dibattito, dopo un servizio di Report, la questione dei fumi emessi delle navi nel porto di Napoli. L'inchiesta firmata da Berardo Iovene documenta la situazione nei pressi dei moli Beverello e Pisacane, con residenti che mostrano vetri coperti di fuliggine e medici che collegano l'esposizione agli inquinanti a patologie respiratorie. Parte tutto dalle navi in sosta con i motori accesi. Secondo stime citate nel servizio, una nave da crociera ferma in porto per un anno con il solo motore ausiliario attivo può inquinare quanto 12.500 automobili a pieno regime. In passato, fino al 63% delle emissioni di ossidi di zolfo in città è stato attribuito proprio alle navi in banchina nel porto. "Banchine elettrificate? Non ci credo": la posizione di Cuccaro. Sul piano delle soluzioni, il progetto di elettrificazione delle banchine - finanziato con 25 milioni di euro - procede con ritardi. E soprattutto incontra ostacoli strutturali ed economici. Nel servizio, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale, Eliseo Cuccaro, espone in modo netto la sua posizione: "Io sono molto schietto su questo, io non ci credo tantissimo e lo dico con molta fermezza. Immagini soltanto quanta potenza serve ad un porto. Napoli non ce l'ha". E ancora: "Noi dovremo attingere a questa fonte di energia da qualche parte e dovrebbe essere prodotta altrove. Non dimentichiamo che in Italia l'energia pulita non l'abbiamo". La questione per Cuccaro è economica e sistemica: "Se non ci sono navi elettriche, questa energia elettrica portata alle banchine, chi la deve comprare? Questo è il tema". Dopo la messa in onda del servizio, il deputato dei Verdi Francesco Borrelli ha criticato fortemente le dichiarazioni del presidente dell'Authority: "Le parole del presidente dell'Autorità portuale che a Report ha dichiarato di non credere nel sistema di elettrificazione nonostante i progetti già in itinere e finanziati sono gravi e sorprendenti. Come possiamo andare verso un futuro sostenibile se i primi a non crederci sono i vertici delle autorità che dovrebbero traghettarci?". Manca anche il monitoraggio dell'aria. Alle difficoltà tecniche si aggiunge una carenza sul monitoraggio ambientale. Nel servizio di Report viene anche evidenziato come, nonostante l'Arpa Campania attribuisca al porto una quota rilevante dell'inquinamento da polveri e biossido di azoto, nell'area portuale non è presente una centralina fissa per il rilevamento della qualità dell'aria. In passato sono state utilizzate postazioni mobili, che hanno comunque rilevato livelli di inquinanti "congruenti con la presenza delle navi nel porto con i motori avviati".



Molte le critiche in particolare al presidente dell'Authority portuale, Cuccaro, che intervistato dalla trasmissione di Ranucci dice di "non credere alle banchine elettrificate" Torna al centro del dibattito, dopo un servizio di Report, la questione dei fumi emessi delle navi nel porto di Napoli. L'inchiesta firmata da Berardo Iovene documenta la situazione nei pressi dei moli Beverello e Pisacane, con residenti che mostrano vetri coperti di fuliggine e medici che collegano l'esposizione agli inquinanti a patologie respiratorie. Parte tutto dalle navi in sosta con i motori accesi. Secondo stime citate nel servizio, una nave da crociera ferma in porto per un anno con il solo motore ausiliario attivo può inquinare quanto 12.500 automobili a pieno regime. In passato, fino al 63% delle emissioni di ossidi di zolfo in città è stato attribuito proprio alle navi in banchina nel porto. "Banchine elettrificate? Non ci credo": la posizione di Cuccaro. Sul piano delle soluzioni, il progetto di elettrificazione delle banchine - finanziato con 25 milioni di euro - procede con ritardi. E soprattutto incontra ostacoli strutturali ed economici. Nel servizio, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale, Eliseo Cuccaro, espone in modo netto la sua posizione: "Io sono molto schietto su questo, io non ci credo tantissimo e lo dico con molta fermezza. Immagini soltanto quanta potenza serve ad un porto. Napoli non ce l'ha". E ancora: "Noi dovremo attingere a questa fonte di energia da qualche parte e dovrebbe essere prodotta altrove. Non dimentichiamo che in Italia l'energia pulita non l'abbiamo". La questione per Cuccaro è economica e sistemica: "Se non ci sono navi elettriche, questa energia elettrica portata alle banchine, chi la deve comprare? Questo è il tema". Dopo la

Informazioni Marittime

Salerno

Salerno Container Terminal, la movimentazione continua a crescere anche nel 2026

La struttura campana ha confermato nel primo trimestre l'ottima performance dell'anno scorso. Nonostante lo scenario geopolitico decisamente complesso, Salerno Container Terminal ha archiviato il 2025 con una crescita del 16,17% ed un volume movimentato di 416 mila teu. Sct continua a registrare inoltre un andamento molto positivo nei traffici, segnando, nel primo trimestre 2026, un +7,98% rispetto allo stesso periodo del 2025 con una proiezione tra i 430 mila ed i 450 mila teu a fine anno. Si tratta del quattordicesimo trimestre consecutivo che registra un andamento - in termini di movimentazione - con il segno più. In questi anni la crescita del traffico import/export a servizio delle aziende del Centro-Sud Italia verso tutti i mercati di destinazione internazionali è stata supportata dal rafforzamento della struttura operativa e dal proseguimento del piano degli investimenti, pari a 40 milioni di euro, il tutto volto ad accrescere efficienza, capacità e qualità dei servizi offerti. "Con il 2025 si è chiuso un triennio molto importante per la Salerno Container Terminal - afferma il presidente Agostino Gallozzi - che ha posto le basi di un vero e proprio cambio di passo dell'azienda stessa. Sarebbe riduttivo affermare che questa crescita riguardi solo i volumi movimentati, che comunque rappresenta un aspetto di non poco conto, perché il ruolo del porto è innanzitutto quello di rendere competitive le produzioni manifatturiere territoriali nel mondo. La capacità di uno scalo di assicurare al sistema industriale connessioni mercantili con tutte le aree geografiche e tutti i mercati del pianeta viene misurata con l'indice di connettività, noto come Liner Shipping Connectivity Index (LSCI)". "Esso, ancora una volta - spiega Gallozzi -, pone Salerno al primo posto come regional port del Centro e Sud Italia e terzo nel Paese, dopo Genova e La Spezia (Gioia Tauro viene valutato quale porto di transhipment). L'indice prende in considerazione fattori come il numero di compagnie che scalano un porto, la capacità di trasporto, il numero di servizi diretti e il numero dei mercati connessi con la economia territoriale. Nel 2025, lo scalo salernitano cresce di 34,54 punti rispetto all'anno precedente, a beneficio innanzitutto della internazionalizzazione competitiva della città di Salerno e delle aziende del Centro-Sud Italia". Il piano di investimenti portato a termine nel 2025, con nuove gru, carri ponte e semoventi di piazzale, ha dato un forte impulso all'ulteriore innalzamento delle produttività del ciclo nave e del ciclo terminal, ma il potenziamento maggiore, che ha manifestato i suoi effetti positivi proprio nel primo trimestre di quest'anno, riguarda l'incremento e la velocizzazione dei varchi di ingresso e uscita del terminal, con una riduzione pressoché totale delle file e delle attese dei camion, tanto che dagli inizi dell'anno risultano rarissimi i fenomeni di congestione della viabilità interna ed esterna al porto. Prosegue nel 2026 il piano degli investimenti, sia con nuove gru di banchina, ma innanzitutto con la realizzazione



La struttura campana ha confermato nel primo trimestre l'ottima performance dell'anno scorso. Nonostante lo scenario geopolitico decisamente complesso, Salerno Container Terminal ha archiviato il 2025 con una crescita del 16,17% ed un volume movimentato di 416 mila teu. Sct continua a registrare inoltre un andamento molto positivo nei traffici, segnando, nel primo trimestre 2026, un +7,98% rispetto allo stesso periodo del 2025 con una proiezione tra i 430 mila ed i 450 mila teu a fine anno. Si tratta del quattordicesimo trimestre consecutivo che registra un andamento - in termini di movimentazione - con il segno più. In questi anni la crescita del traffico import/export a servizio delle aziende del Centro-Sud Italia verso tutti i mercati di destinazione internazionali è stata supportata dal rafforzamento della struttura operativa e dal proseguimento del piano degli investimenti, pari a 40 milioni di euro, il tutto volto ad accrescere efficienza, capacità e qualità dei servizi offerti. "Con il 2025 si è chiuso un triennio molto importante per la Salerno Container Terminal - afferma il presidente Agostino Gallozzi - che ha posto le basi di un vero e proprio cambio di passo dell'azienda stessa. Sarebbe riduttivo affermare che questa crescita riguardi solo i volumi movimentati, che comunque rappresenta un aspetto di non poco conto, perché il ruolo del porto è innanzitutto quello di rendere competitive le produzioni manifatturiere territoriali nel mondo. La capacità di uno scalo di assicurare al sistema industriale connessioni mercantili con tutte le aree geografiche e tutti i mercati del pianeta viene misurata con l'indice di connettività, noto come Liner Shipping Connectivity Index (LSCI)". "Esso, ancora una volta - spiega Gallozzi -, pone Salerno al primo posto come regional port del Centro e Sud Italia e terzo nel Paese, dopo Genova e La Spezia (Gioia Tauro viene valutato quale porto di transhipment). L'indice prende in considerazione fattori come il numero di

Informazioni Marittime

Salerno

dei gate automatici per rendere ancora più fluide le operazioni di ingresso e uscita e con la realizzazione di una nuova importante area retroportuale, dove delocalizzare ulteriori funzioni oggi svolte nello scalo, con alleggerimento del traffico su gomma. Condividi Tag porti nautica Articoli correlati.

Messaggero Marittimo

Salerno

Salerno Container Terminal cresce ancora: +7,98% nel primo trimestre 2026

SALERNO - Dopo aver archiviato il 2025 con una crescita del +16,17% e un traffico complessivo di 416.000 TEU, Salerno Container Terminal conferma il proprio trend positivo anche nel 2026. Nel primo trimestre dell'anno, infatti, il terminal ha registrato un ulteriore incremento del +7,98% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, con una proiezione di fine anno compresa tra 430.000 e 450.000 TEU. Si tratta del quattordicesimo trimestre consecutivo con segno positivo, un risultato che consolida il ruolo dello scalo campano come punto di riferimento per i traffici container del Centro-Sud Italia. La crescita è stata sostenuta dall'espansione dei flussi import-export a servizio del tessuto produttivo territoriale, sempre più orientato verso i mercati internazionali. A supportare questo sviluppo, un piano di investimenti pari a 40 milioni di euro, finalizzato al potenziamento della struttura operativa e al miglioramento della qualità dei servizi. Il triennio concluso nel 2025 ha rappresentato un vero cambio di passo, ha sottolineato Agostino Gallozzi, evidenziando come la crescita non si limiti ai volumi, ma riguardi soprattutto la capacità del porto di rendere più competitive le produzioni manifatturiere del territorio sui mercati globali. Un indicatore chiave di questo posizionamento è il Liner Shipping Connectivity Index, che misura il livello di integrazione di un porto nelle reti marittime internazionali. In base a questo indice, Salerno si conferma primo regional port del Centro-Sud Italia e terzo a livello nazionale, dietro Genova e La Spezia. Nel 2025 lo scalo ha registrato un significativo incremento di 34,54 punti, migliorando ulteriormente la propria capacità di connessione con i principali mercati globali. Sul piano operativo, gli investimenti già realizzati tra cui nove gru, carri ponte e mezzi di piazzale hanno incrementato la produttività sia del ciclo nave sia del ciclo terminal. Particolarmente rilevante è stato l'intervento sui varchi di accesso, che ha consentito di velocizzare le operazioni di ingresso e uscita, riducendo quasi completamente le code dei mezzi pesanti e azzerando di fatto le criticità legate alla congestione. Il percorso di sviluppo proseguirà anche nel 2026 con ulteriori interventi strategici: nove gru di banchina, l'introduzione di gate automatizzati per rendere ancora più fluide le operazioni e la realizzazione di un'area retroportuale destinata a delocalizzare alcune attività oggi svolte in porto. Un progetto che mira non solo a migliorare l'efficienza complessiva del terminal, ma anche a ridurre l'impatto del traffico su gomma. Con questi risultati e le prospettive di crescita in atto, Salerno Container Terminal rafforza il proprio ruolo di hub logistico strategico per il Mezzogiorno, contribuendo in modo crescente alla competitività del sistema produttivo italiano sui mercati internazionali.



Porto di Salerno, traffico container in aumento: i primi dati del 2026

Il presidente Gallozzi: "Sarebbe riduttivo affermare che questa crescita riguardi solo i volumi movimentati, che comunque rappresenta un aspetto di non poco conto, perché il ruolo del **porto** è innanzitutto quello di rendere competitive le produzioni manifatturiere territoriali nel mondo" Foto di archivio Archiviato il 2025 con una crescita del +16,17% ed un volume movimentato di 416.000 teus, in uno scenario geopolitico certamente complesso, **Salerno** Container Terminal continua a registrare un andamento molto positivo nei traffici, segnando, nel primo trimestre 2026, un rispetto allo stesso periodo del 2025 con una proiezione tra i 430.000 ed i 450.000 teus a fine anno. Si tratta del quattordicesimo trimestre consecutivo che registra un andamento - in termini di movimentazione - con il segno più. In questi anni la crescita del traffico import/export a servizio delle aziende del Centro-Sud Italia verso tutti i mercati di destinazione internazionali è stata supportata dal rafforzamento della struttura operativa e dal proseguimento del piano degli investimenti, pari a 40 milioni di euro, il tutto volto ad accrescere efficienza, capacità e qualità dei servizi offerti. Il commento "Con il 2025 si è chiuso un triennio molto importante per la **Salerno** Container Terminal - afferma il presidente Agostino Gallozzi - che ha posto le basi di un vero e proprio cambio di passo dell'azienda stessa. Sarebbe riduttivo affermare che questa crescita riguardi solo i volumi movimentati, che comunque rappresenta un aspetto di non poco conto, perché il ruolo del **porto** è innanzitutto quello di rendere competitive le produzioni manifatturiere territoriali nel mondo. La capacità di uno scalo di assicurare al sistema industriale connessioni mercantili con tutte le aree geografiche e tutti i mercati del pianeta viene misurata con l'indice di connettività, noto come Liner Shipping Connectivity Index (LSCI). Esso, ancora una volta, pone **Salerno** al primo posto come regional port del centro e sud Italia e terzo nel paese, dopo Genova e La Spezia (Gioia Tauro viene valutato quale **porto** di transhipment). L'indice prende in considerazione fattori come il numero di compagnie che scalano un **porto**, la capacità di trasporto, il numero di servizi diretti e il numero dei mercati connessi con la economia territoriale. Nel 2025, lo scalo salernitano cresce di 34,54 punti rispetto all'anno precedente, a beneficio innanzitutto della internazionalizzazione competitiva della città di **Salerno** e delle aziende del Centro-Sud Italia". Gli obiettivi Il piano di investimenti portato a termine nel 2025, con nuove gru, carri ponte e semoventi di piazzale, ha dato un forte impulso all'ulteriore innalzamento delle produttività del ciclo nave e del ciclo terminal, ma il potenziamento maggiore, che ha manifestato i suoi effetti positivi proprio nel primo trimestre di quest'anno, riguarda l'incremento e la velocizzazione dei varchi di ingresso e uscita del terminal, con una riduzione pressoché totale delle file e delle attese dei



Salerno Today

Salerno

camion, tanto che dagli inizi dell'anno risultano rarissimi i fenomeni di congestione della viabilità interna ed esterna al porto. Prosegue nel 2026 il piano degli investimenti, sia con nuove gru di banchina, ma innanzitutto con la realizzazione dei gate automatici per rendere ancora più fluide le operazioni di ingresso e uscita e con la realizzazione di una nuova importante area retroportuale, dove delocalizzare ulteriori funzioni oggi svolte nello scalo, con alleggerimento del traffico su gomma. "Come Presidente di Salerno Container Terminal e di Gallozzi Group è mio impegno lavorare per garantire una visione aziendale di lungo periodo, ben consapevole della responsabilità e dell'impegno occupazionale assunto con il porto, il maggior datore di lavoro della città di Salerno ed anche principale sistema operativo a servizio dello sviluppo economico, sugli scenari internazionale, delle aziende industriali della nostra provincia e non solo. Sarà in futuro indispensabile coniugare la crescita dei traffici marittimi e la crescita occupazionale con la sostenibilità ambientale ed urbana della infrastruttura. Auspico che a ciò sia orientata ogni prossima ipotesi di variante del piano regolatore portuale, rendendo strategica la individuazione e l'utilizzo di aree retroportuali. Assume certamente carattere di assoluta priorità il completamento e l'entrata in esercizio delle gallerie di Salerno Porta Ovest, con le quali si potrà finalmente assicurare compatibilità tra traffico portuale e traffico urbano". SalernoToday è anche su Mobile! Scarica l'App per rimanere sempre aggiornato.

Ship Mag

Salerno

Salerno Container Terminal, nel primo trimestre del 2026 risultati positivi: +7.98%

Anche quest'anno prosegue il piano degli investimenti con nuove gru di banchina e la realizzazione dei gate automatici Archiviato il 2025 con una crescita del +16,17% ed un volume movimentato di 416.000 teu, in uno scenario geopolitico certamente complesso, **Salerno** Container Terminal continua a registrare un andamento molto positivo nei traffici, segnando, nel primo trimestre 2026 una crescita: +7,98% rispetto allo stesso periodo del 2025 con una proiezione tra i 430.000 ed i 450.000 teu a fine anno. Si tratta del quattordicesimo trimestre consecutivo che registra un andamento - in termini di movimentazione - con il segno più. In questi anni la crescita del traffico import/export a servizio delle aziende del Centro-Sud Italia verso tutti i mercati di destinazione internazionali è stata supportata dal rafforzamento della struttura operativa e dal proseguimento del piano degli investimenti, pari a 40 milioni di euro, il tutto volto ad accrescere efficienza, capacità e qualità dei servizi offerti. "Con il 2025 si è chiuso un triennio molto importante per la **Salerno** Container Terminal - spiega il presidente Agostino Gallozzi - che ha posto le basi di un vero e proprio cambio di passo dell'azienda stessa.

Sarebbe riduttivo affermare che questa crescita riguardi solo i volumi movimentati, che comunque rappresenta un aspetto di non poco conto, perché il ruolo del porto è innanzitutto quello di rendere competitive le produzioni manifatturiere territoriali nel mondo. La capacità di uno scalo di assicurare al sistema industriale connessioni mercantili con tutte le aree geografiche e tutti i mercati del pianeta viene misurata con l'indice di connettività, noto come Liner Shipping Connectivity Index (Lsci). Il piano di investimenti portato a termine nel 2025, con nuove gru, carri ponte e semoventi di piazzale, ha dato un forte impulso all'ulteriore innalzamento delle produttività del ciclo nave e del ciclo terminal, ma il potenziamento maggiore, che ha manifestato i suoi effetti positivi proprio nel primo trimestre di quest'anno, riguarda l'incremento e la velocizzazione dei varchi di ingresso e uscita del terminal, con una riduzione pressoché totale delle file e delle attese dei camion, tanto che dagli inizi dell'anno risultano rarissimi i fenomeni di congestione della viabilità interna ed esterna al porto. Prosegue nel 2026 il piano degli investimenti, sia con nuove gru di banchina, ma innanzitutto con la realizzazione dei gate automatici per rendere ancora più fluide le operazioni di ingresso e uscita e con la realizzazione di una nuova importante area retroportuale, dove delocalizzare ulteriori funzioni oggi svolte nello scalo, con alleggerimento del traffico su gomma.

Ship Mag	
Salerno Container Terminal, nel primo trimestre del 2026 risultati positivi: +7.98%	
04/28/2026 14:15	
<p>Anche quest'anno prosegue il piano degli investimenti con nuove gru di banchina e la realizzazione dei gate automatici Archiviato il 2025 con una crescita del +16,17% ed un volume movimentato di 416.000 teu, in uno scenario geopolitico certamente complesso, Salerno Container Terminal continua a registrare un andamento molto positivo nei traffici, segnando, nel primo trimestre 2026 una crescita: +7,98% rispetto allo stesso periodo del 2025 con una proiezione tra i 430.000 ed i 450.000 teu a fine anno. Si tratta del quattordicesimo trimestre consecutivo che registra un andamento - in termini di movimentazione - con il segno più. In questi anni la crescita del traffico import/export a servizio delle aziende del Centro-Sud Italia verso tutti i mercati di destinazione internazionali è stata supportata dal rafforzamento della struttura operativa e dal proseguimento del piano degli investimenti, pari a 40 milioni di euro, il tutto volto ad accrescere efficienza, capacità e qualità dei servizi offerti. "Con il 2025 si è chiuso un triennio molto importante per la Salerno Container Terminal - spiega il presidente Agostino Gallozzi - che ha posto le basi di un vero e proprio cambio di passo dell'azienda stessa. Sarebbe riduttivo affermare che questa crescita riguardi solo i volumi movimentati, che comunque rappresenta un aspetto di non poco conto, perché il ruolo del porto è innanzitutto quello di rendere competitive le produzioni manifatturiere territoriali nel mondo. La capacità di uno scalo di assicurare al sistema industriale connessioni mercantili con tutte le aree geografiche e tutti i mercati del pianeta viene misurata con l'indice di connettività, noto come Liner Shipping Connectivity Index (Lsci). Il piano di investimenti portato a termine nel 2025, con nuove gru, carri ponte e semoventi di piazzale, ha dato un forte impulso all'ulteriore innalzamento delle produttività del ciclo nave e del ciclo terminal, ma il potenziamento maggiore, che ha manifestato i suoi effetti positivi proprio nel primo trimestre di quest'anno, riguarda l'incremento e la velocizzazione dei varchi di ingresso e uscita del terminal, con una riduzione pressoché totale delle file e delle attese dei camion, tanto che dagli inizi dell'anno risultano rarissimi i fenomeni di congestione della viabilità interna ed esterna al porto. Prosegue nel 2026 il piano degli investimenti, sia con nuove gru di banchina, ma innanzitutto con la realizzazione dei gate automatici per rendere ancora più fluide le operazioni di ingresso e uscita e con la realizzazione di una nuova importante area retroportuale, dove delocalizzare ulteriori funzioni oggi svolte nello scalo, con alleggerimento del traffico su gomma.</p>	

In crociera a Otranto

Navi piccole e medie attraccano al molo san Nicola della città dei martiri, con turisti in gran parte stranieri. Attesi fino a fine anno 6.000 crocieristi, per crescere servirebbe un nuovo porto turistico Tornano le **crociere** anche nel porto di Otranto . Navi di piccole e medie dimensioni come l'Artemis l'ultima ad essere approdata al molo San Nicola con 50 passeggeri a bordo, in gran parte stranieri, pronti a invadere il centro storico per un giro sulle mura, una visita alla cattedrale e al castello o semplicemente alla scoperta delle sue bellezze e della sua storia. Un segmento, quello crocieristico, in costante ascesa nella città dei martiri , anche in bassa stagione, nonostante le guerre e la crisi energetica. Un turismo di fascia medio-alta se si considera che un viaggio su queste navi può arrivare a costare dai 1000 ai 10.000 euro a persona per una settimana di vacanza nel mediterraneo. **Crociere** di lusso per turisti che una volta a terra richiedono tour e servizi di qualità. Oltre 6000 i crocieristi attesi in questo 2026 a Otranto che si conferma meta sempre più ambita e richiesta dai vacanzieri provenienti da tutto il mondo. Ma per crescere ancora e attrarre anche navi di medie grandi dimensioni servirebbe il porto turistico, con nuovi moli, banchine e strutture adeguate, un progetto più volte annunciato e mai realizzato. Nel servizio le interviste a: Giuseppe Tessolon, responsabile agenzia marittima Lee Lewis, guida e operatrice turistica Maria Luigia Convertino e Andrea Pellegrino, associazione Vivere Otranto.



Brindisi Report

Brindisi

Porti, Isabella Lettori: "La Puglia non può diventare periferia di Roma"

La consigliera regionale lancia l'allarme sulla riforma della governance portuale nazionale che prevede la creazione della società Porti d'Italia Spa "I porti della Puglia sono il nostro ponte verso il mondo, motori di occupazione e di economia per i territori, che non possono essere sacrificati sull'altare di un nuovo centralismo burocratico. Per questo ho depositato una mozione, col supporto e la condivisione dell'intero gruppo consiliare del Partito Democratico, per impegnare la Regione a difendere l'autonomia decisionale e finanziaria dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale". Così la consigliera regionale del PD, Isabella Lettori, lancia l'allarme sulla riforma della governance portuale nazionale che prevede la creazione della società Porti d'Italia Spa: "Ci troviamo di fronte ad un rischio concreto di depotenziamento delle nostre realtà territoriali, - spiega Lettori- la riforma proposta dal Governo rischia di trasformare le Autorità di Sistema in semplici uffici amministrativi, sottraendo loro risorse vitali, con la previsione di prelievi sulle tasse portuali fino al 25%, e la regia sulle grandi opere strategiche. Bari, Brindisi, Barletta, Manfredonia e Monopoli (ai quali si aggiunge Termoli) hanno bisogno di rapidità d'azione e conoscenza del territorio, non di una cabina di regia romana che allontana le decisioni dai moli". La consigliera Lettori sottolinea l'importanza di un fronte comune, citando il precedente della Regione Friuli Venezia Giulia: "Il Consiglio regionale friulano ha già approvato all'unanimità una mozione simile, proposta dal Pd, passata anche con il voto della maggioranza di centrodestra, che ha votato per tutelare i propri porti. La difesa dello sviluppo regionale non ha colore politico. Chiedo che anche in Puglia si trovi questa convergenza: il Sistema dell'Adriatico Meridionale, che solo nei primi nove mesi del 2025 ha mosso 12 milioni di tonnellate di merci e 1,5 milioni di passeggeri, è un asset che appartiene a tutti i pugliesi". "La mozione - conclude Lettori - impegna il Presidente Antonio Decaro a farsi parte attiva presso il Governo e nella Conferenza delle Regioni affinché la riforma salvaguardi la flessibilità gestionale, eviti la centralizzazione eccessiva e garantisca che le tasse pagate nei nostri porti servano a finanziare la crescita delle nostre infrastrutture, dalla digitalizzazione al ferro, dalla transizione ecologica alla sicurezza. Non permetteremo che i porti pugliesi diventino 'gusci vuoti' guidati da remoto".



La consigliera regionale lancia l'allarme sulla riforma della governance portuale nazionale che prevede la creazione della società Porti d'Italia Spa "I porti della Puglia sono il nostro ponte verso il mondo, motori di occupazione e di economia per i territori, che non possono essere sacrificati sull'altare di un nuovo centralismo burocratico. Per questo ho depositato una mozione, col supporto e la condivisione dell'intero gruppo consiliare del Partito Democratico, per impegnare la Regione a difendere l'autonomia decisionale e finanziaria dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale". Così la consigliera regionale del PD, Isabella Lettori, lancia l'allarme sulla riforma della governance portuale nazionale che prevede la creazione della società Porti d'Italia Spa: "Ci troviamo di fronte ad un rischio concreto di depotenziamento delle nostre realtà territoriali, - spiega Lettori- la riforma proposta dal Governo rischia di trasformare le Autorità di Sistema in semplici uffici amministrativi, sottraendo loro risorse vitali, con la previsione di prelievi sulle tasse portuali fino al 25%, e la regia sulle grandi opere strategiche. Bari, Brindisi, Barletta, Manfredonia e Monopoli (ai quali si aggiunge Termoli) hanno bisogno di rapidità d'azione e conoscenza del territorio, non di una cabina di regia romana che allontana le decisioni dai moli". La consigliera Lettori sottolinea l'importanza di un fronte comune, citando il precedente della Regione Friuli Venezia Giulia: "Il Consiglio regionale friulano ha già approvato all'unanimità una mozione simile, proposta dal Pd, passata anche con il voto della maggioranza di centrodestra, che ha votato per tutelare i propri porti. La difesa dello sviluppo regionale non ha colore politico. Chiedo che anche in Puglia si trovi questa convergenza: il Sistema dell'Adriatico Meridionale, che solo nei primi nove mesi del 2025 ha mosso 12 milioni di tonnellate di merci e 1,5 milioni di passeggeri, è un asset che appartiene a tutti i pugliesi". "La mozione - conclude Lettori - impegna il Presidente Antonio Decaro a farsi parte attiva presso il Governo e nella Conferenza delle Regioni affinché la riforma salvaguardi la flessibilità gestionale, eviti la centralizzazione eccessiva e garantisca che le tasse pagate nei nostri porti servano a finanziare la crescita delle nostre infrastrutture, dalla digitalizzazione al ferro, dalla transizione ecologica alla sicurezza. Non permetteremo che i porti pugliesi diventino 'gusci vuoti' guidati da remoto".

Shipping Italy

Taranto

Rhenus completa l'acquisizione di Lbh, attiva in Italia con una sede a Taranto

Il gruppo olandese è attivo nei servizi portuali e di agenzia marittima, in particolare per carichi bulk Lbh, gruppo attivo nei servizi portuali e di agenzia marittima, è passato sotto il pieno controllo di Rhenus. L'operatore logistico ha infatti annunciato di avere completato la sua acquisizione, avendo rilevato ora anche il 49% che ancora non era nelle sue mani (il primo ingresso nel capitale risale al 2023) e che era detenuto dalla famiglia Lagendijk. Specializzato nella gestione di navi in arrivo e in partenza, in particolare nei segmenti di rinfuse solide, carichi liquidi, container e merci varie, Lbh conta 24 filiali in tutto il mondo. In Italia in particolare è attivo con Lbh Italy Srl, con sede a **Taranto**, che opera sotto la guida del managing director Denis Pack. La partnership tra Rhenus e Lbh, ricordano le due società, era nata con l'obiettivo di "unire la capillare presenza globale di Lbh nei servizi di agenzia portuale con la solida rete logistica internazionale di Rhenus". Nel tempo, l'integrazione ha permesso di ampliare l'offerta di servizi e di supportare i clienti con soluzioni di supply chain "più personalizzate, resilienti ed efficienti". Fondata nel 1984 dai fratelli olandesi Jan e Bert Lagendijk, Lbh ha avuto la sua prima sede nel porto di Rotterdam. In seguito ha avviato le operazioni in Sudafrica con l'obiettivo di fornire supporto locale ai clienti locali interessati all'import di carbone. Successivamente ha esteso il raggio d'azione in Mozambico, Brasile, Colombia, Australia, Cina e in altri paesi. Con il completamento della acquisizione, ha chiarito ancora Rhenus, Lbh manterrà il proprio brand.



Puglia Live

Manfredonia

GUARDIA COSTIERA A TUTELA DELLA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE - FERMATA NEL PORTO DI MANFREDONIA UNA NAVE MERCANTILE.

Nell'ambito delle attività di vigilanza sul naviglio straniero, il personale della Capitaneria di **Porto** - Guardia Costiera di **Manfredonia**, appartenente al nucleo ispettivo Port State Control (PSC), ha disposto la detenzione di una nave da carico battente bandiera Gambia e proveniente dal **porto** di La Valletta (MALTA). L'ispezione, condotta ai sensi del Decreto Legislativo 12 maggio 2011, n. 53, in attuazione della direttiva 2009/16/CE recante le norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri, ha portato alla luce numerose irregolarità che hanno reso necessario il fermo immediato dell'unità. In particolare, sono state accertate gravi deficienze riguardanti: l'efficienza dei mezzi di salvataggio e delle dotazioni antincendio; la prontezza operativa e l'addestramento dell'equipaggio nelle procedure di emergenza; gli standard di sicurezza e manutenzione della sala macchine, con potenziali rischi di inquinamento e incendio; la corretta applicazione dei sistemi di gestione della sicurezza di bordo (ISM Code).

L'attività conferma il ruolo centrale del Corpo delle Capitanerie di **Porto** quale Autorità deputata all'accertamento degli standard di sicurezza a bordo delle navi. Tale specificità tecnica garantisce che il delicato compito di vigilanza sulla sicurezza della navigazione sia svolto da personale altamente formato e specializzato. Per le gravi carenze riscontrate, la nave non potrà riprendere la navigazione fino al completo ripristino dei requisiti minimi di sicurezza e al superamento di un audit ispettivo supplementare, volto a verificare l'effettiva capacità operativa dell'unità e del suo equipaggio. Il Comandante della Capitaneria di **porto** ha voluto sottolineare come l'attività di controllo tecnico-operativo dell'Autorità Marittima rappresenta uno strumento di garanzia non solo per la sicurezza della navigazione ma anche per la tutela della vita umana in mare e la protezione dell'ambiente marino.



Nell'ambito delle attività di vigilanza sul naviglio straniero, il personale della Capitaneria di Porto - Guardia Costiera di Manfredonia, appartenente al nucleo ispettivo Port State Control (PSC), ha disposto la detenzione di una nave da carico battente bandiera Gambia e proveniente dal porto di La Valletta (MALTA). L'ispezione, condotta ai sensi del Decreto Legislativo 12 maggio 2011, n. 53, in attuazione della direttiva 2009/16/CE recante le norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri, ha portato alla luce numerose irregolarità che hanno reso necessario il fermo immediato dell'unità. In particolare, sono state accertate gravi deficienze riguardanti: l'efficienza dei mezzi di salvataggio e delle dotazioni antincendio; la prontezza operativa e l'addestramento dell'equipaggio nelle procedure di emergenza; gli standard di sicurezza e manutenzione della sala macchine, con potenziali rischi di inquinamento e incendio; la corretta applicazione dei sistemi di gestione della sicurezza di bordo (ISM Code). L'attività conferma il ruolo centrale del Corpo delle Capitanerie di Porto quale Autorità deputata all'accertamento degli standard di sicurezza a bordo delle navi. Tale specificità tecnica garantisce che il delicato compito di vigilanza sulla sicurezza della navigazione sia svolto da personale altamente formato e specializzato. Per le gravi carenze riscontrate, la nave non potrà riprendere la navigazione fino al completo ripristino dei requisiti minimi di sicurezza e al superamento di un audit ispettivo supplementare, volto a verificare l'effettiva capacità operativa dell'unità e del suo equipaggio. Il Comandante della Capitaneria di Porto ha voluto sottolineare come l'attività di controllo tecnico-

Shipping Italy

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Si estende a Zarzes la linea container ro-ro di Msc da Gioia Tauro

Debutto nei contenitori per lo scalo tunisino aggiunto alla rotazione con i porti libici di Misurata e Tripoli. Il porto tunisino di Zarzes è stato raggiunto dal servizio Lybia Service I di Msc che mette in relazione **Gioia Tauro** con Tripoli e Misurata. Ad annunciarlo è stato l'Office de la Marine Marchande et des Ports della Tunisia, che in un post ha celebrato l'approdo, lo scorso 24 aprile, nello scalo della Msc Luna I, portacontainer con 968 Teu di capacità, che prima aveva raggiunto nell'ordine Misurata e Tripoli e che ora farà rotta su **Gioia Tauro**. Sulla linea risulta attiva anche la nave Msc Azurit F, da 1.118 Teu. Più nel concreto, l'attracco della Msc Luna I è stato - ha spiegato il ministero dei Trasporti tunisino - il primo di una nave portacontainer nello scalo e corrisponde all'avvio di una linea regolare con Libia e Italia. A Zarzes in particolare sono stati scaricati 407 container vuoti, "che saranno distribuiti alla clientela, riempiti e ricaricati nella prima metà del mese di maggio", spiega la stampa locale. Già attivo da tempo, il collegamento Lybia Service I non è l'unico di Msc che raggiunge il paese nordafricano. Ad oggi la compagnia ginevrina opera infatti anche il Lybia Service II, che mette in relazione **Gioia**

Tauro con Benghazi, nella parte orientale del paese, e Khoms, e che attualmente vede in servizio la nave Msc Ortolan II (1.740 Teu di capacità). Relativamente alla presenza e alle attività recenti di Msc in Libia, va senz'altro segnalato inoltre il maxi investimento che il gruppo realizzerà, tramite il braccio terminalistico Til, nella zona franca del porto di Misurata insieme al fondo Maha Capital Partners del Qatar. Il relativo accordo, che si inserisce nel cosiddetto Piano Mattei varato dal governo Meloni nel 2024, è stato annunciato nel gennaio di quest'anno alla presenza del ministro degli Esteri Antonio Tajani, che ha partecipato in quella occasione alla posa della prima pietra. Grazie a un investimento del valore di 2,7 miliardi di dollari in 36 mesi, il progetto punta ad ampliare la capacità container dello scalo, oggi pari a 650mila Teu portandola a 1,5 milioni di Teu annui. 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.



Debutto nei contenitori per lo scalo tunisino aggiunto alla rotazione con i porti libici di Misurata e Tripoli. Il porto tunisino di Zarzes è stato raggiunto dal servizio Lybia Service I di Msc che mette in relazione Gioia Tauro con Tripoli e Misurata. Ad annunciarlo è stato l'Office de la Marine Marchande et des Ports della Tunisia, che in un post ha celebrato l'approdo, lo scorso 24 aprile, nello scalo della Msc Luna I, portacontainer con 968 Teu di capacità, che prima aveva raggiunto nell'ordine Misurata e Tripoli e che ora farà rotta su Gioia Tauro. Sulla linea risulta attiva anche la nave Msc Azurit F, da 1.118 Teu. Più nel concreto, l'attracco della Msc Luna I è stato - ha spiegato il ministero dei Trasporti tunisino - il primo di una nave portacontainer nello scalo e corrisponde all'avvio di una linea regolare con Libia e Italia. A Zarzes in particolare sono stati scaricati 407 container vuoti, "che saranno distribuiti alla clientela, riempiti e ricaricati nella prima metà del mese di maggio", spiega la stampa locale. Già attivo da tempo, il collegamento Lybia Service I non è l'unico di Msc che raggiunge il paese nordafricano. Ad oggi la compagnia ginevrina opera infatti anche il Lybia Service II, che mette in relazione Gioia Tauro con Benghazi, nella parte orientale del paese, e Khoms, e che attualmente vede in servizio la nave Msc Ortolan II (1.740 Teu di capacità). Relativamente alla presenza e alle attività recenti di Msc in Libia, va senz'altro segnalato inoltre il maxi investimento che il gruppo realizzerà, tramite il braccio terminalistico Til, nella zona franca del porto di Misurata insieme al fondo Maha Capital Partners del Qatar. Il relativo accordo, che si inserisce nel cosiddetto Piano Mattei varato dal governo Meloni nel 2024, è stato annunciato nel gennaio di quest'anno alla presenza del ministro degli Esteri Antonio Tajani, che ha partecipato in quella occasione alla posa della prima pietra. Grazie a un investimento del valore di 2,7 miliardi di dollari in 36 mesi, il progetto punta ad ampliare la capacità container dello scalo, oggi pari a 650mila Teu portandola a 1,5 milioni di Teu annui.

AdSp dello Stretto, Marabello nuova segretaria generale

MESSINA - L'Autorità di Sistema portuale dello Stretto ha ufficializzato la nomina dell'avvocata Giuseppa Marabello a segretaria generale dell'ente per il quadriennio 2026-2030, affidandole la guida amministrativa del sistema portuale dello Stretto. La decisione è arrivata al termine del Comitato di Gestione, che ha espresso voto unanime sulla proposta avanzata dal presidente Francesco Rizzo. Tutti i componenti presenti rappresentanti delle Regioni Sicilia e Calabria e delle Città Metropolitane di Messina e Reggio Calabria hanno votato favorevolmente in una seduta a scrutinio segreto, come previsto dalla normativa. La nomina dell'avvocata Marabello è stata motivata con il riconoscimento di un profilo professionale ritenuto altamente qualificato e coerente con le esigenze operative e strategiche dei porti del sistema dello Stretto, che comprendono Messina, Milazzo, Reggio Calabria e Villa San Giovanni. Alla nuova segretaria generale spetteranno le funzioni di coordinamento, direzione e controllo dell'apparato amministrativo dell'ente, oltre all'attuazione delle decisioni adottate dagli organi di governo dell'Autorità. Un ruolo centrale nella gestione dei processi amministrativi e infrastrutturali, in una fase caratterizzata da rilevanti sfide di sviluppo e modernizzazione. Secondo quanto riportato nel provvedimento, il curriculum dell'avvocata Marabello evidenzia una solida esperienza nella pubblica amministrazione, con particolare competenza nel settore dei contratti pubblici e dei lavori infrastrutturali, ambiti chiave per la gestione delle complesse attività portuali. La nomina diventerà operativa con la sottoscrizione del contratto a tempo determinato e sarà successivamente notificata al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, come previsto dall'iter istituzionale. Foto: stampalibera.it



Messina, pronti a partire i lavori del nuovo terminal crocieristico

Il contratto siglato nella sede dell'**Autorità portuale** dà il via libera definitivo alla realizzazione dell'infrastruttura. Rizzo: "Puntiamo a un milione di passeggeri nei prossimi quattro anni" MESSINA - Un grande progetto, un grande investimento che potrebbe dare slancio all'economia della città insieme alla grande ambizione che Messina possa diventare centrale nel traffico crocieristico internazionale. L'attesa è stata lunga, il progetto ha dovuto subire varie revisioni ma finalmente entro maggio dovrebbero partire i lavori del nuovo terminal crocieristico che dureranno circa un anno e mezzo. Al centro dell'opera un intervento di quasi 9 milioni di euro con un impegno che vede la collaborazione tra pubblico e privato Firmato il contratto: Msc gestirà il terminal crocieristico di Messina per 21 anni Pochi giorni fa nella sede dell'**Autorità di sistema portuale** dello Stretto sono state poste sul contratto le firme di Francesco Rizzo, presidente dell'**Adsp** dello Stretto, e Salvo Lo Re, consigliere delegato della Messina Cruise Terminal Srl; atto che dà il via alla realizzazione di un'infrastruttura che sarà gestita per 21 anni da Msc. "Messina avrà un terminal accogliente - ha dichiarato Rizzo - puntiamo a raggiungere un milione di passeggeri nei prossimi 4 anni. Siamo la settima realtà in Italia e il diciottesimo porto in Europa, l'**Autorità** si pone al centro del traffico crocieristico internazionale e questo attrae risorse per la città generando un meccanismo virtuoso". Durante i lavori il vecchio terminal resterà operativo: la logistica per bus e taxi. La tensostruttura del vecchio terminal rimarrà in funzione per tutta la durata dei lavori, per consentire le necessarie operazioni di imbarco e sbarco dei crocieristi, dopo sarà demolita. Si è messa in moto quindi adesso la grande macchina organizzativa con i tecnici designati, per allestire il cantiere e prevedere interventi per ammortizzare il più possibile l'impatto che avrà sulla mobilità. "Il nuovo terminal non sarà altro dalla città ma sarà fruibile anche nei giorni in cui non ci saranno navi da crociera", ha sottolineato il direttore Ettore Gentile. Nel periodo dei lavori ci sarà una logistica complessa per le attività portuali e per gli operatori del settore turistico. "Abbiamo lavorato a diverse soluzioni, si tratterà solo di alcune giornate in cui in porto saranno presenti delle navi. Lo spazio all'interno della banchina non sarà sufficiente per tutti i bus e i taxi che operano abitualmente e allora abbiamo valutato con il Comune la possibilità di spostare alcuni mezzi nella piastra sul cavalcavia". Per non incidere sulla viabilità cittadina i bus turistici transiteranno all'interno del percorso del tram, attualmente inutilizzato, nel tratto basso della via Tommaso Cannizzaro, per poi svoltare sul viale San Martino e raggiungere il porto. Si eviterà, quindi, di appesantire il flusso viabile nella zona della Stazione con la Piazza che sarà presto oggetto di altri interventi da parte di Atm. La gara vinta da Msc nel 2023 e le criticità



04/28/2026 06:25 Lina Bruno

Il contratto siglato nella sede dell'Autorità portuale dà il via libera definitivo alla realizzazione dell'infrastruttura. Rizzo: "Puntiamo a un milione di passeggeri nei prossimi quattro anni" MESSINA - Un grande progetto, un grande investimento che potrebbe dare slancio all'economia della città insieme alla grande ambizione che Messina possa diventare centrale nel traffico crocieristico internazionale. L'attesa è stata lunga, il progetto ha dovuto subire varie revisioni ma finalmente entro maggio dovrebbero partire i lavori del nuovo terminal crocieristico che dureranno circa un anno e mezzo. Al centro dell'opera un intervento di quasi 9 milioni di euro con un impegno che vede la collaborazione tra pubblico e privato Firmato il contratto: Msc gestirà il terminal crocieristico di Messina per 21 anni Pochi giorni fa nella sede dell'Autorità di sistema portuale dello Stretto sono state poste sul contratto le firme di Francesco Rizzo, presidente dell'Adsp dello Stretto, e Salvo Lo Re, consigliere delegato della Messina Cruise Terminal Srl; atto che dà il via alla realizzazione di un'infrastruttura che sarà gestita per 21 anni da Msc. "Messina avrà un terminal accogliente - ha dichiarato Rizzo - puntiamo a raggiungere un milione di passeggeri nei prossimi 4 anni. Siamo la settima realtà in Italia e il diciottesimo porto in Europa; l'Autorità si pone al centro del traffico crocieristico internazionale e questo attrae risorse per la città generando un meccanismo virtuoso". Durante i lavori il vecchio terminal resterà operativo; la logistica per bus e taxi. La tensostruttura del vecchio terminal rimarrà in funzione per tutta la durata dei lavori, per consentire le necessarie operazioni di imbarco e sbarco dei crocieristi, dopo sarà demolita. Si è messa in moto quindi adesso la grande macchina organizzativa con i tecnici designati, per allestire il cantiere e prevedere interventi per ammortizzare il

geotecniche che hanno ritardato i lavori La genesi di questo Terminal il QdS l'ha raccontata fin dall'inizio, con i vari vertici che si sono succeduti, prima e dopo la nascita dell' **Adsp** dello Stretto , e tutti gli intoppi che hanno caratterizzato il suo iter progettuale fino alle fasi finali, quando sembrava tutto deciso per avviare finalmente i lavori. Il riferimento è alla gara per la realizzazione e la gestione, vinta dalla Messina Cruise Terminal Srl , controllata da Msc , nel novembre 2023 (con un ribasso a 2,1 euro della tariffa a passeggero e a 3 milioni di euro del contributo pubblico). Firmato il contratto con l'**Autorità** di **sistema portuale** dello Stretto nel settembre 2024, Mct ha richiesto di effettuare delle indagini integrative finalizzate all'accertamento delle condizioni della banchina, per poter dare corso alla progettazione esecutiva e di dettaglio. Le risultanze delle indagini hanno evidenziato importanti criticità geotecniche che avrebbero comportato, secondo i progettisti incaricati da Mct, il rischio di liquefazione e la necessità di un diverso **sistema** di fondazione su pali. Il geologo Monaco esclude la liquefazione: sbloccato l'iter con costi aggiuntivi di 1,1 milioni A spiegare tutto ciò è l'atto con cui l'**Adsp** ha approvato la modifica del contratto , sbloccando quindi l'iter. Il problema geotecnico riscontrato dai tecnici di Mct è stato oggetto di numerose riunioni tecniche con l'ente fino a marzo del 2025, quando l'**Adsp** ha incaricato il geologo Sebastiano Monaco di un'approfondita campagna di indagini. Il professionista è arrivato alle conclusioni che i terreni non sono liquefacibili Il progetto è stato quindi riedito dalla società incaricata da Mct, che lo ha consegnato nell'ottobre scorso, con la previsione di migliorie operative, funzionali e impiantistiche al terminal per circa 500 mila euro (a carico del concessionario) e, sulla scorta delle indagini geologiche eseguite, un miglioramento al **sistema** di fondazione sulla base di un reticolo di travi di collegamento con le strutture verticali. Tale intervento costerà circa 600 mila euro e sarà per il 60% a carico del terminalista e per il 40% dell'ente . Dopo questa revisione è arrivato il parere positivo sul nuovo progetto di tutti gli enti coinvolti. Previsti costi aggiuntivi quindi ma anche un maggior tempo da cronoprogramma di 150 giorni consecutivi oltre ai 315 previsti in appalto.

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Autorità di sistema portuale dello Stretto, Giusy Marabello nuova segretaria generale

La nomina deliberata all'unanimità dal Comitato di gestione su proposta del presidente Rizzo MESSINA - L'Autorità di sistema portuale dello Stretto ha una nuova guida amministrativa. Il Comitato di Gestione ha ufficializzato la nomina dell'avvocata Giuseppa Marabello a segretaria generale dell'ente per il quadriennio 2026-2030. Il presidente Francesco Rizzo ha individuato nell'avvocata Marabello un profilo di elevata qualificazione, coerente con le sfide strategiche che attendono i porti di Messina, Milazzo, Reggio Calabria e Villa San Giovanni nei prossimi anni. Un voto all'unanimità. La seduta del Comitato di gestione ha visto una convergenza totale sulla proposta della presidenza. Hanno espresso voto favorevole i rappresentanti della Regione Siciliana, della Regione Calabria, delle Città Metropolitane di Messina e Reggio Calabria, oltre allo stesso presidente Rizzo. La votazione, avvenuta a scrutinio segreto come previsto dalle norme, si è conclusa con cinque voti favorevoli su cinque votanti. Profilo e competenze Alla Marabello competeranno le funzioni di direzione, coordinamento e controllo dell'intero apparato amministrativo dell'AdSP, oltre all'attuazione delle deliberazioni degli organi dell'ente. Nel provvedimento si sottolinea come il suo curriculum vantì una comprovata esperienza nel settore della pubblica amministrazione, con particolare riferimento ai contratti e ai lavori pubblici, ambiti ritenuti fondamentali per la gestione di procedimenti complessi legati alle infrastrutture portuali. La nomina diverrà operativa con la firma del contratto di lavoro a termine. Il provvedimento è stato già trasmesso al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la dovuta notifica.



ts
TempoStretto

Autorità di sistema portuale dello Stretto, Giusy Marabello nuova segretaria generale

04/28/2026 08:02 Marco Ipsale

La nomina deliberata all'unanimità dal Comitato di gestione su proposta del presidente Rizzo MESSINA - L'Autorità di sistema portuale dello Stretto ha una nuova guida amministrativa. Il Comitato di Gestione ha ufficializzato la nomina dell'avvocata Giuseppa Marabello a segretaria generale dell'ente per il quadriennio 2026-2030. Il presidente Francesco Rizzo ha individuato nell'avvocata Marabello un profilo di elevata qualificazione, coerente con le sfide strategiche che attendono i porti di Messina, Milazzo, Reggio Calabria e Villa San Giovanni nei prossimi anni. Un voto all'unanimità. La seduta del Comitato di gestione ha visto una convergenza totale sulla proposta della presidenza. Hanno espresso voto favorevole i rappresentanti della Regione Siciliana, della Regione Calabria, delle Città Metropolitane di Messina e Reggio Calabria, oltre allo stesso presidente Rizzo. La votazione, avvenuta a scrutinio segreto come previsto dalle norme, si è conclusa con cinque voti favorevoli su cinque votanti. Profilo e competenze Alla Marabello competeranno le funzioni di direzione, coordinamento e controllo dell'intero apparato amministrativo dell'AdSP, oltre all'attuazione delle deliberazioni degli organi dell'ente. Nel provvedimento si sottolinea come il suo curriculum vantì una comprovata esperienza nel settore della pubblica amministrazione, con particolare riferimento ai contratti e ai lavori pubblici, ambiti ritenuti fondamentali per la gestione di procedimenti complessi legati alle infrastrutture portuali. La nomina diverrà operativa con la firma del contratto di lavoro a termine. Il provvedimento è stato già trasmesso al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la dovuta notifica.

Caro carburanti, Sicilia al limite: "Agricoltura e pesca in ginocchio"

CATANIA - La Sicilia è sull'orlo di una crisi economica e sociale che rischia di travolgere due dei suoi settori più strategici: agricoltura e pesca. A lanciare l'allarme è la dirigente del PD Sicilia, Concetta Raia, che in una nota denuncia gli effetti devastanti dell'impennata dei prezzi del carburante, aggravata dalle tensioni internazionali. "La Sicilia è sull'orlo di una crisi economica e sociale senza precedenti. L'impennata del costo del gasolio, aggravata dalle tensioni internazionali legate anche allo Stretto di Hormuz, sta colpendo duramente due pilastri fondamentali dell'economia dell'isola: agricoltura e pesca", si legge nel documento. Nel comparto agricolo, il prezzo del gasolio ha superato stabilmente quota 1,70 euro al litro, con punte fino a 1,80 euro. Un aumento che si somma ai rincari di concimi, energia e servizi, mettendo in seria difficoltà le imprese. "In una regione dove oltre il 90% delle produzioni viaggia su gomma, la prospettiva è drammatica: aziende costrette a fermarsi, migliaia di ettari a rischio abbandono e un'intera annata agraria - la 2026/2027 - che si preannuncia economicamente insostenibile". Ancora più critica la situazione nel settore della pesca. Al **porto** di **Catania**, molti pescherecci restano fermi, incapaci di sostenere i costi del carburante. "Il pieno di un grande peschereccio è passato da circa 8.000 euro a oltre 16.000 euro", evidenzia la nota, sottolineando come il gasolio rappresenti ormai la principale voce di spesa. "Con consumi che raggiungono i 40 litri l'ora per 12 ore di attività giornaliera, uscire in mare è diventato antieconomico". Il gasolio per la pesca, un tempo intorno a 0,54 euro al litro, oggi oscilla tra 1,20 e 1,50 euro. Una dinamica che ha spinto la Federazione Armatori Siciliani a chiedere misure urgenti e concrete. Tra le proposte: "introduzione di un tetto massimo al prezzo del diesel destinato ai pescherecci; definizione di un prezzo calmierato in condizioni ordinarie; attivazione di misure straordinarie in caso di crisi economiche eccezionali". È stato intanto convocato per il 12 maggio un tavolo regionale con il Governo siciliano per individuare possibili soluzioni. Un appuntamento che, secondo Raia, "assume una certa importanza", ma che dovrà tradursi in interventi reali. "Per questo motivo adesso si passi dalle parole ai fatti, e gli impegni che oggi sono stati assunti devono essere mantenuti", si legge ancora nella nota, che invita a mantenere alta la pressione politica e sociale. Il rischio, senza interventi immediati, è quello di un collasso irreversibile del tessuto produttivo dell'isola. "È indispensabile che il Governo nazionale, la Regione e le istituzioni europee intervengano con urgenza attraverso misure concrete", conclude Raia, indicando tra le priorità sgravi fiscali sul carburante, sostegni diretti alle imprese e strumenti straordinari per contenere i costi energetici. "Il tempo è scaduto. Senza risposte immediate, la Sicilia rischia di perdere definitivamente due settori strategici della propria economia". Leggi qui tutte le notizie



CATANIA - La Sicilia è sull'orlo di una crisi economica e sociale che rischia di travolgere due dei suoi settori più strategici: agricoltura e pesca. A lanciare l'allarme è la dirigente del PD Sicilia, Concetta Raia, che in una nota denuncia gli effetti devastanti dell'impennata dei prezzi del carburante, aggravata dalle tensioni internazionali. "La Sicilia è sull'orlo di una crisi economica e sociale senza precedenti. L'impennata del costo del gasolio, aggravata dalle tensioni internazionali legate anche allo Stretto di Hormuz, sta colpendo duramente due pilastri fondamentali dell'economia dell'isola: agricoltura e pesca", si legge nel documento. Nel comparto agricolo, il prezzo del gasolio ha superato stabilmente quota 1,70 euro al litro, con punte fino a 1,80 euro. Un aumento che si somma ai rincari di concimi, energia e servizi, mettendo in seria difficoltà le imprese. "In una regione dove oltre il 90% delle produzioni viaggia su gomma, la prospettiva è drammatica: aziende costrette a fermarsi, migliaia di ettari a rischio abbandono e un'intera annata agraria - la 2026/2027 - che si preannuncia economicamente insostenibile". Ancora più critica la situazione nel settore della pesca. Al porto di Catania, molti pescherecci restano fermi, incapaci di sostenere i costi del carburante. "Il pieno di un grande peschereccio è passato da circa 8.000 euro a oltre 16.000 euro", evidenzia la nota, sottolineando come il gasolio rappresenti ormai la principale voce di spesa. "Con consumi che raggiungono i 40 litri l'ora per 12 ore di attività giornaliera, uscire in mare è diventato antieconomico". Il gasolio per la pesca, un tempo intorno a 0,54 euro al litro, oggi oscilla tra 1,20 e 1,50 euro. Una dinamica che ha spinto la Federazione Armatori Siciliani a chiedere misure urgenti e concrete. Tra le proposte: "introduzione di un tetto massimo al prezzo del diesel destinato ai pescherecci; definizione di un prezzo calmierato in condizioni ordinarie; attivazione di misure straordinarie in caso di crisi economiche eccezionali". È stato

LiveSicilia

Catania

di **Catania**.

New Sicilia

Catania

On. Concetta Raia: "Il caro carburanti mette in ginocchio agricoltura e pesca in Sicilia"

SICILIA - Ci giunge in redazione una nota dell'onorevole Concetta Raia, Dirigente PD Sicilia sulla vicenda del caro carburanti che sta colpendo duramente [...] SICILIA - Ci giunge in redazione una nota dell'onorevole Concetta Raia Dirigente PD Sicilia sulla vicenda del caro carburanti che sta colpendo duramente l'isola. "La Sicilia - si legge nella nota - è sull'orlo di una crisi economica e sociale senza precedenti. L'impennata del costo del gasolio, aggravata dalle tensioni internazionali legate anche allo Stretto di Hormuz, sta colpendo duramente due pilastri fondamentali dell'economia dell'isola: agricoltura e pesca. Nel settore agricolo, il prezzo del gasolio ha ormai superato stabilmente 1,70 euro al litro, con picchi fino a 1,80 euro, a cui si sommano rincari generalizzati di concimi, energia e servizi". "In una regione dove oltre il 90% delle produzioni viaggia su gomma, la prospettiva è drammatica: aziende costrette a fermarsi, migliaia di ettari a rischio abbandono e un'intera annata agraria - la 2026/2027 - che si preannuncia economicamente insostenibile. Ancora più grave è la situazione nel comparto della pesca. Al porto di Catania, decine di pescherecci restano fermi, impossibilitati a sostenere i costi del carburante, oggi principale voce di spesa". "Il pieno di un grande peschereccio è passato da circa 8.000 euro a oltre 16.000 euro. Con consumi che raggiungono i litri l'ora per 12 ore di attività giornaliera, uscire in mare è diventato antieconomico. Il gasolio per il comparto della pesca, che in passato costava circa 0,54 euro al litro, oggi ha raggiunto prezzi compresi tra 1,20 e 1,50 euro al litro". "La Federazione Armatori Siciliani ha lanciato un grido d'allarme chiaro e non più rinviabile, chiedendo l'immediata convocazione di un tavolo tecnico con il Governo nazionale e regionale e avanzando proposte concrete: È stato convocato un tavolo regionale per il 12 maggio, alla presenza del Governo regionale, con l'obiettivo di individuare risorse per calmierare i prezzi del carburante". "L'associazione - continua - di categoria fa bene a mantenere lo stato di agitazione: pur avendo scongiurato la mobilitazione per il 1° maggio, la pressione sociale e politica deve continuare, perché nessuno sa quando finirà la guerra scatenata da Israele e Stati Uniti. Le uniche certezze, oggi, sono le migliaia di civili morti e l'aumento dei prezzi di gas, benzina gasolio e dei generi alimentari". "Senza interventi immediati e strutturali, il rischio è quello di un collasso irreversibile del tessuto produttivo siciliano, con gravi ripercussioni occupazionali sociali ed economiche. A pagare il prezzo più alto saranno non solo gli operatori dei settori coinvolti, ma anche tutti i cittadini consumatori, imprese e famiglie". "È indispensabile che il Governo nazionale, la Regione e le istituzioni europee intervengano con urgenza attraverso misure concrete: sgravi fiscali sul carburante, sostegni diretti alle imprese e strumenti straordinari per contenere i costi energetici e garantire



04/28/2026 15:59

SICILIA - Ci giunge in redazione una nota dell'onorevole Concetta Raia, Dirigente PD Sicilia sulla vicenda del caro carburanti che sta colpendo duramente [...] SICILIA - Ci giunge in redazione una nota dell'onorevole Concetta Raia Dirigente PD Sicilia sulla vicenda del caro carburanti che sta colpendo duramente l'isola. "La Sicilia - si legge nella nota - è sull'orlo di una crisi economica e sociale senza precedenti. L'impennata del costo del gasolio, aggravata dalle tensioni internazionali legate anche allo Stretto di Hormuz, sta colpendo duramente due pilastri fondamentali dell'economia dell'isola: agricoltura e pesca. Nel settore agricolo, il prezzo del gasolio ha ormai superato stabilmente 1,70 euro al litro, con picchi fino a 1,80 euro, a cui si sommano rincari generalizzati di concimi, energia e servizi". "In una regione dove oltre il 90% delle produzioni viaggia su gomma, la prospettiva è drammatica: aziende costrette a fermarsi, migliaia di ettari a rischio abbandono e un'intera annata agraria - la 2026/2027 - che si preannuncia economicamente insostenibile. Ancora più grave è la situazione nel comparto della pesca. Al porto di Catania, decine di pescherecci restano fermi, impossibilitati a sostenere i costi del carburante, oggi principale voce di spesa". "Il pieno di un grande peschereccio è passato da circa 8.000 euro a oltre 16.000 euro. Con consumi che raggiungono i litri l'ora per 12 ore di attività giornaliera, uscire in mare è diventato antieconomico. Il gasolio per il comparto della pesca, che in passato costava circa 0,54 euro al litro, oggi ha raggiunto prezzi compresi tra 1,20 e 1,50 euro al litro". "La Federazione Armatori Siciliani ha lanciato un grido d'allarme chiaro e non più rinviabile, chiedendo l'immediata convocazione di un tavolo tecnico con il Governo nazionale e regionale e avanzando proposte concrete: È stato convocato un tavolo regionale per il 12 maggio, alla presenza del Governo regionale, con l'obiettivo di individuare risorse per calmierare i prezzi del carburante". "L'associazione - continua - di categoria fa bene a mantenere lo stato di agitazione: pur avendo scongiurato la mobilitazione per il 1° maggio, la pressione sociale e politica deve continuare, perché nessuno sa quando finirà la guerra scatenata da Israele e Stati Uniti. Le uniche certezze, oggi, sono le migliaia di civili morti e l'aumento dei prezzi di gas, benzina gasolio e dei generi alimentari". "Senza interventi immediati e strutturali, il rischio è quello di un collasso irreversibile del tessuto produttivo siciliano, con gravi ripercussioni occupazionali sociali ed economiche. A pagare il prezzo più alto saranno non solo gli operatori dei settori coinvolti, ma anche tutti i cittadini consumatori, imprese e famiglie". "È indispensabile che il Governo nazionale, la Regione e le istituzioni europee intervengano con urgenza attraverso misure concrete: sgravi fiscali sul carburante, sostegni diretti alle imprese e strumenti straordinari per contenere i costi energetici e garantire

New Sicilia

Catania

la continuità operativa delle attività produttive. Il tempo - conclude - è scaduto. Senza risposte immediate, la Sicilia rischia di perdere definitivamente due settori strategici della propria economia". Per restare informato iscriviti al canale Telegram di NewSicilia. Segui NewSicilia anche su Facebook Instagram e Twitter.

"Pozzallo porta d'accesso all'area iblea": successo per la presentazione del progetto alla Stazione Marittima

Oltre cento presenze tra istituzioni e associazioni per il lancio dell'ecosistema turistico "Smart City" 13:23 Pozzallo, 28 aprile 2026 - Sala gremita e grande partecipazione ieri sera alla Stazione Marittima di Pozzallo per la presentazione ufficiale del progetto "Smart City: Pozzallo porta d'accesso all'area iblea". L'evento ha registrato oltre cento presenze, vedendo riuniti i principali attori del territorio: dai rappresentanti delle istituzioni locali alle associazioni culturali e di categoria. L'iniziativa, promossa dalla Nova Pro Loco Pozzallo APS in sinergia con il Libero Consorzio Comunale di Ragusa, si pone l'ambizioso obiettivo di trasformare il Porto di Pozzallo in un vero e proprio hub strategico di accoglienza per l'intera Sicilia sud-orientale. Le colonne del progetto: Accoglienza Fisica e Digitale. Il piano d'intervento si articola su due binari paralleli destinati a rivoluzionare l'esperienza del viaggiatore: 1. Info Point Fisico: Un presidio operativo situato direttamente all'interno della Stazione Marittima. 2. Ecosistema Digitale: Lo sviluppo di un portale web e un'app dedicata per fornire informazioni in tempo reale e servizi interattivi. "Il progetto prenderà il via entro fine maggio 2026, per andare a

pieno regime entro la fine dell'anno," ha dichiarato Antonio Boschetti, Presidente della Nova Pro Loco Pozzallo. "Soprattutto, questa iniziativa si ricollega alla fase di lancio della DMO di Ragusa. L'Info Point di Pozzallo vuole essere il primo punto di contatto dove la strategia di area vasta incontra concretamente il turista appena sbarcato". L'incontro, moderato da Giovanna Pediliggieri, ha visto la partecipazione di figure chiave del panorama istituzionale: Angelo Califi (Libero Consorzio Comunale di Ragusa); L'Ing. Rizzo (Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale); L'On. Roberto Ammatuna (Sindaco di Pozzallo); Giorgio Caccamo (UNPLI Ragusa). Tutti i relatori hanno concordato sulla necessità di superare le logiche campanilistiche in favore di una promozione unitaria dell'area iblea. Sebbene l'innovazione tecnologica sia il motore del progetto, Boschetti ha voluto sottolineare il valore umano dell'iniziativa: "La tecnologia aiuta, ma l'anima dell'accoglienza ce la mettono le persone", riferendosi al ruolo fondamentale dei volontari della Pro Loco che presidieranno la struttura.



Oltre cento presenze tra istituzioni e associazioni per il lancio dell'ecosistema turistico "Smart City" 13:23 Pozzallo, 28 aprile 2026 - Sala gremita e grande partecipazione ieri sera alla Stazione Marittima di Pozzallo per la presentazione ufficiale del progetto "Smart City: Pozzallo porta d'accesso all'area iblea". L'evento ha registrato oltre cento presenze, vedendo riuniti i principali attori del territorio: dai rappresentanti delle istituzioni locali alle associazioni culturali e di categoria. L'iniziativa, promossa dalla Nova Pro Loco Pozzallo APS in sinergia con il Libero Consorzio Comunale di Ragusa, si pone l'ambizioso obiettivo di trasformare il Porto di Pozzallo in un vero e proprio hub strategico di accoglienza per l'intera Sicilia sud-orientale. Le colonne del progetto: Accoglienza Fisica e Digitale. Il piano d'intervento si articola su due binari paralleli destinati a rivoluzionare l'esperienza del viaggiatore: 1. Info Point Fisico: Un presidio operativo situato direttamente all'interno della Stazione Marittima. 2. Ecosistema Digitale: Lo sviluppo di un portale web e un'app dedicata per fornire informazioni in tempo reale e servizi interattivi. "Il progetto prenderà il via entro fine maggio 2026, per andare a pieno regime entro la fine dell'anno," ha dichiarato Antonio Boschetti, Presidente della Nova Pro Loco Pozzallo. "Soprattutto, questa iniziativa si ricollega alla fase di lancio della DMO di Ragusa. L'Info Point di Pozzallo vuole essere il primo punto di contatto dove la strategia di area vasta incontra concretamente il turista appena sbarcato". L'incontro, moderato da Giovanna Pediliggieri, ha visto la partecipazione di figure chiave del panorama istituzionale: Angelo Califi (Libero Consorzio Comunale di Ragusa); L'Ing. Rizzo (Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia

Il Nautilus

Palermo, Termini Imerese

PNRR e formazione, svolta per le AdSP: l'Autorità della Sicilia occidentale apre l'accesso agli enti con contratti privatistici

L'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale si afferma come apripista a livello nazionale, riuscendo ad affermare il principio per il quale, anche ente pubblico non economico di rilevanza nazionale come l'AdSP - ai cui dipendenti si applica un contratto di lavoro privatistico - è legittimato a partecipare al finanziamento previsto dal PNRR per i percorsi di formazione destinati al personale delle pubbliche amministrazioni, gestiti da Formez per conto del Ministero del Lavoro e della Funzione pubblica. L'AdSP ha ottenuto il finanziamento per un proprio progetto formativo, al termine di un iter tutt'altro che scontato. In una prima fase, infatti, aveva prevalso un'interpretazione restrittiva che escludeva l'Ente dalla partecipazione, proprio in ragione della natura privatistica dei rapporti di lavoro del personale. Un orientamento successivamente superato, che ha consentito non solo l'ammissione al finanziamento, ma anche l'ottenimento di un principio destinato a fare scuola. "Ottenere questo finanziamento - afferma il presidente dell'AdSP, Annalisa Tardino - significa avviare un importante percorso di rafforzamento delle competenze interne e, al contempo, creare un precedente significativo: l'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale è, infatti, la prima AdSP ad accedere a questa opportunità. Si tratta di un risultato rilevante, che rappresenta una leva concreta per sostenere la crescita della blue economy, affrontare le sfide del settore marittimo e generare valore pubblico. Ma è anche un passo avanti sul piano dell'equità, perché consente di non lasciare ingiustamente esclusa una parte importante dei dipendenti della pubblica amministrazione italiana".



Informare

Palermo, Termini Imerese

L'AdSP della Sicilia Occidentale apre l'accesso agli enti con contratti privatistici ai fondi per la formazione del PNRR

Tardino: precedente significativo Palermo L'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale ha reso noto di essere il primo ente portuale nazionale ad aver ottenuto per un proprio progetto formativo un finanziamento previsto dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza per i percorsi di formazione destinati al personale delle pubbliche amministrazioni, gestiti da Formez per conto del Ministero del Lavoro e della Funzione pubblica, riuscendo quindi ad affermare il principio per il quale, anche un ente pubblico non economico di rilevanza nazionale come l'AdSP - ai cui dipendenti si applica un contratto di lavoro privatistico - è legittimato a partecipare a questa tipologia di finanziamenti. L'ente portuale siciliano ha specificato che il finanziamento è stato accordato al termine di un iter tutt'altro che scontato, con una prima fase in cui aveva prevalso un'interpretazione restrittiva che escludeva l'ente dalla partecipazione, proprio in ragione della natura privatistica dei rapporti di lavoro del personale. Un orientamento successivamente superato, che ha consentito non solo l'ammissione al finanziamento, ma anche l'affermazione di un principio destinato a fare scuola.

«Ottenere questo finanziamento - ha sottolineato il presidente dell'AdSP, Annalisa Tardino - significa avviare un importante percorso di rafforzamento delle competenze interne e, al contempo, creare un precedente significativo: l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale è, infatti, la prima AdSP ad accedere a questa opportunità. Si tratta di un risultato rilevante, che rappresenta una leva concreta per sostenere la crescita della blue economy, affrontare le sfide del settore marittimo e generare valore pubblico. Ma è anche un passo avanti sul piano dell'equità, perché consente di non lasciare ingiustamente esclusa una parte importante dei dipendenti della pubblica amministrazione italiana».



Informazioni Marittime

Palermo, Termini Imerese


PNRR e formazione: l'Authority della Sicilia occidentale apre agli enti con contratti privatistici

L'AdSP, prima in Italia, ha ottenuto il finanziamento per un proprio progetto formativo. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia occidentale si afferma come apripista, tra gli scali italiani, in merito al principio secondo il quale anche un ente pubblico non economico di rilevanza nazionale come l'AdSP - ai cui dipendenti si applica un contratto di lavoro privatistico - è legittimato a partecipare al finanziamento previsto dal PNRR per i percorsi di formazione destinati al personale delle pubbliche amministrazioni, gestiti da Formez per conto del Ministero del Lavoro e della Funzione pubblica. L'AdSP ha ottenuto il finanziamento per un proprio progetto formativo, al termine di un iter tutt'altro che scontato. In una prima fase, infatti, aveva prevalso un'interpretazione restrittiva che escludeva l'Ente dalla partecipazione, proprio in ragione della natura privatistica dei rapporti di lavoro del personale. Un orientamento successivamente superato, che ha consentito non solo l'ammissione al finanziamento, ma anche l'odi un principio destinato a fare scuola. "Ottenere questo finanziamento - dichiara il presidente dell'AdSP, Annalisa Tardino - significa avviare un importante percorso di rafforzamento delle competenze interne e, al contempo, creare un precedente significativo: l'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale è, infatti, la prima AdSP ad accedere a questa opportunità. Si tratta di un risultato rilevante, che rappresenta una leva concreta per sostenere la crescita della blue economy, affrontare le sfide del settore marittimo e generare valore pubblico. Ma è anche un passo avanti sul piano dell'equità, perché consente di non lasciare ingiustamente esclusa una parte importante dei dipendenti della pubblica amministrazione italiana".

Condividi Articoli correlati.

Informazioni Marittime

PNRR e formazione: l'Authority della Sicilia occidentale apre agli enti con contratti privatistici



04/28/2026 13:32

L'AdSP, prima in Italia, ha ottenuto il finanziamento per un proprio progetto formativo. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia occidentale si afferma come apripista, tra gli scali italiani, in merito al principio secondo il quale anche un ente pubblico non economico di rilevanza nazionale come l'AdSP - ai cui dipendenti si applica un contratto di lavoro privatistico - è legittimato a partecipare al finanziamento previsto dal PNRR per i percorsi di formazione destinati al personale delle pubbliche amministrazioni, gestiti da Formez per conto del Ministero del Lavoro e della Funzione pubblica. L'AdSP ha ottenuto il finanziamento per un proprio progetto formativo, al termine di un iter tutt'altro che scontato. In una prima fase, infatti, aveva prevalso un'interpretazione restrittiva che escludeva l'Ente dalla partecipazione, proprio in ragione della natura privatistica dei rapporti di lavoro del personale. Un orientamento successivamente superato, che ha consentito non solo l'ammissione al finanziamento, ma anche l'odi un principio destinato a fare scuola. "Ottenere questo finanziamento - dichiara il presidente dell'AdSP, Annalisa Tardino - significa avviare un importante percorso di rafforzamento delle competenze interne e, al contempo, creare un precedente significativo: l'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale è, infatti, la prima AdSP ad accedere a questa opportunità. Si tratta di un risultato rilevante, che rappresenta una leva concreta per sostenere la crescita della blue economy, affrontare le sfide del settore marittimo e generare valore pubblico. Ma è anche un passo avanti sul piano dell'equità, perché consente di non lasciare ingiustamente esclusa una parte importante dei dipendenti della pubblica amministrazione italiana".

Condividi Articoli correlati.

Messaggero Marittimo

Palermo, Termini Imerese

Anche i dipendenti AdSp possono accedere alla formazione del PNRR per le PA

PALERMO - La normativa attuale definisce le Autorità di Sistema portuale "enti pubblici non economici di rilevanza nazionale a ordinamento speciale". Questo significa che ai dipendenti si applica un contratto di lavoro privatistico. Su questo si basa la "vittoria" dell'AdSp del Mare di Sicilia occidentale che, prima a livello nazionale, è riuscita ad affermare il principio per il quale, nonostante la suddetta natura, è legittimo partecipare al finanziamento previsto dal PNRR per i percorsi di formazione destinati al personale delle pubbliche amministrazioni, gestiti da Formez per conto del Ministero del Lavoro e della Funzione pubblica. L'Authority ha ottenuto il finanziamento per un proprio progetto formativo, al termine di un iter tutt'altro che scontato. In una prima fase, infatti, aveva prevalso un'interpretazione restrittiva che escludeva l'Ente dalla partecipazione, proprio in ragione della natura privatistica dei rapporti di lavoro del personale. Un orientamento successivamente superato, che ha consentito non solo l'ammissione al finanziamento, ma anche l'applicazione di un principio destinato a fare scuola. Ottenere questo finanziamento ha commentato il presidente Annalisa Tardino significa avviare un importante percorso di rafforzamento delle competenze interne e, al contempo, creare un precedente significativo: l'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale è, infatti, la prima AdSp ad accedere a questa opportunità. Si tratta di un risultato rilevante, che rappresenta una leva concreta per sostenere la crescita della blue economy, affrontare le sfide del settore marittimo e generare valore pubblico. Ma è anche un passo avanti sul piano dell'equità, perché consente di non lasciare ingiustamente esclusa una parte importante dei dipendenti della pubblica amministrazione italiana.



Messaggero Marittimo

Palermo, Termini Imerese

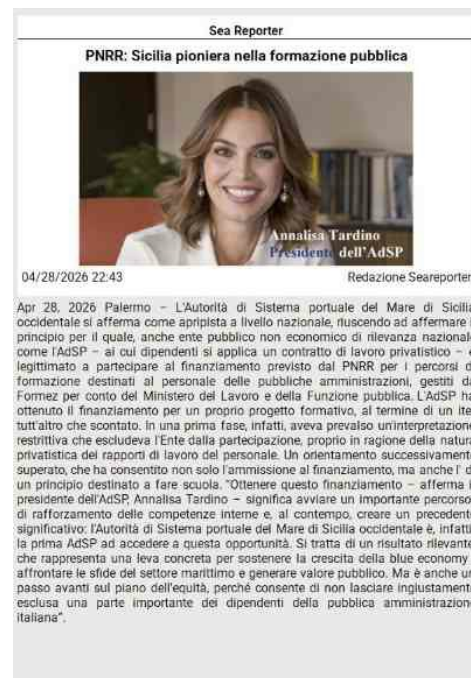
Isola di Vulcano, completati i lavori nei porti di Levante e Ponente

PALERMO - Completata la messa in sicurezza dei porti di Levante e di Ponente nell'isola di Vulcano, del Comune di Lipari, nel Messinese. Si tratta di lavori che hanno interessato il molo foraneo e il collegamento tra le banchine e il pontile di attracco degli aliscafi. Gli interventi sono stati interamente finanziati dalla Regione Siciliana con un investimento complessivo di oltre 2,5 milioni. Nei prossimi giorni i porti, quindi, potranno tornare alla loro piena operatività. "Siamo intervenuti con tempestività - dichiara l'assessore regionale alle Infrastrutture e alla mobilità Alessandro Aricò - per restituire all'isola di Vulcano, e a tutto l'arcipelago delle Eolie, un'infrastruttura strategica per la mobilità di residenti e turisti e per lo sviluppo economico del territorio. Non ci siamo tirati indietro anche quando è stato necessario incrementare lo stanziamento per garantire la piena sicurezza degli approdi e consentire il completamento delle opere previste, perché il nostro obiettivo era la piena fruibilità dello scalo. Si tratta di un intervento importante che conferma l'attenzione del governo Schifani verso le esigenze concrete dei territori insulari, dove i porti rappresentano un presidio fondamentale". L'intervento rientra nel più ampio programma di potenziamento e manutenzione delle infrastrutture portuali promosso dalla Regione Siciliana, con particolare attenzione agli approdi delle isole minori, considerati strategici per la continuità territoriale e la sicurezza della navigazione.



PNRR: Sicilia pioniera nella formazione pubblica

Apr 28, 2026 Palermo - L'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale si afferma come apripista a livello nazionale, riuscendo ad affermare il principio per il quale, anche ente pubblico non economico di rilevanza nazionale come l'AdSP - ai cui dipendenti si applica un contratto di lavoro privatistico - è legittimato a partecipare al finanziamento previsto dal PNRR per i percorsi di formazione destinati al personale delle pubbliche amministrazioni, gestiti da Formez per conto del Ministero del Lavoro e della Funzione pubblica. L'AdSP ha ottenuto il finanziamento per un proprio progetto formativo, al termine di un iter tutt'altro che scontato. In una prima fase, infatti, aveva prevalso un'interpretazione restrittiva che escludeva l'Ente dalla partecipazione, proprio in ragione della natura privatistica dei rapporti di lavoro del personale. Un orientamento successivamente superato, che ha consentito non solo l'ammissione al finanziamento, ma anche l'odiato principio destinato a fare scuola. "Ottenere questo finanziamento - afferma il presidente dell'AdSP, Annalisa Tardino - significa avviare un importante percorso di rafforzamento delle competenze interne e, al contempo, creare un precedente significativo: l'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale è, infatti, la prima AdSP ad accedere a questa opportunità. Si tratta di un risultato rilevante, che rappresenta una leva concreta per sostenere la crescita della blue economy, affrontare le sfide del settore marittimo e generare valore pubblico. Ma è anche un passo avanti sul piano dell'equità, perché consente di non lasciare ingiustamente esclusa una parte importante dei dipendenti della pubblica amministrazione italiana".



Federlogistica entra nell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale

Apr 28, 2026 Genova - Federlogistica consolida la propria presenza istituzionale nel Mezzogiorno facendo il suo ingresso ufficiale nel Tavolo di Partenariato dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale. La nomina di Giuseppe Fabio La Vardera, designato come rappresentante per la categoria degli operatori logistici intermodali, segna un momento di svolta per l'associazione all'interno dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, cuore pulsante del confronto tra pubblico e privato sulle strategie di sviluppo marittimo e infrastrutturale. Il debutto di Federlogistica in uno dei principali centri decisionali della Sicilia è stato accolto con entusiasmo anche da Michele D'Amico, già presente nell'organismo, che ha sottolineato l'eccezionalità di questo passaggio per la rappresentanza della categoria nel contesto regionale. La partecipazione di La Vardera permetterà all'associazione di sedere ai tavoli dove si pianificano le politiche logistiche e intermodali di uno scalo considerato cruciale per l'intera economia del Mediterraneo. Per il presidente di Federlogistica, Davide Falteri, l'ingresso nel partenariato siciliano non è solo un traguardo formale, ma un'azione strategica nel percorso di radicamento nazionale dell'organizzazione. Secondo Falteri, questa nuova posizione consentirà di portare istanze concrete delle imprese direttamente nei luoghi di programmazione, favorendo una maggiore integrazione tra il sistema logistico siciliano e i corridoi nazionali. L'obiettivo dichiarato è quello di contribuire attivamente alla definizione di politiche che sappiano valorizzare i territori strategici, trasformando la Sicilia in un ponte sempre più efficiente per il resto del Paese.



Il Nautilus

Focus

Intelligence marittima, soluzioni israeliane, ma non solo

La Consapevolezza del Dominio Marittimo (MDA, Maritime Domain Awareness) è un aspetto fondamentale per garantire la sicurezza dei nostri oceani, **porti** e attività marittime. Con l'aumento del commercio globale, le minacce marittime in aumento e le preoccupazioni ambientali, avere una chiara comprensione delle operazioni marittime è più essenziale che mai. MDA si basa fortemente su tecnologie di tracciamento delle imbarcazioni come l'Automatic Identification System (AIS), che aiuta a tracciare e monitorare in tempo reale i movimenti delle navi; mentre satelliti e radar offrono una visione sempre più precisa anche nelle aree più remote. Questo fornisce alle Autorità dati chiave sull'identità, la rotta, la velocità e il carico di una nave, aiutando a identificare comportamenti sospetti o deviazioni dalle rotte previste, come imbarcazioni che derivano in aree ad alto rischio o viaggiano senza uno scopo dichiarato. Oggi, si aggiunge l'uso crescente dell'intelligenza artificiale, capace di individuare anomalie nei movimenti delle imbarcazioni e prevedere potenziali minacce; droni marittimi e aerei, Big Data per analisi predittiva, Cyber intelligence (monitoraggio dei sistemi digitali delle navi). Raccogliere dati e procedure di intelligence delle informazioni, oggi è diventato una pratica importante che aiuta le aziende a prendere decisioni 'informate'; uno strumento cruciale per governi, forze armate e aziende; questo è valido anche per le compagnie di navigazione e di tutti gli attori che operano nel settore della navigazione e portuale. Le rotte del commercio globale scorrono lontano dagli occhi del grande pubblico, ma è proprio lì, tra oceani e stretti strategici, che si gioca una delle partite più decisive del nostro tempo. Oggi oltre l'80% delle merci mondiali viaggia via mare. Questo rende i mari non solo arterie economiche vitali, ma anche spazi vulnerabili. Dalle tensioni nel Mar Cinese Meridionale alle crisi nello Stretto di Hormuz, fino ai rallentamenti nel Canale di Suez, ogni interruzione può avere conseguenze globali. Ed allora, volendo dare una definizione di 'Intelligence marittima' in ambito dello shipping globale, dobbiamo affermare che si tratta di un processo sistematico di raccolta, analisi e applicazione delle informazioni relative all'ambiente e alle attività marittime. L'intelligence marittima riguarda - in particolar modo - informazioni relative al dominio marittimo: rotte commerciali, traffico navale, sicurezza, attività illegali e dinamiche geopolitiche legate ai mari e agli oceani. L'obiettivo di tale processo è quello di migliorare la sicurezza e l'efficienza delle operazioni marittime; naturalmente i parametri possono variare in funzione dei Paesi in cui le operazioni marittime vengono effettuate. Il riferimento è soprattutto alla perdita di imbarcazioni, alla violazione di informazioni o l'interruzione dei sistemi di navigazione; dati che possono causare gravi danni alle parti interessate. In particolare, ci riferiamo alle informazioni che prima di tutto possono provenire dai sensori delle navi, dai bollettini meteorologici e dai **porti**:



Il Nautilus

Focus

dati che devono essere trattati in maniera adeguata data la loro mole; se si vuole operare d'intelligence e correttamente, i dati non devono finire in campi d'uso sbagliati (privacy) e agire di conseguenza quando nascono problemi per la nave e la sua navigazione. La responsabilità della gestione dei dati rimane sempre in capo al Comando della nave e dello staff di terra della compagnia di navigazione; tenere sempre in mente che, una nave da carico, impegnata in traffici economicamente alti, si è costretti da chi detiene la responsabilità a monitorare continuamente i dati navigazionali. Nel considerare i molti fattori che hanno influenzato le rotte globali dei trasporti via mare, l'industria marittima ha reagito alle sfide creando task force per ridurre i fenomeni. Parliamo di fenomeni attuali come; Pirateria (es. Corno d'Africa); - Traffico di droga e armi; - Migrazione irregolare; - Conflitti navali e militarizzazione; - Attacchi cyber alle infrastrutture portuali. In particolare, ci riferiamo alla guerra civile somala (anni '90) con i pirati che abbordavano navi al largo delle coste del Golfo di Aden e la nascita della Combined Task Force 150, una coalizione multinazionale incaricata di combattere la pirateria. Al blocco del Canale di Suez nel 2021, quando una singola nave cargo paralizzò una delle rotte commerciali più importanti del mondo. L'incidente ha dimostrato quanto sia fragile l'equilibrio del sistema marittimo globale e quanto sia essenziale disporre di strumenti di monitoraggio efficaci. Alla dichiarazione sempre più controversa fra paesi costieri - dei confini marittimi regionali, quando si è istituito il "corridoio mediterraneo orientale"; all'inizio della guerra in Russia, con il Regno Unito che sanziona 70 navi russe; alla capacità della Russia di trasportare GNL con navi della flotta ombra; le questioni energetiche del 2022, con la Russia che taglia le forniture alla Germania con la chiusura del Nordstream; senza dimenticare gli anni del covid-19; ultimamente interferenze e disturbi GNSS contro le navi mercantili. Da qui, la necessità per le industrie marittime e per le compagnie di navigazione di atti di 'intelligence marittima', per avere il controllo delle informazioni sulle proprie navi. Cioè, paesi 'ostili' potrebbero acquisire informazioni o interrompere le linee di approvvigionamento globale; basti pensare a quello che è successo e sta succedendo con i due blocchi - quello iraniano e quello americano - presso lo Stretto di Hormuz. Il settore dello shipping globale deve disporre di capacità in grado di resistere a una serie di misure e attacchi diversi, sia hardware che software. La tecnologia israeliana in questo settore è già all'avanguardia, con aziende dedicate all'intelligence marittima; riportiamo solo per pura informazione alcune aziende israeliane impegnate nel settore; ma siamo convinti dell'esistenza di altre esperienze dislocate nel mondo. Windward: impegnata a proteggere i confini nazionali e a migliorare la gestione del rischio di sicurezza con informazioni in tempo reale sulle pratiche di spedizione ingannevoli e sulle minacce. Titan Shield: è una delle principali società di consulenza sulla sicurezza in Israele. Con un'ampia gamma di consulenti con competenze diverse, Titan Shield offre una serie di servizi di protezione terrestre e marittima. L'azienda assiste Stati, aziende e **porti** per migliorare la sicurezza dei confini terrestri e marittimi e la protezione dei loro beni e dipendenti dai rischi causati dal terrorismo e da altre minacce. Captain's Eye: azienda

Il Nautilus

Focus

che ha sviluppato un sistema di intelligenza artificiale basato sulle telecamere a circuito chiuso per segnalare i problemi di sicurezza e protezione. Questa soluzione può essere utilizzata nei settori marittimo, petrolchimico, impianti, fabbriche e **porti**. Cydome Security: una cybersecurity costruita per il settore marittimo che protegge l'IT e l'OT in tempo reale, fornisce una gestione del rischio a livello di flotta e accelera la conformità alle normative. Con le minacce in continua evoluzione, l'intelligence marittima - integrando soluzioni innovative con quelle già sviluppate - non sarà più per pochi e non solo per militari; ma una componente - in futuro - che è capace di mantenere sicurezza globale e garantire una stabilità economica nei settori delle operazioni marittime. L'intelligence aziendale, le assicurazioni, lo spazio, la difesa, la logistica e molti altri settori verticali dell'industria e della pubblica amministrazione si sono resi conto di questi rischi. In questo contesto, organizzazioni come la NATO e l'IMO collaborano con governi e attori privati per garantire sicurezza e stabilità. Compagnie di navigazione, assicurazioni e società tecnologiche investono in analisi dei dati e sistemi di sorveglianza. La competizione si gioca sempre più sulla capacità di prevedere, più che reagire. In un mondo interconnesso, il mare resta uno spazio aperto ma tutt'altro che incontrollato. E mentre le navi continuano a solcare le rotte globali, una rete invisibile di dati e analisi lavora costantemente per garantire che quel flusso non si interrompa. Perché oggi, più che mai, chi controlla le informazioni sul mare controlla anche una parte fondamentale degli equilibri globali. Abele Carruezzo.

Informazioni Marittime

Focus

La riforma dei porti è finanziariamente sostenibile

Lo ha stabilito la Ragioneria di Stato. Il disegno di legge passa ora ai fatti: la discussione in Parlamento. La Ragioneria Generale dello Stato ha apposto il proprio "bollino" alla bozza del disegno di legge di riforma del sistema portuale italiano, certificandone la sostenibilità finanziaria e la coerenza con i vincoli di finanza pubblica. Si tratta di un passaggio tecnico fondamentale che consente al provvedimento di proseguire il proprio iter istituzionale. Superato il vaglio tecnico-contabile, il testo è ora pronto per approdare alle Camere, dove inizierà la fase parlamentare con l'assegnazione alle commissioni competenti e l'avvio del confronto politico sulla revisione della governance e dell'organizzazione del sistema portuale nazionale. Il passaggio parlamentare si preannuncia articolato, anche alla luce delle diverse posizioni espresse dagli operatori del settore e dalle amministrazioni locali, che chiedono un equilibrio tra coordinamento nazionale e autonomia dei singoli sistemi portuali. Questa riforma punta a revisionare la governance delle Autorità di sistema portuale (Adsp), con possibili modifiche ai poteri dei presidenti e al ruolo dei comitati di gestione. Si sta valutando la possibilità di trasformare le Adsp in società pubbliche con un consiglio di amministrazione. Si punta poi a rafforzare il coordinamento centrale, anche attraverso un maggiore ruolo del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nelle strategie di sviluppo. Inoltre, vuole semplificare le procedure amministrative e autorizzative, con l'obiettivo di accelerare investimenti e opere infrastrutturali; potenziare la pianificazione strategica, anche in relazione ai corridoi europei TEN-T e ai progetti finanziati dal PNRR; infine, integrare **porti**, retroporti e logistica terrestre per migliorare l'intermodalità e la competitività del sistema. La riforma si inserisce nel percorso di aggiornamento dell'assetto introdotto con la legge del 2016, che ha istituito le Autorità di Sistema Portuale, con l'obiettivo di rafforzare il coordinamento tra scali e migliorare l'efficienza della gestione. A distanza di quasi un decennio, il nuovo intervento normativo mira ad adeguare il modello alle mutate condizioni del settore, caratterizzato da maggiore competizione internazionale, evoluzione delle catene logistiche e crescente pressione sulla sostenibilità ambientale. Il "bollino" della Ragioneria rappresenta dunque un via libera tecnico, ma il cuore del dibattito si sposta ora in Parlamento. Condividi Tag economia Articoli correlati.



Lo ha stabilito la Ragioneria di Stato. Il disegno di legge passa ora ai fatti: la discussione in Parlamento. La Ragioneria Generale dello Stato ha apposto il proprio "bollino" alla bozza del disegno di legge di riforma del sistema portuale italiano, certificandone la sostenibilità finanziaria e la coerenza con i vincoli di finanza pubblica. Si tratta di un passaggio tecnico fondamentale che consente al provvedimento di proseguire il proprio iter istituzionale. Superato il vaglio tecnico-contabile, il testo è ora pronto per approdare alle Camere, dove inizierà la fase parlamentare con l'assegnazione alle commissioni competenti e l'avvio del confronto politico sulla revisione della governance e dell'organizzazione del sistema portuale nazionale. Il passaggio parlamentare si preannuncia articolato, anche alla luce delle diverse posizioni espresse dagli operatori del settore e dalle amministrazioni locali, che chiedono un equilibrio tra coordinamento nazionale e autonomia dei singoli sistemi portuali. Questa riforma punta a revisionare la governance delle Autorità di sistema portuale (Adsp), con possibili modifiche ai poteri dei presidenti e al ruolo dei comitati di gestione. Si sta valutando la possibilità di trasformare le Adsp in società pubbliche con un consiglio di amministrazione. Si punta poi a rafforzare il coordinamento centrale, anche attraverso un maggiore ruolo del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nelle strategie di sviluppo. Inoltre, vuole semplificare le procedure amministrative e autorizzative, con l'obiettivo di accelerare investimenti e opere infrastrutturali; potenziare la pianificazione strategica, anche in relazione ai corridoi europei TEN-T e ai progetti finanziati dal PNRR; infine, integrare porti, retroporti e logistica terrestre per migliorare l'intermodalità e la competitività del sistema. La riforma si inserisce nel percorso di aggiornamento dell'assetto introdotto con la legge del 2016, che ha istituito le Autorità di Sistema Portuale, con l'obiettivo di rafforzare il coordinamento tra scali e migliorare l'efficienza della gestione. A distanza di quasi un decennio, il

Legge sui porti, via libera dalla Ragioneria dello Stato

Il DDL Rixi può andare in Parlamento. Giunta già impegnata dal Consiglio a tutelare l'autonomia di Trieste. Polemiche maggioranza-opposizione La Ragioneria dello Stato ha bollinato il testo della riforma dei **porti**: il disegno di legge potrà ora entrare nella fase parlamentare per l'avvio dell'iter di esame e approvazione. La notizia arriva dal viceministro delle Infrastrutture, Edoardo Rixi . Si tratta del disegno di legge nazionale che istituisce una gestione centrale per le autorità portuali e prevede riforme sostanziali nel modello di amministrazione e gestione delle stesse. Il 14 aprile scorso, il Consiglio regionale ha votato all'unanimità una mozione che impegna il presidente della Regione, Massimiliano Fedriga , a farsi parte attiva per indirizzare il processo di riforma nazionale della gestione portuale, «evitando che la società "**Porti** d'Italia S.p.A." acquisisca competenze attualmente in capo alle Autorità di sistema portuale, salvaguardando le loro esigenze di operatività e gestione».

Dopo il superamento del vaglio tecnico-contabile del disegno di legge, il presidente della Regione, Fedriga , si è detto favorevole alla riforma, purché vengano tutelate le specificità territoriali. Sulla stessa linea anche l'assessore alle Infrastrutture e Territorio, Cristina Amirante . Il consigliere regionale Claudio Giacomelli , di Fratelli d'Italia , evidenzia le peculiarità storiche ed economiche dell'Autorità portuale di Trieste-Monfalcone. Il centrosinistra rimane invece fermamente contrario alla riforma: «Sarebbe tra gli scenari peggiori per Trieste», secondo Francesco Russo del Partito Democratico; posizione condivisa anche da Massimo Moretuzzo , del Patto per l'autonomia , che conferma le parole della consigliera Massolino : «Riteniamo sia urgente difendere l'autonomia delle Autorità di sistema portuale: significa difendere la competitività del territorio».



Sicurezza nei porti e calo degli infortuni nel nuovo rapporto presentato alla Camera

Apr 28, 2026 Roma - Il settore portuale italiano si interroga sul proprio futuro mettendo al centro della strategia la tutela dei lavoratori e l'innovazione. Si è tenuto ieri, presso la Sala Regina della Camera dei Deputati, il seminario "Il porto che verrà: sfide e necessità per la sicurezza sul lavoro", promosso dall'Ente Bilaterale Nazionale **Porti** EBN). L'evento ha riunito i vertici delle associazioni datoriali e delle organizzazioni sindacali per fare il punto su un comparto che sta vivendo una profonda trasformazione tecnologica e normativa. I lavori sono stati aperti dal messaggio del Presidente della Camera, Lorenzo Fontana , e del Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi , che hanno ribadito come la sicurezza nei **porti** richieda investimenti costanti in prevenzione e monitoraggio. In questo contesto, l'On. Salvatore Deidda , Presidente della Commissione Trasporti della Camera, ha confermato l'impegno istituzionale per il riconoscimento del carattere usurante di molte mansioni portuali e per l'attivazione del fondo di incentivazione al pensionamento. Dall'aggiornamento del Rapporto sull'andamento infortunistico, presentato dalla Scuola Nazionale Trasporti e Logistica , è emerso un dato incoraggiante: nel biennio 2023-2024 il numero di infortuni è diminuito rispetto alle rilevazioni precedenti. Tuttavia, l'analisi ha evidenziato la necessità di istituire un sistema nazionale unificato di monitoraggio per migliorare ulteriormente la precisione dei dati e la tempestività degli interventi. Il ruolo centrale delle aziende nel promuovere una cultura della prevenzione è stato ribadito da Alberto Casali , Vice Presidente di Uniport e amministratore del terminal MCT di Gioia Tauro. Casali ha sottolineato come la formazione **porti** a risultati concreti, citando l'esempio del terminal calabrese dove, nonostante la crescita dei volumi di container movimentati, si è registrata una significativa riduzione del tasso di incidentalità. A chiusura del seminario, le parti sociali hanno rivolto un appello unanime alle istituzioni per un rapido coordinamento tra le normative vigenti sulla sicurezza e hanno annunciato l'avvio di una nuova ricerca specifica sui lavori usuranti nelle attività di banchina. Il Presidente dell' EBN Angelo Manicone , ha concluso i lavori confermando che i risultati dello studio saranno presto resi pubblici per alimentare il dibattito sulla modernizzazione del sistema portuale nazionale.



04/28/2026 13:18 Redazione Seareporter

Apr 28, 2026 Roma - Il settore portuale italiano si interroga sul proprio futuro mettendo al centro della strategia la tutela dei lavoratori e l'innovazione. Si è tenuto ieri, presso la Sala Regina della Camera dei Deputati, il seminario "Il porto che verrà: sfide e necessità per la sicurezza sul lavoro", promosso dall'Ente Bilaterale Nazionale **Porti** EBN). L'evento ha riunito i vertici delle associazioni datoriali e delle organizzazioni sindacali per fare il punto su un comparto che sta vivendo una profonda trasformazione tecnologica e normativa. I lavori sono stati aperti dal messaggio del Presidente della Camera, Lorenzo Fontana , e del Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi , che hanno ribadito come la sicurezza nei porti richieda investimenti costanti in prevenzione e monitoraggio. In questo contesto, l'On. Salvatore Deidda , Presidente della Commissione Trasporti della Camera, ha confermato l'impegno istituzionale per il riconoscimento del carattere usurante di molte mansioni portuali e per l'attivazione del fondo di incentivazione al pensionamento. Dall'aggiornamento del Rapporto sull'andamento infortunistico, presentato dalla Scuola Nazionale Trasporti e Logistica , è emerso un dato incoraggiante: nel biennio 2023-2024 il numero di infortuni è diminuito rispetto alle rilevazioni precedenti. Tuttavia, l'analisi ha evidenziato la necessità di istituire un sistema nazionale unificato di monitoraggio per migliorare ulteriormente la precisione dei dati e la tempestività degli interventi. Il ruolo centrale delle aziende nel promuovere una cultura della prevenzione è stato ribadito da Alberto Casali , Vice Presidente di Uniport e amministratore del terminal MCT di Gioia Tauro. Casali ha sottolineato come la formazione **porti** a risultati concreti, citando l'esempio del terminal calabrese dove, nonostante la crescita dei volumi di container movimentati, si è registrata una significativa riduzione del tasso di incidentalità. A chiusura del seminario, le parti sociali hanno rivolto un appello unanime alle

Shipping Italy

Focus

Rinnovo flotte e finanza, da Merlo (Msc) l'appello per una "Rosco del mare"

A Milano le banche rispondono agli armatori: "Chi si è scottato una volta ci sta più attento la seconda volta" L'armamento chiama la finanza italiana per sostenere il rinnovo del naviglio impiegate sulle rotte di cabotaggio. In occasione del Blue Capital Forum organizzato a Milano da Blue Media (gruppo editoriale controllato dalla famiglia Aponte di Msc), Luigi Merlo (presidente onorario di Federlogistica e Direttore delle relazioni istituzionali di Msc in Italia) ha aperto i lavori evidenziando quanto siano "necessari i finanziamenti per il rinnovo delle flotte dei traghetti". Durante il suo intervento si è spinto a chiedere una "Rosco del mare (com'è stato proposto in passato nelle ferrovie), aggiungendo che "la finanza può intervenire in maniera innovativa" nel settore. Il riferimento di Merlo è al progetto, emerso pubblicamente lo scorso gennaio ma nei fatti poi naufragato, di creare una nuova Rosco - Rolling Stock Company pubblica esterna al gruppo Ferrovie dello Stato, ovvero una società il cui compito sarebbe stato quello di acquistare, detenere e concedere in locazione treni e locomotive agli operatori ferroviari. Alla nuova società dovevano confluire inizialmente 1,2 miliardi di euro del Pnrr, fondi che in precedenza erano destinati in parte a Trenitalia ma che difficilmente sarebbero stati impegnati entro le scadenze europee. Questo stesso progetto negli anni scorsi era stato realizzato nel cargo ferroviario dai privati (FuoriMuro) e acquisito poi (la maggioranza) da Fnm (Ferrovie Nord Milano. Si tratta di un modello nato nel Regno Unito dopo la privatizzazione delle ferrovie degli anni Novanta e invocato in Italia per avviare il rinnovo della flotta ferroviaria e mobilitare investimenti senza gravare direttamente sui bilanci degli operatori. Per la prima volta questa idea viene lanciata dal rappresentante di Federlogistica e Msc (attiva in Italia nei traghetti con Gnv, Navigazione Libera Del Golfo, Laziomar, Snav e Caremar) con riferimento al mercato dei traghetti, un comparto che indubbiamente avrebbe necessità di un profondo rinnovamento (considerata l'età media del naviglio impiegato sulle rotte di cabotaggio nazionale) e che negli ultimi anni si è vista sfuggire le ingenti risorse (800 milioni di euro) appositamente destinate dal cosiddetto Decreto rinnovo flotte previsto nel fondo complementare al Pnrr Nel rapporto fra finanza e shipping Fabrizio Vettosi (Vsl Club) ha sottolineato come le navi vadano intese a tutti gli effetti come "asset infrastrutturali", invitando invece a correggere l'interpretazione per cui "sono sempre state considerate commodity based. La finanza deve dare dignità di infrastruttura anche al mondo armatoriale. Bisogna attendere eventi come le crisi pandemiche o geopolitiche per comprendere che le navi sono infrastrutture, la crisi nello Stretto di Hormuz ha mostrato perché valgono quanto un oleodotto". Altro cavallo di battaglia di Vettosi è quello relativo alle risorse dei fondi pensione e delle fondazioni italiane che investono in veicoli stranieri che poi rilevano infrastrutture nei porti Genova e **Trieste**. Un



A Milano le banche rispondono agli armatori: "Chi si è scottato una volta ci sta più attento la seconda volta" L'armamento chiama la finanza italiana per sostenere il rinnovo del naviglio impiegate sulle rotte di cabotaggio. In occasione del Blue Capital Forum organizzato a Milano da Blue Media (gruppo editoriale controllato dalla famiglia Aponte di Msc), Luigi Merlo (presidente onorario di Federlogistica e Direttore delle relazioni istituzionali di Msc in Italia) ha aperto i lavori evidenziando quanto siano "necessari i finanziamenti per il rinnovo delle flotte dei traghetti". Durante il suo intervento si è spinto a chiedere una "Rosco del mare (com'è stato proposto in passato nelle ferrovie), aggiungendo che "la finanza può intervenire in maniera innovativa" nel settore. Il riferimento di Merlo è al progetto, emerso pubblicamente lo scorso gennaio ma nei fatti poi naufragato, di creare una nuova Rosco - Rolling Stock Company pubblica esterna al gruppo Ferrovie dello Stato, ovvero una società il cui compito sarebbe stato quello di acquistare, detenere e concedere in locazione treni e locomotive agli operatori ferroviari. Alla nuova società dovevano confluire inizialmente 1,2 miliardi di euro del Pnrr, fondi che in precedenza erano destinati in parte a Trenitalia ma che difficilmente sarebbero stati impegnati entro le scadenze europee. Questo stesso progetto negli anni scorsi era stato realizzato nel cargo ferroviario dai privati (FuoriMuro) e acquisito poi (la maggioranza) da Fnm (Ferrovie Nord Milano. Si tratta di un modello nato nel Regno Unito dopo la privatizzazione delle ferrovie degli anni Novanta e invocato in Italia per avviare il rinnovo della flotta ferroviaria e mobilitare investimenti senza gravare direttamente sui bilanci degli operatori. Per la prima volta questa idea viene lanciata dal rappresentante di Federlogistica e Msc (attiva in Italia nei traghetti con Gnv, Navigazione Libera Del Golfo, Laziomar, Snav e Caremar) con riferimento al mercato dei traghetti, un comparto che indubbiamente avrebbe necessità di un

Shipping Italy

Focus

inversione di trend in questo senso sta avvenuta in Italia grazie a F2i (attraverso Fhp) e a Equiter. Il Blue Capital Forum è stato poi il terreno per il consueto botta e risposta fra armamento italiano e mondo del credito. Gabriele Brullo (Augusta Due) ha raccontato come, dopo aver portato a termine in 4 anni la ristrutturazione finanziaria del gruppo, si siano trovati "a non potere più accedere al sistema bancario italiano che nel frattempo non guardava più con interesse allo shipping. Siamo andati a cercarlo in America, Europa e Giappone dove esiste un'altissima specializzazione e strutture altamente flessibili che ben si adattano a un mercato molto dinamico (un qualcosa di impensabile per il settore italiano)". A proposito di finanziamenti allo shipping secondo Brullo "in Italia la cultura non è cambiata come servirebbe, nelle banche ci sono pochi desk dedicati allo shipping, mentre servirebbe una specializzazione più ampia e maggiore apertura. Quelle che ci sono sul mercato non sono dinamiche e veloci come le altre internazionali". Carlos Balestra di Mottola ha portato il caso della d'Amico International Shipping, unica realtà armatoriale quotata alla Borsa di Milano (dal 2007) e per questo meno visibile in passato di fronte al mondo finanziario specializzato nel business marittimo. "Molti broker norvegese ci hanno spinto a quotare l'azienda a Oslo o a New York dove ci son molte più società del trasporto marittimo quotate. Noi abbiamo sempre continuato a credere sull'Italia preferendo aumentare la nostra visibilità attraverso la partecipazione a molti eventi anche all'estero. Oltre a ciò abbiamo aumentato la quota di capitale flottante negli ultimi anni, aumentato la percentuale di utili distribuiti come dividendi e grazie a queste azioni la percezione di d'Amico International Shipping è migliorata" ha raccontato l'a.d. "Oggi siamo a premio rispetto ad altre aziende quotate a New York, abbiamo avuto ragione a credere di poter essere valutati correttamente anche rimanendo listati a Milano". La risposta più incisiva dai rappresentanti del credito è arrivata da Luca Manzoni (Banco Bpm), che in premessa ha sottolineato come "in generale gli impieghi dalle banche alle imprese negli ultimi 15 anni sono scesi da 900 a 600 miliardi". Ricordando che "a seguito delle sofferenze che ci sono state, le banche si sono date delle regole che hanno comportato più difficoltà, hanno previsto impieghi più selettivi e difficili. Lo shipping inserito in questo contesto". Entrando più nel merito della questione relativa ai non performing loan dello shipping italiano nel decennio passato, Manzoni ha poi aggiunto: "Essersi scottati è quello che frena alcune banche; chi si è scottato una volta ci sta più attento la seconda volta. Banco Bpm e così come altre banche non sono sparite dal settore, quando ci sono buone operazioni le facciamo e le facciamo bene. Quando c'è un merito creditizio sottostante noi ci siamo. Le banche hanno dimostrato di esserci, non tutti hanno abbandonato il settore". Ma quello che gli istituti di credito chiedono agli operatori italiani dello shipping è di "essere strutturati e bilanciati. In passato le banche hanno ecceduto nel dare credito e molte imprese ne hanno approfittato un po' troppo. Ci sono state scelte imprenditoriali sbagliate sottostanti, non c'è stato solo errore creditizio. Chiediamo strutture blindate e più relazione". Sulla stessa lunghezza d'onda anche Lorenzo Ravano (Bnl - Bnp Paribas) secondo il quale "se si è ecceduto in strutture finanziarie un po' spinte abbiamo tutti imparato una lezione di cui fare tesoro". D'ora

Shipping Italy

Focus

in poi l'auspicio è quello di poter valutare progetti con rapporti "di lungo periodo e capacità finanziarie meno stressate". Per Nicola Porcari (Bper) in cima alla lista dei desiderata ci sono "trasparenza" ed "evitare una leva finanziaria eccessiva nelle operazioni, oltre a considerare talvolta soluzioni anche con fondi e capital market".

Transport Online

Focus

Riforma porti: via libera Ragioneria, testo in Parlamento

La riforma del sistema portuale compie un passo decisivo nel suo iter di approvazione. La Ragioneria generale dello Stato ha infatti apposto il proprio via libera alla bozza del disegno di legge, confermando la sostenibilità tecnico-contabile del provvedimento. Con questo passaggio, la riforma porti entra ufficialmente nella fase parlamentare. Riforma sistema portuale: inizia l'iter in Parlamento Superato il vaglio della Ragioneria di Stato, il disegno di legge sulla riforma del sistema portuale è ora pronto ad approdare alle Camere. Si apre così la fase di confronto politico e istituzionale che porterà all'esame del testo da parte del Parlamento, con particolare attenzione alla revisione della governance portuale. Obiettivo: nuova governance dei porti italiani La riforma porti punta a ridefinire l'organizzazione e la gestione del sistema portuale nazionale, elemento strategico per la competitività della logistica e del trasporto merci. Il provvedimento interviene su: governance dei porti italiani efficienza operativa del sistema portuale coordinamento tra infrastrutture e logistica competitività del trasporto marittimo Porti e logistica: un passaggio chiave per il settore L'avvio dell'iter parlamentare rappresenta un passaggio rilevante per l'intero comparto portuale e logistico, che attende da tempo un aggiornamento normativo strutturale. La riforma del sistema portuale sarà centrale per lo sviluppo della logistica marittima e dell'intermodalità nel sistema dei trasporti. Contatta Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

