ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

Estratto Rassegna Stampa Assoporti

giovedì, 30 aprile 2026

Assoporti
Associazione Porti Italiani
Ufficio Comunicazione

data
giovedì, 30 aprile 2026

ITALIAN PORTS ASSOCIATION

Rassegna stampa

ASSOPORTI
www.assoporti.it

INDICE

Prime Pagine

30/04/2026 **Corriere della Sera** 11
Prima pagina del 30/04/2026

30/04/2026 **Il Fatto Quotidiano** 12
Prima pagina del 30/04/2026

30/04/2026 **Il Foglio** 13
Prima pagina del 30/04/2026

30/04/2026 **Il Giornale** 14
Prima pagina del 30/04/2026

30/04/2026 **Il Giorno** 15
Prima pagina del 30/04/2026

30/04/2026 **Il Manifesto** 16
Prima pagina del 30/04/2026

30/04/2026 **Il Mattino** 17
Prima pagina del 30/04/2026

30/04/2026 **Il Messaggero** 18
Prima pagina del 30/04/2026

30/04/2026 **Il Resto del Carlino** 19
Prima pagina del 30/04/2026

30/04/2026 **Il Secolo XIX** 20
Prima pagina del 30/04/2026

30/04/2026 **Il Sole 24 Ore** 21
Prima pagina del 30/04/2026

30/04/2026 **Il Tempo** 22
Prima pagina del 30/04/2026

30/04/2026 **Italia Oggi** 23
Prima pagina del 30/04/2026

30/04/2026 **La Nazione** 24
Prima pagina del 30/04/2026

30/04/2026 **La Repubblica** 25
Prima pagina del 30/04/2026

30/04/2026 **La Stampa** 26
Prima pagina del 30/04/2026

30/04/2026 **MF** 27
Prima pagina del 30/04/2026

Primo Piano

29/04/2026 **Euromerci** 28
Il porto che verrà: alla Camera il confronto sulla sicurezza del lavoro portuale.

29/04/2026 **FreeNovara** 30
Il porto che verrà: alla Camera il confronto sulla sicurezza del lavoro portuale

29/04/2026 **Il Nautilus** 31
Il porto che verrà: alla Camera il confronto sulla sicurezza del lavoro portuale

29/04/2026 **Messaggero Marittimo** *Andrea Puccini* 33
Sicurezza nei porti, il confronto tra istituzioni e operatori

29/04/2026 **Pneus News** *Ludovico Bencini* 35
Il porto che verrà: alla Camera il confronto sulla sicurezza del lavoro portuale

29/04/2026 **Primo Magazine** 37
Assoporti: a Bari l'Assemblea itinerante degli associati

29/04/2026 **Sea Reporter** 38
Assoporti sceglie Bari per la seconda tappa dell'Assemblea itinerante degli associati

29/04/2026 **Travel Quotidiano** 39
Ticketferries compie un anno: i dati sull'evoluzione del settore

Trieste

29/04/2026 **Ansa.it** 40
Consalvo, spazi nel Porto di Trieste sono saturi, vanno ottimizzati

29/04/2026 **Ansa.it** 41
Porto Trieste: Fedriga, al lavoro per soluzione stazione di Servola

29/04/2026 **ilgiorno.com** 42
Consalvo, spazi nel Porto di Trieste sono saturi, vanno ottimizzati

29/04/2026 **Rai News** 43
"I traffici ci sono, ora bisogna assecondarli con le opere"

29/04/2026 **Ship Mag** 44
Fincantieri punta sullo sviluppo della cantieristica navale in Albania insieme a Kayo

29/04/2026 **Shipping Italy** 46
Debutto in Mare Adriatico per la Grendi Horizon costruita da Cantiere Navale Visentini (VIDEO)

29/04/2026 **Trieste Prima** 47
Consalvo: "Il porto è congestionato, serve la stazione di Servola"

Venezia

29/04/2026 **Agenzia stampa Mobilità** *Agenzia Stampa Mobilità* 48
Chioggia punta su crociere ed infrastrutture per il 2026

29/04/2026 **Il Nautilus** 49
IL COMITATO DI GESTIONE ADSP MAS APPROVA IL RENDICONTO GENERALE 2025

29/04/2026 **Messaggero Marittimo** *Andrea Puccini* 51
AdSp MAS, traffici in crescita: Venezia oltre i 25 milioni di tonnellate

29/04/2026 **Messaggero Marittimo** *Andrea Puccini* 52
Venezia-Chioggia, approvato il rendiconto 2025: conti solidi e nuove strategie per yachting e decentramento

29/04/2026 **Sea Reporter** 54
Porti veneti, approvato il bilancio 2025 con 83 milioni di avanzo

29/04/2026 **Ship Mag** 55
Porto di Venezia, il primo trimestre conferma la fase di crescita

29/04/2026 **Shipping Italy** 56
Partenza 2026 positiva per i traffici al porto di Venezia

29/04/2026 **Venezia Today** 57
Martini contro Martella su scavo dei canali e progetti invasivi in Laguna: «Insostenibile»

Savona, Vado

29/04/2026 **Eco di Savona** *Meta Time* 58
Comitato di Gestione, approvato il bilancio consuntivo 2025

Genova, Voltri

29/04/2026 **Ansa.it** 60
Psa Italy, passaggio di testimone alla presidenza da Marco Conforti a Dirk Jan Storm

29/04/2026 **BizJournal Liguria** 61
Nautica: a Genova nasce il nuovo brand Amico Marine

29/04/2026 **Informare** 63
Dirk Jan Storm è stato nominato presidente di PSA Italy

29/04/2026 **Informare** 64
Rixi: altre risorse per il completamento della nuova diga foranea di Genova

29/04/2026 **Informazioni Marittime** 65
Dirk Jan Storm nuovo presidente di PSA Italy

29/04/2026 **Messaggero Marittimo** *Giulia Sarti* 66
20 cassoni per la nuova diga foranea

29/04/2026 **Primo Magazine** 67
SPEDIPORTO, 80 anni celebrati guardando al futuro di Genova

29/04/2026 **Ship 2 Shore** 68
Via libera al bilancio 2025 dell'AdSP di Genova e Savona

29/04/2026 **Ship Mag** *Monica Zunino* 70
Adsp di Genova e Savona, il bilancio 2025 chiude con un avanzo di 184,1 milioni
28 Aprile 2026 - Monica Zunino

29/04/2026 **Shipping Italy** 72
Messina: "Il blocco dello stretto di Hormuz andrà avanti ancora a lungo"

La Spezia

29/04/2026 **Citta della Spezia** 74
Giovani alla scoperta del mare tra golette e laboratori con l'Open Day di Vela Tradizionale

29/04/2026 **Citta della Spezia** 75
Contship, Gasselin: "Crescita consolidata, ora la partenza dei lavori di espansione del terminal della Spezia"

29/04/2026 **Informare** 77
Nel quarto trimestre del 2025 i terminal portuali di Eurokai hanno movimentato 3,6 milioni di container (+10,5%)

Ravenna

29/04/2026 **RavennaNotizie.it** 78
Marina di Ravenna, interpellanza su Marinara: "costi insostenibili per i piccoli armatori"

29/04/2026 **Shipping Italy** 79
Al via a Ravenna la gara per l'articolo 17 del porto

29/04/2026 **Shipping Italy** 80
Al via a Ravenna la gara per il lavoro portuale ex-art.17 della legge 84/94

Marina di Carrara

29/04/2026 **Messaggero Marittimo** *Andrea Puccini* 81
Marina di Massa, oltre 8,5 milioni per la ricostruzione del pontile

Livorno

29/04/2026 **Antenna Sud** *Maria Teresa Carrozzo* 82
Un salentino al vertice del porto di Livorno: soddisfazione ed emozione del sindaco Filoni

29/04/2026 **Corriere Marittimo** 83
Convegno sul Lavoro Marittimo 2026: Rotte incerte, futuro necessario e irrinunciabile, a Procida

29/04/2026 **Informatore Navale** 84
Via libera dal Comitato di Gestione, Pierpaolo Danieli nominato segretario generale dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale

29/04/2026 **Informazioni Marittime** 85
Tirreno Settentrionale, Pierpaolo Danieli nominato segretario generale dell'AdSP

29/04/2026 **La Gazzetta Marittima** 86
Così il "terremoto" dal Golfo diventa tsunami sul mercato dei container

29/04/2026 **Messaggero Marittimo** *Andrea Puccini* 88
Livorno, nasce il progetto dell'Università di Pisa: 'I talenti non hanno genere'

29/04/2026 **News-24.it** *Simone Consigli* 90
Salvetti Dionisi, è guerra

29/04/2026 **Porta di Mare** 92
Pierpaolo Danieli, il comandante salentino alla guida dell'Authority di Livorno

29/04/2026 **Sanremo News** 94
Autorità portuale, Pierpaolo Danieli nuovo segretario generale: dall'esperienza a Sanremo alla guida dell'AdSP

Piombino, Isola d' Elba

29/04/2026 **Messaggero Marittimo** *Andrea Puccini* 95
Porto di Piombino, principio d'incendio nell'area PIM

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

29/04/2026 **Agenzia stampa Mobilità** *Agenzia Stampa Mobilità* 96
Ancona: incertezza sulla guida dell'Autorità portuale

29/04/2026 **Ancona Today** 97
Porti e inquinamento su 'Report', prende la parola il Comitato: "Le amministrazioni ci ascoltino, serve uno sviluppo sostenibile"

29/04/2026 **Ansa.it** 99
Merlo (Msc), 'Ancona deve pensare a una prospettiva positiva per il suo porto'

29/04/2026 **Ansa.it** 100
Mosciolo, Regoli (Univpm) 'evidente ripresa popolazioni dopo moria del 2024'

29/04/2026 **Ansa.it** 102
Morandi 'momento delicato, compagnie potrebbero dover rivedere rotte o prezzi'

29/04/2026 **Ansa.it** 103
Subacquea, Cerrano (Univpm) 'cambiamenti clima imprevedibili, serve ricerca continua'

29/04/2026 **Ansa.it** 104
Demanio Marittimo, Silvetti 'Comuni non possono essere semplici spettatori'

29/04/2026 **Ansa.it** 105
Silvetti, 'recupereremo noi i finanziamenti persi per il porto, servono alla città'

30/04/2026 **corriereadriatico.it** 106
Ancona, navi via dal Guasco: «Basta cincischiare, il tempo è scaduto»

30/04/2026 **corriereadriatico.it** 108
Ancona; l'hub crociere alla Penisola? L'Authority a Regione e Comune: «È solo una falsa alternativa»

30/04/2026 **corriereadriatico.it** 110
Porto di Pesaro da salvare e potenziare: dai social parte la mobilitazione per evitare il taglio di 11 milioni di euro dal Mef

29/04/2026 **Cronache Ancona** *Riproduzione Riservata* 112
Molo Clementino, il Mase ad Adsp: «Va approfondita l'ipotesi alternativa della Penisola commerciale»

29/04/2026 **Il Nautilus** 115
Subacquea, nuova governance e ricerca scientifica: ad Ancona il primo banco di prova operativo della legge 9/2026

29/04/2026 **vivereancona.it** 118
Report e l'aria dei nostri porti

29/04/2026 **vivereancona.it** 119
Gruppo Consiliare PD Ancona: "Ormai le notizie sul porto non suscitano più solo preoccupazione ma incredulità"

29/04/2026 **vivereancona.it** 120
Subacquea, nuova governance e ricerca scientifica: ad Ancona il primo banco di prova operativo della legge 9/2026

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

29/04/2026 **CivOnline** 123
Tutti a "Pesca senza barriere"

29/04/2026 **CivOnline** 124
Rafforzato il dialogo tra Regione Lazio e Capitaneria per la sicurezza delle coste

29/04/2026 **Pressmare** 125
Boat Days on Board e Blu Expo a Gaeta dal 14 al 17 maggio 2026

29/04/2026 **Shipping Italy** 127
Licenziamento collettivo in arrivo per gli amministrativi di Cin Tirrenia

Napoli

29/04/2026 **Cronache Della Campania** 128
Guardia Costiera sequestra rete illegale di 500 metri nell'Area Marina Protetta «Regno di Nettuno»

29/04/2026 **Magazine Pragma** *Meta Time, Ivano Cotticelli* 129
Napoli, porto e inquinamento: l'inchiesta di Report riapre il dibattito

29/04/2026 **Sea Reporter** 130
Porto di Napoli, l'ombra del "grande spreco": banchine elettrificate ma navi senza spina, i milioni del PNRR rischiano di finire al buio

29/04/2026 **Stylo 24** 131
Bagnoli rinasce: la colmata a mare diventa una terrazza

Bari

29/04/2026 **Shipping Italy** 133
Il traghetto Phoenix entrerà in servizio per Adria Ferries in Adriatico

Brindisi

29/04/2026 **Brindisi Report** 134
Porto, Di Donna e Luperti contro il presidente Mastro: "Ignora Brindisi"

29/04/2026 **Brindisi Report** 135
Brindisi capitale italiana del mare: l'obiettivo di un'intesa tra associazioni, imprese e scuole

29/04/2026 **Brindisi Report** 136
Vela paralimpica: successo per la terza edizione della Coppa Forte a Mare

29/04/2026 **Brindisitime.it Network** *Lino Luperti, Uguaglianza Cittadina* 138
Porto Di Donna e Luperti: Il Presidente Mastro continua ad ignorare la città di Brindisi. Adesso basta! Ci rivolgeremo al Ministro

29/04/2026 **Brundizium** 139
Di Donna e Luperti contro Mastro: continua ad ignorare la città di Brindisi. Adesso basta! Ci rivolgeremo al Ministro

29/04/2026 **Il Nautilus** 140
Sottoscritto protocollo intesa "Carta di Brindisi per la cultura del mare"

29/04/2026 **Il Nautilus** 141
Il Direttore Generale di Confitarma in visita a Confindustria Brindisi: al centro mare, giovani e sviluppo della blue economy

29/04/2026 **Ilgazzettinobr** *Lino Luperti, Uguaglianza Cittadina* 142
Di Donna e Luperti: Il Presidente Mastro continua ad ignorare la città di Brindisi"

29/04/2026 **Puglia tv** *Forza Italia* 143
Porto Di Donna e Luperti: Il Presidente Mastro continua ad ignorare la città di Brindisi.

Taranto

29/04/2026 **Ansa.it** 144
Capitaneria Taranto rafforza prevenzione emissioni odorigene da navi cisterna

29/04/2026 **Shipping Italy** 145
Meno emissioni e odori dalle navi cisterna a Taranto

Manfredonia

29/04/2026 **Sea Reporter** 147
Grave carenza di sicurezza e fermo amministrativo per una nave straniera a Manfredonia

29/04/2026 **Ilsipontino.net** *Comunicato Stampa* 148
Forza Manfredonia: Spiaggia curata vs spiaggia abbandonata: il problema delle competenze

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

29/04/2026 **Ansa.it** 150
Primo maggio, manifestazione di Cgil, Cisl e Uil al porto di Gioia Tauro

29/04/2026 **Cn24 Tv** 151
Pd Calabria, chiarezza sul materiale militare in transito a Gioia Tauro verso Israele

29/04/2026 **Corriere Della Calabria** 152
Primo Maggio in Calabria, mobilitazione dei sindacati al porto di Gioia Tauro

29/04/2026 **Il Dispaccio** *Walter Alberio* 153
Container con materiale militare a Gioia Tauro, il Pd Calabria: Urge chiarezza su carichi, autorizzazioni e destinazioni

29/04/2026 **Il Reggino** 154
Container con materiale militare a Gioia Tauro, il Pd Calabria: «Urge chiarezza su carichi, autorizzazioni e destinazioni»

29/04/2026 **LaC News 24** 155
Materiale per uso militare diretto dal porto di Gioia Tauro in Israele, il Pd non ci sta: «Urge trasparenza»

29/04/2026 **Lamezia oggi** *Giuseppe Natrella* 156
Container con materiale militare a Gioia Tauro, il Pd Calabria: Urge chiarezza su carichi, autorizzazioni e destinazioni

29/04/2026 **LameziaTerme.it** *Redazione Lameziaterme* 157
Pd Calabria: container con materiale militare a Gioia Tauro

29/04/2026 **LameziaTerme.it** *Redazione Lameziaterme* 158
Gioia Tauro, il Pd Calabria chiede verifiche sui container diretti in Israele

29/04/2026 **Reggio Tv** 159
Container con materiale militare a Gioia Tauro, il Pd Calabria: Urge chiarezza su carichi, autorizzazioni e destinazioni"

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

29/04/2026 **Approdo Calabria** *Giuseppe Larosa* 160
Reggio, botta e risposta tra l'ex sindaco Falcomatà e il candidato a sindaco Cannizzaro, Loro sono quelli che hanno lasciato 800 milioni di euro di debiti, noi siamo quelli che hanno risanato il bilancio. La replica, Noi, quelli del Capodanno Rai, del Vinitaly e Ryanair. Voi quelli del Sunsetland e comunque andranno le cose, noi abbiamo già vinto.

29/04/2026 **City Now** 164
Elezioni, Cannizzaro a Falcomatá: Noi, quelli del Capodanno RAI, del Vinitaly e Ryanair. Voi quelli del Sunsetland'.

29/04/2026 **Reggiotoday** 166
Falcomatà a tutto campo elettorale contro il centrodestra, scontro social con Cannizzaro

29/04/2026 **Stretto Web** 170
Porto a Sud Villa San Giovanni, FdI preoccupato dalle parole del Sindaco: "omissioni e ricostruzioni mistificatorie"

29/04/2026 **Stretto Web** *Consolato Cicciù* 172
Reggio Calabria, Cannizzaro distrugge Falcomatà: la risposta che infiamma la campagna elettorale, dai morti votanti agli emendamenti mai sfruttati

Catania

29/04/2026 **Il Fatto Nisseno** 175
Stasi sui lavori del porto rifugio di Gela, Alario(Ugl Caltanissetta): Non è più tempo di silenzi

29/04/2026 **Key4Biz** 176
La Giornata Parlamentare. Patto di stabilità, Roma invoca la clausola nazionale. Altolà dell'Ue

29/04/2026 **Quotidiano di Gela** 182
Porto, Alario: "Troppi silenzi, non è più tempo di passerelle neanche del presidente dell'Autorità"

Palermo, Termini Imerese

29/04/2026 **Agenparl** 183
[Comune Palermo] Autorità Portuale. Dichiarazione di Leopoldo Piampiano

29/04/2026 **Il Moderatore** *Redazione ilModeratore* 184
Porticciolo dell'Arenella, al via il restyling dell'illuminazione

29/04/2026 **Informatore Navale** 185
PNRR e formazione, svolta per le AdSP: l'Autorithy della Sicilia occidentale apre l'accesso agli enti con contratti privatistici

29/04/2026 **Informatore Navale** 186
Federlogistica: nel tavolo di partenariato dell'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale

29/04/2026 **La Gazzetta Marittima** 187
Authority di Palermo, l'ingresso di Federlogistica nel tavolo di partenariato

30/04/2026 **La Repubblica (ed. Palermo)** Pagina 29 *FRANCESCO PATANÈ PALERMO* 188
Non fu colpa della tempesta la perizia che riscrive il naufragio del Bayesian

29/04/2026 **Palermo Mania** *Informatica Netizen* 190
Palermo, porticciolo dell'Arenella: al via il rifacimento dell'illuminazione, Piampiano "Più sicurezza ed efficienza"

Trapani

29/04/2026 **New Sicilia** 191
Trapani, Guardia Costiera ferma un'altra nave: gravi irregolarità su sicurezza e impianti

29/04/2026 **TP24** 192
Trapani, adesso il dossier Mab Unesco è in un vicolo cieco

Focus

29/04/2026 **Agenparl** 195
Ddl Mare, Ruffino (Az): "Va nella giusta direzione ma è ancora insufficiente

29/04/2026 **Agenparl** 196
DDL MARE: IARIA (M5S), VOTIAMO CONTRO PROVVEDIMENTO SENZA STRATEGIA CHE IGNORA CRITICITÀ REALI

29/04/2026 **Agenparl** 197
DDL MARE, GHIO (PD): MANCA VISIONE STRATEGICA, ATTENZIONE AL LAVORO E RISORSE

29/04/2026 **Agenparl** 198
MARE, ROSSI (FDI): "APPROVATO ALLA CAMERA PROVVEDIMENTO SU VALORIZZAZIONE RISORSA MARE. UN PASSO STORICO PER ITALIA, TOSCANA E COSTA MAREMMANA

29/04/2026 **Agenzia Giornalistica Opinione** 199
M5S - MOVIMENTO 5 STELLE * PARLAMENTO: «DDL MARE: IARIA (M5S), VOTIAMO CONTRO PROVVEDIMENTO SENZA STRATEGIA CHE IGNORA CRITICITÀ REALI»

29/04/2026 **Ansa.it** 201
Intesa Egitto-Russia per insediamenti industriali e corridoio logistico

29/04/2026 **Il Giornale dei Comuni - Anci Digitale** 202
ISPRA: l'Italia dei porti si svela, la nuova mappa digitale tra economia e tutela

29/04/2026 **Il Nautilus** 204
"Cabin Charter": i chiarimenti del MIT

29/04/2026 **Informare** 207
Royal Caribbean trasforma in ordini le opzioni con Meyer Turku per due navi da crociera

29/04/2026 **Italpress.it** 208
Cina, grazie all'IA gli hub portuali diventano smart

29/04/2026 **Port News** 209
Riforma porti, il sì con riserva di Ercole Incalza

29/04/2026 **Shipping Italy** 212
Trasporto marittimo verso le isole: ok al nuovo quadro regolatorio di Art

GIOVEDÌ 30 APRILE 2026 www.corriere.it In Italia (con Copie Anastatiche) EURO 2,50 | ANNO 151 - N. 102

CORRIERE DELLA SERA

150 anni 1876

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campania 59/C - Tel. 06 688281

Servizio Clienti - Tel. 02 63797510
mail: serviziclienti@corriere.it

DIFENDIAMO L'EUROPA
VALLEVERDE

La corsa rosa
Giro d'Italia, finale al Circo Massimo
di **Marco Bonarrigo**
a pagina 53

Madrid, sconfitto Jodar
Il nuovo fenomeno non ferma Sinner
di **Gaia Piccardi**
a pagina 52

VALLEVERDE

La Ue, Kiev, Mosca
L'EUROPA PUÒ PROVARCI
di **Paolo Valentino**

Ora che Viktor Orbán è stato sconfitto nelle urne e l'Ungheria ha tolto il veto al prestito senza interessi da 90 miliardi di euro per l'Ucraina, l'Unione europea porta interamente sulle spalle il sostegno a Kiev e alla sua lotta contro l'invasore russo. Il via definitivo dato dagli ambasciatori dei Ventisette è un segnale potente della determinazione dell'Europa a proseguire il suo impegno, di fronte al distacco americano e all'intensificarsi dell'offensiva della Russia contro le infrastrutture civili ucraine.

L'approvazione del ventesimo pacchetto di sanzioni, mirate a colpire gli interessi economici di Mosca e le sue esportazioni di petrolio attraverso la flotta ombra, dà ulteriore spessore all'azione europea, mentre la Commissione di Bruxelles sta già lavorando a un nuovo round di misure coercitive.

Distratti come siamo dalla pericolosa partita in corso nello Stretto di Hormuz, abbiamo quasi passato sotto silenzio l'importanza di questa svolta nella crisi ucraina: «L'Europa ha dimostrato di saper reggere anche da sola ed è un fatto enorme», dice un ex premier europeo.

Grazie all'appoggio finanziario e militare dell'Unione, che acquista le armi dagli Usa e le gira a Kiev, l'Ucraina infatti ha ora risorse e capacità per resistere a lungo, un anno e più, impedendo ai russi avanzate significative e infliggendo loro perdite dolorose, sia al fronte che in profondità nelle loro infrastrutture energetiche.

continua a pagina 28

Il pm: tentato omicidio. La Comunità: non è dei nostri. La ferita: triste vederlo così imbevuto d'odio
«Ho sparato io il 25 Aprile»
Fermato un 21enne: sono della Brigata Ebraica. L'Anpi: una deriva estremistica

IL RITRATTO
Chi è Eitan: le armi, i coltelli e i lavoretti
di **Rinaldo Frignani**
a pagina 3

ATTACCO ANTISEMITA
Due ebrei feriti per strada a Londra
di **De Carolis** e **Ippolito**
a pagina 5

Eitan Bondi, 21 anni, fermato a Roma per gli spari del 25 Aprile

Per gli spari agli iscritti all'Anpi durante il corteo del 25 Aprile, a Roma, la polizia ha fermato Eitan Bondi, un ragazzo di 21 anni. È accusato di tentato omicidio. Ha confessato e ha detto di far parte della Brigata Ebraica.

alle pagine 2, 3 e 4

LO ZAR LODA LA TREGUA CON TEHERAN
Putin chiama Trump: dall'Iran all'Ucraina 90 minuti al telefono
di **Viviana Mazza**

Una telefonata lunga novanta minuti: dopo un mese e mezzo di silenzio i presidenti di Stati Uniti e Russia Donald Trump e Vladimir Putin sono ritornati a parlarsi. Gli argomenti? Hanno discusso «soprattutto di Ucraina» e anche «un po' di Iran», hanno fatto sapere. Lo zar ha lodato «la saggia decisione» di Trump per la tregua con Teheran e avrebbe offerto alla Casa Bianca idee e suggerimenti su come risolvere la questione del nucleare iraniano.

alle pagine 10 e 11

FONDI PER 4 MILIARDI
Alloggi, il piano del governo: 100 mila case, prezzi calmierati
di **Andrea Ducci** e **Mario Sensini**

Il governo si appresta a dare il via libera al Piano Casa. La dotazione iniziale è di 970 milioni di euro a cui si sommano 1,1 miliardi dai fondi di coesione, ma in totale saranno circa quattro miliardi. «Il piano mira alla costruzione di 100 mila nuovi alloggi», ha spiegato Meloni. Inoltre saranno avviati interventi di recupero e ristrutturazione di circa 50 mila alloggi popolari che attualmente sono inagibili. Dal Cdm un provvedimento anche per prorogare il taglio delle accise sui carburanti.

alle pagine 16 e 17
Voltattorni

Stati Uniti La testimonianza al processo in California

Il ceo di «OpenAI» Sam Altman, 41 anni, e Elon Musk, 54, dietro le vetrate del tribunale statunitense di Oakland, in California

Musk in aula contro Altman «L'AI è come Terminator»
di **Michela Rovelli**

Elon Musk in tribunale contro Sam Altman. E dal banco dei testimoni lo accusa di avere trasformato «OpenAI »in una macchina per fare soldi. «L'AI è come Terminator», dice. a pagina 23

Garlasco L'interrogatorio fissato il 6 maggio
I pm convocano Sempio «Ha ucciso lui Chiara e lo ha fatto da solo»
di **Cesare Giuzzi**

Per i pm «Andrea Sempio ha ucciso Chiara Poggi da solo». La Procura di Pavia, che a sorpresa ieri ha convocato l'indagato per il prossimo 6 maggio alle 10, ha modificato il capo di imputazione cancellando la parte in cui l'amico del fratello della vittima era accusato in concorso con altri ignoti o con Alberto Stasi. Sempio finora non è mai stato sentito.

a pagina 20

LA RIFLESSIONE
Cosa ci insegna il suicidio di una madre
di **Susanna Tamaro**
a pagina 24

IL CASO
Grazia a Minetti, lo scontro sull'adozione in Uruguay
di **Francesco Battistini** **Giovanni Bianconi** e **Virginia Piccolillo**

Il provvedimento del tribunale di Maldonado, in Uruguay, sull'adozione del bimbo affidato a Minetti e al compagno Cipriani conferma che il minore del 2017 «era stato abbandonato». Il pg di Milano, che svolge i nuovi accertamenti, ha acquisito l'atto. In corso le verifiche.

alle pagine 6, 8 e 9
Ferrarella **Guerzoni, Nicolussi Moro**

IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini**

I due Re

Mi sto scoprendo monarchico: inglese, naturalmente. Solo Trump, uno che monarca pensa di esserlo, poteva compiere il miracolo. E solo la ragion di Stato poteva mettere lui e Re Carlo, due persone che in comune non hanno nemmeno la lingua, intorno allo stesso tavolo di gala. Viviamo tempi surreali, in cui un sovrano spiega in pubblico a un presidente eletto dal popolo il senso della democrazia, che non consiste solo nel diritto di voto, ma nell'equilibrio tra i poteri. Però viviamo anche tempi divertenti, almeno a tratti, come quando il britannico ha estratto dal fodero della sua dialettica un'arma sconosciuta all'americano: l'ironia. «Lei ha detto che, senza di voi, noi adesso parleremmo tutti tedesco, ma io le rispondo che, senza di noi, voi parlereste tutti francese». E Trump, che ignora il senso dell'umorismo e probabilmente anche la storia degli Stati Uniti, non sapeva se sorridere o arrabbiarsi, e nel dubbio manteneva la bocca storta e la faccia ingrugnita. Però taceva, e già l'aver ridotto al silenzio il più molesto parlatore dell'era contemporanea rappresenta per Carlo un titolo di merito che lo emenda, ai miei occhi, da certe punte di snobismo collerico di cui il suo carattere non è mai stato privo.

Raramente mi sono sentito rappresentato da qualcuno come da quest'uomo che pure non mi rappresenta. In mezzo a tanti politici che alimentano l'odio proclamandosene vittime, questo Re pieno di ironia, visione e cultura è proprio il leader che vorrei.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'ORO HA FATTO LA STORIA.
Dal 1929 Obrelli è la storia dell'oro.
BANCO METALLI PREZIOSI
OBRELLI
dal 1929 a LAVIS (Trento) | MILANO
www.oro.obrelli.it
LAVIS (Trento) | MILANO
info@obrelli.it
SPEDIZIONI E RITIRI ASSICURATI IN TUTTA ITALIA
AUTORIZZAZIONI BANCA D'ITALIA N. 5007737 - 5009402
ARGOR HERAEUS
VENDIAMO E ACQUISTIAMO ORO E ARGENTO ALLE MIGLIORI CONDIZIONI

Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 conv. L. 46/2004, art. 1, c1, DCB Milano
9 771120 498008 60430

Dopo il divieto di citare le ordinanze di custodia cautelare, la destra impone di pubblicare le sentenze di assoluzione. Un bavaglio alla stampa tira l'altro

il tuo Dona 5Xmille
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
5x1000.fondazionefrancescarava.org

Giovedì 30 aprile 2026 – Anno 18 – n° 116
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 2,00 - Arretrati: € 3,00
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv.in L. 27/02/2004 n. 46) Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

E BIBI SALTA L'UDIENZA

Flotilla circondata a Creta da droni e da motovedette

MANTOVANI A PAG. 8

ALTRI RAID IN ARRIVO

Usa-Iran, minacce incrociate. E Putin ora avverte Trump

ANTONIUCCI A PAG. 8 - 9

GLI SPARI AL 25 APRILE

Brigata Ebraica: il fermo di Eitan fra armi e coltelli

BISBIGLIA A PAG. 7

IL PENTITO DEI SENESE

Amico dice tutto su FdI e la Lega: "È una miniera"

A PAG. 13

» MAESTRO SEMPRE ATTUALE

Russell, grande pre-influencer di tutte le paci

» Piergiorgio Odifreddi

Ricordo perfettamente quando mi sono imbattuto per la prima volta nel nome di Bertrand Russell: era l'estate del 1969. Mi ero appena diplomato geometra, e mi apprestavo a iscrivermi a Ingegneria. Su una bancarella di libri usati vidi per caso la sua *Introduzione alla filosofia matematica* (1919),1 e questo accostamento di discipline mi colpì.

A PAG. 14

SENZA SOLDI Il governo e il suo 1° Maggio pro Confindustria

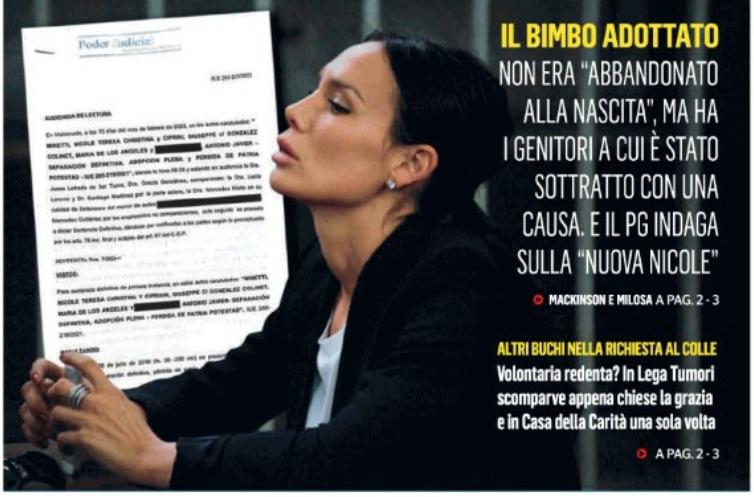
Armi: destra contro Giorgetti Bollette: spiccioli per 15 giorni

■ FdI e FI contro la Lega sulla parte della legge di Bilancio che riguarda i risparmi della Difesa. Sempre più dubbi nella maggioranza sulla percentuale di Pil da dedicare al riarmo

PALOMBI, ROTUNNO E SALVINI A PAG. 5 - 6

LA PROVA DALL'URUGUAY SULLA BUGIA NELL'ISTANZA DI GRAZIA

Minetti smentita: ecco la sentenza



IL BIMBO ADOTTATO

NON ERA "ABBANDONATO ALLA NASCITA", MA HA I GENITORI A CUI È STATO SOTTRATTO CON UNA CAUSA. E IL PG INDAGA SULLA "NUOVA NICOLE"

MACKINSON E MILOSA A PAG. 2 - 3

ALTRI BUCHI NELLA RICHIESTA AL COLLE

Volontaria redenta? In Lega Tumori scomparve appena chiese la grazia e in Casa della Carità una sola volta

A PAG. 2 - 3

CANFORA: INTIMIDAZIONE

Biennale, "Fazzo" ordina: ispezione contro l'arte russa

BISON E DE CAROLIS A PAG. 4

LE NOSTRE FIRME

- **Valentini** Bollette ed energia verde *a pag. 11*
- **Fini** Schiena dritta solo da Sánchez *a pag. 11*
- **Truzzi** La grazia è solo del Quirinale *a pag. 11*
- **Disegni** Zuckerberg mi ha richiuso *a pag. 13*
- **Natangelo** Il signor Rossi e la paga *a pag. 16*

RIONDINO: 1° MAGGIO

"Zero politici, però Taranto non ha perso"

MANNUCCI A PAG. 15

La cattiveria

+++ *ULTIM'ORA* +++
Scoperto un figlio di Rosa e Olindo bisognoso di speciali cure all'estero

LA PALESTRA/CARLO M. FORNACIARI

Ci hanno sgamati

» Marco Travaglio

Le meglio firme del bigoncio rischiano un'ernia al cervello cercando i mandanti dei nostri scoop su Santa Minetti piena di grazia. A Mario Sechi di *Libero* non si può nascondere niente: tipo che c'è "uno scenario internazionale". L'import-escort in Uruguay? Magari: "La storia della grazia è gettonatissima nei media filorussi". E "non è casuale", eh no: "Mattarella e Meloni sono sotto attacco del Cremlino fino all'assedio di Dimitri Solovyev" (che si chiama Vladimir, ma fa niente). *Ergo* "il dossier arrivato sul tavolo di Mattarella e Nordio" è un "falso": colpa della "magistratura", ovvio, ma il "gioco pericoloso ha un solo vincitore in maschera". Ha stato Putin, che tramite Dimitri o Vladimir Solovyev ha truccato le carte in cirillico e le ha tradotte in italiano per le toghe e in trevigiano per Nordio con l'aggiunta di una damigiana di vodka. Lo conferma Gianfranco Pasquino su *Domani*: "I più o meno espliciti putinofili" vogliono "screditare e indebolire il presidente", insinuando finanche che "sbaglia" (mentre è ispirato dallo Spirito Santo) per via della sua "critica all'aggressore russo e il suo incondizionato appoggio all'Ucraina". Ma non da soli: in combutta con "le destre", spingitrici del premierato col "sorriso beffardo di Almirante": quindi ha stato Putin contro gli amici di Zelensky, ma pure la Meloni amica di Zelensky.

Un altro a cui non la si fa è Tommaso Cerno del *Giornale*: il mandante del *Fatto* è Ilaria Salis, che "utilizza la Minetti per liberare delinquenti che i figli minori li usano davvero", tipo "la ladra rom con nove figli che evita il carcere". Elementare, Watson. Il sagace Mieli non ha dubbi: "Il *Fatto* attacca Minetti per fermare la riabilitazione di Berlusconi e perché ce l'hanno con Mattarella che ha concesso la grazia a Minetti". Qualunque cosa significhi.

Cicchitto, sul *Riformatorio*, si leva un attimo il cappuccio e vede una "perversa operazione di distrazione di massa" per oscurare "lo squadrismo palestinese" contro la Brigata Ebraica. Sansonetti chiude il cerchio sulla fu *Unità*: "Bisognerebbe capire se nella vicenda c'entrano i servizi segreti". Ma non solo: "E quali pezzi". E non basta: "E a nome e per conto di chi": certamente "la magistratura", che "non ama la clemenza". Ma non è finita: "Come mai proprio in questo momento?". Forse perché è il momento in cui Mattarella ha graziato la Minetti e poi ha cambiato idea? Troppo banale: "Forze consistenti gradirebbero l'esodo di Mattarella" (primo esodo individuale della storia, *ndr*) prima delle elezioni" per metterci uno di destra. Tipo la Meloni, che però non ha l'età, o Nordio, che ha fatto un altro figurone.

Circola finanche l'ipotesi che il *Fatto* dia le notizie per dare le notizie, ma chi non ne ha mai vista una in vita sua la scarta a priori.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

DIFENDIAMO L'EUROPA
VALLEVERDE

IL FOGLIO

quotidiano

VALLEVERDE

Redazione e Amministrazione: Corso Vittorio Emanuele II 10 - 20122 Milano

ANNO XXXI NUMERO 101 DIRETTORE CLAUDIO CERASA GIOVEDÌ 30 APRILE 2026 - € 1,80 + € 0,50 con REVIEW n. 51

Dal 1° maggio alla Difesa e poi Israele, Sigonella e il deficit. Quanto pesa su Meloni la spericolata tentazione del "pas d'ennemis à gauche"

La famosa formula del "nessun nemico a sinistra" è storicamente un'espressione utilizzata all'interno del mondo progressista per fotografare una patologia dei partiti riformisti, che quando sono ossessionati dalla volontà di evitare a tutti i costi di avere nemici a sinistra tendono a perdere diversi tratti del proprio riformismo e tendono a spostare il proprio baricentro più vicino a posizioni estreme e meno vicino a posizioni moderate. In Francia la formula è più soffice e delicata, "pas d'ennemis à gauche", e per uno strano scherzo del destino quella formula oggi, in Italia, è utile per mettere a fuoco un tratto curioso, anche se non del tutto sorprendente, che caratterizza un mondo politico distante da quello progressista. Il "pas d'ennemis à gauche" è certamente un mantra del centrosinistra immaginato da Elly Schlein, al punto da aver trasformato su alcuni temi il Pd nella sesta stella del Movimento 5 stelle. Ma dal giorno successivo alla sconfitta referendaria l'idea di non avere troppi nemici a sinistra, per coprirsi un po' le spalle, è diventata qualcosa in più di una semplice tentazione per il governo Meloni e in particolare per la presidente del Consiglio. Nel caso specifico, il tentativo di Meloni è provare il più possibile a sminare, come se fosse Hormuz, il percorso che separa il suo governo dalle prossime elezioni. E più passa il tempo più appare evidente come nella testa della presidente del Consiglio e in quella dei suoi più stretti collaboratori vi sia l'idea di togliere il più possibile argomenti alla sinistra con i quali crocifiggere il governo nella nota sala mensa fantozziana. Il decreto approvato in vista del Primo maggio, da questo punto di vista, è un punto interessante da cui partire, come ha notato ieri su questo giornale Dario Di Vico, e al contrario di altre occasioni simili la maggioranza di governo ha cercato non di sfidare la Cgil, o di dividere i sindacati, ma di unire tutti, con una serie di provvedimenti, come ricorda oggi sul Foglio Marco Leonardi, che avrebbe potuto partorire forse anche un governo di centrosinistra: tutele per i rider e per il lavoro governato dagli algoritmi, incentivi fino a 500 euro al mese per chi trasforma contratti a termine brevi di under 35 in rapporti a tempo indeterminato, lo sgravio contributivo per le aziende che adottano politiche certificate di conciliazione tra lavoro e famiglia. Non basterà tutto questo per evitare al governo di essere bastonato, come a ogni Festa del lavoratori che si rispetti, dalla Cgil sul palco del concertone del Primo maggio (e Landini, nonostante gli sforzi di Meloni, ingrato', martedì sera ha bastonato ugualmente il governo). Ma il tentativo di coprirsi a sinistra è lì, è difficile da negare e in fondo è solo un tassello di un mosaico più grande. Un tassello ulteriore, naturalmente, lo si può individuare nella volontà di dar vita, come chiede da tempo la sinistra, a una manovra espansiva, a uno scostamento di bilancio, benedetto dalla Cgil e anche dal Pd, sforando cioè il deficit in modo significativo, con un piglio che un tempo si sarebbe definito keynesiano, ed evitando, come in fondo chiede la sinistra, di mettere mano a una qualsiasi forma di liberalizzazione o di riforma sulla concorrenza per dare slancio all'economia (curiosamente, ora che la destra vuole spendere di più, la sinistra, che da quattro anni accusa il governo di essere troppo austero, ha iniziato a fare appello al rigore: dolcissimi!). (segue nell'inserto IV)

Orientarsi tra i confini delle libertà

Trump dice di non essere più "Mr. nice guy" con Teheran. L'audizione di Hegseth e Caine al Congresso

Roma. Per il presidente americano Donald Trump, il blocco navale nello Stretto di Hormuz si sta rivelando un'arma negoziale più efficace dei bombardamenti sul territorio iraniano, e finché il regime di Teheran non accetterà l'accordo sul programma nucleare, resterà in vigore, ha detto ieri in un'intervista telefonica con la testata Axios: "Stanno soffocando come un 'maiale ripieno', e andrà ancora peggio. Non possono avere un'arma nucleare". Soltanto poche ore prima, Trump aveva pubblicato sul suo social Truth un'immagine generata con l'intelligenza artificiale che lo ritrae con una mitragliatrice in mano, mentre sullo sfondo esplodono delle bombe sul fianco di una montagna con uno slogan: "Non più *Mr. nice guy*". A corredo della foto, Trump ha lanciato un avvertimento all'Iran che "non riesce a darsi una regolata, non sanno come firmare un accordo sul nucleare": faranno bene a "darsi una svegliata al più presto". (Ruggiero segue nell'inserto V)

Evidentemente solo a re Carlo sarebbe concesso fare umorismo macabro sulla Brigata ebraica

Carlo III è re e uomo di mondo. Ricorrendo al British humour, ha ricordato agli ex abitanti delle colonie del New England, fuggiti

DI GIULIANO FERRARA

dalle persecuzioni religiose inglesi per poi instaurare altrove laicità e libertà costituzionale, che la loro settecentesca Dichiarazione di indipendenza (1776), decisivo atto ostile verso la Madrepatria, dipendeva in realtà, come il Bill of Rights, da documenti inglesi antecedenti di parecchio come la Magna Charta (1215) o la Declaration of Rights (1689). Un bel discorso di riconciliazione e di amicizia e fratellanza che senza lo sfondo del sense of humour sarebbe stato un brutto discorso di pallosa compiacenza. Per non parlare del gallows humour, l'umorismo patibolare o macabro, che ha suggerito a Carlo la migliore battuta del suo viaggio, di gran lunga. (segue nell'inserto VII)

Govorit Moskva

Putin cerca la tregua per preservare la sua parata del 9 maggio. La chiamata con Trump

Roma. Il capo del Cremlino Vladimir Putin e il presidente americano Donald Trump hanno parlato al telefono per un'ora e mezza. E' stata Mosca a richiedere la telefonata, dopo che l'ultima era stata a marzo. Questa settimana, Putin ha accolto il ministro degli Esteri dell'Iran, Abbas Araghchi. Il capo del Cremlino ambisce al ruolo di mediatore in medio oriente e il primo obiettivo della chiamata non era parlare della sua di guerra, ma di quella di Trump. Finora il capo della Casa Bianca ha rifiutato l'aiuto russo, è dallo scorso anno che Putin si muove per offrirsi come risolutore, ma Trump continua a considerare l'Ucraina e il medio oriente come due dossier separati. Non è così per Putin che al telefono voleva anche annunciare un giorno di cessate il fuoco per il 9 maggio, quando a Mosca si svolge la parata per il Giorno della vittoria. Il capo del Cremlino non vuole che i droni di Kyiv rovinino lo spettacolo sulla Piazza Rossa. (Fiammini segue nell'inserto V)

Un attimo di respiro

Re Carlo tira fuori Starmer dall'apnea. Durerà poco, ma intanto pure Farage finisce nei guai

Milano. Il governo britannico di Keir Starmer è uscito dall'apnea, per poco, quanto basta per provare a respirare prima delle elezioni amministrative della prossima settimana che, secondo le previsioni, toglieranno l'aria a un esecutivo invero fragilino. Re Carlo, in visita negli Stati Uniti, ha riportato in vita la "special relationship" che Starmer non sa più come maneggiare: ironico, colto, sapiente e ben allineato con Downing Street, il re ha detto tutto quel che doveva dire, a partire dall'importanza della difesa dell'Ucraina – magnificamente paragonata alla lotta contro il nazismo, con inevitabile e dispettosa citazione di Winston Churchill. (Peduzzi segue nell'inserto VII)

Paralisi iraniana

Pollo e riso sono un lusso, il rial è crollato, le aziende licenziano. "La vita non è vivibile"

Roma. Né pace, né guerra. A Teheran la gente è tornata a sedersi nei caffè, nelle strade strozzate dagli ingorghi è arrivata la primavera, al cinema danno "Marty Supreme". Agli incroci sono rimasti i checkpoint, i non allineati continuano a essere braccati, nelle farmacie stanno finendo gli antidepressivi. La sera, i fedelissimi di regime si riversano nelle piazze per dimostrare che la Repubblica islamica non teme né le bombe né la pressione economica di Donald Trump. Quando il regime chiama è un carnevale di cori e bandierine, ma accanto ai banchi che offrono bibite e cibo gratis si accalca pure gente che ha semplicemente fame. Perché, in Iran, nel limbo, si sta già affondando. Un piatto di pollo e riso è diventato un lusso. Si moltiplicano i suicidi. (Bustourline segue nell'inserto V)

• L'AMBASCIATA AMERICANA A KYIV È VACANTE
Peduzzi nell'inserto V

Ciaone Concertone

Lo stretto di Hormuz, gli spari sul 25 Aprile, la grazia a Minetti, lo sforamento di Giorgetti, la Biennale dei rus-

CONTRO MASTRO CILIEGIA

si, "arbitropoli" e altre fregnacce giudiziarie. Persino re Carlo che torna a riprendersi le Colonie che sono sue: altro che No Kings: se non era per noi parlavate ancora francese. Insomma tutto concorre a questo caos globale in cui non ci si raccapezza. Ma allo stesso tempo, come dice san Paolo ai Romani, "tutto concorre al bene". E che lo dica proprio ai romani, significa che il dono della profezia non gli mancava. Dunque: avete notato la mancanza di qualcosa, nell'indigesta mappazza del menù mediatico di questi giorni? Certo che sì, è sparito il Concertone. Il pletorico baraccone che da anni e anni, ogni Primo Maggio, minaccia per tre settimane prima e mezza giornata dopo di far cadere i governi, guidare la rivoluzione, resuscitare i Litfiba (presenti, eh? o altri arnesi arrugginiti della canzonetta italiana. Quest'anno niente. Il Concerone ci sarà, ovvio: presentano Arisa e BigMama, mamma mia. Ci saranno Geolier, Emma, Ermal Meta, Irama, Madame e pure Fulminacci. Ma per una volta, l'egemonia culturale di Giorgia sembra aver funzionato: è il 30 aprile, e il Concerto non se l'è filato manco Landini. *(Maurizio Crippa)*

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 20.30

Complotto Minetti

C'è chi accusa i russi, chi Nordio, chi Mattarella, chi Epstein. L'Italia dà il meglio di sé

Negli ultimi giorni la Repubblica italiana è scossa da una vicenda di portata cosmica: la grazia presidenziale a una signora con-

DI SALVATORE MERLO

dannata ai servizi sociali. Sicché, com'è giusto, la nazione si è fermata a riflettere. E le riflessioni sono state all'altezza. Tre scuole di pensiero, in particolare, si sono formate, a proposito dell'*affaire* Nicole Minetti, con la rapidità e la coerenza che sempre contraddistinguono il nostro dibattito pubblico. La prima è di matrice grillina, ma con ramificazioni nei sottosuola della galassia televisiva: il Quirinale voleva usare la grazia a Minetti come leva per spostare Forza Italia verso sinistra. Ma gli è andata male. E' un Fatto che abbiamo letto ieri su un quotidiano. Un piano geniale, escogitato probabilmente in una riunione segreta tra Sergio Mattarella, un cardinale e un funzionario dell'Unione europea, durante la quale si sarebbe stabilito che il modo più efficace per riportare il Pd al governo era fare un favore alla donna del bunga bunga. La perfezione del piano risiede nella sua insondabile opacità: nessuno lo capisce, quindi evidentemente funziona. Sennonché il complotto grillino ha una sua variante interna, e questa variante merita di essere conservata agli atti come documento dell'ingegno umano. Mentre infatti Mattarella ordiva questa trama, non sapeva di avere a che fare con qualcuno assai più mefistofelico di lui: l'igienista dentale, cioè Minetti. Lei, al fine di non dover fare i servizi sociali, aveva, nell'ordine: 1) fatto sparire i genitori di un bambino uruguaiano 2) carbonizzato in un incendio gli avvocati che se ne occupavano 3) simulato un'adozione 4) organizzato un intervento chirurgico sul bimbo forse malato forse no – il dettaglio è irrilevante 5) orchestrato tutto col ministro Carlo Nordio in un ranch in Uruguay frequentato da prostitute e da Jeffrey Epstein. Com'è ovvio, ciascuno gestisce il proprio tempo come meglio crede. E per alcune persone i lavori socialmente utili rappresentano un sacrificio intollerabile che vale la galera, l'estradizione dall'Uruguay e un paio di omicidi collaterali. (segue nell'inserto I)

Potere di grazia

L'unico istituto pubblico le cui scelte sono segnate dalla gratuità: dal dono, meritato o immeritato

Sento dire: "Il Ministero di Grazia e Giustizia...". Lo sento dire anche dagli intervistati in quanto tecnici, giu-

PICCOLA POSTA

risti: "Non a caso si chiama Ministero di Grazia, oltre che di Giustizia...". Non è vero, naturalmente: si chiama Ministero della Giustizia. Ha smesso la vecchia denominazione, risalente al 1932, nel 1999. Ventisette anni fa.

Sento dire che il superamento del dualismo di pertinenze quanto alla concessione della grazia, fra ministro della Giustizia e presidente della Repubblica, sarebbe responsabile dell'incidente della grazia a Nicole Minetti. Quel dualismo era fonte di tensioni ben più incresciose, e l'opinione più accreditata fra i competenti era già allora che il potere di grazia stesse unicamente "in capo al" presidente della Repubblica. Marco Pannella ci mise su una battaglia campale. (Soffri segue nell'inserto I)

Meloni e sdegno

Infuriata con Berlinguer (e Mediaset) per le accuse a Nordio: "Indegno". La Rai richiama Ranucci

Roma. E' l'*Otto settembre* della civiltà. Una repubblica finisce nelle mani di Sigfrido Ranucci, Diego della Palma e Mauro Corona. Dice Meloni, dopo aver visto Rete 4: "E' uno spettacolo indegno". Ranucci, un volto Rai, va a Mediaset, da Bianca Berlinguer, a dire che "una fonte ci avrebbe detto di aver visto Nordio nel ranch di Cipriani", il compagno di Nicole Minetti, graziata da Mattarella. Nordio, informato, telefona in trasmissione e si difende: "E' una follia. Non è vero". In una rete Mediaset, della famiglia Berlusconi, si consente di calunniare un ministro attraverso Minetti, l'amica del padre Silvio, e tutto per raccogliere un miserabile tre per cento di share. Tre per cento. Il "ci avrebbero detto" è lo spirito del tempo. I quotidiani informano Nordio dell'esistenza di foto di lui e Giusi Bartolozzi all'Harry's Bar di Venezia, di proprietà dei Cipriani, e la Rai invia una lettera di richiamo a Ranucci. Siamo in pieno notturno della ragione. (Carsao segue a pagina tre)

Il caso Colace

Per Csm e Cassazione il pm torinese non può più fare il pm. Ma intanto impugna un'assoluzione

Roma. C'è un pubblico ministero che non dovrebbe più fare il pubblico ministero ma che continua a fare il pubblico ministero, tanto da impugnare una sentenza di assoluzione. Si tratta di Gianfranco Colace, sostituto procuratore a Torino. Il 7 aprile scorso le Sezioni unite civili della Cassazione hanno confermato la sanzione disciplinare irrogata dal Csm nei confronti di Colace: trasferimento di sede a Milano e passaggio alle funzioni di giudice civile per "grave violazione di legge determinata da ignoranza o negligenza inescusabile". Nonostante ciò, come risulta al Foglio, il 14 aprile Colace ha firmato un ricorso contro l'assoluzione ottenuta da un imputato da lui accusato di mobbing. Il ministero della Giustizia, infatti, non ha ancora notificato a Colace il trasferimento di sede. Ma il fatto che un pm che non potrà più fare il pm si spinga a impugnare un'assoluzione risulta a dir poco inopportuno. (Antonucci segue a pagina tre)

Quindici anni di gogna

Nel 2015, la procura di Trani chiese di arrestare il sen. Azzollini. Assolto da tutto due giorni fa. Il suo racconto

Roma. Ha aspettato una decina d'anni per parlare, in attesa dell'assoluzione confermata martedì dalla Corte d'appello di Bari. Antonio Azzollini era un politico importante di Forza Italia, presidente della commissione Bilancio del Senato per 12 anni, fino a quando nel 2015 venne raggiunto da una richiesta d'arresto della procura di Trani per il crac della casa di cura Divina Provvidenza di Bisceglie. Una decina di capi d'imputazione, tra cui l'associazione a delinquere. A destare scandalo fu una frase sciocca tra virgolette e una suora, che poi il processo ha dimostrato non essere mai stata pronunciata: "Da oggi in poi comando io, se no vi piscio in bocca". Si aspettava il proscioglimento? "Sì, anche se l'appello ha riaperto l'istruttoria dopo l'assoluzione in primo grado e questo ha significato due anni di udienze. Ma alla fine lo stesso Procuratore generale ha stralciato l'impostazione accusatoria". (Capone segue a pagina tre)

Ribaltare i fatti

Ignobile l'aggressione al 25 Aprile, ma in Italia da tre anni si fischietta sulla caccia all'ebreo

Roma. Viene da chiedersi: fino a quando fingeremo che il problema siano gli ebrei? 453 episodi nel 2023, 877 nel 2024, 963 nel 2025 e il 2026 si preannuncia anche più "ricco". E' il bollettino del Centro di documentazione ebraica contemporanea di Milano sul numero di attacchi antisemiti in Italia. Ma sembra che il problema sia lo squadrismo ebraico e non un antisemitismo virulento e impunito che cresce a doppia cifra. Così i cori a Milano durante la manifestazione pro Palestina ("aprite i confini così possiamo uccidere ebrei e sionisti") e gli ebrei esfiltrati lo scorso 25 Aprile non sono opera di "giovani imbevuti di odio", come invece è descritto Eitan Bondì. L'aggressione a una coppia di ebrei a Venezia è solo un caso isolato, come il pestaggio di due ebrei ortodossi alla Stazione di Milano e la donna ebrea schiaffeggiata sul tram a Firenze (ieri a Londra ne hanno accoltellati due). I rifiuti di prenotazione in hotel e ristoranti a ebrei e israeliani dal nord al sud sono liquidati come esercizi di legittima apprensione per il genocidio a Gaza, come le molestie a studenti ebrei e israeliani nelle scuole e nelle università, l'assalto alla sinagoga di Bologna e gli incitamenti all'odio contro gli ebrei dell'imam trasformato in icona dell'accoglienza. L'aggressione a padre e figlio ebrei in autogrill è dissolta in una nebulosa in cui si evince che gli ebrei "se la sono cercata", come gli slogan al 7 ottobre (come "10-100-1.000 7 ottobre" a Brugherio). Un tassista che rifiuta una cliente israeliana disabile a Milano viene prima dell'attacco a un uomo con la kippah nel quartiere Marconi a Roma, ma non merita granché attenzione. (Moretti segue a pagina due)

Bandiere spuntate

Volano pallottole, ma la cacciata delle bandiere non è un tema meno grave. Quell'errore di Beppe Sala

La tensione al calor bianco politica e mediatica ha cambiato bersaglio ed è oggi concentrata sulle pallottole, fortunatamente non letali ma doppiamente sciagurate, sparate da un ventunenne appartenente alla Comunità ebraica di Roma contro due manifestanti dell'Anpi il 25 Aprile. La gravità dell'episodio non riuscirà, né potrebbe, a sminuire la gravità di un altro episodio legato alla festa della Liberazione, ma a Milano, dove infatti la polemica tra Anpi e (una parte) della Comunità ebraica prosegue: la cacciata della Brigata ebraica. Su questo episodio, le posizioni e le parole giunte dal sindaco Beppe Sala, "penso che l'errore sia stato partecipare con le bandiere israeliane. Questo è il punto principale", sono particolarmente gravi e politicamente sbagliate. (Crippa segue nell'inserto II)

Andrea's Version

E' stato fermato Eitan Bondì, il ventunenne ebreo romano che il 25 aprile, nei pressi di parco Schuster a Roma, avrebbe sparato con una pistola ad aria compressa caricata a gommini contro due attivisti dell'Anpi. Brutta roba. Con quale accusa? Tentato omicidio. E Bondì ringrazi il cielo. Avesse pure fatto esplodere due palloncini colorati sarebbe stata tentata strage.

Sabato il Foglio, come tutti i giornali, non sarà in edicola. Il Foglio weekend, con il Foglio sportivo, uscirà in anticipo domani, 1° maggio.

L'obolo di Caronte

Gaudiano (M5s) propone una nuova festività, quella del 2 novembre. Il costo? Circa 4 miliardi

Al Senato, in commissione Affari costituzionali, si discute di reintrodurre la festività del 2 novembre. La proposta è della senatrice Felicia Gaudiano del M5s, che usa argomenti insuperabili. Intanto, che la festività dei defunti "trae origine nel passato più remoto, come è stato più volte dimostrato dai moltissimi reperti archeologici rinvenibili in ogni parte del mondo". Poi ci sono riti antichissimi, come quello di "porre sotto la lingua del defunto una moneta come obolo per Caronte". Per non parlare delle *Parentalia*, le festività dell'"antica Roma". Poi c'è il problema materiale che "molti nostri concittadini sono costretti a fare centinaia di chilometri per raggiungere i luoghi dove riposano i propri cari". Per non parlare del fatto che dopo il Covid, che ha mietuto centinaia di migliaia di vittime, "fa emergere ancora con maggior rigore la necessità di reinserire la festività del 2 novembre". Infine, non poteva mancare una citazione dei "Sepolcri" di Ugo Foscolo.

La proposta ha ottime possibilità di passare, d'altronde lo scorso anno il Parlamento praticamente all'unanimità (fecero eccezione due deputate di Azione) approvò la reintroduzione della festività di San Francesco d'Assisi, patrono d'Italia, con altrettanta retorica. Con la reintroduzione del 4 ottobre, l'Italia è salita a dodici giornate festive annuali, superando la media europea di undici, e quindi con il possibile ingresso tra i giorni in rosso del 2 novembre il conto salirebbe a tredici. Sarà sicuramente meno spirituale e poetico, ma in un paese come l'Italia con debito elevato (in aumento) e crescita bassa (in diminuzione) andrebbe tenuto in considerazione il conto economico che fa Confindustria. Secondo le stime fornite al Sole 24 Ore da Lucia Aleotti, vice presidente di Confindustria, una singola giornata festiva in più vale circa 3 miliardi di euro di costi per le imprese, tra minore attività produttiva, rallentamenti logistici e impatti organizzativi. A questi si aggiunge un miliardo di costi per la Pubblica amministrazione. L'impatto delle due giornate festive in più è quindi prossimo alla differenza tra l'attuale crescita del pil e lo zero.

Non sono certo argomenti in grado di competere con Caronte, Foscolo e la sen. Gaudiano. Se la proposta passasse dimostrerebbe che la discussa riduzione dell'orario di lavoro a parità di salario, che neppure Sánchez riesce a far approvare in Spagna, in Italia arriverà per via festiva. *(Luciano Capone)*

Una svolta europea

Sussidiare il costo del gas per produrre elettricità non è un tabù. Da Ursula, buone notizie per Meloni

Bruxelles. La Commissione europea ieri ha aperto alla possibilità di autorizzare una delle misure più controverse del decreto bollette, anche se contraddice tutte le politiche promosse dall'Ue per contrastare la crisi dell'energia provocata dalla guerra in Iran. "La Commissione è pronta a valutare, caso per caso e fatti salvi diversi requisiti, misure temporanee, tra cui sovvenzioni al costo del combustibile nella produzione di energia elettrica da gas", ha detto l'esecutivo di Ursula von der Leyen. E' la sostanza di quanto previsto dal decreto bollette per neutralizzare il costo dei certificati Ets per le centrali a gas. I dettagli possono cambiare nei negoziati tra Roma e Bruxelles. Ma il fatto che la deroga, ritagliata su misura del governo Meloni, sia esplicitamente menzionata nel nuovo quadro temporaneo è indicativo di una tendenza: con von der Leyen gli aiuti di Stato, oltre a essere la principale risposta alle crisi, diventano "à la carte". (Carretta segue nell'inserto VIII)

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

DIFENDIAMO L'EUROPA
VALLEVERDE

il Giornale

VALLEVERDE

Direttore editoriale VITTORIO FELTRI — FONDATO DA INDRO MONTANELLI — Direttore responsabile TOMMASO CERNO

www.ilgiornale.it

GIOVEDÌ 30 APRILE 2026
Anno LIII - Numero 102 - 1.50 euro*-**

controcorrente

Più Trumpisti del Re

di **Tommaso Cerno**

Nemmeno un Re vero (esistono ancora) che si chiama Carlo III è più Trumpista del re. Quel king che ha subito un altro attentato e che nell'Europa della vecchia democrazia da rottamare, incapace di risolvere i problemi che crea, arrampicata sul 3,1% del rapporto deficit Pil dell'Italia, alimentato da un gruppo di dirigenti di un istituto che costa centinaia di milioni e che è nominato dal Parlamento e quindi dalla politica mentre il mondo è in fiamme, è l'unico residuato di un modello non autocratico e non dittatoriale che riesce a fare qualche mossa sullo scacchiere globale dominato dalla Cina. E noi, autoreferenziali come tutti i continenti che vivono di passato, ebbri della nostra sicumera, stracolmi di esperti che non ne beccano una da almeno vent'anni, assistiamo inermi a un gioco che ci passa sopra la testa e che deciderà anche del nostro futuro. La democrazia contiene in sé l'antidoto a questa fine miserabile: si chiama popolo. Basterebbe ascoltarlo. Eppure, laddove si esprime, in qualche modo si genera l'ossessione, che scalda le piazze come non succedeva dagli anni di piombo, che trasforma tutto in un duello all'ultimo sangue e che inventa scandali e interpretazioni della realtà che sono la versione analogica, il Commodore 64, della realtà iper digitale della postdemocrazia dell'istante. Domani è il primo maggio e vedremo una piazza che non parla di lavoro. Ma di guerriglia, di occupazioni, di anarchia e di islamismo. Probabilmente è l'unica alternativa che la sinistra ha saputo creare allo Stato liberale. Se la tengano. Io sto con l'America. Qualunque presidente abbia.

GUERRA IN UCRAINA

Trump-Putin: prove di pace

Telefonata di un'ora e mezza tra i due leader Gli Usa: «La Russia annuncerà una tregua»

di **Lucio Martino**

La telefonata di 90 minuti appena intercorsa tra Donald Trump e Vladimir Putin rappresenta un evento diplomatico importante.
Considerando i tempi tecnici necessari per la traduzione consecutiva, un colloquio di un'ora e mezza (...)

segue alle pagine 2-3

QUI MOSCA
Lo Zar costretto a chiudere
Angelo Allegri a pagina 3

QUI TEHERAN
E ora si riapre anche l'Iran
Chiara Clausi a pagina 5

IL NUOVO FRONTE
Gli Usa schierati a Panama
Sofia Fraschini a pagina 6

GARLASCO

Svolta dei pm: Sempio ha ucciso Chiara da solo

Rita Cavallaro e **Luca Fazzo** a pagina 15

SOTTO ACCUSA Andrea Sempio (38 anni)

21ENNE DELLA COMUNITÀ EBRAICA

«Sono della Brigata» Chi ha sparato sull'Anpi

Stefano Vladovich a pagina 10

STRAGE DI CRANS-MONTANA

Italia parte civile contro Berna

Lodovica Bulian a pagina 15

GRAZIA ALLA MINETTI

«Il bimbo è malato» E cade anche la bufala su Nordio

I legali di Cipriani smentiscono l'incontro col ministro. La Pg: in pochi giorni la verità

Felice Manti

«È tutta un'invenzione». Parlando con *il Giornale*, il legale di Nicole Minetti e Giuseppe Cipriani smonta la notizia data da Sigfrido Ranucci su un incontro che sarebbe avvenuto «a marzo» tra Nordio e lo stesso Cipriani.

con **Stefano Zurlo** alle pagine 8-9

Il caso Ranucci
Le accuse fondate sul nulla
Vittorio Feltri a pagina 9

Giustizia e veleni
L'onda lunga del «No»
Augusto Minzolini a pagina 8

il dibattito

BRACCIO DI FERRO

Caso Russia, Giuli manda gli ispettori alla Biennale

Matteo Sacchi

Lo scontro continua senza soste. Ieri il ministero della Cultura ha inviato gli ispettori alla Biennale d'arte di Venezia. Sotto la lente di ingrandimento la presenza della delegazione della Russia alla prossima esposizione che aprirà il 9 maggio.

a pagina 28

CHI PAGA IL CONTO

Arte sacrificata sull'altare della politica

Alessandro Gnocchi a pagina 28

LE CONSEGUENZE

Così nessuno dichiarerà più che vota destra

Paolo Giordano a pagina 26

IL TEMA CULTURA

Ma nel caos non tutto è da buttare

Stefano Zecchi a pagina 26

*IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) SPEDIZIONE IN ABB. POSTALE - D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/2004 N. 46) - ART. 1 C. 1 DCB-MILANO

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

GIÙ LA MASCHERA

di **Luigi Mascheroni**

Padroni a casa nostra

Eh sì. La solidarietà - degli altri - è una cosa straordinaria.
Perché lo diciamo? Eh, perché abbiamo letto - scusate se arriviamo ultimi sulla notizia, ma eravamo impegnati in lavori di ristrutturazione del nostro appartamento: abbiamo ricavato una camera in più, non si sa mai... - abbiamo letto, dicevamo, che il Comune di Roma, pagando 400mila euro, ha affidato alla onlus Refugees Welcome Italia un progetto che promuove l'inclusione sociale di rifugiati. Obiettivo: individuare famiglie disposte ad accogliere in casa, gratis, i migranti. Risultato: tre adesioni in tre mesi. Un successone. Per la onlus che ha intascato i soldi.

Benvenuti, ma non troppo. Strano: quando c'è da andare in piazza contro la remigrazione sono migliaia. Quando c'è da immigrare in casa propria, nessuno.
Comunque. Alla fine soltanto tre romani hanno accettato di prendersi in casa un migrante. Vabbè, uno è Gassmann. L'altro immaginiamo sia il sindaco Gualtieri che ha firmato il bando (a proposito: a votarlo, nel 2021, condividendo la sua politica dell'accoglienza, furono 565.352 cittadini; gli altri 565.349 dove sono finiti?) e il terzo sarà uno di quei cantanti, attori e politici che domani saranno sul palco del Primo Maggio (Oh: volendo la Mannoia fa ancora a tempo a portarsene a casa un paio...).
Tutti solidali con gli attici degli altri.
Però al Comune di Roma è andata bene, dai. La famosa promozione «Prendi tre e paghi 400mila euro». Vista la risposta, siamo convinti che si dovrebbero importare ancora più migranti per soddisfare la domanda.

894.000 Lettori (dati Audicom Sistema Audipress 2025/III)

Quotidiano QN Nazionale

Anno 71 - Numero 100

QN Anno 27 - Numero 116

IL GIORNO

Speciale Fiera di Borghetto

GIOVEDÌ 30 aprile 2026
1,60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia +

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it

DIFENDIAMO L'EUROPA
VALLEVERDE

CECIMA Al vaglio le testimonianze, sequestrate auto e casa dell'amico

Elisa, morta nel campo Quei racconti discordanti

Servizio a pagina 16

VALLEVERDE

Colloquio Putin-Trump Spiragli sulle guerre

Lo zar apre a una tregua il 9 maggio con l'Ucraina. E spinge sul cessate il fuoco Usa-Teheran Caro energia, il conflitto in Iran costa alla Ue 500 milioni al giorno. Proroga al taglio delle accise

Ottaviani, Troise e **Prosperetti** alle pagine **6** e **7**

DALLE CITTÀ

MILANO L'autista dei fischietti: la lite sul Var? C'ero

Gervasoni e il caso arbitri «No ho niente da nascondere»

Mola nel **Qs**

MILANO De Corato: è andato a prendersele

Strappa i manifesti per Ramelli Pestato in strada da sei persone

Mingoia e **Palma** nelle **Cronache**

MORTERONE Servizi contro lo spopolamento

Nel paese più piccolo d'Italia la farmacia vola sui droni

Lamberti a pagina **17**

BARZANÒ Aveva 83 anni, fondò un impero sullo sport

Sergio Longoni l'imprenditore che amava la montagna

F. Magni a pagina **23**

Le interviste di QN sulla Difesa
L'Ammiraglio Berutti Bergotto

«Sminare Hormuz? La Marina militare è già addestrata»

Raffaele Marmo alle pagine **8** e **9**

Preso per gli spari del 25 Aprile «Sono della Brigata Ebraica»

Ha 21 anni e appartiene alla comunità ebraica di Roma il giovane che, il 25 Aprile, da uno scooter, ha sparato con una pistola da softair contro due iscritti all'Anpi. Ehitan Bondì lavora come rider ed è stato incastrato da una busta. Fermato per tentato omicidio e portato in carcere, ha confessato: «Sono della Brigata Ebraica». Ma l'organizzazione nega. A casa aveva armi da softair e coltelli. Il dem Fiano: «Condanna totale e senza sconti».

D'Amato e **Passeri** alle pagine **2** e **3**

L'ipotesi del commissariamento

Biennale di Venezia, gli ispettori di Giuli al Padiglione russo

C. Rossi a pagina **11**

Accertamenti anche in Spagna
Il Pd: tutelare il Colle

Il caso della grazia a Nicole Minetti, verifiche sull'adozione I media uruguaiani: «Irregolare»

A. Gianni e **Coppari** alle pagine **4** e **5**

Andrea Sempio, 38 anni

Pavia, tra le aggravanti contestate sevizie, crudeltà e futili motivi

Delitto di Garlasco, la svolta dei pm: «Sempio ha ucciso Chiara da solo» Sarà interrogato mercoledì

Zanette a pagina **14**

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Oggi l'ExtraTerrestre

ABITI PULITI L'industria della moda divora l'ambiente ma anche i diritti sul lavoro. A Prato un 1° Maggio per la transizione etica delle griffe

Culture

MOSTRE Paola Agosti parla dei suoi 80 scatti dedicati al femminsimo, esposti a Torino con «Viva le donne!»

Manuela De Leonardis pagina 12

Visioni

AL CINEMA «Il diavolo veste Prada 2», ritorno nella redazione di «Runway» tra camei e crisi dell'editoria

Giulia D'Agnolo Vallan pagina 14

quotidiano comunista

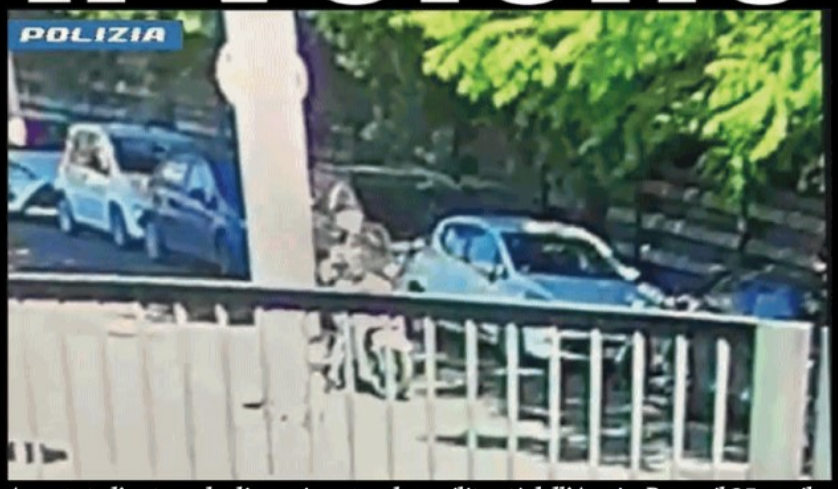
il manifesto

■ CON SPECIALE 55 ANNI + EURO 3,50
■ CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00
■ CON LA FINE DEL MONDO + EURO 4,00

GIOVEDÌ 30 APRILE 2026 – ANNO LVI – N° 102 www.ilmanifesto.it euro 1,50

Un frame del video che ritrae Eitan Biondi sparare ai due manifestanti dell'Anpi il 25 Aprile a Roma

Il veleno



Arrestato l'autore degli spari contro due militanti dell'Anpi a Roma il 25 aprile. È un giovane della Comunità ebraica che aveva armi in casa, l'accusa è tentato omicidio. Indagini su una rete di violenti e su una serie di aggressioni pagine 2, 3

Ebreo e fascista

Ideologi violenti alimentano il fanatismo

GAD LERNER

L'ebreo fascista che il 25 aprile 2026 va a sparare sul raduno antifascista dell'Anpi, sentendosi con ciò guerriero d'Israele… non avrei mai immaginato che si arrivasse fino a dover provare questa vergogna, fino a un tale capovolgimento della storia. Ne proviamo una tristezza infinita.

Nel nostro immaginario ci sta che a Milano dei caporioni della destra al potere giustifichino un pestaggio squadristico perché strappare un manifesto commemorativo dell'orribile uccisione di Sergio Ramelli, proprio il giorno dell'anniversario, vorrebbe dire andarsela a cercare.

Ma non ci sta l'ebreo che prende la mira e spara sugli antifascisti. Perché noi serbiamo memoria dei martiri ebrei antifascisti della prima ora, da Carlo e Nello Rosselli a Leone Ginzburg, da Emanuele Artom a Eugenio Curiel.

— segue a pagina 11 —

NETANYAHU RIUNISCE L'ESERCITO, KATZ PAVENTA SANZIONI. SI AVVICINANO I DRONI E UNA NAVE MILITARE

Flotilla in viaggio, prime intimidazioni

Con la Global Sumud Flotilla che naviga rapida verso Gaza, Israele si prepara all'«accoglienza»: ieri il primo ministro Netanyahu ha saltato il controinterrogatorio in tribunale per i casi di corruzione che si trascina da anni per riunirsi con l'esercito e stabilire piani per l'intercettazione. Di certo, un ruolo l'ha giocato la solita voglia di sviare il processo. Nel frattempo il ministro degli esteri Katz ha minacciato sanzioni contro chiunque finanzi la flotta (come colpire migliaia di persone in tutto il mondo, non è chiaro) ma soprattutto la stampa israeliana inizia a pubblicare qualche dettaglio sul possibile abbordaggio e sopra le barche in viaggio compaiono i primi droni. Intanto in Palestina si muore e si perdono altre case: nel mirino c'è Silwan, a Gerusalemme est. **SCERESINI, GIORGIO A PAGINA 10**

TELEFONATA CASA BIANCA-CREMLINO

Trump: blocco Hormuz a oltranza

L'ultima proposta dell'Iran sul negoziato tra Hormuz e nucleare non è nemmeno arrivata che già Donald Trump la straccia: scrive «basta gentilezza», annuncia il blocco dello Stretto a oltranza e promette raid «brevi e potenti». Lunga telefonata di Putin: «Azioni di terra saranno inaccettabili». **LUCI A PAGINA 8**

CASO MINETTI

L'opposizione abbassa i toni anche su Nordio

Sul caso Minetti la prudenza ha preso il posto dell'irruenza. «La confusione è tanta: bisogna capire meglio», commentavano ieri dallo stato maggiore del Pd . Tutti, in entrambi i poli, aspettano di capire se l'inchiesta del *Fatto* ha gambe solide o piedi d'argilla. **COLOMBO, GAMBIRASI A PAGINA 4**

DECRETO CARBURANTI

Accise, un mini-taglio nel deserto dei conti

Il Cdm vara oggi un nuovo decreto carburanti «a vista»: una mini-proroga di quindici giorni che favorisce il diesel e prova a disinnescare lo sciopero dell'autotrasporto. Il documento di finanza pubblica arriva in parlamento, resta il nodo dello scostamento dal patto di stabilità **CICCARELLI A PAGINA 5**

AMERICA OGGI

Mid term, 2028 e oltre Elezioni blindate

Ieri la Camera della Florida ha approvato la nuova mappa elettorale che darà altri quattro seggi ai repubblicani al Congresso. La sentenza della Corte suprema avrà l'effetto di blindare la Camera a Washington per i repubblicani, cancellando il voto nero a maggioranza dem. **BRANCA A PAGINA 7**

Diritto di voto

La Corte suprema riporta gli Usa alla segregazione

LUCA CELADA

La Louisiana è suddivisa in 6 collegi uninominali che esprimono rappresentanti alla Camera con sistema maggioritario secco. Nello stato il 30% circa della popolazione è afroamericana, ma solo uno dei distretti elettorali ha una composizione che permette di eleggere un candidato nero.

— segue a pagina 7 —

Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Dpe/C/RM/23/2103

IL MATTINO

€ 1,20 ANNO CXXXIV - N° 118 ITALIA

SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20/B, L. 662/96

Fondato nel 1892

Giovedì 30 Aprile 2026 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A ISCHIA E PROCIDA "IL MATTINO" + "IL DISPARI" EURO 1,20

Il mese dei monumenti

Maggio, 200 eventi c'è anche l'Emeroteca gran finale con Bollani

Luigi Roano in Cronaca

Il nuovo album

La "ricetta" Nu Genea: groove e melodia tra Napoli e il mondo

Federico Vacalebre a pag. 14

L'editoriale

IL LAVORO DA FARE PER UN PATTO MIGLIORE

Paolo Balduzzi

Si dice che guardare al passato aiuti a capire il presente. Questo è spesso vero: ma non sempre. L'occasione di guardare a un certo passato è data, in questi giorni, dalle audizioni sul Documento di finanza pubblica che sono tenute da molti specialisti e istituzioni, come Istat, Ufficio parlamentare di bilancio e Banca d'Italia. Proprio sfogliando la sempre ricca, puntuale e interessante audizione della Banca d'Italia, capita di imbattersi in tabelle che ripercorrono l'andamento di diverse variabili di finanza pubblica negli ultimi dieci anni. Eccolo, il passato. Ed ecco perché guardare al passato, in questo caso, non aiuta a capire il presente bensì porta domande e dubbi. Nel 2016 il rapporto tra debito pubblico e prodotto interno lordo (Pil) era pari al 134,2%, in crescita rispetto al 2014 e al 2015. Fino al 2019 sarebbe rimasto altalenante intorno a questo valore, per poi esplodere al 154,4%, come noto, a causa dell'emergenza covid. A stupire è che quel valore del 2016 è sostanzialmente identico a quello registrato nel 2024 in Italia (134,7%). Con evidenti differenze di tendenza e contesto che, però, sono tutte a vantaggio del decennio precedente. Nel 2016, la Grande recessione (2009-2013) era ormai alle spalle da ben tre anni. E, fino al 2020, non successe praticamente nulla di eclatante che potesse condizionare i conti pubblici. Certo, ci fu una tragica e disastrosa sequenza sismica nel centro Italia tra il 2016 e il 2017.

Continua a pag. 39

I pm: Chiara uccisa da Sempio

▸Convocato dalla Procura per il delitto di Garlasco: avrebbe agito da solo. Cambia la contestazione: omicidio volontario senza il concorso di ignoti né di Alberto Stasi

Valeria Di Corrado e Claudia Guasco *a pag. 2*

Ha 21 anni, in casa pistole e proiettili. L'associazione: non è dei nostri

25 aprile, preso l'autore degli spari: «Sono della Brigata Ebraica»

Per l'aggressione con una pistola softair dopo la manifestazione del 25 aprile a Roma è stato fermato un giovane di 21 anni che ha detto di far parte della Brigata ebraica. Ma l'associazione smentisce.

Chiriatti, Pozzi e Urbani *a pag. 7*

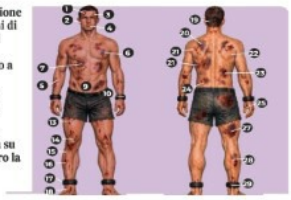
Sabato il Como: ai tempi del Chelsea lo spagnolo era agli ordini di Antonio

Fabregas-Conte l'allievo sfida il maestro

Bruno Majorano *a pag. 17*
Stefano Cutolo, Pino Taormina e servizi *alle pagg. 17 e 18*

Il papà di dj Godzi: segni di violenze ma indagini archiviate

«Mio figlio Michele è stato torturato e ucciso come Cucchi»



La ricostruzione indica i segni di percosse sul corpo di dj Godzi, morto a Ibiza dopo l'intervento della polizia spagnola, evidenziate nella perizia su cui è al lavoro la Procura di Roma

Petronilla Carillo *a pag. 3*

La difesa: chiesti consulti ai medici, non agli ospedali

Caso Minetti, verifiche sull'adozione in Uruguay

Al setaccio della Procura generale di Milano i motivi alla base della grazia per l'ex consigliera regionale

Caso Minetti, le verifiche su adozione e stile di vita. La Procura generale di Milano vuole approfondire i motivi che hanno portato alla grazia per l'ex consigliera regionale. In Uruguay l'interrogazione di una parlamentare e i dubbi sulla precedente condanna.

Evangelisti e Guasco, Bechis e Sciarra *alle pagg. 4 e 5*

Le feste di Cipriani

Maradona, i gin tonic e le notti vip a Villa del Este

Mario Ajello *a pag. 5*

Telefonata tra Putin e il presidente Usa

Il petrolio vola a 120 dollari Trump non cede sul blocco

Mauro Evangelisti

Il petrolio tocca i massimi, il Brent vola a 120 dollari: Trump non cede sul blocco. Washington respinge l'offerta di Teheran su Hormuz e, secondo Axios, pianifica attacchi brevi e potenti per piegare il regime nel negoziato. Telefonata tra Putin e il presidente Usa. Il tycoon vede le compagnie petrolifere per calmierare i prezzi, il barile sfiora i 107 dollari. *A pag. 9*

L'analisi di Roberta Amoruso a pag. 9

Il presidente russo Putin e quello americano Trump in Alaska nell'agosto scorso

Cambio di paradigma Ok a tranche da 12,8 miliardi

Nona rata Pnrr, sì della Ue Mezzogiorno sugli scudi

Nando Santonastaso

Pnrr, via libera dell'Ue alla nona rata all'Italia. Ok della Commissione alla tranche da 12,8 miliardi di euro: con i finanziamenti la lotta alla dispersione scolastica e la riqualificazione di 110 parchi e giardini storici, e il ricasco territoriale della riduzione dell'arretrato nella giustizia amministrativa (all'80%) e del rinnovo della flotta dei Vigili del Fuoco con oltre 3.800 mezzi a basse emissioni. *A pag. 12*

Il settore vale 18 miliardi

Il volano delle crociere sei turisti su dieci tornano a Napoli

Antonino Pane

Crociere, in Italia valgono 18 miliardi e sei turisti su dieci tornano a Napoli. *A pag. 13*

Nuovi dubbi e sospetti sulla condotta in sala operatoria

Domenico, il legale: «Errori gravi anche dopo il trapianto fallito»

Giuseppe Crimaldi

Secondo il legale della famiglia del piccolo Domenico Caliendo, il cardiochirurgo, dopo l'intervento, «avrebbe escluso alcune decisioni, non prendendo in considerazione terapie alternative». *A pag. 3*

IL_MATTINO - NAZIONALE - 1 - 30/04/26 ----
Time: 30/04/26 00:03

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

-MSGR - 01_NAZIONALE - 1 - 30/04/26-N:

DIFENDIAMO L'EUROPA
VALLEVERDE

Il Messaggero
NAZIONALE

€ 1,40* ANNO 148 - N° 118 ITALIA
Sped. in A.P. DL353/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB-RM

Giovedì 30 Aprile 2026 • S. Pio V papa
IL GIORNALE DEL MATTINO
Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

VALLEVERDE

Svolta clamorosa dell'inchiesta su Garlasco

IL PM CONVOCA SEMPIO «HA UCCISO LUI CHIARA»

Di Corrado e Guasco a pag. 15

Ritratti romani

Il "marmoraro" e l'amore inciso nella pietra

Enrico Vanzina a pag. 23

L'editoriale

IL LAVORO DA FARE PER UN PATTO MIGLIORE

Paolo Balduzzi

Si dice che guardare al passato aiuti a capire il presente. Questo è spesso vero: ma non sempre. L'occasione di guardare a un certo passato è data, in questi giorni, dalle audizioni sul Documento di finanza pubblica che sono tenute da molti specialisti e istituzioni, come Istat, Ufficio parlamentare di bilancio e Banca d'Italia. Proprio sfogliando la sempre ricca, puntuale e interessante audizione della Banca d'Italia, capita di imbattersi in tabelle che ripercorrono l'andamento di diverse variabili di finanza pubblica negli ultimi dieci anni.

Eccolo, il passato. Ed ecco perché guardare al passato, in questo caso, non aiuta a capire il presente bensì porta domande e dubbi. Nel 2016 il rapporto tra debito pubblico e prodotto interno lordo (Pil) era pari al 134,2%, in crescita rispetto al 2014 e al 2015. Fino al 2019 sarebbe rimasto altalenante intorno a questo valore, per poi esplodere al 154,4%, come noto, a causa dell'emergenza covid. A stupire è che quel valore del 2016 è sostanzialmente identico a quello registrato nel 2024 in Italia (134,7%). Con evidenti differenze di tendenza e contesto che, però, sono tutte a vantaggio del decennio precedente.

Continua a pag. 29

Via a 12,8 miliardi

Pnrr, ok Ue alla nona rata

Pira a pag. 9

Il primo sì dell'Aula

ROMA CAPITALE PATRIMONIO DI TUTTI

Mario Ajello

Buona la prima. La votazione per Roma Capitale è andata bene, poteva andare meglio con il sì e non con l'astensione del Pd, ma è un'astensione costruttiva assicurano nel partito, e speriamo davvero che sia costruttiva (...)

Continua a pag. 29
Bulleri a pag. 11

25 APRILE/IL GIOVANE APPARTIENE ALLA COMUNITÀ EBRAICA

Spari a Roma, preso l'autore

▸Il 21enne confessa: «Sono io, sono della Brigata Ebraica». Ma l'associazione smentisce. In casa sua pistole, proiettili e coltelli. Netta condanna delle Comunità ebraiche italiane. L'Anpi: derive estremistiche

ROMA Spari a Roma il 25 aprile, preso l'autore. Il 21enne confessa: «Sono stato io, sono della Brigata Ebraica». Ma l'associazione smentisce. **Pozzi e Urbani** a pag. 2

I personaggi

L'ex studente vicino ai gruppi anti pro-pal
Chriatti e Urbani a pag. 2

La donna colpita: triste per questo odio
Spagnoli a pag. 3

In alto nel frame delle telecamente il 21 enne mentre, seduto sul suo scooter, spara verso i due militanti dell'Anpi al parco Schuster, a Roma, lo scorso 25 aprile

L'intervista/Victor Fadlun

«Gesto senza giustificazioni Ma clima d'odio verso di noi»

▸Parla il presidente della Comunità ebraica di Roma

Gianluca Perino

«Ingiustificabile. Ma c'è un clima d'odio». Così Victor Fadlun. A pag. 3

Ho chiesto di incontrare i due feriti

La difesa: chiesti consulti ai medici, non agli ospedali

Caso Minetti, si indaga sull'adozione e sulla "nuova vita" dell'ex consigliera

Bechis, Evangelisti, Guasco e Sciarra a pag. 4

Il racconto

● Punta del Este, il buen retiro dei vip

Mario Ajello a pag. 5

Accise, oggi il dl. Piano Casa, risorse per 4 miliardi

Iran, il petrolio corre a 120 dollari

Sciarra e l'analisi di Roberta Amoruso alle pag. 7 e 13

I numeri veri

IL RITMO DELLA CRESCITA

Marco Fortis

Dal '14 al '25 l'economia italiana ha recuperato vigore e non è più in ginocchio come tra 2009 e 2013. Ecco i fattori decisivi. A pag. 9

Il Segno di LUCA

CAPRICORNO, SERVE INTUIZIONE

La Luna ti suggerisce uno sguardo più intuitivo per interpretare quello che succede nel lavoro, ma forse in questo momento lasciarti guidare dalle emozioni può rivelarsi controproducente. Non tanto perché sia un errore ma piuttosto perché in questo modo si evidenzierebbe una forma di irrequietezza che rischia di essere dispersiva. In realtà la mossa vincente è quella che farai di testa tua, perché così lasci affiorare la creatività.
MANTRA DEL GIORNO
Perfino pulire stimola la dopamina.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

L'oroscopo a pag. 29

* Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero + Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, Il Messaggero + Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; nel Molise, Il Messaggero + Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero + Nuovo Quotidiano di Puglia + Corriere dello Sport-Stadio € 1,50. "Guida ai migliori itinerari in bicicletta di Roma e dintorni" + € 9,90 (Roma); "Pasqua a Roma" + € 8,90 (Roma)

-TRX II:29/04/26 23:03-NOTE:

894.000 Lettori (dati Audicom Sistema Audipress 2025/III)

Quotidiano QN Nazionale

Anno 141 - Numero 100

QN Anno 27 - Numero 116

il Resto del Carlino

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

GIOVEDÌ 30 aprile 2026
1,80 Euro*

Nazionale - Imola

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

NOVELLARA Cinque anni fa il delitto

Il sacrificio di Saman, icona della libertà Un podcast sul caso

Codeluppi e **Beneventi** a pagina **15**

ANCONA Ma il Tar ribalta tutto

Due mamme, figlio escluso dall'asilo nido

Marchionni a pagina **16**

Colloquio Putin-Trump Spiragli sulle guerre

Lo zar apre a una tregua il 9 maggio con l'Ucraina. E spinge sul cessate il fuoco Usa-Teheran Caro energia, il conflitto in Iran costa alla Ue 500 milioni al giorno. Proroga al taglio delle accise

Ottaviani, **Troise** e **Prosperetti** alle pagine **6** e **7**

Le interviste di QN sulla Difesa
L'Ammiraglio Berutti Bergotto

«Sminare Hormuz? La Marina militare è già addestrata»

Raffaele Marmo alle pagine **8** e **9**

L'ipotesi del commissariamento

Biennale di Venezia, gli ispettori di Giuli al Padiglione russo

C. Rossi a pagina **11**

Preso per gli spari del 25 Aprile «Sono della Brigata Ebraica»

Ha 21 anni e appartiene alla comunità ebraica di Roma il giovane che, il 25 Aprile, da uno scooter, ha sparato con una pistola da softair contro due iscritti all'Anpi. Ehitan Bondì lavora come rider ed è stato incastrato da una busta. Fermato per tentato omicidio e portato in carcere, ha confessato: «Sono della Brigata Ebraica». Ma l'organizzazione nega. A casa aveva armi da softair e coltelli. Il dem Fiano: «Condanna totale e senza sconti».

D'Amato e **Passeri** alle pagine **2** e **3**

DALLE CITTÀ

L'INTERVISTA Via martedì al tour da Nonantola

Tredici Pietro: «Ragazzi, basta telefonini accesi Divertitevi con me»

Spinelli nel **Fascicolo Locale**

BOLOGNA Donna soccorsa in via San Giorgio

«Violentata in casa di notte» Ex cognato e amico indagati

Tempera in **Cronaca**

BOLOGNA Gioco di squadra tra Asp e Diocesi

Baraccano, la chiesa rinasce Ecco i 3 milioni per il restauro

Gabrielli in **Cronaca**

IMOLA Lettera al Comune: «Subito interventi»

Sos di cittadini e commercianti «Troppo degrado in centro storico»

Servizio in **Cronaca**

Accertamenti anche in Spagna
Il Pd: tutelare il Colle

Il caso della grazia a Nicole Minetti, verifiche sull'adozione I media uruguaiani: «Irregolare»

Gianni e **Coppari** alle pagine **4** e **5**

Andrea Sempio, 38 anni

Pavia, tra le aggravanti contestate sevizie, crudeltà e futili motivi

Delitto di Garlasco, la svolta dei pm: «Sempio ha ucciso Chiara da solo» Sarà interrogato mercoledì

Zanette a pagina **14**

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

GIOVEDÌ 30 APRILE 2026

140 ANNI

IL SECOLO XIX

140 ANNI

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,80 € (1,80 € con Tuttosport ed AT, AL, CN; 2,00 € con Tuttosport ed IM, SP, SV e con ed. Levante) - Anno CXL - NUMERO 100, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. (AUT. N° LO NO/01029/06.2025) - GR. 50 - BLUE MEDIA S.R.L.: Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e www.ilsecoloxix.it Tel. 010.5388.200

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

LA STORIA DI IERI E OGGI

BRIGATA EBRAICA E ISRAELE, LEZIONI DAL 25 APRILE

FABRIZIO BENENTE

Un punto fermo: la Jewish Infantry Brigade Group, ossia la "Brigata ebraica", fu una formazione ufficiale dell'esercito britannico, costituita nel settembre 1944 e composta in larga parte da volontari ebrei provenienti dalla Palestina sotto Mandato britannico. Giunse in Italia il 5 novembre e partecipò all'avanzata verso il Po, prendendo parte alla battaglia di Bologna, tra il 14 e il 21 aprile 1945. Non siamo quindi davanti a un'invenzione identitaria postuma: fu una presenza militare formale nella guerra di liberazione dal nazifascismo.

Il problema nasce quando quel simbolo viene trascinato di peso nel conflitto israelo-palestinese contemporaneo. E qui occorre essere chiari: la "Brigata ebraica" ha diritto di stare nel 25 Aprile. Non rappresenta il governo israeliano, né Netanyahu, non rappresenta l'esercito israeliano impegnato oggi a Gaza, in Cisgiordania e in Libano, che chiunque ha il diritto di condannare pubblicamente e senza ambiguità: per la devastazione prodotta sulla popolazione civile, per l'occupazione, per la colonizzazione, per le violazioni del diritto internazionale e per una logica della forza ormai trasformata in modalità del quotidiano.

È su questo che il 25 Aprile inciampa nelle sue tre liturgie. La prima è quella di chi aggiorna ogni anno la Resistenza sulla mappa geopolitica del presente. La seconda è quella opposta: leggere ogni contestazione alla bandiera israeliana come una forma di antisemitismo. L'antisemitismo esiste, cresce, si traveste, e va nominato senza cautele quando compare. Ma criticare Israele, Netanyahu e i coloni non è di per sé antisemitismo. Lo diventa quando ogni ebreo viene trasformato nel sostituto simbolico dell'attuale Stato d'Israele. E nulla cambia considerando il gesto sconsiderato e frutto di un pensiero imbecille di quel ragazzo che ha sparato sul corteo: il suo atto va considerato per quel che è, un delitto che non attutisce i giudizi su Israele né sulla "Brigata ebraica".

La terza liturgia è quella salmodiata di una parte istituzionale e politica: «Il 25 Aprile deve unire» nel nome della libertà. È vero, ma non attorno alla rimozione dei conflitti, delle distinzioni e delle responsabilità. Deve unire attorno all'antifascismo costituzionale, che chiede memoria, rigore storico e capacità di continuare a distinguere. —

OMICIDIO DI CHIARA POGGI, PER STASI IPOTESI REVISIONE

Garlasco, la Procura convoca Sempio I pm convinti che abbia agito da solo

FRANCESCA BRUNATI E IGOR GREGANTI / PAGINA 9

SENTENZA DI APPELLO A GENOVA

«Stupro di gruppo su una ragazza» Condanna bis per due pallanuotisti

TOMMASO FREGATTI / PAGINA 8

Spari sull'Anpi il 25 Aprile Arrestato un giovane della comunità ebraica

Studente di 21 anni: «Sono stato io». È accusato di tentato omicidio

Si chiama Eitan Bondì e fa parte della comunità ebraica di Roma il ventunenne che ha ammesso di avere sparato con una pistola a pallini su due esponenti dell'Anpi lo scorso 25 aprile. I due erano rimasti feriti in modo non grave ma questo non ha evitato al giovane l'arresto con l'accusa di tentato omicidio. L'Associazione nazionale partigiani parla di «deriva estremistica» e chiede indagini sui mandanti. Decisa condanna dal presidente della Comunità ebraica Fadlun, che si dice «sgomento».

CHIARA ACAMPORA / PAGINA 2

ROLLI

IL CASO MINETTI

Francesca Brunati / PAGINA 3

Indagini in Uruguay sull'adozione e l'impegno sociale

Indagini in Uruguay per stabilire se i presupposti per concedere la grazia a Nicole Minetti siano concreti e fondati. Il faro dell'Interpol è puntato sull'adozione e lo sbandierato nuovo impegno sociale.

I volenterosi del clima sfidano i grandi del Mondo

L'esibizione di un gruppo di indigeni Arhuaco a Santa Marta, in Colombia, alla Conferenza internazionale per l'uscita dai combustibili fossili. L'Italia è presente. Assenti Usa, India, Cina, Russia e Giappone (Ansa) ALESSANDRO FARRUGGIA / PAGINA 7

ECONOMIA

Fincantieri cresce, alleanza in Albania su navi e difesa

Francesco Ferrari / PAGINA 11

Fincantieri consolida la sua presenza in Albania. L'accordo con Kayo, società controllata dal governo, apre alla realizzazione di unità navali per la difesa.

Addio a Botto volto tv del tonno Insuperabile

Elisa Folli / PAGINA 10

GEOPOLITICA

Emirati Arabi Uniti L'oro nero d'Africa dietro il no all'Opec

Guglielmo Duccoli / PAGINA 6

L'uscita dall'Opec degli Emirati Arabi Uniti non è dovuta solo alle tensioni crescenti con l'Arabia Saudita, ma anche alla corsa alle risorse africane, strategiche dopo la crisi nel Golfo Persico. Abu Dhabi vuole concentrare gli investimenti nel continente, dove finora dominava la Cina.

NUOVO BANCO METALLI
www.banco-metalli.com
Compriamo Oro in Contanti
più valore senza intermediari!
Genova:
Via Cantore n° 166/R
Via Cornigliano n° 36 - 40/R
C.so Sardegna 89/R
Tel. 010 65 01 501 - 392 93 90 255

In cinquanta sul palco per il Concertone

Anche Sayf tra i big che canteranno domani in piazza San Giovanni

TIZIANA LEONE

Saranno cinquanta i cantanti che domani parteciperanno al tradizionale Concertone del primo maggio organizzato da Cgil, Cisl e Uil in piazza San Giovanni, che sarà presentato da Arisa, Big Mama e Pierpaolo Spollon. Tra loro, anche Sayf.

L'ARTICOLO / PAGINA 30

IL CANTAUTORE GENOVESE

Claudio Cabona / PAGINA 31

Plasma: «Canzoni per mettere ordine»

Plasma, cantautore genovese, è stato uno dei protagonisti dell'ultima edizione di "Amici". L'8 maggio esce il suo primo ep "Perdigiorno".

NUOVO BANCO METALLI
www.banco-metalli.com
Compriamo Oro in Contanti
più valore senza intermediari!
Genova:
Via Cantore n° 166/R
Via Cornigliano n° 36 - 40/R
C.so Sardegna 89/R
Tel. 010 65 01 501 - 392 93 90 255

Edizione chiusa in redazione alle 22

€ 3* in Italia — Giovedì 30 Aprile 2026 — Anno 162°, Numero 117 — ilsole24ore.com

*In vendita abbinata obbligatoria con i Focus de Il Sole 24 Ore (Il Sole 24 Ore € 2 + Focus € 1). Solo ed esclusivamente per gli abbonati. Focus in vendita separata da Il Sole 24 Ore

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Oggi con Il Sole
Energia, le misure per chi sceglie di investire negli impianti

—a 1,00 euro più il prezzo del quotidiano

Giustizia
Il ministro Nordio all'Anm: verso un rinvio per il gip collegiale

Giovanni Negri —a pag. 41

DIFENDIAMO L'EUROPA
VALLEVERDE

FTSE MIB 47796,03 -0,51% | SPREAD BUND 10Y 85,01 +1,97 | SOLE24ESG MORN. 1644,72 -1,42% | SOLE40 MORN. 1751,52 -0,75% Indici & Numeri → p. 43-47

Concordato, rinvio al 31 ottobre

Riforma fiscale

Dai rimborsi allo stop agli interessi: più vantaggi per chi rinnova l'adesione

L'allarme della Cgil: certificazioni uniche errate Entrate: anomalie corrette

Il concordato preventivo 2026-2027 riscrive il calendario: la scadenza per l'adesione slitta di un mese al 31 ottobre. Lo ha annunciato il vicemi-nistro dell'Economia Maurizio Leo, intervenuto all'evento promosso da Confartigianato sull'indice di attua-zione della riforma fiscale. In arrivo più vantaggi per chi rinnova l'ade-sione, dai rimborsi allo stop agli in-teressi. Sulle certificazioni uniche allarme della Cgil: a rischio i modelli 730. Le Entrate: anomalie già rien-trate, modelli aggiornati.

Del Bo, Mobili, Parente —a pag. 2

CORTE DI CASSAZIONE

Indagini bancarie legittime solo se l'autorizzazione è allegata nel fascicolo

Alessandro Galimberti —a pag. 36

AGEVOLAZIONI

Transizione 5.0, lettere del Gse agli esodati per compensare i crediti

Luca Gaiani —a pag. 39

Pagamenti Pa, addio ai ritardi fuori legge Via la procedura Ue

Bruxelles

Archiviato il contenzioso sull'assegno unico Arriva la nona rata del Pnrr

Finisce dopo 12 lunghi anni la bat-taglia con l'Unione europea sui tempi lunghi di liquidazione delle fatture della Pa. Bruxelles ha infatti deciso di archiviare la procedura d'infrazione per il rispetto dei tem-pi di legge. Archiviato anche il con-tenzioso sull'assegno unico. Via li-bera della Commissione Ue alla nona rata del Pnrr, pari a 12,8 mi-liardi. Gianni Trovati —a pag. 10

MISURE ANTICRISI

Ursula von der Leyen. Dallo shock energe-tico 500 milioni di costi in più al giorno

Ue: aiuti di stato fino al 70% per trasporti, agricoltura, pesca Allarme energia

Beda Romano —a pag. 4

NELLE AREE COLPITE DAL MALTEMPO

Balneari, fallisce il blitz della Lega per prorogare le concessioni

Lorenzo Pace —a pag. 7

Stop in commissione. La proroga delle concessioni balneari è stata bocciata per mancanza di coperture di bilancio

OGGI IL CDM

Carburanti, sulle accise sconti alleggeriti con più risorse per il gasolio

Mobili e Trovati —a pag. 3

CONFINDUSTRIA

Orsini: «Il Dl 1° Maggio è un argine contro il dumping contrattuale»

—Servizio a pag. 9

Offensiva europea contro Meta: «Inefficaci i controlli sull'età»

Tech e regole

Nuovo attacco Ue a Meta: secondo la Commissione europea le controllate Instagram e Facebook non stanno facendo abbastanza per mitigare i rischi legati all'accesso dei minori di 13 anni ai loro servizi. Entrambe le app, secondo l'esecutivo comunitario, sono in violazione del Digital Services Act, la legge europea che regolamenta il grande spazio digitale. Beda Romano e Luca Salvioli —a pag. 8

PATTO DEL 1° MAGGIO

PARTECIPAZIONE E AI, L'ALGORITMO SI PUÒ GOVERNARE

di Renato Brunetta

Il Primo maggio nasce da una rivendicazione precisa: otto ore di lavoro, otto ore di riposo, otto ore per sé. Una misura concreta, strappata al capitalismo industriale quando la macchina a vapore e la catena di montaggio stavano riscrivendo la geografia del lavoro. Ogni grande rivoluzione tecnologica, da allora, ha rimesso in circolo la stessa domanda. Chi guadagna e chi paga? —a pagina 15

PANORAMA

TELEFONATA CON PUTIN

Trump: «L'Iran si dia una regolata» Teheran: azioni senza precedenti Petrolio a 120 dollari

Torna a salire la tensione Usa-Iran. Trump ha attaccato Tehe-ran sui social, affermando che deve «darsi una regolata». Il post è accompagnato da un'immagi-ne generata dall'AI. Replica di Teheran: possibili «azioni mili-tari senza precedenti» in rispo-sta al blocco navale Usa. Collo-quio Trump-Putin. Ma le tensio-ni fanno volare il petrolio a 120 dollari. —a pagina 6-7

INTERVISTA ALL'AD

Galassi: «Ferretti crescerà nella divisione difesa»

L'ad di Ferretti, Galassi, annuncia il rilancio dalla Ferretti security division (Fsd), dedicata alla difesa e una «crescita tramite M&A insieme a Kkcg Maritime». —a pagina 26

STRATEGIE DI CRESCITA

Pirelli acquista il 30% della svedese Univrses

Pirelli potenzia il suo sistema Cyber Tyre rilevando il 30% della svedese Univrses e integrando i suoi sistemi AI di visione artificiale per avere veicoli più sicuri e performanti. —a pagina 33

DA OGGI IN EDICOLA

La guida. Il nuovo libro di Angelo Spinaibelli per orientarsi nel futuro del lavoro. Da oggi in edicola e da maggio in libreria

Il libro
Cambia rotta! nel mondo del lavoro

—a 12,90 euro oltre il quotidiano

Nòva 24

Alleanze industriali
Robot cinesi con cervello occidentale

Marco Gervasoni —a pag. 22

Nordest

Domani. In Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia

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

La Stoccata

Bonelli pronto a guidare il campo largo Ma con le canne ti tolgono la patente

IL MINISTRO DA FIORELLO

Giuli: «Al Delle Vittorie un teatro sinfonico diretto dalla Venezi»

Ferroni a pagina 24

I NODI DELLA SANITÀ

Odissea dei malati terminali Nei Pronto Soccorso mancano spazi adeguati

Sbraga alle pagine 18 e 19

a pagina 30

Le stelle di Branko

DIFENDIAMO L'EUROPA VALLEVERDE

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

VALLEVERDE

San Pio V, Papa | Giovedì 30 aprile 2026 | DIRETTO DA DANIELE CAPEZZONE | Anno LXXXII - Numero 118 - € 1,20* | ISSN 0391-6990 www.iltempo.it

IL 25 APRILE DELLA VIOLENZA

IL GIORNO DEGLI SCIACALLI

Si chiama Eithan Bondì il giovane che ha sparato ai due membri dell'Anpi nel giorno della Festa della Liberazione Si è definito appartenente alla Comunità Ebraica. Se sarà trovato colpevole meriterà una condanna durissima Ma da Bonelli a Salis e Lerner è partito un inaccettabile attacco indiscriminato agli ebrei italiani, che si somma alle aggressioni dello scorso 25 aprile su cui la sinistra ancora tace

Romagnoli e Rosati alle pagine 2 e 3

DI DANIELE CAPEZZONE

«*Il giorno dello sciacallo» non è solo il titolo di un meraviglioso romanzo di Frederick Forsyth, ma è la sintesi della mortificante discussione pubblica che ci è inflitta ogni giorno: feroce, degradante, non di rado intellettualmente disonesta e moralmente inqualificabile.*

Ricapitoliamo i fatti. Ieri mattina le forze dell'ordine hanno comunicato l'arresto del giovane Eithan Bondì, accusato di un'azione orribile e assolutamente ingiustificabile: aver sparato con una pistola ad aria (...)

Segue a pagina 4

DI DAVID DI SEGNI

Romano: «Un orrore ma non è iscritto al Museo della Brigata Ebraica»

alle pagine 2 e 3

DI FRANCESCO STORACE

Quegli attacchi indiscriminati contro gli ebrei italiani

a pagina 4

LA NOSTRA INCHIESTA 15ª PUNTATA

Ciancimino, ponte tra politica e Cosa Nostra nel sistema di «Mafia-Appalti»

Le carte processuali non lasciano spazio a dubbi: negli ultimi 60 anni l'ex sindaco di Palermo, Vito Ciancimino, è stato il primo pilastro su cui si è costruito il sistema «Mafia-Appalti» in Sicilia

Mineo a pagina 9

DI ANGELO JANNONE

L'Islam politico rivendica spazi Ma se vuole restare in Italia rispetti laicità e Costituzione

a pagina 5

CORTOCIRCUITO DEM

Ddl Roma Capitale Primo via libera Gualtieri lo voleva ma il Pd si astiene Meloni: «Rispetti gli impegni presi»

Adelai a pagina 9

STRAGE DI CRANS MONTANA

La Svizzera chiede i rimborsi medici L'Italia al contrattacco: parte civile

Bruni a pagina 13

IL CASO DELLA GRAZIA CONTESTATA

Nel provvedimento della procura nessun dato dettagliato. E la macchina anti Cavaliere non si è mai fermata

Minetti, i ritardi e le lacune delle toghe Antiberlusconismo senza Berlusconi

DI MATTEO CASSOL e GIOVANNI M. JACOBAZZI

Ci sono lacune, ritardi e «leggerezze» delle toghe sul caso Minetti. Nel provvedimento della procura non c'è nessun dato dettagliato ma solo verifiche fatte perlopiù in base ai racconti degli avvocati. Il caso intanto fa risorgere le «vedove» di Silvio e l'antiberlusconismo senza Berlusconi. La macchina anti-Cavaliere non si è mai fermata perché è ancora redditizia e regala visibilità.

alle pagine 6 e 7

DI MARCO ZONETTI

Il fallito agguato a Nordio di Ranucci e Berlinguer

a pagina 6

GUERRA IN IRAN

Trump: «Il blocco di Hormuz resta» Poi sente Putin Lo zar: «Pronti a una tregua a Kiev»

Riccardi a pagina 10

DI ANDREA B. NARDI

Ora l'Iran rischia di annegare nel suo stesso petrolio (bloccato)

alle pagine 10 e 11

Il Tempo di Oshø

Salvini: per il carburante aereo le riserve coprono tutto maggio

Ventura a pagina 14

DAL 12 MAGGIO A VIENNA

Elettra Lamborghini e il momento d'oro Dopo Canzonissima e la gara a Sanremo commenta l'Eurovision

Momento d'oro per Elettra Lamborghini. Dopo aver partecipato all'ultima Canzonissima e aver preso parte al Festival di Sanremo commenterà l'Eurovison a Vienna dal 12 maggio.

Caterini a pagina 25

"IN ITALIA FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)

INTERVISTA ALL'EX GIALLOROSSO GIANNINI

«Credo in Gasperini Ma ora va accontentato»

Turchetti alle pagine 26 e 27

OGGI COBOLLI SFIDA ZVEREV

Sinner batte anche Jodar e vola in semifinale a Madrid

Schito a pagina 29

CICLISMO

Roma si tinge di nuovo di rosa Ospiterà la tappa finale del Giro

Cicciarelli a pagina 29

Giovedì 30 Aprile 2026
Nuova serie - Anno 35 - Numero 101 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 4604, DCB Milano

Uk £ 1,40 - Ch fr. 3,50
Francia € 2,50 € 2,00*

Negli Usa ora si scrivono le leggi utilizzando l'IA di Musk che ne verifica anche la costituzionalità

Corrado Sapegno a pag. 4

ADVEST
TAX
LEGAL
CORPORATE

ItaliaOggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

ADVEST
TAX
LEGAL
CORPORATE

Registro imprese più caro

Il diritto annuale dovuto da tutte le imprese alle camere di commercio aumenta del 20%. E chi lo ha già versato sarà tenuto a fare il conguaglio entro novembre

In tutte le Camere di commercio del paese il diritto annuale che le aziende versano annualmente alle Camere di commercio per l'iscrizione al Registro delle imprese subirà un incremento del 20% per ciascuno degli anni inclusi nel triennio 2026/28. E le imprese che lo hanno già versato dovranno procedere al conguaglio entro il mese di novembre, insieme all'acconto della seconda rata Irpef/Irap. Lo prevede un decreto firmato dal ministro Urso.

Chiarello a pag. 25

LO DICE GARAVAGLIA

Bonus mobili e elettrodomestici strutturale e ancorato a una percentuale fissa (15%) del totale delle spese di ristrutturazione edilizia

Cerisano a pag. 20

NON PROFIT

Iscrizione al Runts ancora aperta per le Onlus. Fermo restando l'obbligo di devoluzione del patrimonio

Fici a pag. 30

RUSH FINALE

La vendita del quotidiano *La Stampa* avverrà entro il 31 di maggio

Capisani a pag. 16

I satelliti cinesi grazie all'IA permettono all'Iran di vedere anche i jet Usa invisibili

L'occhio cinese spia il mondo, e lo fa con una rete satellitare seconda solo a quella americana e, in alcuni casi, forse più avanti rispetto a quella Usa. Certo con minori restrizioni, visto che i pasdaran iraniani hanno letteralmente comprato uno di questi satelliti per avere immagini quanto più utili sullo schieramento delle forze Usa nel Golfo persico (jet invisibili compresi), e senza molte restrizioni legali che invece sono in vigore in Occidente. Parola dell'*Economist* che racconta come la nascita di queste costellazioni satellitari abbiano offerto ad aziende private la possibilità di lavorare con i governi di tutto il mondo.

Monterunici a pag. 9

DIRITTO & ROVESCIO

La guerra tra Russia e Ucraina è già entrata nel quinto anno. USA e Israele sono in guerra con l'Iran che a sua volta bombarda gli Emirati, il Qatar e l'Arabia Saudita. Gaza è rasa al suolo. Il Pakistan ha bombardato l'Afghanistan, la Thailandia è in lotta ai confini, la Corea del Nord, che ha la bomba atomica, è impegnato a sparare missili sempre più potenti. L'esercito cinese simula l'invasione di Taiwan. Nel Continente africano in un anno si sono contate quindici guerre, alcune che durano decine di anni, con decine di migliaia di morti e milioni di sfollati. Il conflitto, in forma latente o esplosiva, locale o su vasta scala, è sempre stato presente nella società umana. Solo la generazione nata dopo la seconda guerra mondiale in Europa ha potuto sognare di averlo del tutto esorcizzato. Ora queste illusioni stanno svanendo.

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

894.000 Lettori (dati Audicom Sistema Audipress 2025/III)

Quotidiano QN Nazionale

Anno 168 - Numero 116

QN Anno 27 - Numero 116

LA NAZIONE

GIOVEDÌ 30 aprile 2026
1,80 Euro

Firenze - Empoli

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it

DIFENDIAMO L'EUROPA
VALLEVERDE

FIRENZE L'incidente a Castelfiorentino

E' morto l'operaio travolto dalla betoniera mentre stava lavorando

Puccioni a pagina 19

CALCIO Numeri record

Fiorentina, la linea verde parte da lontano

Latini nel Qs

VALLEVERDE

Colloquio Putin-Trump Spiragli sulle guerre

Lo zar apre a una tregua il 9 maggio con l'Ucraina. E spinge sul cessate il fuoco Usa-Teheran Caro energia, il conflitto in Iran costa alla Ue 500 milioni al giorno. Proroga al taglio delle accise

Ottaviani, Troise e Prosperetti alle pagine 6 e 7

Le interviste di QN sulla Difesa
L'Ammiraglio Berutti Bergotto

«Sminare Hormuz? La Marina militare è già addestrata»

Raffaele Marmo alle pagine 8 e 9

L'ipotesi del commissariamento

Biennale di Venezia, gli ispettori di Giuli al Padiglione russo

C. Rossi a pagina 11

Preso per gli spari del 25 Aprile «Sono della Brigata Ebraica»

Ha 21 anni e appartiene alla comunità ebraica di Roma il giovane che, il 25 Aprile, da uno scooter, ha sparato con una pistola da softair contro due iscritti all'Anpi. Ehitan Bondì lavora come rider ed è stato incastrato da una busta. Fermato per tentato omicidio e portato in carcere, ha confessato: «Sono della Brigata Ebraica». Ma l'organizzazione nega. A casa aveva armi da softair e coltelli. Il dem Fiano: «Condanna totale e senza sconti».

D'Amato e Passeri alle pagine 2 e 3

DALLE CITTÀ

TOSCANA Un vino, un territorio: 2ª puntata

Bolgheri insidia Bordeaux Un successo nato per caso

Filippi a pagina 18

FUCECCHIO Il racconto di un 95enne

Dopo 80 anni di assenza torna a vedere la sua città

Servizio in Cronaca

EMPOLI Alla biblioteca comunale

Debutta la "Bibliocura" Progetto di welfare culturale

Cecchetti in Cronaca

CASTELFIORENTINO A partire da lunedì

Banca Cambiano cambia l'orario e resta aperta pure il pomeriggio

Cavini in Cronaca

Accertamenti anche in Spagna
Il Pd: tutelare il Colle

Il caso della grazia a Nicole Minetti, verifiche sull'adozione I media uruguaiani: «Irregolare»

Gianni e Coppari alle pagine 4 e 5

Andrea Sempio, 38 anni

Pavia, tra le aggravanti contestate sevizie, crudeltà e futili motivi

Delitto di Garlasco, la svolta dei pm: «Sempio ha ucciso Chiara da solo» Sarà interrogato mercoledì

Zanette a pagina 14

Banca CF+
Plus, for your business.

la Repubblica

Fondatore
EUGENIO SCALFARI

Direttore
MARIO ORFEO

Banca CF+
Plus, for your business.

DOMANI IN EDICOLA

il venerdì

il venerdì
Che ne sarà del lavoro al tempo di robot e IA

Rspettacoli
De Carlo è in paradiso ospite di Jimmy Fallon
di SILVIA FUMAROLA
a pagina 37

Giovedì
30 aprile 2026
Anno 51 – N° 98
Oggi con
d
In Italia € 2,90

"Sono stato io a sparare il 25 aprile"

Fermato l'aggressore della coppia Anpi a Roma è un ventunenne della comunità ebraica la confessione e il ritrovamento di armi in casa

È stato arrestato il giovane che ha sparato contro il corteo del 25 aprile. Si tratta di Eitan Bondì, 21 anni. A casa sua coltelli, fucili, pistole e armi ad aria compressa. Millanta di far parte della "Brigata Ebraica" e ammette di aver sparato una raffica di piombini con una pistola da soft air contro due persone con un fazzoletto dell'Anpi.
di BEI, BERIZZI, CARTA, GIANNOLI e OSSINO
da pagina 3 a pagina 5

Primo sì a Roma capitale scontro tra Meloni e il Pd

La riforma per dare alla Capitale più poteri e farne un ente autonomo fa il primo passo. Ma è scontro tra la premier Meloni e il Pd. La Camera vota sì alla proposta di legge costituzionale, in prima lettura. Centrodestra a favore (con Azione), M5S e Avs contro. Il Pd (con Iv) si astiene. Il sindaco Gualtieri: andare avanti con un consenso più ampio. La premier: "Patto violato". I dem: la nostra astensione costruttiva.
di DE CICCO e VITALE
a pagina 13

La finzione del salario giusto

di TITO BOERI

I lavoratori italiani non meritano di essere presi in giro. Dall'agosto del 2021 i loro salari hanno perso circa l'8% del potere d'acquisto.
a pagina 21

L'INCHIESTA

Garlasco, il pm convoca Sempio "Ha ucciso Chiara da solo"

di MASSIMO PISA
a pagina 26

Trump insiste sul blocco di Hormuz e chiama Putin

La guerra costa all'Europa 500 milioni al giorno
Von der Leyen: aiuti mirati

Donald J. Trump
@realDonaldTrump

Iran can't get their act together. They don't know how to sign a nonnuclear deal. They better get smart soon! President DJT

NO MORE MR. NICE GUY!

La lunga mano della Cina di Xi

di MAURIZIO MOLINARI

Minacce commerciali alla Ue, sfida alla Silicon Valley sull'Ia, prova di forza nell'Africa australe, navi cargo per sfidare Trump a Hormuz e la rinnovata determinazione a prendersi Taiwan: da dieci giorni la Cina di Xi Jinping è protagonista di una raffica di mosse accomunate dalla volontà di affermare i propri interessi su ogni continente, trasformando la stagione dell'incertezza globale in un'occasione di rafforzamento strategico.
a pagina 16
Servizi di LOMBARDI e TONACCI
alle pagine 16 e 17

Uruguay, le carte su Minetti: ecco il perché dell'adozione

I russi sbarcano alla Biennale ma arrivano anche gli ispettori di Giuli

di BRUNELLA GIOVARA
a pagina 25. Servizio di RIFORMATO

di DI RAIMONDO e FOSCHINI

La fretta del ministero. E la *second life* di Nicole Minetti, unico elemento che potrebbe portare la Procura generale di Milano a cambiare il parere sulla grazia. Per capire la nuova fase della vicenda Minetti è necessario tornare a fine novembre, quando sul tavolo della Procura generale di Milano arriva un sollecito da parte del ministero della Giustizia.
a pagina 9
Servizi di CERAMI e VECCHIO
alle pagine 9 e 11

L'INTERVISTA
di PAOLO MASTROLILLI

Kerry: le bombe sull'Iran ci isolano dai nostri alleati

a pagina 19

Prezzi di vendita all'estero: Grecia € 3,50 - Croazia, Francia, Monaco P., Slovenia € 4,00 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Tedesca CHF 4,50
Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90 Tel. 06/49821 - Sped. Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma
Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C. Milano - via F. Aporti, 8 - Tel. 02/574941, email: pubblicita@manzoni.it

La nostra carta proviene da materiali riciclati e da foreste gestite in maniera sostenibile
con "Latino per passione" € 11,80

L'ALLARME DEL CARDINALE REPOLE

"Torino da città dell'auto a città delle armi"

GIULIA RICCI – PAGINA 15

INCHIESTA SUL CALCIO, I TESTIMONI

"Agli arbitri designati era noto il sistema Rocchi"

GIUSEPPE LEGATO – PAGINA 18

IL CASO RUSSIA

Biennale di Buttafuoco Giuli manda gli ispettori

MALFETANO, TAMBURRINO – PAGINA 25

1,90 € || ANNO 160 || N.114 || IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) || SPEDIZIONE ABB. POSTALE || D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) || ART. 1 COMMA 1, DCB - TO || WWW.LASTAMPA.IT

Frattini
RUBINETTI DAL 1958
frattini.it

LA STAMPA

GIOVEDÌ 30 APRILE 2026

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1867

Frattini
RUBINETTI DAL 1958
frattini.it

DAI FERTILIZZANTI PER L'AGRICOLTURA AL CARBURANTE PER GLI AEREI, AL MATERIALE PER LE STRADE: IL PREZZO DEL CONFLITTO IN IRAN

La Ue: guerra, costi insostenibili

Von der Leyen: Hormuz, paghiamo mezzo miliardo al giorno. Trump studia un nuovo blitz e sente Putin

BARONI, BARBERA, MARTUSCELLI, SIMONI

La bolletta è sempre più cara. A fare il bilancio è la presidente della Commissione europea, Ursula von der Leyen, alla plenaria del Parlamento europeo: dall'inizio della guerra «la nostra spesa per l'import di combustibili fossili è aumentata di oltre 27 miliardi di euro. Stiamo perdendo quasi 500 milioni al giorno». Intanto fra Trump e Putin c'è stata ieri una lunghissima telefonata. Tema: Iran e Ucraina. – PAGINE 2-7

Se lo humour di Carlo batte Donald il cinico

MARCO VARVELLO – PAGINA 7

IL COMMENTO

Rivoluzione Opec la rabbia saudita

GIORDANO STABILE

I potere dell'Opec e i petrodollari nascono entrambi da una doppia crisi. La guerra arabo-israeliana del 1973, con l'Arabia Saudita che decide l'embargo sulle esportazioni di greggio per mettere pressione sull'Occidente. La crisi finanziaria americana, con lo sganciamento del dollaro dall'oro, cambio fisso a 35 biglietti verdi per un'oncia, e la necessità di trovare un nuovo equilibrio monetario. – PAGINA 4

L'INTERVISTA

Tabarelli: ma l'Italia può guadagnarci

SARA TIRRITO

«Quando Hormuz riaprirà, i prezzi del petrolio crolleranno». Per Davide Tabarelli, presidente di Nomisma Energia, l'uscita degli Emirati Arabi Uniti dall'Opec è «una sorpresa». I suoi effetti, spiega, non saranno immediati, li vedremo solo quando il transito nello Stretto verrà ripristinato. «La loro uscita dal cartello li libera dai vincoli sulle quote di produzione e potrebbe tradursi in un crollo dei prezzi di 10-20 dollari al barile». – PAGINA 4

IL REPORTAGE

Calvario Libano la terra dei funerali

FRANCESCA MANNOCCHI

A Nabatiyeh il vuoto si vede prima del funerale. Si vede nelle saracinesche abbassate, nelle strade senza traffico, nei negozi chiusi, nelle facciate rimaste in piedi. – PAGINA 5

CONFESSA VENTUNENNE ROMANO: SONO DELLA BRIGATA EBRAICA

Eitan Bondi, fermato dalla polizia per gli spari del 25 aprile contro due manifestanti

"Ho sparato il 25 aprile"

CARRATELLI, IZZO, MONTICELLI – PAGINE 8 E 9

IL COMMENTO

Così Eitan ha rotto i valori dell'ebraismo

ELENA LOEWENTHAL – PAGINA 23

IL DIBATTITO

Le piazze stress test per la democrazia

CATERINA SOFFICI – PAGINA 11

LA NUOVA INCHIESTA

Garlasco la svolta dei pm "Sempio ha ucciso Chiara da solo"

FRANCESCO MOSCATELLI, LUCA RICCI

Si stringe il cerchio su Andrea Sempio, invitato a comparire il 6 maggio nell'ambito della nuova inchiesta sull'omicidio di Garlasco. Per i pm di Pavia il trentottenne avrebbe «ucciso Chiara Poggi da solo». Eliminato il concorso con altri ignoti o con Alberto Stasi. – PAGINA 19

I CONTROLLI A MONTEVIDEO: LA DOCUMENTAZIONE IRREGOLARE

Minetti, i buchi dell'adozione tutte le accuse dall'Uruguay

CAPURSO, DEL VECCHIO, MAGRI

Nicole Minetti ha davvero preso «radicalmente le distanze dal suo passato»? I nuovi approfondimenti della Procura generale di Milano si concentrano proprio su questo nelle nuove indagini sullo «stile di vita» dell'ex igienista dentale di Silvio Berlusconi e consigliera regionale di Forza Italia condannata a 3 anni e 11 mesi per peculato e sfruttamento della prostituzione nell'inchiesta Ruby bis. Quella «volontà di riscatto sociale» su cui si era fondato il parere favorevole del sostituto pg Gaetano Brusa alla concessione della clemenza ora sembra traballare. – CON IL TACCUINO DI SORGI – PAGINE 12 E 13

Quei minori morti nel centro di Linau

EMILIANO GUANELLA – PAGINA 13

LE ANALISI

Nordio e i suoi fratelli governo nel pantano

ALESSANDRO DE ANGELIS – PAGINA 23

Ma il pari elettorale sarebbe un successo

MARCO FOLLINI – PAGINA 23

Buongiorno

Il senso dello Stato

MATTIA FELTRI

Poi, nei momenti giusti, viene fuori il senso dello Stato, quello da cui sono animati più di chiunque altro i patrioti – volgarmente detti sovranisti – quelli che Nazione lo scrivono con la maiuscola, quelli che i confini sono sacri, la cittadinanza va meritata e l'Italia agli italiani. Ricordate il caso dell'allora sottosegretario alle Giustizia, Andrea Delmastro, uomo delle istituzioni, da giuramento sul proprio onore, e dell'onorevole Emanuele Pozzolo, suo compare di partito? Ricordate? A una loro festa di Capodanno partì un colpo, ci fu un ferito, e non si è mai capito chi avesse fatto fuoco perché nessuno, nonostante lo spiccato senso dello Stato, si sentì in dovere di raccontare com'erano andate le cose, neanche alla magistratura. Un altro caso interessante fu quello di Osama Almasri, il torturatore libico ricercato per crimini contro l'umanità, arrestato a Torino dalla Digos, scarcerato in un paio di giorni e riportato a casa con un volo di Stato – in rima baciata col senso dello Stato. La tempra suggerì ai protagonisti, nei vari ministeri, di rimpallarsi la colpa e ributtarla sui giudici. E pure lì non s'è mai saputo bene come andò la faccenda. Però abbiamo capito come è andata in questo terzo caso, quello della grazia a Nicole Minetti, in cui le responsabilità sono tutte del gatto Silvestro o del topo Gigio, siccome anche stavolta il ministro Carlo Nordio non c'era e se c'era dormiva, e tutti gli altri gli cantavano la ninna nanna. Con capi di questa levatura, con questo senso del comando, con questo senso del destino, insomma con questo senso dello Stato e della Patria, si salvi chi può.

DIFENDIAMO L'EUROPA
VALLEVERDE

Agcom chiede intervento Ue contro l'AI di Google che penalizza i siti

Bichicchi a pagina 3

Quantico, la Confindustria di Orsini entra nei club deal di Unicredit

Deugeni a pagina 15

MF
il quotidiano dei mercati finanziari

Nel trimestre ricavi Adidas in salita del 14% Bene i margini

Il brand sportivo corre grazie all'abbigliamento e in borsa balza dell'8%

Agus in *MF Fashion*

Anno XXXVIII n. 084
Giovedì 30 Aprile 2026
€2,00 Class editori

VALLEVERDE

FTSE MIB -0,51% 47.796 | DOW JONES -0,59% 48.852** | NASDAQ -0,26% 24.601** | DAX -0,27% 23.955 | SPREAD 84 (+3) | €/$ 1,1706

** Dati aggiornati alle ore 19,30

PARIGI CORTEGGIA IL MEDIOCREDITO CENTRALE PER L'EX POPOLARE RISANATA

Agricole in pista per Bari

In corsa per rilevare la Banca del Mezzogiorno ci sono anche Credem e Iccrea
Le offerte vincolanti sono attese per maggio per chiudere la vendita entro l'anno

DIMON (JP MORGAN) TEME I DEBITI PUBBLICI. E LA GUERRA ALLARMA BANKITALIA

Carrello, Gualtieri, Iorlano e Palumbo alle pagine 3, 4 e 5

SCAMBI PIÙ FACILI

In vista del Nasdaq Bending Spoons moltiplica per 10 il numero di azioni

Mapelli a pagina 13

Nel Piano Casa 970 milioni

Valente a pagina 7

Per la Festa del Lavoro il numero del settimanale *Milano Finanza* sarà in edicola già da domani al posto di *MF*

SCONTRO CON EURONEXT

Dopo il ricorso di Cdp slittano le nomine dei cda di Borsa spa e Mts

Dal Maso a pagina 2

Algebris INVESTMENTS

Algebris Financial Income Fund

Rendimento del +124%[1] in 10 anni.
I numeri parlano da soli.

2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
5.3%	15.6%	-18.4%	23.2%	1.7%	18.6%	-4.4%	13.2%	17.7%	19.4%

Algebris Financial Income Fund è nel top 1% dei fondi EUR Moderate Allocation - Global secondo Morningstar², su migliaia di fondi. A tre, cinque e dieci anni.

1 Il rendimento indicato (%) è netto e relativo alla classe R (ad accumulo) in Euro del comparto e rappresenta quello ottenuto dagli investitori rimasti investiti nel fondo per almeno 10 anni, dal 2016 al 2025. I rendimenti passati non sono indicativi di quelli futuri. Il fondo è considerato come gestito attivamente, ma senza fare riferimento ad alcun benchmark. **Non vi è alcun rendimento minimo garantito. È possibile perdere l'importo originariamente investito o parte di esso.**

Questa è una comunicazione di marketing. Si prega di consultare il prospetto dell'OICVM e il documento contenente le informazioni chiave per gli investitori (KIID/KID) prima di prendere una decisione finale di investimento. Tali documenti sono disponibili in lingua italiana e sono stati depositati presso la Consob. Prima di investire nel fondo si prega di considerare che il valore delle azioni e delle obbligazioni sottostanti può aumentare o diminuire e vi è il rischio di perdere il capitale investito e che il fondo può investire in strumenti finanziari il cui valore potrebbe essere influenzato da numerosi rischi quali, a titolo meramente esemplificativo e non esaustivo, il rischio di (i) Credito e tassi di Interesse, (ii) CoCo-Bonds, (iii) Mercato, (iv) Mercati emergenti (v) Cambio, (vi) Sostenibilità e (vii) Derivati. Questo documento di marketing è stato emesso da **Algebris Investments (Ireland) Limited.** Algebris Investments (Ireland) Limited, autorizzata e regolamentata dalla Banca Centrale d'Irlanda (C433985), è la Società di Gestione del Fondo. 2 Il fondo è al percentile 2 a 1 anno, e al percentile 1 a 3, 5, 10 anni. Il ranking si riferisce alla classe R EUR (ad accumulo) del fondo ed esprime il percentile rispettivamente su 3010 (a 1 anno), 2658 (a 3 anni), 2235 (a 5 anni) e 1289 (a 10 anni) fondi nella categoria EUR Moderate Allocation - Global al 31/12/2025. © 2025 Morningstar, Inc. Tutti i diritti riservati. Le informazioni contenute nel presente documento: (1) sono di proprietà di Morningstar; (2) non possono essere copiate o distribuite; e (3) non si garantisce che siano accurate, complete o tempestive. Né Morningstar né i suoi fornitori di contenuti sono responsabili di eventuali danni o perdite derivanti dall'uso di queste informazioni. Le performance passate non sono garanzia di risultati futuri.

COMUNICAZIONE DI MARKETING

Euromerci

Primo Piano

Il porto che verrà: alla Camera il confronto sulla sicurezza del lavoro portuale.

Euromerci

Il porto che verrà: alla Camera il confronto sulla sicurezza del lavoro portuale.

04/29/2026 08:59

Roma, 28 aprile 2026 – Si è svolto ieri, nella Sala Regina della Camera dei Deputati, il seminario pubblico "Il porto che verrà: sfide e necessità per la sicurezza sul lavoro", organizzato dall'Ente Bilaterale Nazionale Porti, organismo paritetico costituito dalle parti firmatarie del contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti: ASSOPORTI, ASSITERMINAL, ASSOLOGISTICA e UNIPORT per la parte datoriale, e FILT CGIL, FIT CISL e UILTRASPORTI in rappresentanza dei lavoratori. Dopo l'apertura dei lavori e il saluto di benvenuto del presidente dell'Ente Bilaterale, Angelo Manicone, il confronto è stato avviato dal messaggio del presidente della Camera, on. Lorenzo Fontana, che ha richiamato il valore del dialogo tra istituzioni, rappresentanze delle categorie ed esperti per intervenire in modo incisivo a tutela del lavoro. È seguito il messaggio del viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, on. Edoardo Rixi, che ha sottolineato la centralità strategica del lavoro nel settore portuale e la necessità di riservare alla sicurezza un'attenzione costante, attraverso investimenti in innovazione, formazione, monitoraggio e prevenzione. Nel corso dei lavori è intervenuto anche l'on. Salvatore Deidda, presidente della Commissione Trasporti della Camera, che ha espresso apprezzamento per la crescente consapevolezza delle parti sociali sul tema della sicurezza. Deidda ha inoltre confermato la volontà, anche nell'ambito della Commissione da lui presieduta, di lavorare sul riconoscimento della natura usurante di alcuni profili dell'operatività portuale e sull'attivazione del fondo di incentivazione al pensionamento dei lavoratori portuali. Il seminario è proseguito con un breve excursus sulle attività dell'Ente, dalla sua istituzione nel 2006 a oggi, a cura dell'ex presidente Luigi Robba, e con l'anticipazione, da parte della vicepresidente Bianca Picciurro, delle attività previste per il futuro. Scuola Nazionale Trasporti e Logistica ha quindi presentato l'aggiornamento del Rapporto sull'andamento del fenomeno infortunistico nelle operazioni portuali, realizzato per l'EBN. Dall'analisi dei dati è emersa una diminuzione del numero di infortuni nell'ultimo biennio preso in considerazione, 2023-2024, rispetto a quanto rilevato nelle precedenti edizioni del rapporto realizzate dall'Ente. Il lavoro ha inoltre confermato il crescente coinvolgimento dei diversi protagonisti dell'operatività portuale sui temi della sicurezza. Allo stesso tempo, come già rilevato nelle precedenti indagini, il rapporto ha evidenziato la necessità di mantenere alta e costante l'attenzione sulla sicurezza nel settore, valorizzando il ruolo della formazione e l'esigenza di istituire un sistema nazionale unificato di monitoraggio degli infortuni in ambito portuale. I lavori sono poi proseguiti con una tavola rotonda tra i rappresentanti delle diverse parti costitutive dell'Ente Bilaterale. Alla tavola rotonda è intervenuto Agostino Gallozzi, vicepresidente di Assologistica, che ha richiamato il valore della sicurezza come principio irrinunciabile per l'intero sistema portuale.

Roma, 28 aprile 2026 Si è svolto ieri, nella Sala Regina della Camera dei Deputati, il seminario pubblico Il porto che verrà: sfide e necessità per la sicurezza sul lavoro, organizzato dall'Ente Bilaterale Nazionale Porti, organismo paritetico costituito dalle parti firmatarie del contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti: ASSOPORTI, ASSITERMINAL, ASSOLOGISTICA e UNIPORT per la parte datoriale, e FILT CGIL, FIT CISL e UILTRASPORTI in rappresentanza dei lavoratori. Dopo l'apertura dei lavori e il saluto di benvenuto del presidente dell'Ente Bilaterale, Angelo Manicone, il confronto è stato avviato dal messaggio del presidente della Camera, on. Lorenzo Fontana, che ha richiamato il valore del dialogo tra istituzioni, rappresentanze delle categorie ed esperti per intervenire in modo incisivo a tutela del lavoro. È seguito il messaggio del viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, on. Edoardo Rixi, che ha sottolineato la centralità strategica del lavoro nel settore portuale e la necessità di riservare alla sicurezza un'attenzione costante, attraverso investimenti in innovazione, formazione, monitoraggio e prevenzione. Nel corso dei lavori è intervenuto anche l'on. Salvatore Deidda, presidente della Commissione Trasporti della Camera, che ha espresso apprezzamento per la crescente consapevolezza delle parti sociali sul tema della sicurezza. Deidda ha inoltre confermato la volontà, anche nell'ambito della Commissione da lui presieduta, di lavorare sul riconoscimento della natura usurante di alcuni profili dell'operatività portuale e sull'attivazione del fondo di incentivazione al pensionamento dei lavoratori portuali. Il seminario è proseguito con un breve excursus sulle attività dell'Ente, dalla sua istituzione nel 2006 a oggi, a cura dell'ex presidente Luigi Robba, e con l'anticipazione, da parte della vicepresidente Bianca Picciurro, delle attività previste per il futuro. Scuola Nazionale Trasporti e Logistica ha quindi presentato l'aggiornamento del Rapporto sull'andamento del fenomeno infortunistico nelle operazioni portuali, realizzato per l'EBN. Dall'analisi dei dati è emersa una diminuzione del numero di infortuni nell'ultimo biennio preso in considerazione, 2023-2024, rispetto a quanto rilevato nelle precedenti edizioni del rapporto realizzate dall'Ente. Il lavoro ha inoltre confermato il crescente coinvolgimento dei diversi protagonisti dell'operatività portuale sui temi della sicurezza. Allo stesso tempo, come già rilevato nelle precedenti indagini, il rapporto ha evidenziato la necessità di mantenere alta e costante l'attenzione sulla sicurezza nel settore, valorizzando il ruolo della formazione e l'esigenza di istituire un sistema nazionale unificato di monitoraggio degli infortuni in ambito portuale. I lavori sono poi proseguiti con una tavola rotonda tra i rappresentanti delle diverse parti costitutive dell'Ente Bilaterale. Alla tavola rotonda è intervenuto Agostino Gallozzi, vicepresidente di Assologistica, che ha richiamato il valore della sicurezza come principio irrinunciabile per l'intero sistema portuale.

Euromerci

Primo Piano

La sicurezza è un dogma di cui siamo tutti consapevoli. Ma questa consapevolezza deve diventare il sentimento dominante del nostro quotidiano, ha sottolineato Gallozzi. Alla formazione primaria va aancata 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, Gallozzi ha evidenziato la necessità di raorzare 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, caratterizzato da operazioni complesse, ambienti dinamici e responsabilità condivise. A conclusione dell'evento, EBN Porti ha preannunciato la presentazione, in tempi brevi, di un'ulteriore ricerca, già avviata, sui lavori usuranti nelle attività portuali. Tutte le parti sociali costitutive dell'Ente Bilaterale hanno espresso una posizione condivisa sull'importanza del riconoscimento come usuranti di alcune attività del lavoro portuale, sulla necessità di emanare norme di coordinamento tra il decreto legislativo n. 81/2008, normativa generale in materia di sicurezza e tutela della salute nei luoghi di lavoro, e il decreto legislativo n. 272/1999, normativa specifica sulla sicurezza delle operazioni portuali, e sull'attivazione del Fondo per l'incentivo al pensionamento dei lavoratori portuali, richiamando su questi temi anche l'attenzione delle istituzioni. Il presidente dell'EBN Porti, Angelo Manicone, ha chiuso i lavori ringraziando i numerosi ospiti presenti e annunciando che la ricerca presentata sarà disponibile a breve sul sito web dell'Ente.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

FreeNovara

Primo Piano

Il porto che verrà: alla Camera il confronto sulla sicurezza del lavoro portuale

FreeNovara

Il porto che verrà: alla Camera il confronto sulla sicurezza del lavoro portuale

04/29/2026 08:12

Gallozzi: "La consapevolezza deve diventare il sentimento dominante del nostro quotidiano" Milano - Si è svolto nella Sala Regina della Camera dei Deputati, il seminario pubblico "Il porto che verrà: sfide e necessità per la sicurezza sul lavoro", organizzato dall'Ente Bilaterale Nazionale Porti, organismo paritetico costituito dalle parti firmatarie del contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti: ASSOPORTI, ASSITERMINAL, ASSOLOGISTICA e UNIPORT per la parte datoriale, e FILT CGIL, FIT CISL e UILTRASPORTI in rappresentanza dei lavoratori. Dopo l'apertura dei lavori e il saluto di benvenuto del presidente dell'Ente Bilaterale, Angelo Manicone, il confronto è stato avviato dal messaggio del presidente della Camera, on. Lorenzo Fontana, che ha richiamato il valore del dialogo tra istituzioni, rappresentanze delle categorie ed esperti per intervenire in modo incisivo a tutela del lavoro. È seguito il messaggio del viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, on. Edoardo Rixi, che ha sottolineato la centralità strategica del lavoro nel settore portuale e la necessità di riservare alla sicurezza un'attenzione costante, attraverso investimenti in innovazione, formazione, monitoraggio e prevenzione. Nel corso dei lavori è intervenuto anche l'on. Salvatore Deidda, presidente della Commissione Trasporti della Camera, che ha espresso apprezzamento per la crescente consapevolezza delle parti sociali sul tema della sicurezza. Deidda ha inoltre confermato la volontà, anche nell'ambito della Commissione da lui presieduta, di lavorare sul riconoscimento della natura usurante di alcuni profili dell'operatività portuale e sull'attivazione del fondo di incentivazione al pensionamento dei lavoratori portuali. Il seminario è proseguito con un breve excursus sulle attività dell'Ente, dalla sua istituzione nel 2006 a oggi, a cura dell'ex presidente Luigi Robba, e con l'anticipazione, da parte della vicepresidente Bianca Picciurro, delle attività previste per il futuro. Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

Gallozzi: "La consapevolezza deve diventare il sentimento dominante del nostro quotidiano" Milano - Si è svolto nella Sala Regina della Camera dei Deputati, il seminario pubblico "Il porto che verrà: sfide e necessità per la sicurezza sul lavoro", organizzato dall'Ente Bilaterale Nazionale Porti, organismo paritetico costituito dalle parti firmatarie del contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti: ASSOPORTI, ASSITERMINAL, ASSOLOGISTICA e UNIPORT per la parte datoriale, e FILT CGIL, FIT CISL e UILTRASPORTI in rappresentanza dei lavoratori. Dopo l'apertura dei lavori e il saluto di benvenuto del presidente dell'Ente Bilaterale, Angelo Manicone, il confronto è stato avviato dal messaggio del presidente della Camera, on. Lorenzo Fontana, che ha richiamato il valore del dialogo tra istituzioni, rappresentanze delle categorie ed esperti per intervenire in modo incisivo a tutela del lavoro. È seguito il messaggio del viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, on. Edoardo Rixi, che ha sottolineato la centralità strategica del lavoro nel settore portuale e la necessità di riservare alla sicurezza un'attenzione costante, attraverso investimenti in innovazione, formazione, monitoraggio e prevenzione. Nel corso dei lavori è intervenuto anche l'on. Salvatore Deidda, presidente della Commissione Trasporti della Camera, che ha espresso apprezzamento per la crescente consapevolezza delle parti sociali sul tema della sicurezza. Deidda ha inoltre confermato la volontà, anche nell'ambito della Commissione da lui presieduta, di lavorare sul riconoscimento della natura usurante di alcuni profili dell'operatività portuale e sull'attivazione del fondo di incentivazione al pensionamento dei lavoratori portuali. Il seminario è proseguito con un breve excursus sulle attività dell'Ente, dalla sua istituzione nel 2006 a oggi, a cura dell'ex presidente Luigi Robba, e con l'anticipazione, da parte della vicepresidente Bianca Picciurro, delle attività previste per il futuro. Scuola Nazionale Trasporti e Logistica ha quindi presentato l'aggiornamento del Rapporto sull'andamento del fenomeno infortunistico nelle operazioni portuali, realizzato per l'EBN. Dall'analisi dei dati è emersa una diminuzione del numero di infortuni nell'ultimo biennio preso in considerazione, 2023-2024, rispetto a quanto rilevato nelle precedenti edizioni del rapporto realizzate dall'Ente. Il lavoro ha inoltre confermato il crescente coinvolgimento dei diversi protagonisti dell'operatività portuale sui temi della sicurezza.

Il Nautilus

Primo Piano

Il porto che verrà: alla Camera il confronto sulla sicurezza del lavoro portuale

Il Nautilus

Il porto che verrà: alla Camera il confronto sulla sicurezza del lavoro portuale

04/29/2026 09:39

Roma – Si è svolto, nella Sala Regina della Camera dei Deputati, il seminario pubblico "Il porto che verrà: sfide e necessità per la sicurezza sul lavoro", organizzato dall'Ente Bilaterale Nazionale Porti, organismo paritetico costituito dalle parti firmatarie del contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti: ASSOPORTI, ASSITERMINAL, ASSOLOGISTICA e UNIPORT per la parte datoriale, e FILT CGIL, FIT CISL e UILTRASPORTI in rappresentanza dei lavoratori. Dopo l'apertura dei lavori e il saluto di benvenuto del presidente dell'Ente Bilaterale, Angelo Manicone, il confronto è stato avviato dal messaggio del presidente della Camera, on. Lorenzo Fontana, che ha richiamato il valore del dialogo tra istituzioni, rappresentanze delle categorie ed esperti per intervenire in modo incisivo a tutela del lavoro. È seguito il messaggio del viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, on. Edoardo Rixi, che ha sottolineato la centralità strategica del lavoro nel settore portuale e la necessità di riservare alla sicurezza un'attenzione costante, attraverso investimenti in innovazione, formazione, monitoraggio e prevenzione. Nel corso dei lavori è intervenuto anche l'on. Salvatore Deidda, presidente della Commissione Trasporti della Camera, che ha espresso apprezzamento per la crescente consapevolezza delle parti sociali sul tema della sicurezza. Deidda ha inoltre confermato la volontà, anche nell'ambito della Commissione da lui presieduta, di lavorare sul riconoscimento della natura usurante di alcuni profili dell'operatività portuale e sull'attivazione del fondo di incentivazione al pensionamento dei lavoratori portuali. Il seminario è proseguito con un breve excursus sulle attività dell'Ente, dalla sua istituzione nel 2006 a oggi, a cura dell'ex presidente Luigi Robba, e con l'anticipazione, da parte della vicepresidente Bianca Picciurro, delle attività previste per il futuro. Scuola Nazionale Trasporti e Logistica ha quindi presentato l'aggiornamento del Rapporto sull'andamento del fenomeno infortunistico nelle operazioni portuali, realizzato per l'EBN. Dall'analisi dei dati è emersa una diminuzione del numero di infortuni nell'ultimo biennio preso in considerazione, 2023-2024, rispetto a quanto rilevato nelle precedenti edizioni del rapporto realizzate dall'Ente. Il lavoro ha inoltre confermato il crescente coinvolgimento dei diversi protagonisti dell'operatività portuale sui temi della sicurezza. Allo stesso tempo, come già rilevato nelle precedenti indagini, il rapporto ha evidenziato la necessità di mantenere alta e costante l'attenzione sulla sicurezza nel settore, valorizzando il ruolo della formazione e l'esigenza di istituire un sistema nazionale unificato di monitoraggio degli infortuni in ambito portuale. I lavori sono poi proseguiti con una tavola rotonda tra i rappresentanti delle diverse parti costitutive dell'Ente Bilaterale. Alla tavola rotonda è intervenuto Agostino Gallozzi, vicepresidente di Assologistica, che ha richiamato il valore della sicurezza come principio irrinunciabile per l'intero sistema portuale.

Il Nautilus

Primo Piano

"La sicurezza è un dogma di cui siamo tutti consapevoli. Ma questa consapevolezza deve diventare il sentimento dominante del nostro quotidiano", ha sottolineato Gallozzi. "Alla formazione primaria 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, Gallozzi 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, caratterizzato da operazioni complesse, ambienti dinamici e responsabilità condivise. A conclusione dell'evento, EBN Porti ha preannunciato la presentazione, in tempi brevi, di un'ulteriore ricerca, già avviata, sui lavori usuranti nelle attività portuali. Tutte le parti sociali costitutive dell'Ente Bilaterale hanno espresso una posizione condivisa sull'importanza del riconoscimento come usuranti di alcune attività del lavoro portuale, sulla necessità di emanare norme di coordinamento tra il decreto legislativo n. 81/2008, normativa generale in materia di sicurezza e tutela della salute nei luoghi di lavoro, e il decreto legislativo n. 272/1999, normativa specifica sulla sicurezza delle operazioni portuali, e sull'attivazione del Fondo per l'incentivo al pensionamento dei lavoratori portuali, richiamando su questi temi anche l'attenzione delle istituzioni. Il presidente dell'EBN Porti, Angelo Manicone, ha chiuso i lavori ringraziando i numerosi ospiti presenti e annunciando che la ricerca presentata sarà disponibile a breve sul sito web dell'Ente.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Messaggero Marittimo

Primo Piano

Sicurezza nei porti, il confronto tra istituzioni e operatori

Focus su formazione, prevenzione e lavori usuranti. Gallozzi (Assologistica): La consapevolezza deve guidare ogni comportamento quotidiano

Andrea Puccini

ROMA - La sicurezza sul lavoro portuale torna al centro del dibattito istituzionale e di settore. Nella Sala Regina della Camera dei Deputati si è svolto il seminario pubblico 'Il porto che verrà: sfide e necessità per la sicurezza sul lavoro' , promosso dall' Ente Bilaterale Nazionale Porti (EBN) , con la partecipazione delle principali rappresentanze datoriali e sindacali del comparto. Ad aprire i lavori è stato il presidente dell'Ente, Angelo Manicone, seguito dal messaggio del presidente della Camera, Lorenzo Fontana, che ha evidenziato l'importanza del dialogo tra istituzioni e parti sociali per rafforzare la tutela dei lavoratori. Un concetto ribadito anche dal viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, che ha richiamato la centralità strategica del lavoro portuale e la necessità di investire in innovazione, formazione e sistemi di prevenzione. Nel corso del confronto, il presidente della Commissione Trasporti della Camera, Salvatore Deidda, ha sottolineato i passi avanti compiuti sul fronte della consapevolezza e ha confermato l'impegno istituzionale su temi cruciali come il riconoscimento della natura usurante di alcune attività portuali e l'attivazione di strumenti di accompagnamento al pensionamento. Uno dei momenti centrali dell'incontro è stato l'aggiornamento del Rapporto sugli infortuni nelle operazioni portuali, presentato dalla Scuola Nazionale Trasporti e Logistica. I dati relativi al biennio 2023-2024 evidenziano una riduzione degli incidenti rispetto al passato , segnale positivo accompagnato però dalla necessità di mantenere alta l'attenzione. Tra le priorità emerse, il rafforzamento della formazione e la creazione di un sistema nazionale unificato di monitoraggio. La discussione è proseguita con una tavola rotonda tra le parti costitutive dell'EBN. Tra gli interventi, quello di Agostino Gallozzi, vicepresidente di Assologistica , che ha posto l'accento sull'evoluzione culturale necessaria per rendere la sicurezza un valore realmente condiviso. 'La sicurezza è un dogma di cui siamo tutti consapevoli, ma questa consapevolezza deve diventare il sentimento dominante del nostro quotidiano', ha affermato. Gallozzi ha inoltre richiamato l'importanza della Behavior-Based Safety (BBS), un approccio che integra il rispetto delle norme con l'attenzione ai comportamenti individuali, coinvolgendo attivamente i lavoratori nella prevenzione dei rischi. Un cambio di paradigma particolarmente rilevante in un contesto come quello portuale, caratterizzato da elevata complessità operativa e responsabilità diffuse. In chiusura, l'Ente Bilaterale ha annunciato una nuova ricerca, già in fase di sviluppo, dedicata al tema dei lavori usuranti nel comparto portuale. Su questo fronte, tutte le parti sociali hanno espresso una posizione condivisa: riconoscimento delle attività più gravose, coordinamento tra le normative vigenti in materia di sicurezza e attivazione del Fondo per l'incentivo al pensionamento. Il presidente Manicone ha concluso i lavori ringraziando i partecipanti

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

e anticipando la prossima pubblicazione del rapporto presentato, destinato a rappresentare un ulteriore strumento di analisi e indirizzo per il futuro della sicurezza nei porti. LEGGI ANCHE: Porti, sicurezza sul lavoro al centro

Pneus News

Primo Piano

Il porto che verrà: alla Camera il confronto sulla sicurezza del lavoro portuale

Ludovico Bencini

Pneus News

Il porto che verrà: alla Camera il confronto sulla sicurezza del lavoro portuale

04/29/2026 08:33 Ludovico Bencini

Si è svolto ieri, nella Sala Regina della Camera dei Deputati, il seminario pubblico "Il porto che verrà: sfide e necessità per la sicurezza sul lavoro", organizzato dall'Ente Bilaterale Nazionale Porti, organismo paritetico costituito dalle parti firmatarie del contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti: ASSOPORTI, ASSITERMINAL, ASSOLOGISTICA e UNIPORT per la parte datoriale, e FILT CGIL, FIT CISL e UILTRASPORTI in rappresentanza dei lavoratori. Dopo l'apertura dei lavori e il saluto di benvenuto del presidente dell'Ente Bilaterale, Angelo Manicone, il confronto è stato avviato dal messaggio del presidente della Camera, on. Lorenzo Fontana, che ha richiamato il valore del dialogo tra istituzioni, rappresentanze delle categorie ed esperti per intervenire in modo incisivo a tutela del lavoro. È seguito il messaggio del viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, on. Edoardo Rixi, che ha sottolineato la centralità strategica del lavoro nel settore portuale e la necessità di riservare alla sicurezza un'attenzione costante, attraverso investimenti in innovazione, formazione, monitoraggio e prevenzione. Nel corso dei lavori è intervenuto anche l'on. Salvatore Deidda, presidente della Commissione Trasporti della Camera, che ha espresso apprezzamento per la crescente consapevolezza delle parti sociali sul tema della sicurezza. Deidda ha inoltre confermato la volontà, anche nell'ambito della Commissione da lui presieduta, di lavorare sul riconoscimento della natura usurante di alcuni profili dell'operatività portuale e sull'attivazione del fondo di incentivazione al pensionamento dei lavoratori portuali. Il seminario è proseguito con un breve excursus sulle attività dell'Ente, dalla sua istituzione nel 2006 a oggi, a cura dell'ex presidente Luigi Robba, e con l'anticipazione, da parte della vicepresidente Bianca Picciurro, delle attività previste per il futuro. Scuola Nazionale Trasporti e Logistica ha quindi presentato l'aggiornamento del Rapporto sull'andamento del fenomeno infortunistico nelle operazioni portuali, realizzato per l'EBN. Dall'analisi dei dati è emersa una diminuzione del numero di infortuni nell'ultimo biennio preso in considerazione, 2023-2024, rispetto a quanto rilevato nelle precedenti edizioni del rapporto realizzate dall'Ente. Il lavoro ha inoltre confermato il crescente coinvolgimento dei diversi protagonisti dell'operatività portuale sui temi della sicurezza. Allo stesso tempo, come già rilevato nelle precedenti indagini, il rapporto ha evidenziato la necessità di mantenere alta e costante l'attenzione sulla sicurezza nel settore, valorizzando il ruolo della formazione e l'esigenza di istituire un sistema nazionale unificato di monitoraggio degli infortuni in ambito portuale. I lavori sono poi proseguiti con una tavola rotonda tra i rappresentanti delle diverse parti costitutive dell'Ente Bilaterale. Alla tavola rotonda è intervenuto Agostino Gallozzi, vicepresidente di Assologistica, che ha richiamato il valore della sicurezza come principio irrinunciabile per l'intero sistema portuale.

"La sicurezza è un dogma di cui siamo tutti consapevoli. Ma questa consapevolezza deve diventare il sentimento dominante del nostro quotidiano", ha sottolineato Gallozzi. "Alla formazione primaria 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, Gallozzi 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, caratterizzato da operazioni complesse, ambienti dinamici e responsabilità condivise. A conclusione dell'evento, EBN Porti ha preannunciato la presentazione, in tempi brevi, di un'ulteriore ricerca, già avviata, sui lavori usuranti nelle attività portuali. Tutte le parti sociali costitutive dell'Ente Bilaterale hanno espresso una posizione condivisa sull'importanza del riconoscimento come usuranti di alcune attività del lavoro portuale, sulla necessità di emanare norme di coordinamento tra il decreto legislativo n. 81/2008, normativa generale in materia di sicurezza e tutela della salute nei luoghi di lavoro, e il decreto legislativo n. 272/1999, normativa specifica sulla sicurezza delle operazioni portuali, e sull'attivazione del Fondo per l'incentivo al pensionamento dei lavoratori portuali, richiamando su questi temi anche l'attenzione delle istituzioni. Il presidente dell'EBN Porti, Angelo Manicone, ha chiuso i lavori ringraziando i numerosi ospiti presenti e annunciando che la ricerca presentata sarà disponibile a breve sul sito web dell'Ente. © riproduzione riservata Con il motto "Pneumatici affidabili, Operazioni intelligenti, Terminal efficienti" Continental ha presentato pneumatici e soluzioni ad alte prestazioni per l'industria portuale al TOC 2017, manifestazione dedicata a prodotti e servizi per i porti che ha avuto luogo ad Amsterdam dal 27 al 29 giugno scorsi. Continental ha identificato cinque grandi In "Industriale" Con il motto "Pneumatici affidabili, Operazioni intelligenti, Terminal efficienti" Continental ha presentato pneumatici e soluzioni ad alte prestazioni per l'industria portuale al TOC 2017, manifestazione dedicata a prodotti e servizi per i porti che ha avuto luogo ad Amsterdam dal 27 al 29 giugno scorsi. Continental ha identificato cinque grandi In "Industriale" Nella conferenza stampa di domenica sera il premier Giuseppe Conte ha parlato di un nuovo documento che integra, con altre disposizioni, il "Protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus Covid-19 negli ambienti di lavoro", già adottato lo scorso 14 marzo. "Abbiamo In "Gommisti".

Primo Magazine

Primo Piano

Assoporti: a Bari l'Assemblea itinerante degli associati

Primo Magazine

Assoporti: a Bari l'Assemblea itinerante degli associati

04/29/2026 12:58

29 aprile 2026 – Si è svolta a Bari l' Assemblea itinerante degli associati di Assoporti, 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 Roberto Petri presidente Assoporti – 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'AdSP 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 Assoporti- 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". 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

29 aprile 2026 - Si è svolta a Bari l' Assemblea itinerante degli associati di Assoporti, 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 Roberto Petri presidente Assoporti - 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'AdSP 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 Assoporti- 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". 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 Assoporti quale punto di riferimento istituzionale per il settore.

Sea Reporter

Primo Piano

Assoporti sceglie Bari per la seconda tappa dell'Assemblea itinerante degli associati

Sea Reporter

Assoporti sceglie Bari per la seconda tappa dell'Assemblea itinerante degli associati

04/29/2026 10:05 Redazione Seareporter

Apr 29, 2026 Dopo la tappa inaugurale di Venezia, il capoluogo pugliese ha ospitato il secondo appuntamento dell' Assemblea itinerante degli associati di Assoporti . L'iniziativa risponde a una precisa strategia del Presidente Roberto Petri , volta a trasformare gli incontri istituzionali in un percorso di ascolto diretto dei territori e delle singole Autorità di Sistema Portuale, per toccare con mano le peculiarità operative e infrastrutturali dei diversi scali nazionali. Secondo Roberto Petri , la scelta della formula itinerante è fondamentale per costruire una visione realmente condivisa del sistema portuale italiano. Il Presidente ha sottolineato come la valorizzazione delle eccellenze locali e il confronto costante con le realtà di campo siano gli unici strumenti capaci di rafforzare il ruolo strategico degli scali nel panorama economico globale. A fare gli onori di casa è stato il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale, Francesco Mastro , che ha raccolto il testimone dal collega Matteo Gasparato dopo l'incontro in laguna. Francesco Mastro ha espresso orgoglio per la scelta di Bari, evidenziando come questi momenti di dialogo servano a gettare ponti solidi tra le diverse Autorità. Per il Presidente dell'AdSP pugliese, solo un sistema portuale compatto e coordinato può permettere al Sistema Paese di affrontare con efficacia le grandi trasformazioni globali e le dinamiche economiche in atto. Il dibattito barese ha assunto una rilevanza particolare alla luce delle attuali tensioni geopolitiche mondiali. I porti sono stati indicati come infrastrutture vitali non solo per la logistica, ma per la sicurezza stessa delle catene di approvvigionamento nazionali. Durante i lavori è emersa con forza la necessità di accelerare sugli investimenti mirati e sulla semplificazione amministrativa, puntando a una governance integrata capace di rispondere alle sfide del mercato internazionale. L'incontro si è concluso ribadendo il valore del modello dinamico adottato da Assoporti , che attraverso questa presenza diffusa sul territorio si conferma il principale punto di riferimento istituzionale per il settore, mettendo al centro dell'agenda politica le esigenze concrete della portualità italiana.

Apr 29, 2026 Dopo la tappa inaugurale di Venezia, il capoluogo pugliese ha ospitato il secondo appuntamento dell' Assemblea itinerante degli associati di Assoporti . L'iniziativa risponde a una precisa strategia del Presidente Roberto Petri , volta a trasformare gli incontri istituzionali in un percorso di ascolto diretto dei territori e delle singole Autorità di Sistema Portuale, per toccare con mano le peculiarità operative e infrastrutturali dei diversi scali nazionali. Secondo Roberto Petri , la scelta della formula itinerante è fondamentale per costruire una visione realmente condivisa del sistema portuale italiano. Il Presidente ha sottolineato come la valorizzazione delle eccellenze locali e il confronto costante con le realtà di campo siano gli unici strumenti capaci di rafforzare il ruolo strategico degli scali nel panorama economico globale. A fare gli onori di casa è stato il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale, Francesco Mastro , che ha raccolto il testimone dal collega Matteo Gasparato dopo l'incontro in laguna. Francesco Mastro ha espresso orgoglio per la scelta di Bari, evidenziando come questi momenti di dialogo servano a gettare ponti solidi tra le diverse Autorità. Per il Presidente dell'AdSP pugliese, solo un sistema portuale compatto e coordinato può permettere al Sistema Paese di affrontare con efficacia le grandi trasformazioni globali e le dinamiche economiche in atto. Il dibattito barese ha assunto una rilevanza particolare alla luce delle attuali tensioni geopolitiche mondiali. I porti sono stati indicati come infrastrutture vitali non solo per la logistica, ma per la sicurezza stessa delle catene di approvvigionamento nazionali. Durante i lavori è emersa con forza la necessità di accelerare sugli investimenti mirati e sulla semplificazione amministrativa, puntando a una governance integrata capace di rispondere alle sfide del mercato internazionale. L'incontro si è concluso ribadendo il valore del modello dinamico adottato da Assoporti , che attraverso questa presenza diffusa sul territorio si conferma il principale punto di riferimento istituzionale per il settore, mettendo al centro dell'agenda politica le esigenze concrete della portualità italiana.

Travel Quotidiano

Primo Piano

Ticketferries compie un anno: i dati sull'evoluzione del settore

Travel Quotidiano

Ticketferries compie un anno: i dati sull'evoluzione del settore

04/29/2026 12:21

Il portale Ticketferries compie un anno. In questo primo anno di operatività è stato possibile monitorare l'evoluzione delle politiche delle principali compagnie italiane di traghetti, che hanno puntato a un modello simil-crocieristico , con offerta di tour tematici e overnight nelle città visitate. Molti italiani iniziano quindi a usare i traghetti non solo per spostarsi da un luogo all'altro, ma anche per regalarsi un viaggio più economico rispetto alle crociere. Le tratte più richieste da aprile 2025 ad aprile 2026, secondo i dati a disposizione del portale, sono quelle per le grandi isole: (Sardegna, Sicilia e Corsica), ma anche quelle verso arcipelaghi e rotte brevi (isola d'Elba, isole Eolie, Capri e Ischia Sul fronte della navigazione internazionale, i più richiesti sono i collegamenti verso Spagna, Grecia, Croazia, Albania, Tunisia e Marocco. Verso il futuro Nel 2024, secondo Assoporti, il settore traghetti in Italia ha registrato circa 19,3 milioni di passeggeri , segnando un aumento del 3,1% rispetto all'anno precedente. Questa "riscoperta" è stata alimentata sia dalla ricerca di viaggi più sostenibili , sia dai rincari dei biglietti aerei e delle stesse crociere, che rendono il traghetto un' opzione competitiva per le famiglie. Non solo: compagnie come Grimaldi Lines hanno sviluppato, supportate da tour operator interni, pacchetti che permettono ai passeggeri di compiere vere e proprie escursioni , sulla falsariga delle proposte offerte dalle compagnie crocieristiche.

Il portale Ticketferries compie un anno. In questo primo anno di operatività è stato possibile monitorare l'evoluzione delle politiche delle principali compagnie italiane di traghetti, che hanno puntato a un modello simil-crocieristico , con offerta di tour tematici e overnight nelle città visitate. Molti italiani iniziano quindi a usare i traghetti non solo per spostarsi da un luogo all'altro, ma anche per regalarsi un viaggio più economico rispetto alle crociere. Le tratte più richieste da aprile 2025 ad aprile 2026, secondo i dati a disposizione del portale, sono quelle per le grandi isole: (Sardegna, Sicilia e Corsica), ma anche quelle verso arcipelaghi e rotte brevi (isola d'Elba, isole Eolie, Capri e Ischia Sul fronte della navigazione internazionale, i più richiesti sono i collegamenti verso Spagna, Grecia, Croazia, Albania, Tunisia e Marocco. Verso il futuro Nel 2024, secondo Assoporti, il settore traghetti in Italia ha registrato circa 19,3 milioni di passeggeri , segnando un aumento del 3,1% rispetto all'anno precedente. Questa "riscoperta" è stata alimentata sia dalla ricerca di viaggi più sostenibili , sia dai rincari dei biglietti aerei e delle stesse crociere, che rendono il traghetto un' opzione competitiva per le famiglie. Non solo: compagnie come Grimaldi Lines hanno sviluppato, supportate da tour operator interni, pacchetti che permettono ai passeggeri di compiere vere e proprie escursioni , sulla falsariga delle proposte offerte dalle compagnie crocieristiche.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Ansa.it

Trieste

Consalvo, spazi nel Porto di Trieste sono saturi, vanno ottimizzati

Ansa.it

Consalvo, spazi nel Porto di Trieste sono saturi, vanno ottimizzati

04/29/2026 11:42

'Ottimista sullo sblocco per la stazione di Servola, dialogo con Fedriga e Salvini' Per il Porto di Trieste, "ci sono priorità da attuare subito. Oggi abbiamo un Porto che è congestionato", gli spazi sono saturi, "dobbiamo agire sull'ottimizzazione degli spazi, vanno riconfigurate certe aree. In parallelo serve lavorare su progetti di sviluppo, in particolare sulla stazione di Servola", a favore della intermodalità dello scalo. Lo ha detto il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale, Marco Consalvo, intervenendo a un incontro al Trieste Airport. Riferendosi alla gara per l'espansione del Molo VIII, Consalvo ha auspicato di poterla assegnare "entro l'anno, forse qualche mese prima". Il Molo VIII, ha precisato, è un "progetto strategico fondamentale di sviluppo", ma "senza la stazione di Servola è un'infrastruttura zoppa". Il progetto della stazione di Servola, ha chiarito, "è finanziato" dai fondi del Pnc del Pnrr, ma "è stata verificata l'impossibilità di realizzare l'opera nei tempi prestabiliti", ovvero entro fine 2026, "ed è stata bloccata la gara. E' uno dei temi che stiamo affrontando con il presidente del Friuli Venezia Giulia, Massimiliano Fedriga, e il ministro dei Trasporti, Matteo Salvini, e siamo ottimisti, ma al momento non abbiamo il green light dei tempi. Credo che nelle prossime settimane troveremo una soluzione per posticipare questa data, auspicando di riaprire la gara entro fine maggio'. Rispetto alle priorità per lo scalo, Consalvo ha sottolineato anche la necessità di 'focalizzarsi su una pianificazione infrastrutturale che traguardi i prossimi 10 anni: dobbiamo avere le idee chiare sugli investimenti collegati al mercato, che è internazionale, perché oltre il 90% delle merci va in Europa. Nei prossimi tre anni dovremmo avere un'idea di dettaglio della configurazione del sistema per i prossimi almeno 10 anni". Anche pensando ad

'Ottimista sullo sblocco per la stazione di Servola, dialogo con Fedriga e Salvini' Per il Porto di Trieste, "ci sono priorità da attuare subito. Oggi abbiamo un Porto che è congestionato", gli spazi sono saturi, "dobbiamo agire sull'ottimizzazione degli spazi, vanno riconfigurate certe aree. In parallelo serve lavorare su progetti di sviluppo, in particolare sulla stazione di Servola", a favore della intermodalità dello scalo. Lo ha detto il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale, Marco Consalvo, intervenendo a un incontro al Trieste Airport. Riferendosi alla gara per l'espansione del Molo VIII, Consalvo ha auspicato di poterla assegnare "entro l'anno, forse qualche mese prima". Il Molo VIII, ha precisato, è un "progetto strategico fondamentale di sviluppo", ma "senza la stazione di Servola è un'infrastruttura zoppa". Il progetto della stazione di Servola, ha chiarito, "è finanziato" dai fondi del Pnc del Pnrr, ma "è stata verificata l'impossibilità di realizzare l'opera nei tempi prestabiliti", ovvero entro fine 2026, "ed è stata bloccata la gara. E' uno dei temi che stiamo affrontando con il presidente del Friuli Venezia Giulia, Massimiliano Fedriga, e il ministro dei Trasporti, Matteo Salvini, e siamo ottimisti, ma al momento non abbiamo il green light dei tempi. Credo che nelle prossime settimane troveremo una soluzione per posticipare questa data, auspicando di riaprire la gara entro fine maggio". Rispetto alle priorità per lo scalo, Consalvo ha sottolineato anche la necessità di "focalizzarsi su una pianificazione infrastrutturale che traguardi i prossimi 10 anni: dobbiamo avere le idee chiare sugli investimenti collegati al mercato, che è internazionale, perché oltre il 90% delle merci va in Europa. Nei prossimi tre anni dovremmo avere un'idea di dettaglio della configurazione del sistema per i prossimi almeno 10 anni". Anche pensando ad "altri strumenti finanziari", diversi dalla finanza pubblica, come ad esempio il project financing.

Ansa.it

Trieste

Porto Trieste: Fedriga, al lavoro per soluzione stazione di Servola

'Il ministro dei Trasporti è consapevole dell'importanza, si valuta soluzione con Mef' Per sbloccare la progettualità e realizzare la stazione di Servola, opera funzionale allo sviluppo del Porto di Trieste, "dobbiamo traslare i finanziamenti alle annualità successive. Stiamo lavorando con il ministero perché è necessario trovare le coperture". Lo ha detto il presidente del Friuli Venezia Giulia, Massimiliano Fedriga, a margine di un incontro al Trieste Airport con un focus sulle infrastrutture del Nord est. La stazione di Servola è un'opera inserita nel Pnc del Pnrr, con tempi di realizzazione prestabiliti, ovvero entro 2026. Il procedimento era stato bloccato per il rischio di non traguardare l'obiettivo temporale. "Le nuove regole europee - ha chiarito Fedriga - non permettono di dire 'i soldi non li hai spesi quest'anno, li puoi spendere quello successivo', perché così non funziona. Quindi dobbiamo trovare le coperture sulle annualità successive. Il ministro dei Trasporti è pienamente consapevole dell'importanza di questa iniziativa e stiamo lavorando col Mef per riuscire a trovare una soluzione".

Ansa.it

Porto Trieste: Fedriga, al lavoro per soluzione stazione di Servola

04/29/2026 12:30

'Il ministro dei Trasporti è consapevole dell'importanza, si valuta soluzione con Mef' Per sbloccare la progettualità e realizzare la stazione di Servola, opera funzionale allo sviluppo del Porto di Trieste, "dobbiamo traslare i finanziamenti alle annualità successive. Stiamo lavorando con il ministero perché è necessario trovare le coperture". Lo ha detto il presidente del Friuli Venezia Giulia, Massimiliano Fedriga, a margine di un incontro al Trieste Airport con un focus sulle infrastrutture del Nord est. La stazione di Servola è un'opera inserita nel Pnc del Pnrr, con tempi di realizzazione prestabiliti, ovvero entro 2026. Il procedimento era stato bloccato per il rischio di non traguardare l'obiettivo temporale. "Le nuove regole europee - ha chiarito Fedriga - non permettono di dire 'i soldi non li hai spesi quest'anno, li puoi spendere quello successivo', perché così non funziona. Quindi dobbiamo trovare le coperture sulle annualità successive. Il ministro dei Trasporti è pienamente consapevole dell'importanza di questa iniziativa e stiamo lavorando col Mef per riuscire a trovare una soluzione".

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

ilgiorno.com

Trieste

Consalvo, spazi nel Porto di Trieste sono saturi, vanno ottimizzati

ilgiorno.com

Consalvo, spazi nel Porto di Trieste sono saturi, vanno ottimizzati

04/29/2026 11:55 Redazione Economia

'Ottimista sullo sblocco per la stazione di Servola, dialogo con Fedriga e Salvini' REDAZIONE ECONOMIA Ricevi le notizie de Il Giorno su Google Per il Porto di Trieste , "ci sono priorità da attuare subito. Oggi abbiamo un Porto che è congestionato", gli spazi sono saturi, "dobbiamo agire sull' ottimizzazione degli spazi , vanno riconfigurate certe aree. In parallelo serve lavorare su progetti di sviluppo, in particolare sulla stazione di Servola ", a favore della intermodalità dello scalo. Lo ha detto il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale, Marco Consalvo, intervenendo a un incontro al Trieste Airport. Riferendosi alla gara per l'espansione del Molo VIII , Consalvo ha auspicato di poterla assegnare "entro l'anno, forse qualche mese prima". Il Molo VIII, ha precisato, è un "progetto strategico fondamentale di sviluppo", ma "senza la stazione di Servola è un'infrastruttura zoppa". Il progetto della stazione di Servola, ha chiarito, "è finanziato" dai fondi del Pnc del Pnrr, ma "è stata verificata l'impossibilità di realizzare l'opera nei tempi prestabiliti", ovvero entro fine 2026, "ed è stata bloccata la gara. E' uno dei temi che stiamo affrontando con il presidente del Friuli Venezia Giulia, Massimiliano Fedriga, e il ministro dei Trasporti, Matteo Salvini, e siamo ottimisti, ma al momento non abbiamo il green light dei tempi. Credo che nelle prossime settimane troveremo una soluzione per posticipare questa data, auspicando di riaprire la gara entro fine maggio'. Rispetto alle priorità per lo scalo, Consalvo ha sottolineato anche la necessità di "focalizzarsi su una pianificazione infrastrutturale che traguardi i prossimi 10 anni: dobbiamo avere le idee chiare sugli investimenti collegati al mercato, che è internazionale, perché oltre il 90% delle merci va in Europa. Nei prossimi tre anni dovremmo avere un'idea di dettaglio della

'Ottimista sullo sblocco per la stazione di Servola, dialogo con Fedriga e Salvini' REDAZIONE ECONOMIA Ricevi le notizie de Il Giorno su Google Per il Porto di Trieste , "ci sono priorità da attuare subito. Oggi abbiamo un Porto che è congestionato", gli spazi sono saturi, "dobbiamo agire sull' ottimizzazione degli spazi , vanno riconfigurate certe aree. In parallelo serve lavorare su progetti di sviluppo, in particolare sulla stazione di Servola ", a favore della intermodalità dello scalo. Lo ha detto il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale, Marco Consalvo, intervenendo a un incontro al Trieste Airport. Riferendosi alla gara per l'espansione del Molo VIII , Consalvo ha auspicato di poterla assegnare "entro l'anno, forse qualche mese prima". Il Molo VIII, ha precisato, è un "progetto strategico fondamentale di sviluppo", ma "senza la stazione di Servola è un'infrastruttura zoppa". Il progetto della stazione di Servola, ha chiarito, "è finanziato" dai fondi del Pnc del Pnrr, ma "è stata verificata l'impossibilità di realizzare l'opera nei tempi prestabiliti", ovvero entro fine 2026, "ed è stata bloccata la gara. E' uno dei temi che stiamo affrontando con il presidente del Friuli Venezia Giulia, Massimiliano Fedriga, e il ministro dei Trasporti, Matteo Salvini, e siamo ottimisti, ma al momento non abbiamo il green light dei tempi. Credo che nelle prossime settimane troveremo una soluzione per posticipare questa data, auspicando di riaprire la gara entro fine maggio". Rispetto alle priorità per lo scalo, Consalvo ha sottolineato anche la necessità di "focalizzarsi su una pianificazione infrastrutturale che traguardi i prossimi 10 anni: dobbiamo avere le idee chiare sugli investimenti collegati al mercato, che è internazionale, perché oltre il 90% delle merci va in Europa. Nei prossimi tre anni dovremmo avere un'idea di dettaglio della configurazione del sistema per i prossimi almeno 10 anni". Anche pensando ad "altri strumenti finanziari", diversi dalla finanza pubblica, come ad esempio il project financing.

Rai News

Trieste

"I traffici ci sono, ora bisogna assecondarli con le opere"

Rai News

"I traffici ci sono, ora bisogna assecondarli con le opere"

04/29/2026 16:16 Sebastiano Franco

Porto di Trieste (Molo ottavo e Stazione di Servola) e A4 (completamento terza corsia) al centro di un confronto a Ronchi: lo snodo è il Mef Infrastrutture in Fvg, un tema fondamentale per lo sviluppo della Regione. Terreno di discussione l'aeroporto di Ronchi dove il presidente della Regione Fedriga, a margine del convegno, sottolinea la necessità di trovare con il Mef una soluzione per sbloccare la situazione che riguarda il Porto di Trieste, ovvero il nuovo Molo ottavo e la Stazione di Servola. "Le nuove regole europee - dice Fedriga - non consentono di spendere il prossimo anno ciò che non è stato speso in questo, quindi dobbiamo trovare le coperture sulle annualità successive. Il ministero dei trasporti è pienamente consapevole dell'importanza di questa iniziativa, e stiamo lavorando con il Mef per riuscire a trovare una soluzione". Così il presidente del Porto di Trieste Marco Consalvo: "Con il Molo ottavo è necessario avere la nuova Stazione di Servola, che è fondamentale per lo sviluppo ferroviario e per non gravare con il traffico sul tessuto urbano triestino". Nel corso del convegno si è discusso anche del completamento della terza corsia dell'autostrada A4. Finora Autostrade Alto Adriatico ha stipulato 2500 contratti nel corso dei lavori nell'ambito della filiera degli appalti, coinvolgendo 2.400 aziende. Un valore economico aggiunto per il territorio. Un'arteria a scorrimento veloce che è diventata baricentro per tutto il trasporto merci d'Europa arrivando nel 2025 a 54 milioni di transiti, di cui 15 milioni di mezzi pesanti. Tutto questo con la contemporanea diminuzione di due terzi della sinistrosità". Ma per il completamento della terza corsia serve l'approvazione definitiva del piano economico finanziario. Marco Monaco (presidente di Autostrade Alto Adriatico): "Abbiamo avuto l'approvazione da parte del Mit e quella dell'Autorità di regolazione dei Trasporti, ora siamo in attesa di quella conclusiva da parte del Cipes, che raccoglie i pareri delle precedenti istruttorie. Siamo più che ottimisti sulla conclusione positiva del procedimento".

Porto di Trieste (Molo ottavo e Stazione di Servola) e A4 (completamento terza corsia) al centro di un confronto a Ronchi: lo snodo è il Mef Infrastrutture in Fvg, un tema fondamentale per lo sviluppo della Regione. Terreno di discussione l'aeroporto di Ronchi dove il presidente della Regione Fedriga, a margine del convegno, sottolinea la necessità di trovare con il Mef una soluzione per sbloccare la situazione che riguarda il Porto di Trieste, ovvero il nuovo Molo ottavo e la Stazione di Servola. "Le nuove regole europee - dice Fedriga - non consentono di spendere il prossimo anno ciò che non è stato speso in questo, quindi dobbiamo trovare le coperture sulle annualità successive. Il ministero dei trasporti è pienamente consapevole dell'importanza di questa iniziativa, e stiamo lavorando con il Mef per riuscire a trovare una soluzione". Così il presidente del Porto di Trieste Marco Consalvo: "Con il Molo ottavo è necessario avere la nuova Stazione di Servola, che è fondamentale per lo sviluppo ferroviario e per non gravare con il traffico sul tessuto urbano triestino". Nel corso del convegno si è discusso anche del completamento della terza corsia dell'autostrada A4. Finora Autostrade Alto Adriatico ha stipulato 2500 contratti nel corso dei lavori nell'ambito della filiera degli appalti, coinvolgendo 2.400 aziende. Un valore economico aggiunto per il territorio. Un'arteria a scorrimento veloce che è diventata baricentro per tutto il trasporto merci d'Europa arrivando nel 2025 a 54 milioni di transiti, di cui 15 milioni di mezzi pesanti. Tutto questo con la contemporanea diminuzione di due terzi della sinistrosità". Ma per il completamento della terza corsia serve l'approvazione definitiva del piano economico finanziario. Marco Monaco (presidente di Autostrade Alto Adriatico): "Abbiamo avuto l'approvazione da parte del Mit e quella dell'Autorità di regolazione dei Trasporti, ora siamo in attesa di quella conclusiva da parte del Cipes, che raccoglie i pareri delle precedenti istruttorie. Siamo più che ottimisti sulla conclusione positiva del procedimento".

Ship Mag

Trieste

Fincantieri punta sullo sviluppo della cantieristica navale in Albania insieme a Kayo

Ship Mag

Fincantieri punta sullo sviluppo della cantieristica navale in Albania insieme a Kayo

04/29/2026 13:19

Firmata joint venture, obiettivo principale la costruzione e la manutenzione di unità navali destinate alla Marina militare albanese Trieste – Fincantieri, uno dei principali gruppi cantieristici al mondo, e Kayo, società specializzata nello sviluppo di infrastrutture industriali strategiche controllata dal Ministero della Difesa albanese, hanno firmato il Joint Venture Agreement (Jva) per la costituzione di una joint venture (Jv) attiva nel settore della costruzione e della manutenzione di unità navali in Albania. La firma dell'accordo è avvenuta a Tirana alla presenza del Primo Ministro della Repubblica d'Albania, Edi Rama, e del Ministro della Difesa albanese, Ermal Nufi, tra Pierroberto Folgiero, Amministratore Delegato e Direttore Generale di Fincantieri e Ardi Veliu, Amministratore Delegato di Kayo. Presente anche il Direttore Generale della Divisione Navi Militari di Fincantieri, Eugenio Santagata. L'accordo rappresenta l'evoluzione di un percorso avviato con la firma di due Memorandum of Understanding sottoscritti nel 2025, finalizzati a valutare e definire una collaborazione industriale strategica tra le parti. La Jv sarà partecipata al 51% da Fincantieri e al 49% da Kayo, e avrà come obiettivo principale la costruzione e la manutenzione di unità navali destinate alla Marina militare albanese , nonché di cogliere opportunità commerciali nel mercato internazionale. Nel mercato domestico albanese, la Jv opererà come prime contractor per i programmi navali, assumendo la responsabilità dell'esecuzione e della gestione delle forniture. Per quanto riguarda il mercato export, Fincantieri manterrà il ruolo di prime contractor per unità navali di lunghezza inferiore agli 80 metri, individuando nel cantiere di Pashaliman (Pns) il sito produttivo preferenziale. L'iniziativa consentirà la rivitalizzazione e modernizzazione del cantiere PNS, situato nei pressi di Valona. La nuova realtà industriale permetterà all'Albania di dotarsi di un'infrastruttura cantieristica avanzata ed efficiente a supporto delle proprie esigenze di difesa, beneficiando al contempo della rete commerciale e delle competenze tecnologiche di Fincantieri, con una proiezione sui mercati internazionali. La pianificazione industriale dell'iniziativa prevede circa 10 unità come target di acquisizione nell'arco di Piano Industriale 2026-2030, beneficiando della rilevante domanda attesa nel settore delle navi di sorveglianza costiera di piccole-medie dimensioni (OPV). "La joint venture rappresenta un passaggio di primaria rilevanza nel percorso di cooperazione industriale e strategica tra Italia e Albania, confermando la solidità di un partenariato fondato su interessi condivisi e su una visione di lungo periodo. Per Fincantieri, l'iniziativa costituisce un investimento strategico volto alla creazione di un hub produttivo in Albania, destinato a sostenere le capacità operative della Marina Albanese e a favorire una proiezione industriale e commerciale della joint venture sui mercati internazionali. L'accordo contribuisce inoltre ad affermare il ruolo di Fincantieri e dell'Italia quali

attori industriali di riferimento nel Mediterraneo", spiega Pierroberto Folgiero, amministratore delegato e direttore generale di Fincantieri.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Shipping Italy

Trieste

Debutto in Mare Adriatico per la Grendi Horizon costruita da Cantiere Navale Visentini (VIDEO)

Shipping Italy

Debutto in Mare Adriatico per la Grendi Horizon costruita da Cantiere Navale Visentini (VIDEO)

04/29/2026 19:19 Nicola Capuzzo

Dopo alcuni test e un passaggio in bacino a Trieste verrà consegnata entro fine giugno a Grendi Trasporti Marittimi Dal Cantiere Navale Visentini di Porto Viro è stata trasferita con successo in Mare Adriatico la nuova nave ro-pax Grendi Horizon appena costruita. Dopo alcuni test in mare aperto lo scafo verrà trasferito in bacino a Trieste per poi essere consegnata al nuovo armatore, Grendi Trasporti Marittimi, nel corso del mese di giugno; entrerà poi in servizio sulle rotte che collegano la Toscana (Marina di Carrara) alla Sardegna (Olbia e Cagliari). Sarà la quinta unità della flotta della compagnia di navigazione guidata dalla famiglia Musso e la più grande in termini di capacità lineare nonché la più moderna. La nuova nave, con 204 metri di lunghezza per 13mila tonnellate di stazza lorda e 3mila metri lineari di capacità, è dotata dei più moderni sistemi per l'efficienza dei consumi, con bandiera ed equipaggio europeo. Nei mesi scorsi l' amministratore delegato di Grendi Trasporti Marittimi Antonio Musso (che sarà fra i panelist al Business Meeting "Traghetti e Ro-Ro" in programma a Napoli il 22 Maggio prossimo), aveva spiegato che "il potenziamento della flotta con questa quinta nave ci consente di consolidare il nostro modello operativo e incrementare la capacità di stiva della flotta ro-ro sulle linee nazionali e internazionali, e di garantire al tempo stesso anche maggiore efficienza, affidabilità e flessibilità nel servizio offerto ai nostri clienti. Inoltre, le caratteristiche della nuova unità operativa confermano il nostro impegno verso un modello di trasporto ro-ro sempre più efficiente e sostenibile". Adibita al trasporto di rimorchi, rotabili, auto, container e project cargo, la nuova unità sarà dotata di scrubber e pronta all'utilizzo di metanolo e cold ironing in porto ovvero pronta per l'alimentazione elettrica da terra. 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 Ecco

Dopo alcuni test e un passaggio in bacino a Trieste verrà consegnata entro fine giugno a Grendi Trasporti Marittimi Dal Cantiere Navale Visentini di Porto Viro è stata trasferita con successo in Mare Adriatico la nuova nave ro-pax Grendi Horizon appena costruita. Dopo alcuni test in mare aperto lo scafo verrà trasferito in bacino a Trieste per poi essere consegnata al nuovo armatore, Grendi Trasporti Marittimi, nel corso del mese di giugno; entrerà poi in servizio sulle rotte che collegano la Toscana (Marina di Carrara) alla Sardegna (Olbia e Cagliari). Sarà la quinta unità della flotta della compagnia di navigazione guidata dalla famiglia Musso e la più grande in termini di capacità lineare nonché la più moderna. La nuova nave, con 204 metri di lunghezza per 13mila tonnellate di stazza lorda e 3mila metri lineari di capacità, è dotata dei più moderni sistemi per l'efficienza dei consumi, con bandiera ed equipaggio europeo. Nei mesi scorsi l' amministratore delegato di Grendi Trasporti Marittimi Antonio Musso (che sarà fra i panelist al Business Meeting "Traghetti e Ro-Ro" in programma a Napoli il 22 Maggio prossimo), aveva spiegato che "il potenziamento della flotta con questa quinta nave ci consente di consolidare il nostro modello operativo e incrementare la capacità di stiva della flotta ro-ro sulle linee nazionali e internazionali, e di garantire al tempo stesso anche maggiore efficienza, affidabilità e flessibilità nel servizio offerto ai nostri clienti. Inoltre, le caratteristiche della nuova unità operativa confermano il nostro impegno verso un modello di trasporto ro-ro sempre più efficiente e sostenibile". Adibita al trasporto di rimorchi, rotabili, auto, container e project cargo, la nuova unità sarà dotata di scrubber e pronta all'utilizzo di metanolo e cold ironing in porto ovvero pronta per l'alimentazione elettrica da terra. 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 Ecco titolo, panelist e programma del Business Meeting "Traghetti e Ro-Ro" (Napoli - 22 Maggio).

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Trieste Prima

Trieste

Consalvo: "Il porto è congestionato, serve la stazione di Servola"

Trieste Prima

Consalvo: "Il porto è congestionato, serve la stazione di Servola"

04/29/2026 18:29

Gara saltata perché non sarebbe possibile completare l'opera entro l'anno; ma "speriamo di riaprirla entro maggio". Il numero uno lavora al problema con Fedriga e Salvini: se non dovesse riuscirci, anche l'espansione del molo VIII riuscirebbe "un'infrastruttura zoppa" "Oggi abbiamo un porto che è congestionato: dobbiamo agire sull'ottimizzazione degli spazi, vanno riconfigurate certe aree". Marco Consalvo, presidente dell'Autorità portuale, torna sul tema dell'efficienza dello snodo triestino senza troppe mezze misure e rilanciando la necessità di realizzare la stazione intermodale di Servola. Senza la quale, ha sostenuto, anche l'espansione del molo VIII sarebbe "un'infrastruttura zoppa". I tempi non aiutano: bloccata la gara d'appalto per il primo dei due progetti, Consalvo lavora a una soluzione con il governatore Fedriga e il ministro dei Trasporti Salvini. A riportare le sue dichiarazioni di stamattina, 29 aprile, in un incontro al Trieste Airport – di cui è stato amministratore delegato – è Ansa. Fondi, tempi e una gara bloccata Lo scorso 20 marzo l'assessore Cristina Amirante aveva detto che l'opera era al centro di una " profonda ricalibrazione finanziaria". Poi, a metà aprile, l'interrogazione del vicesegretario Ettore Rosato al ministro Salvini sui 180 milioni in fondi fermi Il problema fondamentale è che – seppure lo stesso presidente abbia confermato oggi che il progetto è in effetti finanziato dal Piano nazionale complementare e dal Piano nazionale di ripresa e resilienza – "è stata verificata l'impossibilità di realizzare l'opera nei tempi prestabiliti", cioè entro il 2026. Gara bloccata, quindi; seppure, secondo il numero uno dell'Authority, solo temporaneamente. "Siamo ottimisti – ha detto ancora –, ma al momento non abbiamo il green light dei tempi. Credo che nelle prossime settimane troveremo una soluzione per posticipare questa data, auspicando di riaprire la gara entro fine maggio". Come preparazione all'Imec Un augurio che si ripete non dissimile a quello dello scorso febbraio e che, se si era rivelato invece propizio per la nomina del segretario generale (Consalvo aveva annunciato che i tempi " non sarebbero stati lunghi " e l'elezione del numero due era arrivata entro tre giorni), dà in questo caso la misura del problema della realizzazione del nuovo snodo. Che permetterebbe di movimentare le merci via binario in modo da decongestionare gli arrivi, ma anche necessaria per prepararsi - ragionando in termini di lustri - agli sviluppi del corridoio Imec . Insomma, solo le ipotesi sono certe: quella riportata dal quotidiano di settore Adriaports vede una probabile fine lavori nel 2030; senza contare che la stima dei costi del progetto, ormai vecchia di due anni, va riadeguata.

Agenzia stampa Mobilità

Venezia

Chioggia punta su crociere ed infrastrutture per il 2026

Agenzia Stampa Mobilità

Agenzia stampa Mobilità

Chioggia punta su crociere ed infrastrutture per il 2026

04/29/2026 14:58 Agenzia Stampa Mobilità

È ripartita ieri sera la "Viking Star", aprendo ufficialmente la stagione crocieristica 2026 a Chioggia. Il sindaco Mauro Armelao e l'assessore alla portualità Serena De Perini hanno commentato con soddisfazione i dati di previsione: il calendario 2026 registra nove unità posizionate e 23 scali, in crescita rispetto ai 18 del 2025, con una stima di circa 35.000 passeggeri contro i 24.000 dell'anno precedente. Il primo cittadino interpreta la conferma di Viking Cruises come un segnale di fiducia verso il territorio ed il lavoro di valorizzazione portuale avviato dall'amministrazione. "Le crociere stanno portando a Chioggia un turismo nuovo —afferma il sindaco— con significative ricadute su commercio, ristorazione, servizi, guide e trasporti". Inoltre rivolge un ringraziamento alla compagnia e rilancia l'obiettivo di trasformare Chioggia in un possibile hub per Viking: vantaggi logistici, prossimità a Venezia ed un'offerta culturale e paesaggistica che possono sostenere scali, imbarchi e permanenze più lunghe. Sul fronte infrastrutturale, l'amministrazione chiederà all'Autorità portuale di accelerare i dragaggi dell'area di manovra crocieristica e dei canali e di procedere con il piano regolatore portuale, interventi ritenuti essenziali per sicurezza e competitività dello scalo. Accanto agli interventi tecnici, resta centrale la qualità dell'accoglienza: centro storico, laguna, Sottomarina, Isola Verde e l'enogastronomia devono essere messi in rete per offrire ai passeggeri un'esperienza autentica. Infine, Armelao invita fotografi professionisti ed amatoriali a contribuire con immagini del territorio all'indirizzo fototerminal@chioggia.org per abbellire i saloni del terminal passeggeri e promuovere il territorio ai visitatori.

È ripartita ieri sera la "Viking Star", aprendo ufficialmente la stagione crocieristica 2026 a Chioggia. Il sindaco Mauro Armelao e l'assessore alla portualità Serena De Perini hanno commentato con soddisfazione i dati di previsione: il calendario 2026 registra nove unità posizionate e 23 scali, in crescita rispetto ai 18 del 2025, con una stima di circa 35.000 passeggeri contro i 24.000 dell'anno precedente. Il primo cittadino interpreta la conferma di Viking Cruises come un segnale di fiducia verso il territorio ed il lavoro di valorizzazione portuale avviato dall'amministrazione. "Le crociere stanno portando a Chioggia un turismo nuovo —afferma il sindaco— con significative ricadute su commercio, ristorazione, servizi, guide e trasporti". Inoltre rivolge un ringraziamento alla compagnia e rilancia l'obiettivo di trasformare Chioggia in un possibile hub per Viking: vantaggi logistici, prossimità a Venezia ed un'offerta culturale e paesaggistica che possono sostenere scali, imbarchi e permanenze più lunghe. Sul fronte infrastrutturale, l'amministrazione chiederà all'Autorità portuale di accelerare i dragaggi dell'area di manovra crocieristica e dei canali e di procedere con il piano regolatore portuale, interventi ritenuti essenziali per sicurezza e competitività dello scalo. Accanto agli interventi tecnici, resta centrale la qualità dell'accoglienza: centro storico, laguna, Sottomarina, Isola Verde e l'enogastronomia devono essere messi in rete per offrire ai passeggeri un'esperienza autentica. Infine, Armelao invita fotografi professionisti ed amatoriali a contribuire con immagini del territorio all'indirizzo fototerminal@chioggia.org per abbellire i saloni del terminal passeggeri e promuovere il territorio ai visitatori.

Il Nautilus

Venezia

IL COMITATO DI GESTIONE ADSP MAS APPROVA IL RENDICONTO GENERALE 2025

Il Nautilus

IL COMITATO DI GESTIONE ADSP MAS APPROVA IL RENDICONTO GENERALE 2025

Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale

04/29/2026 16:04

Nel corso del Comitato di Gestione AdSP, Città Metropolitana e Regione Veneto hanno approvato all'unanimità il Rendiconto Generale per l'esercizio finanziario 2025. L'Ente presenta una situazione finanziaria solida che consente di portare a termine le opere e i progetti in corso. Nella medesima seduta, è stata approvata anche l'istituzione dell'ufficio amministrativo decentrato di Chioggia, e l'avvio della procedura aperta per occupazione e uso degli spazi demaniali portuali a Venezia per megayacht. Venezia-Chioggia – Nella seduta odierna il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, presieduto da Matteo Gasparato e composto da Dennis Wellington per la Città Metropolitana e Giuseppe Fasiol per la Regione del Veneto, alla presenza dell'Ammiraglio della Capitaneria di Porto Filippo Marini, ha approvato all'unanimità, previa variazione dei residui attivi e passivi in essere al 31 dicembre 2025, il Rendiconto Generale relativo all'esercizio finanziario 2025, documento che è stato licenziato positivamente anche dal Collegio dei Revisori dei Conti. Il Rendiconto evidenzia una situazione economico-finanziaria dell'Ente solida: l'avanzo di amministrazione si attesta a 83,2 milioni di euro, con un risultato di gestione corrente positivo di 27,5 milioni di euro, pari al 42,35% delle entrate correnti. Le entrate demaniali di competenza risultano – sostanzialmente – stabili, mentre quelle tributarie, per tassa sulle merci e di ancoraggio, mostrano una lieve crescita in linea con l'andamento dei traffici portuali. Tali risultati confermano la capacità dell'Autorità di sostenere gli investimenti con l'autofinanziamento. Sul fronte degli investimenti, il valore cumulato destinato a immobili, opere ed escavi ammonta a 18,8 milioni di euro. Le risorse sono indirizzate al completamento di interventi strategici già avviati, tra cui il nuovo ponte ferroviario sul canale portuale ovest, gli escavi e il conferimento dei sedimenti dei canali di grande navigazione a Chioggia (per oltre 7,6 milioni di euro),

Nel corso del Comitato di Gestione AdSP, Città Metropolitana e Regione Veneto hanno approvato all'unanimità il Rendiconto Generale per l'esercizio finanziario 2025. L'Ente presenta una situazione finanziaria solida che consente di portare a termine le opere e i progetti in corso. Nella medesima seduta, è stata approvata anche l'istituzione dell'ufficio amministrativo decentrato di Chioggia, e l'avvio della procedura aperta per occupazione e uso degli spazi demaniali portuali a Venezia per megayacht. Venezia-Chioggia - Nella seduta odierna il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, presieduto da Matteo Gasparato e composto da Dennis Wellington per la Città Metropolitana e Giuseppe Fasiol per la Regione del Veneto, alla presenza dell'Ammiraglio della Capitaneria di Porto Filippo Marini, ha approvato all'unanimità, previa variazione dei residui attivi e passivi in essere al 31 dicembre 2025, il Rendiconto Generale relativo all'esercizio finanziario 2025, documento che è stato licenziato positivamente anche dal Collegio dei Revisori dei Conti. Il Rendiconto evidenzia una situazione economico-finanziaria dell'Ente solida: l'avanzo di amministrazione si attesta a 83,2 milioni di euro, con un risultato di gestione corrente positivo di 27,5 milioni di euro, pari al 42,35% delle entrate correnti. Le entrate demaniali di competenza risultano - sostanzialmente - stabili, mentre quelle tributarie, per tassa sulle merci e di ancoraggio, mostrano una lieve crescita in linea con l'andamento dei traffici portuali. Tali risultati confermano la capacità dell'Autorità di sostenere gli investimenti con l'autofinanziamento. Sul fronte degli investimenti, il valore cumulato destinato a immobili, opere ed escavi ammonta a 18,8 milioni di euro. Le risorse sono indirizzate al completamento di interventi strategici già avviati, tra cui il nuovo ponte ferroviario sul canale portuale ovest, gli escavi e il conferimento dei sedimenti dei canali di grande navigazione a Chioggia (per oltre 7,6 milioni di euro), nonché attività di manutenzione e ripristino per la protezione e conservazione delle aree lungo il canale Malamocco-Marghera. Nel corso della stessa seduta, il Comitato ha approvato anche l'istituzione di un ufficio amministrativo decentrato a Chioggia, in attuazione delle previsioni contenute nel Piano Operativo Triennale (P.O.T.) 2026 - 2028. La nuova struttura nasce con l'obiettivo di garantire una presenza stabile dell'Autorità nello scalo clodiense, favorendo un'interlocuzione quotidiana con operatori e terminalisti e sostenendo la crescita del porto e del territorio. L'Ufficio svolgerà prevalentemente attività di front office, rappresentando un punto di riferimento per accogliere, informare e orientare l'utenza portuale, oltre a supportare l'Amministrazione nella gestione delle pratiche e dei procedimenti. In particolare, fornirà supporto all'attività istruttoria per i provvedimenti amministrativi, alla promozione dello sviluppo delle attività locali e al coordinamento

Il Nautilus

Venezia

operativo con istituzioni e operatori del territorio. Il Comitato ha inoltre deliberato l'avvio della procedura aperta per l'occupazione e l'uso di spazi demaniali portuali a Venezia finalizzati allo sviluppo del traffico yachting. La concessione, della durata di dieci anni, interesserà diverse aree strategiche: il Parco Briccole - Punta della Dogana (specchio acqueo nel Canale della Giudecca), la Banchina San Biagio lungo il Canale di San Marco e la Banchina Adriatica alle Zattere. L'obiettivo è valorizzare un segmento ad alto valore aggiunto, rafforzando l'attrattività di Venezia nel settore della nautica di lusso. «Il Comitato di Gestione si conferma non solo come organo decisionale della portualità veneta, ma anche come luogo di incontro, confronto e condivisione con le Istituzioni - Regione Veneto, Città Metropolitana e Capitaneria di Porto - sullo sviluppo degli scali di Venezia e Chioggia. Agire insieme alle istituzioni e al territorio, in uno spirito di leale collaborazione, è fondamentale. In questo quadro si inserisce anche la decisione di aprire un ufficio decentrato a Chioggia oltre all'avvio della procedura per lo sviluppo del comparto dei mega yacht; un settore ad alto valore che Venezia, anche grazie al recente accordo sull'Arsenale con il Comune e l'Autorità per la Laguna, ha tutte le potenzialità per attrarre, così come sta avvenendo per il segmento crocieristico di alta gamma. Dal punto di vista economico, i risultati del Rendiconto evidenziano la solidità finanziaria dell'Ente. La riduzione dei residui attivi e passivi testimonia la maturità amministrativa dei progetti avviati e l'avanzamento degli interventi programmati. Nel complesso, il 2025 delinea un sistema portuale forte, capace di operare efficacemente in un contesto internazionale complesso e in evoluzione, al servizio di un territorio dinamico sul piano economico e industriale. Le sfide future richiederanno un ulteriore rafforzamento della pianificazione strategica, continuità negli investimenti infrastrutturali e crescente attenzione a innovazione, sostenibilità e integrazione nelle reti logistiche europee», ha dichiarato il Presidente Matteo Gasparato.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Messaggero Marittimo

Venezia

AdSp MAS, traffici in crescita: Venezia oltre i 25 milioni di tonnellate

Container e rinfuse solide trainano lo sviluppo. Chioggia in lieve calo nel trimestre ma positiva sui 12 mesi

Andrea Puccini

VENEZIA - Segnali di consolidamento e crescita per il sistema portuale dell'Alto Adriatico. I dati diffusi dall' Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale confermano un andamento positivo dei traffici, nonostante un contesto internazionale ancora segnato da incertezza. Nel periodo compreso tra Aprile 2025 e Marzo 2026, il porto di Venezia ha superato i 25 milioni di tonnellate movimentate, registrando un incremento del +4,4% rispetto ai dodici mesi precedenti. Un risultato sostenuto in particolare dalla crescita delle rinfuse solide, che segnano un aumento di circa 350 mila tonnellate, e dal comparto container, in progresso del +9,8% fino a sfiorare i 540 mila TEU. Prosegue invece la contrazione delle rinfuse liquide, in linea con il trend già emerso nel 2025. A contribuire al risultato complessivo è anche il porto di Chioggia, che nello stesso arco temporale si avvicina alle 900 mila tonnellate movimentate. Complessivamente, il sistema portuale veneto supera così i 26 milioni di tonnellate. Analizzando il primo trimestre del 2026, Venezia conferma il trend di crescita con un +1,7%, sostenuto in particolare dai traffici agroalimentari e dal settore dei cementi . In evidenza le rinfuse solide, che crescono del +7,2% rispetto allo stesso periodo del 2025, con un picco del +14,7% nel comparto cementi e minerali, anche grazie alla spinta delle opere legate al PNRR. Positivi anche i mangimi (+6,5%) e i prodotti metallurgici (+1,2%), mentre risultano ormai azzerati i traffici di carbone, in linea con le nuove strategie energetiche nazionali. Il comparto cerealicolo si mantiene sostanzialmente stabile. Buone performance anche per le merci varie in colli, che segnano un +5,3% . Determinante il contributo del traffico container, in crescita sia in tonnellate (+163.636) sia in TEU (+5,7%), con un incremento particolarmente significativo dei container pieni (+13,6%), indicatore del valore economico delle merci movimentate. Stabili, invece, i traffici Ro-ro. Sul fronte passeggeri, il sistema registra oltre 621 mila crocieristi nei dodici mesi, con Venezia in crescita dell'8,3% capace di compensare la flessione di Chioggia, che si ferma a 33.261 passeggeri. Per lo scalo clodiense emerge la necessità di rafforzare dotazioni infrastrutturali e operative per consolidarne il ruolo nel comparto crocieristico. Nel trimestre Gennaio-Marzo 2026, Chioggia evidenzia una lieve contrazione complessiva del traffico (-2,7%), ma segnali incoraggianti arrivano dal settore cargo, dove le merci varie in colli crescono del +62,9%, trainate in particolare dall'incremento dei prodotti siderurgici. Nel complesso, i dati confermano la resilienza e la capacità di adattamento del sistema portuale veneziano, che continua a intercettare traffici e opportunità di sviluppo, mantenendo una traiettoria positiva anche in uno scenario globale complesso.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Messaggero Marittimo

Venezia

Venezia-Chioggia, approvato il rendiconto 2025: conti solidi e nuove strategie per yachting e decentramento

Il presidente Gasparato: Sistema portuale forte, ora rafforzare investimenti, innovazione e integrazione europea

Andrea Puccini

VENEZIA - Il sistema portuale del Veneto conferma solidità finanziaria e avvia nuove direttrici di sviluppo tra decentramento amministrativo, investimenti infrastrutturali e valorizzazione dei segmenti a maggiore valore aggiunto, come lo yachting. Nel corso della seduta del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale, presieduto da Matteo Gasparato e composto dai rappresentanti di Città Metropolitana e Regione Veneto, è stato approvato all'unanimità il Rendiconto Generale per l'esercizio finanziario 2025. Il documento evidenzia una situazione economico-finanziaria solida: l'avanzo di amministrazione si attesta a 83,2 milioni di euro, con un risultato di gestione corrente positivo pari a 27,5 milioni. Stabili le entrate demaniali, mentre quelle tributarie registrano un lieve incremento, in linea con l'andamento dei traffici portuali. Nel complesso, i dati confermano la capacità dell'ente di sostenere gli investimenti attraverso l'autofinanziamento. Sul fronte delle opere, il valore complessivo degli investimenti ammonta a 18,8 milioni di euro, destinati a interventi strategici già avviati. Tra questi figurano il nuovo ponte ferroviario sul canale portuale ovest, gli escavi nei canali di grande navigazione di Chioggia e attività di manutenzione e protezione lungo il canale Malamocco-Marghera. La seduta ha segnato anche l'approvazione dell'istituzione di un ufficio amministrativo decentrato a Chioggia, previsto dal Piano Operativo Triennale 2026-2028. La nuova struttura avrà il compito di rafforzare la presenza dell'Autorità sul territorio, garantendo un punto di contatto diretto con operatori e terminalisti e supportando la gestione amministrativa e istruttoria delle pratiche portuali. Parallelamente, è stata deliberata l'apertura della procedura per la concessione di spazi demaniali a Venezia destinati allo sviluppo del comparto megayacht. Le aree interessate includono il Parco Briccole - Punta della Dogana, la Banchina San Biagio e la Banchina Adriatica alle Zattere, con una concessione di durata decennale. L'obiettivo è rafforzare la competitività della città nel segmento della nautica di lusso, ad alto valore aggiunto. 'Il Comitato di Gestione si conferma luogo di confronto e pianificazione condivisa con le istituzioni del territorio', ha dichiarato Gasparato, sottolineando il ruolo della collaborazione tra enti locali, Regione Veneto e Capitaneria di Porto nello sviluppo degli scali di Venezia e Chioggia. Il presidente ha inoltre evidenziato come l'apertura dell'ufficio decentrato e le nuove iniziative sullo yachting si inseriscano in una strategia di rafforzamento complessivo del sistema portuale. Nel suo intervento conclusivo, Gasparato ha definito il 2025 come un anno che conferma la solidità del sistema portuale veneto, capace di operare in un contesto internazionale complesso. Le sfide future, ha aggiunto, richiederanno continuità negli investimenti infrastrutturali, rafforzamento della pianificazione strategica

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

e maggiore integrazione nelle reti logistiche europee, con un'attenzione crescente a innovazione e sostenibilità.

Sea Reporter

Venezia

Porti veneti, approvato il bilancio 2025 con 83 milioni di avanzo

Sea Reporter

Porti veneti, approvato il bilancio 2025 con 83 milioni di avanzo

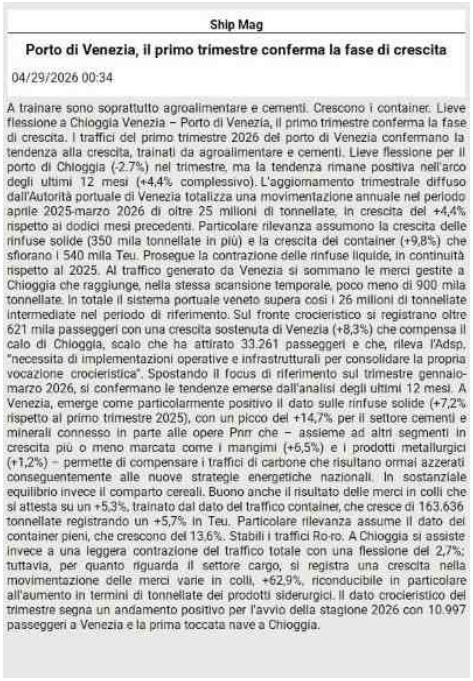
04/29/2026 16:05 Redazione Seareporter

Apr 29, 2026 Venezia – L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale archivia il 2025 con un bilancio in piena salute e rilancia la propria azione strategica su due fronti: il potenziamento della presenza territoriale a Chioggia e lo sviluppo della nautica di lusso a Venezia. Nella seduta odierna, il Comitato di Gestione presieduto da Matteo Gasparato , alla presenza dei rappresentanti di Città Metropolitana, Regione Veneto e Capitaneria di Porto, ha approvato all'unanimità il Rendiconto Generale 2025 . Il documento contabile certifica la solidità dell'Ente con un avanzo di amministrazione di 83,2 milioni di euro e un risultato di gestione corrente positivo per 27,5 milioni, pari a oltre il 42% delle entrate correnti. Un quadro che, grazie alla tenuta dei canoni demaniali e alla crescita delle entrate tributarie legate ai traffici, permette all'Autorità di proseguire nel piano di investimenti attraverso l'autofinanziamento. Sul piano delle infrastrutture, nel corso dell'ultimo anno sono stati mobilitati 18,8 milioni di euro per opere strategiche. Tra gli interventi principali figurano il nuovo ponte ferroviario sul canale ovest di Marghera e gli importanti lavori di escavo e gestione dei sedimenti a Chioggia, per un valore superiore ai 7,6 milioni di euro, oltre alle manutenzioni lungo il canale Malamocco-Marghera. Proprio lo scalo di Chioggia sarà protagonista di una svolta amministrativa: il Comitato ha infatti dato il via libera all'istituzione di un ufficio decentrato in città. La nuova struttura, prevista dal Piano Operativo Triennale 2026-2028, fungerà da front office e punto di riferimento quotidiano per operatori e terminalisti, con l'obiettivo di snellire le procedure e sostenere lo sviluppo dell'economia portuale locale. Novità rilevanti riguardano anche Venezia e il settore dello yachting d'eccellenza . È stata infatti deliberata una procedura aperta per la concessione decennale di specchi acquei e banchine in aree di pregio, tra cui Punta della Dogana, San Biagio e le Zattere. L'operazione punta a consolidare la posizione della città nel mercato dei grandi yacht, integrandosi con i recenti accordi sull'Arsenale per attrarre un turismo nautico ad alto valore aggiunto. Soddisfazione è stata espressa dal Presidente Matteo Gasparato , che ha sottolineato come i risultati del 2025 delineino un sistema portuale forte e maturo: «La solidità finanziaria e la capacità di dialogo con le istituzioni ci permettono di operare con efficacia in un contesto internazionale complesso. L'apertura dell'ufficio a Chioggia e la scommessa sui mega yacht sono segnali chiari della nostra volontà di integrare sempre più il porto con il territorio, puntando su innovazione e sostenibilità».

Ship Mag

Venezia

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



Ship Mag

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

04/29/2026 00:34

A trainare sono soprattutto agroalimentare e cementi. Crescono i container. Lieve flessione a Chioggia – 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 intermediate 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.

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 intermediate 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.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Shipping Italy

Venezia

Partenza 2026 positiva per i traffici al porto di Venezia

Shipping Italy

Partenza 2026 positiva per i traffici al porto di Venezia

04/29/2026 11:39 Nicola Capuzzo

Nel primo trimestre lo scalo del capoluogo è cresciuto dell'1,7%, trainato da container e materiali da costruzione. In calo Chioggia È positivo il bilancio dei traffici nel porto di Venezia per il primo trimestre del 2026. Lo evidenziano i dati diffusi dall'Autorità di sistema portuale, che mostrano una crescita rispetto ai primi tre mesi del 2025 dell'1,7% complessivo, con il calo del 9% delle rinfuse liquide (1,53 milioni di tonnellate) più che compensato dalle altre merceologie. Le rinfuse secche hanno chiuso con 1,94 milioni di tonnellate a +7,2%, "con un picco del +14.7% – ha spiegato una nota dell'Adsp – 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". Positivo 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 positivo dei container pieni, che crescono del 13.6%, a testimonianza del valore economico-commerciale della portualità veneziana". In calo dell'1,5% i traffici Ro-ro, attestatiti a 582.266 tonnellate. Avvio della stagione 2026 con 10.997 passeggeri a Venezia e la prima toccata nave a Chioggia, dove sul fronte mercantile si è assistito a una leggera contrazione del traffico totale con una flessione del 2.7% (circa 6mila tonnellate in meno rispetto al primo trimestre 2025: "Tuttavia – ha annotato l'Adsp – 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". ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED

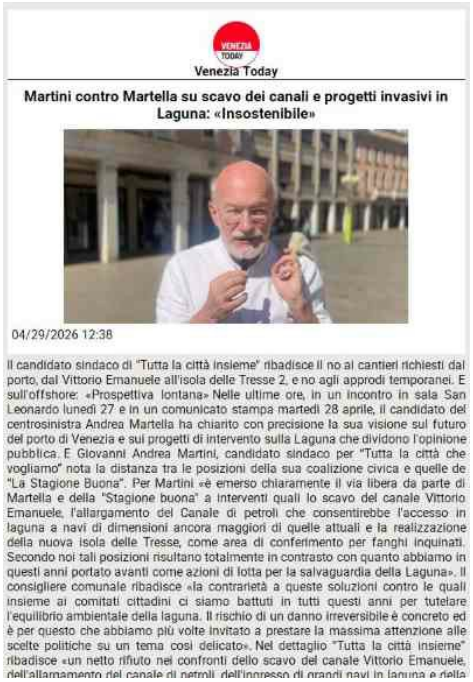
Nel primo trimestre lo scalo del capoluogo è cresciuto dell'1,7%, trainato da container e materiali da costruzione. In calo Chioggia È positivo il bilancio dei traffici nel porto di Venezia per il primo trimestre del 2026. Lo evidenziano i dati diffusi dall'Autorità di sistema portuale, che mostrano una crescita rispetto ai primi tre mesi del 2025 dell'1,7% complessivo, con il calo del 9% delle rinfuse liquide (1,53 milioni di tonnellate) più che compensato dalle altre merceologie. Le rinfuse secche hanno chiuso con 1,94 milioni di tonnellate a +7,2%, "con un picco del +14.7% - ha spiegato una nota dell'Adsp - 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". Positivo 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 positivo dei container pieni, che crescono del 13.6%, a testimonianza del valore economico-commerciale della portualità veneziana". In calo dell'1,5% i traffici Ro-ro, attestatiti a 582.266 tonnellate. Avvio della stagione 2026 con 10.997 passeggeri a Venezia e la prima toccata nave a Chioggia, dove sul fronte mercantile si è assistito a una leggera contrazione del traffico totale con una flessione del 2.7% (circa 6mila tonnellate in meno rispetto al primo trimestre 2025: "Tuttavia - ha annotato l'Adsp - 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". 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.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Venezia Today

Venezia

Martini contro Martella su scavo dei canali e progetti invasivi in Laguna: «Insostenibile»


Venezia Today

Martini contro Martella su scavo dei canali e progetti invasivi in Laguna: «Insostenibile»

04/29/2026 12:38

Il candidato sindaco di "Tutta la città insieme" ribadisce il no ai cantieri richiesti dal porto, dal Vittorio Emanuele all'isola delle Tresse 2, e no agli approdi temporanei. E sull'offshore: «Prospettiva lontana» Nelle ultime ore, in un incontro in sala San Leonardo lunedì 27 e in un comunicato stampa martedì 28 aprile, il candidato del centrosinistra Andrea Martella ha chiarito con precisione la sua visione sul futuro del porto di Venezia e sui progetti di intervento sulla Laguna che dividono l'opinione pubblica. E Giovanni Andrea Martini, candidato sindaco per "Tutta la città che vogliamo" nota la distanza tra le posizioni della sua coalizione civica e quelle de "La Stagione Buona". Per Martini «è emerso chiaramente il via libera da parte di Martella e della "Stagione buona" a interventi quali lo scavo del canale Vittorio Emanuele, l'allargamento del Canale di petroli che consentirebbe l'accesso in laguna a navi di dimensioni ancora maggiori di quelle attuali e la realizzazione della nuova isola delle Tresse, come area di conferimento per fanghi inquinati. Secondo noi tali posizioni risultano totalmente in contrasto con quanto abbiamo in questi anni portato avanti come azioni di lotta per la salvaguardia della Laguna». Il consigliere comunale ribadisce «la contrarietà a queste soluzioni contro le quali insieme ai comitati cittadini ci siamo battuti in tutti questi anni per tutelare l'equilibrio ambientale della laguna. Il rischio di un danno irreversibile è concreto ed è per questo che abbiamo più volte invitato a prestare la massima attenzione alle scelte politiche su un tema così delicato». Nel dettaglio "Tutta la città insieme" ribadisce «un netto rifiuto nei confronti dello scavo del canale Vittorio Emanuele, dell'allargamento del canale di petroli, dell'ingresso di grandi navi in laguna e della realizzazione di approdi temporanei che nei fatti rischiano di diventare permanenti. Ribadiamo poi che il progetto off-shore rimane ad oggi una prospettiva lontana, spesso evocata in chiave elettorale più che come soluzione concreta e immediata». Posizioni nette, che allo stesso modo divideranno gli elettori.

Eco di Savona

Savona, Vado

Comitato di Gestione, approvato il bilancio consuntivo 2025

Meta Time

Eco di Savona

Comitato di Gestione, approvato il bilancio consuntivo 2025

04/29/2026 11:19 Meta Time

Genova, 28 aprile 2026 – Il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, riunito in data odierna sotto la presidenza di Matteo Paroli, ha approvato il bilancio consuntivo dell'Ente relativo all'esercizio 2025. L'esercizio 2025 si è chiuso con un avanzo di amministrazione complessivo di circa 184,11 milioni di euro, di cui 182,93 milioni di euro vincolati prevalentemente alla realizzazione di investimenti. Dal lato delle entrate, le Entrate Correnti si sono attestate a 118 milioni di euro, le Entrate in conto capitale a 74 milioni di euro. Sul fronte delle spese, le spese correnti ammontano a 77 milioni di euro – con un grado di realizzazione dell'84% – e le spese in conto capitale a 146 milioni di euro. Tra le voci di spesa corrente di rilievo, si segnalano i contributi riconosciuti alle Compagnie Portuali ai sensi dell'art. 17 comma 15 bis della Legge 84/94, pari a 3,8 milioni di euro complessivi, destinati a ricollocamento, formazione professionale e misure di incentivazione al prepensionamento. Sul fronte degli investimenti, il Programma Straordinario registra impegni per circa 79 milioni di euro con un grado di realizzazione dell'86,78%, mentre il Programma Ordinario raggiunge l'89,69% di realizzazione con 38 milioni di euro impegnati nell'anno. Migliora, infine, l'indice di tempestività dei pagamenti, che passa da 20 agli attuali 18 giorni a testimonianza di una progressiva ottimizzazione dei flussi di cassa dell'Ente. Dopo l'esame del bilancio, Il Comitato ha proceduto ad approvare la Relazione annuale 2025. Il documento riassume l'attività svolta dall'AdSP del Mar Ligure Occidentale nel corso del 2025, coprendo aspetti organizzativi, pianificatori, operativi, infrastrutturali, finanziari, demaniali e del lavoro portuale. Tra essi, assumono particolare rilievo le azioni per il supporto alle imprese ex art. 17, la rappresentazione dello stato di avanzamento delle opere infrastrutturali portate avanti dall'Ente, oltre all'attività connessa al rilascio di autorizzazioni ex artt. 16/18 ed alle attività demaniali che hanno portato al rilascio di concessioni, licenze e verifiche sui concessionari. È

Genova, 28 aprile 2026 Il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, riunito in data odierna sotto la presidenza di Matteo Paroli, ha approvato il bilancio consuntivo dell'Ente relativo all'esercizio 2025. L'esercizio 2025 si è chiuso con un avanzo di amministrazione complessivo di circa 184,11 milioni di euro, di cui 182,93 milioni di euro vincolati prevalentemente alla realizzazione di investimenti. Dal lato delle entrate, le Entrate Correnti si sono attestate a 118 milioni di euro, le Entrate in conto capitale a 74 milioni di euro. Sul fronte delle spese, le spese correnti ammontano a 77 milioni di euro con un grado di realizzazione dell'84% e le spese in conto capitale a 146 milioni di euro. Tra le voci di spesa corrente di rilievo, si segnalano i contributi riconosciuti alle Compagnie Portuali ai sensi dell'art. 17 comma 15 bis della Legge 84/94, pari a 3,8 milioni di euro complessivi, destinati a ricollocamento, formazione professionale e misure di incentivazione al prepensionamento. Sul fronte degli investimenti, il Programma Straordinario registra impegni per circa 79 milioni di euro con un grado di realizzazione dell'86,78%, mentre il Programma Ordinario raggiunge l'89,69% di realizzazione con 38 milioni di euro impegnati nell'anno. Migliora, infine, l'indice di tempestività dei pagamenti, che passa da 20 agli attuali 18 giorni a testimonianza di una progressiva ottimizzazione dei flussi di cassa dell'Ente. Dopo l'esame del bilancio, Il Comitato ha proceduto ad approvare la Relazione annuale 2025. Il documento riassume l'attività svolta dall'AdSP del Mar Ligure Occidentale nel corso del 2025, coprendo aspetti organizzativi, pianificatori, operativi, infrastrutturali, finanziari, demaniali e del lavoro portuale. Tra essi, assumono particolare rilievo le azioni per il supporto alle imprese ex art. 17, la rappresentazione dello stato di avanzamento delle opere infrastrutturali portate avanti dall'Ente, oltre all'attività connessa al rilascio di autorizzazioni ex artt. 16/18 ed alle attività demaniali che hanno portato al rilascio di concessioni, licenze e verifiche sui concessionari. È stata altresì deliberata la delega all'Ufficio Territoriale di Savona per l'adozione e la sottoscrizione di specifici provvedimenti amministrativi connessi a concessioni demaniali pluriennali ricadenti nell'ambito savonese, fermo restando il preventivo passaggio deliberativo del Comitato di Gestione. Una misura finalizzata a ridurre i tempi procedurali e a rendere più efficiente l'azione amministrativa nei territori. Nel corso della seduta è stato poi espresso parere favorevole da parte dei membri del comitato al rilascio dell'ulteriore estensione temporanea, fino al 9 luglio 2026, dell'esercizio operativo e del rinnovo interinale dei titoli relativi al compendio ferroviario Bettolo-Rugna, funzionale alla continuità delle operazioni intermodali di carico e scarico container da e verso i convogli ferroviari, nelle more della definizione del procedimento pluriennale in corso. Infine, il Comitato ha deliberato

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Eco di Savona

Savona, Vado

in merito a un ampio pacchetto di autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni e servizi portuali ex art. 16 L.84/94 oltre a provvedimenti in materia di concessioni demaniali ex artt. 36, 24, 45 bis e 46 cod. nav. e iscrizioni nel registro tenuto dall'Autorità ai sensi dell'art. 68 cod. nav. Il Presidente Matteo Paroli ha dichiarato: I dati del consuntivo 2025 restituiscono un quadro di solidità finanziaria che rappresenta la base su cui rafforzare un sistema portuale sempre più competitivo e attrattivo. Il miglioramento dell'indice di tempestività dei pagamenti e un livello di attuazione degli investimenti, sia del Programma Ordinario sia di quello Straordinario, superiore all'85%, confermano una gestione attenta delle risorse pubbliche e la capacità dell'Ente di trasformare le entrate in opere, servizi e sviluppo concreto per i nostri scali. Risorse ben amministrate, tempi di pagamento certi e procedure chiare sono strumenti essenziali di governance. È questo il segnale che vogliamo dare a chi investe nei nostri porti: qui è presente un sistema affidabile, con regole definite, tempi prevedibili e un'Autorità Portuale che opera con efficienza e senso di responsabilità. Questi risultati sono il frutto del lavoro di tutte le direzioni dell'AdSP, che ringrazio per l'impegno e la professionalità dimostrata. Un riconoscimento va al Segretario Generale che in cinque mesi dal suo arrivo nella nostra Autorità di sistema ha contribuito con competenza e visione alla guida della struttura, rafforzando la solidità di un Ente che lavora con continuità e coesione. Fonte: Ufficio Comunicazione e Relazioni Pubbliche Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale www.portsofgenoa.com.

Ansa.it

Genova, Voltri

Psa Italy, passaggio di testimone alla presidenza da Marco Conforti a Dirk Jan Storm

Ansa.it

Psa Italy, passaggio di testimone alla presidenza da Marco Conforti a Dirk Jan Storm

04/29/2026 14:46

Rinnovo cariche per brand che riunisce terminal Psa Genova Pra', Sech e Venice Passaggio di testimone alla presidenza di Psa Italy, il brand che riunisce i terminal container Psa Genova Pra' e Psa Sech nel porto di Genova e Psa Venice a Venezia. Marco Conforti lascia il posto alla guida delle business unit italiane del gruppo Psa International (Port of Singapore Authority), uno dei principali operatori portuali del mondo, a Dirk Jan Storm, capo della regione Europa e America di Psa International. L'assemblea dei soci di Psa Genoa Investments (holding partecipata al 72% da Psa International e al 28% da Fair Market Value capital partners e TD Greystone infrastructure fund) ha deliberato la nomina del presidente con il rinnovo delle cariche sociali. Il nuovo consiglio di amministrazione sarà composto da Storm, con Roberto Ferrari, riconfermato amministratore delegato di Psa Genoa Investments, Terence Lee direttore amministrativo di tutti i terminal Europa e America, Pascal Reinards capo della direzione sviluppo, per Psa, oltre a Jeff Mouland e Danny Hong per Fair Market Value Capital e TD Greystone Infrastructure Fund. Conforti, nominato a febbraio 2023 presidente dal cda, ha nella sua carriera ha accompagnato a partire dal 1998 l'ingresso di Psa nei terminal di Genova e Venezia, primi investimenti europei del gruppo, e ha ricoperto incarichi di vertice in associazione come Assiterminal, Confetra e Feport. Storm, manager con oltre 25 anni di esperienza internazionale in ambito finance e general management, che assume l'incarico contestualmente al ruolo di neo Regional ceo Europe di PSA International, ha ricoperto incarichi apicali in contesti industriali complessi e multinazionali, operando in Europa, Medio Oriente, Americhe, Africa e Asia. Nella sua carriera ha guidato fra l'altro processi di ristrutturazione finanziaria, fusioni industriali e sviluppo di grandi progetti greenfield - maturando una solida esperienza nei settori industriali della siderurgia e delle operazioni terminalistiche.

BizJournal Liguria

Genova, Voltri

Nautica: a Genova nasce il nuovo brand Amico Marine

BizJournal Liguria

Nautica: a Genova nasce il nuovo brand Amico Marine

04/29/2026 12:49 Elena Bocerani

Il sistema unisce cantieri e competenze nel refit e nei servizi per yacht sviluppati in oltre 30 anni di attività di Amico & Co A Genova nasce Amico Marine, il nuovo brand di Amico & Co che riunisce sotto un'unica identità i cantieri e le società attive nel refit, nella manutenzione e nei servizi dedicati al mondo dei super yacht, sviluppati in oltre 30 anni di attività. Le origini affondano nella tradizione cantieristica ligure e nella storia della famiglia Amico, attiva nel settore marittimo sin dal XVIII secolo. Nel 1991 viene fondata la società Amico & Co che oggi occupa un posto di rilievo mondiale nel refit e nella manutenzione di superyacht ed è un motore di sviluppo del comparto della nautica professionale, sia per il porto di Genova che per il resto della Liguria. L'introduzione del brand segna un nuovo passaggio volto a valorizzare una realtà articolata, cresciuta nel tempo attraverso integrazione di competenze, investimenti in infrastrutture e servizi innovativi, mantenendo al centro i valori familiari e l'approccio personalizzato verso le esigenze del cliente. «Con il lancio di Amico Marine vogliamo rappresentare in modo chiaro e coerente la nostra identità: un network di imprese che offre supporto tecnico e operativo completo ad armatori, equipaggi e manager in ogni fase della vita delle imbarcazioni», dice Alberto Amico , founder e partner di Amico & Co. «Il nostro modello operativo – spiega – si basa su relazioni dirette e continuative con il cliente, privilegiando collaborazione, pianificazione e controllo dei processi, per garantire qualità, rispetto dei tempi e trasparenza dei costi. Amico Marine sintetizza tradizione, competenza tecnica e visione di lungo periodo, consolidando la nostra presenza internazionale e confermando l'impegno a offrire soluzioni di eccellenza con attenzione costante al cliente». L'ecosistema Amico Marine: dal refit agli ormeggi All'interno di Amico Marine oltre alle principali attività di refit dei cantieri Amico & Co e Amico Loano – dedicate a yacht di grandi e grandissime dimensioni – si trova il cantiere nautico Gatti , rinnovato nelle infrastrutture e in grado di eseguire lavori su unità fino a 30

Il sistema unisce cantieri e competenze nel refit e nei servizi per yacht sviluppati in oltre 30 anni di attività di Amico & Co A Genova nasce Amico Marine, il nuovo brand di Amico & Co che riunisce sotto un'unica identità i cantieri e le società attive nel refit, nella manutenzione e nei servizi dedicati al mondo dei super yacht, sviluppati in oltre 30 anni di attività. Le origini affondano nella tradizione cantieristica ligure e nella storia della famiglia Amico, attiva nel settore marittimo sin dal XVIII secolo. Nel 1991 viene fondata la società Amico & Co che oggi occupa un posto di rilievo mondiale nel refit e nella manutenzione di superyacht ed è un motore di sviluppo del comparto della nautica professionale, sia per il porto di Genova che per il resto della Liguria. L'introduzione del brand segna un nuovo passaggio volto a valorizzare una realtà articolata, cresciuta nel tempo attraverso integrazione di competenze, investimenti in infrastrutture e servizi innovativi, mantenendo al centro i valori familiari e l'approccio personalizzato verso le esigenze del cliente. «Con il lancio di Amico Marine vogliamo rappresentare in modo chiaro e coerente la nostra identità: un network di imprese che offre supporto tecnico e operativo completo ad armatori, equipaggi e manager in ogni fase della vita delle imbarcazioni», dice Alberto Amico , founder e partner di Amico & Co. «Il nostro modello operativo - spiega - si basa su relazioni dirette e continuative con il cliente, privilegiando collaborazione, pianificazione e controllo dei processi, per garantire qualità, rispetto dei tempi e trasparenza dei costi. Amico Marine sintetizza tradizione, competenza tecnica e visione di lungo periodo, consolidando la nostra presenza internazionale e confermando l'impegno a offrire soluzioni di eccellenza con attenzione costante al cliente». L'ecosistema Amico Marine: dal refit agli ormeggi All'interno di Amico Marine oltre alle principali attività di refit dei cantieri Amico & Co e Amico Loano - dedicate a yacht di grandi e grandissime dimensioni - si trova il cantiere nautico Gatti , rinnovato nelle infrastrutture e in grado di eseguire lavori su unità fino a 30 metri, il Waterfront Marina , con 26 ormeggi fino a 120 metri, e le officine specializzate di Acier-Sarimi , funzionali sia al ciclo produttivo dei cantieri che alla riparazione di navi mercantili nel porto di Genova. Completano le funzioni trasversali di Amico Servizi per i servizi generali e coordinamento operativo e di Marine Tools per la digitalizzazione specialistica dei processi. «Il sistema Amico Marine oggi rappresenta l'evoluzione della nostra visione strategica ed è il risultato del lungo percorso di crescita e sviluppo del cantiere Amico & Co: un percorso caratterizzato da una costante sinergia con le istituzioni e in particolare con l'Autorità di Sistema Portuale, che lo ha assecondato a fronte della sensibile valorizzazione apportata al demanio marittimo dai massicci investimenti infrastrutturali effettuati dall'Azienda e dalle rilevanti ricadute occupazionali che ne

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

sono conseguite - ha dichiarato Bruno Guglielmini , ceo di Amico & Co.- È fondamentale che tale sinergia vada rilanciata per sostenere la crescita della nautica professionale nel Porto di Genova, garantendone lo sviluppo in armonia con le altre attività del distretto industriale del Porto».

Informare

Genova, Voltri

Dirk Jan Storm è stato nominato presidente di PSA Italy

Informare

Dirk Jan Storm è stato nominato presidente di PSA Italy

Marco Conforti Dirk Jan Storm

04/29/2026 13:10

Subentra a Marco Conforti, giunto alla scadenza naturale del mandato triennale Dirk Jan Storm guiderà le società italiane del gruppo terminalista PSA International di Singapore subentrando a Marco Conforti che è giunto alla scadenza naturale del mandato triennale. L'avvicendamento è stato deciso nell'ambito del rinnovo delle cariche sociali da parte dell'assemblea dei soci di PSA Genoa Investments, la holding partecipata al 72% da PSA International e al 28% da Fair Market Value Capital Partners e TD Greystone Infrastructure Fund. Storm, attuale EM&A Regional CEO di PSA, è stato nominato presidente di PSA Italy e nel nuovo consiglio di amministrazione sarà affiancato da Roberto Ferrari, CEO di PSA Genoa Investments, Terence Lee, EM&A Regional CFO, e Pascal Reinards, head of Corporate Development per PSA, oltre a Jeff Mouland e Danny Hong per Fair Market Value Capital Partners e TD Greystone Infrastructure Fund. Manager con oltre 25 anni di esperienza internazionale in ambito finance e general management, Storm ha ricoperto incarichi apicali in contesti industriali complessi e multinazionali, operando in Europa, Medio Oriente, Americhe, Africa e Asia. Sottolineando di essere «particolarmente grato per l'opportunità di aver contribuito allo sviluppo di PSA Italy in questi anni», Conforti ha evidenziato che lascia «realtà solide, consapevoli delle sfide in atto e pronte ad affrontare con determinazione i profondi cambiamenti che stanno interessando il terminalismo portuale e l'intera catena logistica. Sono certo - ha aggiunto - che il gruppo continuerà a rafforzare il proprio posizionamento grazie a competenze, visione industriale e capacità di innovazione: le nuove sfide che i nostri terminal affronteranno sono un passo concreto verso il futuro e sono orgoglioso e onorato di poter essere stato parte di questo cambiamento». La carriera di Conforti è stata caratterizzata dall'aver accompagnato a partire dal 1998 l'ingresso del gruppo PSA nei terminal di Genova e Venezia, primi investimenti europei di PSA del 22 gennaio 1998), fino a ricoprirne

Subentra a Marco Conforti, giunto alla scadenza naturale del mandato triennale Dirk Jan Storm guiderà le società italiane del gruppo terminalista PSA International di Singapore subentrando a Marco Conforti che è giunto alla scadenza naturale del mandato triennale. L'avvicendamento è stato deciso nell'ambito del rinnovo delle cariche sociali da parte dell'assemblea dei soci di PSA Genoa Investments, la holding partecipata al 72% da PSA International e al 28% da Fair Market Value Capital Partners e TD Greystone Infrastructure Fund. Storm, attuale EM&A Regional CEO di PSA, è stato nominato presidente di PSA Italy e nel nuovo consiglio di amministrazione sarà affiancato da Roberto Ferrari, CEO di PSA Genoa Investments, Terence Lee, EM&A Regional CFO, e Pascal Reinards, head of Corporate Development per PSA, oltre a Jeff Mouland e Danny Hong per Fair Market Value Capital Partners e TD Greystone Infrastructure Fund. Manager con oltre 25 anni di esperienza internazionale in ambito finance e general management, Storm ha ricoperto incarichi apicali in contesti industriali complessi e multinazionali, operando in Europa, Medio Oriente, Americhe, Africa e Asia. Sottolineando di essere «particolarmente grato per l'opportunità di aver contribuito allo sviluppo di PSA Italy in questi anni», Conforti ha evidenziato che lascia «realtà solide, consapevoli delle sfide in atto e pronte ad affrontare con determinazione i profondi cambiamenti che stanno interessando il terminalismo portuale e l'intera catena logistica. Sono certo - ha aggiunto - che il gruppo continuerà a rafforzare il proprio posizionamento grazie a competenze, visione industriale e capacità di innovazione: le nuove sfide che i nostri terminal affronteranno sono un passo concreto verso il futuro e sono orgoglioso e onorato di poter essere stato parte di questo cambiamento». La carriera di Conforti è stata caratterizzata dall'aver accompagnato a partire dal 1998 l'ingresso del gruppo PSA nei terminal di Genova e Venezia, primi investimenti europei di PSA del 22 gennaio 1998), fino a ricoprirne il ruolo di EM&A Regional senior advisor, e da incarichi ai vertici di associazioni prestigiose come Assiterminal, Confetra e Feport. Durante il suo mandato le società del gruppo PSA Italy - i terminal PSA Genova Pra', PSA SECH e PSA Venice-Vecon, che operano nei principali scali di Genova e Venezia - hanno consolidato il proprio ruolo strategico nel sistema portuale italiano e mediterraneo.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Informare

Genova, Voltri

Rixi: altre risorse per il completamento della nuova diga foranea di Genova

Informare

Rixi: altre risorse per il completamento della nuova diga foranea di Genova

04/29/2026 19:20

Il vice ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, ha reso noto che, con l'approvazione dell'emendamento alla conversione del decreto-legge Commissari, sono state assegnate nuove risorse per la realizzazione della nuova diga foranea del porto di Genova. Si tratta - ha sottolineato - di un «passo decisivo per il completamento della nuova diga foranea di Genova, infrastruttura strategica per il sistema portuale nazionale e la competitività del Paese». «Il provvedimento - ha specificato - dispone la proroga delle attività commissariali fino al 31 agosto 2027, garantendo continuità operativa e coordinamento degli interventi, e introduce un rafforzamento finanziario con 63 milioni di euro per il 2027 e 100 milioni per il 2028. Le risorse - ha precisato Rixi - saranno destinate al consolidamento dei fondali e agli adeguamenti progettuali necessari alla luce delle più recenti evidenze geotecniche. L'intervento - ha aggiunto - consente di affrontare condizioni dei fondali più complesse rispetto alle previsioni iniziali e di assicurare la realizzazione della Fase A nel rispetto degli standard di sicurezza e affidabilità, mantenendo il cronoprogramma aggiornato».

Il vice ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, ha reso noto che, con l'approvazione dell'emendamento alla conversione del decreto-legge Commissari, sono state assegnate nuove risorse per la realizzazione della nuova diga foranea del porto di Genova. Si tratta - ha sottolineato - di un «passo decisivo per il completamento della nuova diga foranea di Genova, infrastruttura strategica per il sistema portuale nazionale e la competitività del Paese». «Il provvedimento - ha specificato - dispone la proroga delle attività commissariali fino al 31 agosto 2027, garantendo continuità operativa e coordinamento degli interventi, e introduce un rafforzamento finanziario con 63 milioni di euro per il 2027 e 100 milioni per il 2028. Le risorse - ha precisato Rixi - saranno destinate al consolidamento dei fondali e agli adeguamenti progettuali necessari alla luce delle più recenti evidenze geotecniche. L'intervento - ha aggiunto - consente di affrontare condizioni dei fondali più complesse rispetto alle previsioni iniziali e di assicurare la realizzazione della Fase A nel rispetto degli standard di sicurezza e affidabilità, mantenendo il cronoprogramma aggiornato».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Dirk Jan Storm nuovo presidente di PSA Italy

Informazioni Marittime

Dirk Jan Storm nuovo presidente di PSA Italy

04/29/2026 14:54

Marco Conforti conclude il proprio incarico alla scadenza naturale del mandato triennale L'assemblea dei soci di PSA Genoa Investments , la holding partecipata al 72% da Psa International e al 28% da Fair Market Value Capital Partners e TD Greystone Infrastructure Fund – ha deliberato il rinnovo delle cariche sociali e la nomina del nuovo presidente di PSA Italy, segnando il passaggio di testimone tra Marco Conforti e Dirk Jan Storm alla guida delle business units italiane del Gruppo PSA International. Il nuovo consiglio d'amministrazione sarà composto da Dirk Jan Storm, EM&A Regional CEO, Roberto Ferrari, CEO di PSA Genoa Investments, Terence Lee, EM&A Regional CFO e Pascal Reinards, Head of Corporate Development per PSA, oltre a Jeff Mouland e Danny Hong per Fair Market Value Capital Partners e TD Greystone Infrastructure Fund. A seguito della scadenza naturale del mandato triennale, Marco Conforti conclude il proprio incarico di presidente: nominato a febbraio 2023 dal consiglio d'amministrazione di PSA Genoa Investments, Conforti - la cui carriera è stata caratterizzata dall'aver accompagnato a partire dal 1998 l'ingresso del Gruppo nei terminal di Genova e Venezia, primi investimenti europei di PSA, fino a ricoprirne il ruolo di EM&A Regional senior advisor, e da incarichi ai vertici di associazioni prestigiose come Assiterminal, Confetra e Feport - ha guidato PSA Italy in una fase caratterizzata da profondi cambiamenti nel settore del terminalistico portuale e della logistica internazionale. Durante il suo mandato, le società del gruppo PSA Italy – i terminal PSA Genova Pra', PSA SECH e PSA Venice-Vecon, che operano nei principali scali di Genova e Venezia – hanno consolidato il proprio ruolo strategico nel sistema portuale italiano e mediterraneo, mantenendo la leadership italiana nell'ambito della movimentazione logistica gateway del traffico container nazionale. A Conforti succede Dirk Jan Storm, neo Regional CEO Europe di PSA International, che assume contestualmente anche il ruolo di Presidente delle business units italiane del

Marco Conforti conclude il proprio incarico alla scadenza naturale del mandato triennale L'assemblea dei soci di PSA Genoa Investments , la holding partecipata al 72% da Psa International e al 28% da Fair Market Value Capital Partners e TD Greystone Infrastructure Fund – ha deliberato il rinnovo delle cariche sociali e la nomina del nuovo presidente di PSA Italy, segnando il passaggio di testimone tra Marco Conforti e Dirk Jan Storm alla guida delle business units italiane del Gruppo PSA International. Il nuovo consiglio d'amministrazione sarà composto da Dirk Jan Storm, EM&A Regional CEO, Roberto Ferrari, CEO di PSA Genoa Investments, Terence Lee, EM&A Regional CFO e Pascal Reinards, Head of Corporate Development per PSA, oltre a Jeff Mouland e Danny Hong per Fair Market Value Capital Partners e TD Greystone Infrastructure Fund. A seguito della scadenza naturale del mandato triennale, Marco Conforti conclude il proprio incarico di presidente: nominato a febbraio 2023 dal consiglio d'amministrazione di PSA Genoa Investments, Conforti - la cui carriera è stata caratterizzata dall'aver accompagnato a partire dal 1998 l'ingresso del Gruppo nei terminal di Genova e Venezia, primi investimenti europei di PSA, fino a ricoprirne il ruolo di EM&A Regional senior advisor, e da incarichi ai vertici di associazioni prestigiose come Assiterminal, Confetra e Feport - ha guidato PSA Italy in una fase caratterizzata da profondi cambiamenti nel settore del terminalistico portuale e della logistica internazionale. Durante il suo mandato, le società del gruppo PSA Italy - i terminal PSA Genova Pra', PSA SECH e PSA Venice-Vecon, che operano nei principali scali di Genova e Venezia - hanno consolidato il proprio ruolo strategico nel sistema portuale italiano e mediterraneo, mantenendo la leadership italiana nell'ambito della movimentazione logistica gateway del traffico container nazionale. A Conforti succede Dirk Jan Storm, neo Regional CEO Europe di PSA International, che assume contestualmente anche il ruolo di Presidente delle business units italiane del Gruppo. Manager con oltre 25 anni di esperienza internazionale in ambito finance e general management, Storm ha ricoperto incarichi apicali in contesti industriali complessi e multinazionali, operando in Europa, Medio Oriente, Americhe, Africa e Asia. Nel corso della sua carriera ha guidato operazioni straordinarie di rilievo - tra cui processi di ristrutturazione finanziaria, fusioni industriali e sviluppo di grandi progetti greenfield - maturando una solida esperienza nei settori industriali della siderurgia e delle operazioni terminalistiche. Condividi Tag assemblee Articoli correlati.

Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

20 cassoni per la nuova diga foranea

A Genova la nuova struttura raggiunge quasi i 900 metri

Giulia Sarti

GENOVA 20. Hanno raggiunto questa quota i cassoni posizionati, l'ultimo nelle scorse ore, per dare pian piano forma alla nuova diga di Genova. Operazioni complesse dal punto di vista tecnico che segue protocolli rigorosi in materia ambientale portati avanti dal Consorzio PerGenova Breakwater, guidato da Webuild, per conto dell'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure Occidentale. Questa ulteriore installazione porta l'infrastruttura portuale oltre gli 880 metri di lunghezza complessiva con i cassoni attualmente ancorati al fondo del mare suddivisi tra tre unità di grandi dimensioni (67 metri di lunghezza per 34 di altezza) e 17 moduli standard, che compongono il corpo principale della barriera. L'impegno tecnico -si legge in una nota della società costruttrice- si concentra nelle attività subacquee, che hanno superato i 500 giorni di operazioni continuative, dalle bonifiche belliche al monitoraggio strutturale. In mare aperto opera una flotta di oltre 60 mezzi navali, impegnati in un coordinamento logistico che segue costantemente l'andamento delle condizioni meteomarine per garantire la sicurezza del personale. Mentre proseguono i lavori per la barriera esterna, avanza anche la realizzazione della sovrastruttura, per cui sono stati gettati i primi due conci della soletta del cassone C35 e vanno avanti anche le opere complementari, con la realizzazione della nuova condotta idrica per l'Acquario di Genova.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Primo Magazine

Genova, Voltri

SPEDIPORTO, 80 anni celebrati guardando al futuro di Genova

Primo Magazine

SPEDIPORTO, 80 anni celebrati guardando al futuro di Genova

04/29/2026 12:44

29 aprile 2026 - ZLS come chiave di volta per lo sviluppo economico di Genova, del suo porto e anche dell'aeroporto. L'Assemblea Pubblica di Spediporto, che quest'anno festeggia i suoi 80 anni, è stata caratterizzata, tra gli altri, da questo tema, centrale per un futuro di sviluppo. Al Palazzo della Borsa di Genova, sede dell'evento, l'argomento è stato introdotto dalla relazione del Presidente, Andrea Giachero, che ha sottolineato alcuni aspetti essenziali: "completamento delle infrastrutture di connessione con le altre regioni del Nord Ovest, un progetto industriale condiviso, il recupero delle aree industriali disponibili nella ZLS come occasioni di sviluppo manifatturiero, una grande azione di marketing territoriale internazionale". Tutte carte da giocare in un momento che vede la logistica assumere nuovamente un ruolo strategico, così come indispensabile è, parole ancora di Giachero, "un grande programma che faccia della formazione non un capitolo sociale separato ma la precondizioni di ogni ragionamento". La ZLS è stata al centro dello studio presentato da Maurizio Conti, Professore Ordinario di Economia Politica dell'Università di Genova; dal palco del Palazzo della Borsa Conti ha sottolineato come il capoluogo ligure abbia in sé alcune peculiarità che possono decretare il successo della ZLS : "Un porto importante, istituzioni locali che funzionano, capitale umano elevato". Una visione sposata dalla Sindaca di Genova, Silvia Salis, che ha annunciato come, la prossima settimana, approderà in giunta la delibera su un progetto legato a 30 aree ex industriali, tra Valpolcevera, Valbisagno e Ponente cittadino: "Useremo – ha detto Salis – gli strumenti a disposizione per rendere questi spazi appetibili e attirare l'attenzione di chi vuole investire". Il Presidente dell'AdSP Matteo Paroli ha, invece, posto l'accento su quello che si può migliorare nella ZLS : "dovremo rivedere l'impianto normativo in termini di snellezze procedurali, di risorse e del meccanismo con il quale vengono erogate". Il Vice Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Edoardo Rixi, dopo aver dato la notizia

29 aprile 2026 - ZLS come chiave di volta per lo sviluppo economico di Genova, del suo porto e anche dell'aeroporto. L'Assemblea Pubblica di Spediporto, che quest'anno festeggia i suoi 80 anni, è stata caratterizzata, tra gli altri, da questo tema, centrale per un futuro di sviluppo. Al Palazzo della Borsa di Genova, sede dell'evento, l'argomento è stato introdotto dalla relazione del Presidente, Andrea Giachero, che ha sottolineato alcuni aspetti essenziali: "completamento delle infrastrutture di connessione con le altre regioni del Nord Ovest, un progetto industriale condiviso, il recupero delle aree industriali disponibili nella ZLS come occasioni di sviluppo manifatturiero, una grande azione di marketing territoriale internazionale". Tutte carte da giocare in un momento che vede la logistica assumere nuovamente un ruolo strategico, così come indispensabile è, parole ancora di Giachero, "un grande programma che faccia della formazione non un capitolo sociale separato ma la precondizioni di ogni ragionamento". La ZLS è stata al centro dello studio presentato da Maurizio Conti, Professore Ordinario di Economia Politica dell'Università di Genova; dal palco del Palazzo della Borsa Conti ha sottolineato come il capoluogo ligure abbia in sé alcune peculiarità che possono decretare il successo della ZLS : "Un porto importante, istituzioni locali che funzionano, capitale umano elevato". Una visione sposata dalla Sindaca di Genova, Silvia Salis, che ha annunciato come, la prossima settimana, approderà in giunta la delibera su un progetto legato a 30 aree ex industriali, tra Valpolcevera, Valbisagno e Ponente cittadino: "Useremo - ha detto Salis - gli strumenti a disposizione per rendere questi spazi appetibili e attirare l'attenzione di chi vuole investire". Il Presidente dell'AdSP Matteo Paroli ha, invece, posto l'accento su quello che si può migliorare nella ZLS : "dovremo rivedere l'impianto normativo in termini di snellezze procedurali, di risorse e del meccanismo con il quale vengono erogate". Il Vice Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Edoardo Rixi, dopo aver dato la notizia della "bollinatura" del testo della riforma portuale (ora verrà calendarizzata alla Camera dei Deputati) ha sottolineato come "si debba aumentare l'influenza dei nostri porti nel Mediterraneo generando servizi che consentano di incrementare i traffici e rendere il nostro paese in grado di superare le crisi geopolitiche. Si deve - ha detto Rixi - puntare sulle sinergie e sulla digitalizzazione, integrando interporti e porti".

Ship 2 Shore

Genova, Voltri

Via libera al bilancio 2025 dell'AdSP di Genova e Savona

Ship 2 Shore

Via libera al bilancio 2025 dell'AdSP di Genova e Savona

04/29/2026 11:19

Il Presidente Paroli: "La solidità finanziaria è la base su cui rafforzare un sistema portuale sempre più competitivo e attrattivo". Intanto è stato posato il ventesimo cassone della nuova diga Il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha approvato il bilancio consuntivo dell'ente relativo all'esercizio 2025, che si è chiuso con un avanzo di amministrazione complessivo di circa 184,11 milioni di euro, di cui 182,93 milioni di euro vincolati prevalentemente alla realizzazione di investimenti. Le entrate correnti si sono attestate a 118 milioni di euro, le entrate in conto capitale a 74 milioni di euro. Per quanto riguarda le uscite, le spese correnti ammontano a 77 milioni di euro – con un grado di realizzazione dell'84% – e le spese in conto capitale a 146 milioni di euro. Tra le voci di spesa corrente di rilievo, Palazzo San Giorgio segnala i contributi riconosciuti alle Compagnie Portuali ai sensi dell'art. 17 comma 15 bis della Legge 84/94, pari a 3,8 milioni di euro complessivi, destinati a ricollocamento, formazione professionale e misure di incentivazione al prepensionamento. Per quanto riguarda invece gli investimenti, il Programma Straordinario registra impegni per circa 79 milioni di euro con un grado di realizzazione dell'86,78%, mentre il Programma Ordinario raggiunge l'89,69% di realizzazione con 38 milioni di euro impegnati nell'anno. Migliora, infine, l'indice di tempestività dei pagamenti, che passa da 20 agli attuali 18 giorni a testimonianza di una progressiva ottimizzazione dei flussi di cassa dell'Ente. Dopo l'esame del bilancio, il Comitato ha quindi approvato la Relazione annuale 2025, documento che riassume l'attività svolta dall'AdSP lo scorso anno, e ha deliberato la delega all'Ufficio Territoriale di Savona per l'adozione e la sottoscrizione di specifici provvedimenti amministrativi connessi a concessioni demaniali pluriennali ricadenti nell'ambito savonese, fermo restando il preventivo passaggio deliberativo del Comitato di Gestione. Nel corso della seduta è stato poi espresso parere favorevole da parte dei membri del Comitato al rilascio dell'ulteriore estensione temporanea, fino al 9 luglio 2026, dell'esercizio operativo e del rinnovo interinale dei titoli relativi al compendio ferroviario Bettolo-Rugna, funzionale alla continuità delle operazioni intermodali di carico e scarico container da e verso i convogli ferroviari, nelle more della definizione del procedimento pluriennale in corso. Infine, il Comitato ha deliberato in merito a un ampio pacchetto di autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni e servizi portuali ex art. 16 L.84/94 oltre a provvedimenti in materia di concessioni demaniali ex artt. 36, 24, 45 bis e 46 cod. nav. e iscrizioni nel registro tenuto dall'Autorità ai sensi dell'art. 68 cod. nav. "I dati del consuntivo 2025 restituiscono un quadro di solidità finanziaria che rappresenta la base su cui rafforzare un sistema portuale sempre più competitivo e attrattivo. Il miglioramento dell'indice di tempestività dei pagamenti e un livello di attuazione degli investimenti, sia del Programma Ordinario sia di quello Straordinario, superiore all'85%, confermano una gestione attenta delle risorse

Il Presidente Paroli: La solidità finanziaria è la base su cui rafforzare un sistema portuale sempre più competitivo e attrattivo. Intanto è stato posato il ventesimo cassone della nuova diga Il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha approvato il bilancio consuntivo dell'ente relativo all'esercizio 2025, che si è chiuso con un avanzo di amministrazione complessivo di circa 184,11 milioni di euro, di cui 182,93 milioni di euro vincolati prevalentemente alla realizzazione di investimenti. Le entrate correnti si sono attestate a 118 milioni di euro, le entrate in conto capitale a 74 milioni di euro. Per quanto riguarda le uscite, le spese correnti ammontano a 77 milioni di euro con un grado di realizzazione dell'84% e le spese in conto capitale a 146 milioni di euro. Tra le voci di spesa corrente di rilievo, Palazzo San Giorgio segnala i contributi riconosciuti alle Compagnie Portuali ai sensi dell'art. 17 comma 15 bis della Legge 84/94, pari a 3,8 milioni di euro complessivi, destinati a ricollocamento, formazione professionale e misure di incentivazione al prepensionamento. Per quanto riguarda invece gli investimenti, il Programma Straordinario registra impegni per circa 79 milioni di euro con un grado di realizzazione dell'86,78%, mentre il Programma Ordinario raggiunge l'89,69% di realizzazione con 38 milioni di euro impegnati nell'anno. Migliora, infine, l'indice di tempestività dei pagamenti, che passa da 20 agli attuali 18 giorni a testimonianza di una progressiva ottimizzazione dei flussi di cassa dell'Ente. Dopo l'esame del bilancio, il Comitato ha quindi approvato la Relazione annuale 2025, documento che riassume l'attività svolta dall'AdSP lo scorso anno, e ha deliberato la delega all'Ufficio Territoriale di Savona per l'adozione e la sottoscrizione di specifici provvedimenti amministrativi connessi a concessioni demaniali pluriennali ricadenti nell'ambito savonese, fermo restando il preventivo passaggio deliberativo del Comitato di Gestione. Nel corso della seduta è stato poi espresso parere favorevole da parte dei membri del Comitato al rilascio dell'ulteriore estensione temporanea, fino al 9 luglio 2026, dell'esercizio operativo e del rinnovo interinale dei titoli relativi al compendio ferroviario Bettolo-Rugna, funzionale alla continuità delle operazioni intermodali di carico e scarico container da e verso i convogli ferroviari, nelle more della definizione del procedimento pluriennale in corso. Infine, il Comitato ha deliberato in merito a un ampio pacchetto di autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni e servizi portuali ex art. 16 L.84/94 oltre a provvedimenti in materia di concessioni demaniali ex artt. 36, 24, 45 bis e 46 cod. nav. e iscrizioni nel registro tenuto dall'Autorità ai sensi dell'art. 68 cod. nav. I dati del consuntivo 2025 restituiscono un quadro di solidità finanziaria che rappresenta la base su cui rafforzare un sistema portuale sempre più competitivo e attrattivo. Il miglioramento dell'indice di tempestività dei pagamenti e un livello

Ship 2 Shore

Genova, Voltri

di attuazione degli investimenti, sia del Programma Ordinario sia di quello Straordinario, superiore all'85%, confermano una gestione attenta delle risorse pubbliche e la capacità dell'ente di trasformare le entrate in opere, servizi e sviluppo concreto per i nostri scali ha commentato il Presidente dell'authority Matteo Paroli. Risorse ben amministrate, tempi di pagamento certi e procedure chiare sono strumenti essenziali di governance. È questo il segnale che vogliamo dare a chi investe nei nostri porti: qui è presente un sistema affidabile, con regole definite, tempi prevedibili e un'Autorità Portuale che opera con efficienza e senso di responsabilità. Questi risultati sono il frutto del lavoro di tutte le direzioni dell'AdSP, che ringrazio per l'impegno e la professionalità dimostrata. Un riconoscimento va al Segretario Generale che in cinque mesi dal suo arrivo nella nostra Autorità di sistema ha contribuito con competenza e visione alla guida della struttura, rafforzando la solidità di un Ente che lavora con continuità e coesione ha concluso Paroli. Posato il ventesimo cassone della Nuova Diga Foranea Nel frattempo, sotto la Lanterna, prosegue la costruzione della Nuova Diga Foranea con il posizionamento del ventesimo cassone, nell'ambito dei lavori portati avanti dal Consorzio PerGenova Breakwater, guidato da Webuild, per conto dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. Con l'installazione dell'ultimo modulo, l'infrastruttura supera gli 880 metri di lunghezza complessiva: il sistema conta oggi 20 cassoni, suddivisi tra tre unità di grandi dimensioni (67 metri di lunghezza per 34 di altezza) e 17 moduli standard, che compongono il corpo principale della barriera. L'impegno tecnico si concentra nelle attività subacquee, che hanno superato i 500 giorni di operazioni continuative, dalle bonifiche belliche al monitoraggio strutturale. In mare aperto opera una flotta di oltre 60 mezzi navali, impegnati in un coordinamento logistico che segue costantemente l'andamento delle condizioni meteomarine per garantire la sicurezza del personale. Parallelamente alla barriera esterna, avanza la realizzazione della sovrastruttura, per cui sono stati gettati i primi due conci della soletta del cassone C35. Proseguono anche le opere complementari, con la realizzazione della nuova condotta idrica per l'Acquario di Genova. Insieme al Terzo Valico dei Giovi, la Nuova Diga si delinea come l'asset strategico per l'efficientamento logistico del sistema portuale genovese nel Mediterraneo.

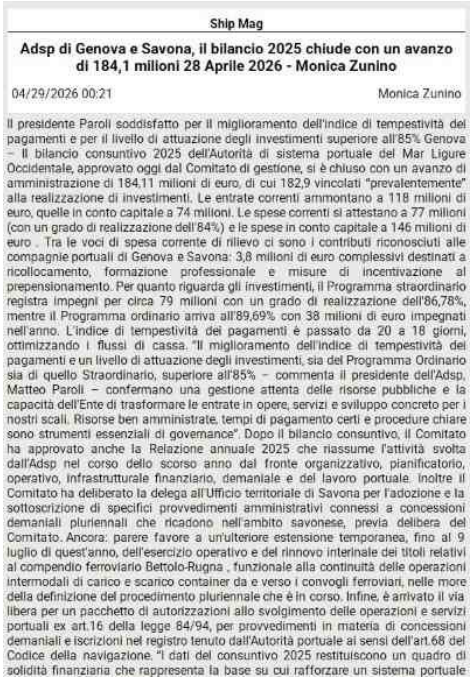
Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Ship Mag

Genova, Voltri

Adsp di Genova e Savona, il bilancio 2025 chiude con un avanzo di 184,1 milioni 28 Aprile 2026 - Monica Zunino

Monica Zunino


Ship Mag

Adsp di Genova e Savona, il bilancio 2025 chiude con un avanzo di 184,1 milioni 28 Aprile 2026 - Monica Zunino

04/29/2026 00:21 Monica Zunino

Il presidente Paroli soddisfatto per il miglioramento dell'indice di tempestività dei pagamenti e per il livello di attuazione degli investimenti superiore all'85% Genova – Il bilancio consuntivo 2025 dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, approvato oggi dal Comitato di gestione, si è chiuso con un avanzo di amministrazione di 184,11 milioni di euro, di cui 182,9 vincolati "prevalentemente" alla realizzazione di investimenti. Le entrate correnti ammontano a 118 milioni di euro, quelle in conto capitale a 74 milioni. Le spese correnti si attestano a 77 milioni (con un grado di realizzazione dell'84%) e le spese in conto capitale a 146 milioni di euro . Tra le voci di spesa corrente di rilievo ci sono i contributi riconosciuti alle compagnie portuali di Genova e Savona: 3,8 milioni di euro complessivi destinati a ricollocamento, formazione professionale e misure di incentivazione al prepensionamento. Per quanto riguarda gli investimenti, il Programma straordinario registra impegni per circa 79 milioni con un grado di realizzazione dell'86,78%, mentre il Programma ordinario arriva all'89,69% con 38 milioni di euro impegnati nell'anno. L'indice di tempestività dei pagamenti è passato da 20 a 18 giorni, ottimizzando i flussi di cassa. Il miglioramento dell'indice di tempestività dei pagamenti e un livello di attuazione degli investimenti, sia del Programma Ordinario sia di quello Straordinario, superiore all'85% – commenta il presidente dell'Adsp, Matteo Paroli – confermano una gestione attenta delle risorse pubbliche e la capacità dell'Ente di trasformare le entrate in opere, servizi e sviluppo concreto per i nostri scali. Risorse ben amministrate, tempi di pagamento certi e procedure chiare sono strumenti essenziali di governance". Dopo il bilancio consuntivo, il Comitato ha approvato anche la Relazione annuale 2025 che riassume l'attività svolta dall'Adsp nel corso dello scorso anno dal fronte organizzativo, pianificatorio, operativo, infrastrutturale finanziario, demaniale e del lavoro portuale. Inoltre il Comitato ha deliberato la delega all'Ufficio territoriale di Savona per l'adozione e la sottoscrizione di specifici provvedimenti amministrativi connessi a concessioni demaniali pluriennali che ricadono nell'ambito savonese, previa delibera del Comitato. Ancora: parere favore a un'ulteriore estensione temporanea, fino al 9 luglio di quest'anno, dell'esercizio operativo e del rinnovo interinale dei titoli relativi al compendio ferroviario Bettolo-Rugna , funzionale alla continuità delle operazioni intermodali di carico e scarico container da e verso i convogli ferroviari, nelle more della definizione del procedimento pluriennale che è in corso. Infine, è arrivato il via libera per un pacchetto di autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni e servizi portuali ex art.16 della legge 84/94, per provvedimenti in materia di concessioni demaniali e iscrizioni nel registro tenuto dall'Autorità portuale ai sensi dell'art.68 del Codice della navigazione. I dati del consuntivo 2025 restituiscono un quadro di solidità finanziaria che rappresenta la base su cui rafforzare un sistema portuale

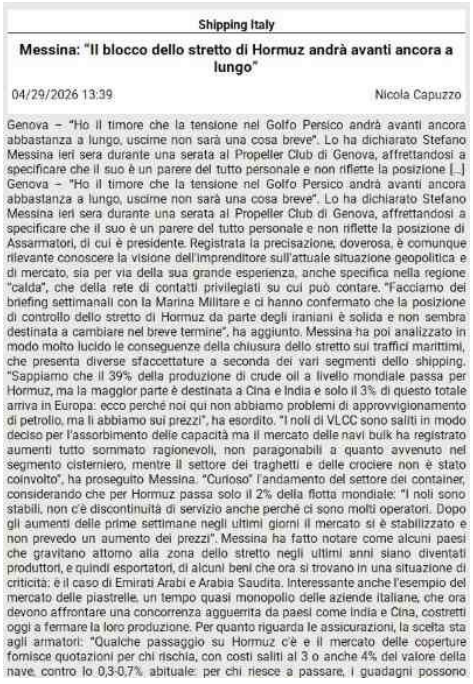
Il presidente Paroli soddisfatto per il miglioramento dell'indice di tempestività dei pagamenti e per il livello di attuazione degli investimenti superiore all'85% Genova Il bilancio consuntivo 2025 dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, approvato oggi dal Comitato di gestione, si è chiuso con un avanzo di amministrazione di 184,11 milioni di euro, di cui 182,9 vincolati prevalentemente alla realizzazione di investimenti. Le entrate correnti ammontano a 118 milioni di euro, quelle in conto capitale a 74 milioni. Le spese correnti si attestano a 77 milioni (con un grado di realizzazione dell'84%) e le spese in conto capitale a 146 milioni di euro . Tra le voci di spesa corrente di rilievo ci sono i contributi riconosciuti alle compagnie portuali di Genova e Savona: 3,8 milioni di euro complessivi destinati a ricollocamento, formazione professionale e misure di incentivazione al prepensionamento. Per quanto riguarda gli investimenti, il Programma straordinario registra impegni per circa 79 milioni con un grado di realizzazione dell'86,78%, mentre il Programma ordinario arriva all'89,69% con 38 milioni di euro impegnati nell'anno. L'indice di tempestività dei pagamenti è passato da 20 a 18 giorni, ottimizzando i flussi di cassa. Il miglioramento dell'indice di tempestività dei pagamenti e un livello di attuazione degli investimenti, sia del Programma Ordinario sia di quello Straordinario, superiore all'85% commenta il presidente dell'Adsp, Matteo Paroli confermano una gestione attenta delle risorse pubbliche e la capacità dell'Ente di trasformare le entrate in opere, servizi e sviluppo concreto per i nostri scali. Risorse ben amministrate, tempi di pagamento certi e procedure chiare sono strumenti essenziali di governance. Dopo il bilancio consuntivo, il Comitato ha approvato anche la Relazione annuale 2025 che riassume l'attività svolta dall'Adsp nel corso dello scorso anno dal fronte organizzativo, pianificatorio, operativo, infrastrutturale finanziario, demaniale e del lavoro portuale. Inoltre il Comitato ha deliberato la delega all'Ufficio territoriale di Savona per l'adozione e la sottoscrizione di specifici provvedimenti amministrativi connessi a concessioni demaniali pluriennali che ricadono nell'ambito savonese, previa delibera del Comitato. Ancora: parere favore a un'ulteriore estensione temporanea, fino al 9 luglio di quest'anno, dell'esercizio operativo e del rinnovo interinale dei titoli relativi al compendio ferroviario Bettolo-Rugna , funzionale alla continuità delle operazioni intermodali di carico e scarico container da e verso i convogli ferroviari, nelle more della definizione del procedimento pluriennale che è in corso. Infine, è arrivato il via libera per un pacchetto di autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni e servizi portuali ex art.16 della legge 84/94, per provvedimenti in materia di concessioni demaniali e iscrizioni nel registro tenuto dall'Autorità portuale ai sensi dell'art.68 del Codice della navigazione. I dati del consuntivo 2025 restituiscono un quadro di solidità finanziaria

che rappresenta la base su cui rafforzare un sistema portuale sempre più competitivo e attrattivo, ha dichiarato Paroli, ringraziando il segretario generale, Tito Vespasiani , per il lavoro svolto nei cinque mesi dall'insediamento. Nella foto, il porto di Genova Merlo per Assarmatori.

Shipping Italy

Genova, Voltri

Messina: "Il blocco dello stretto di Hormuz andrà avanti ancora a lungo"



Shipping Italy

Messina: "Il blocco dello stretto di Hormuz andrà avanti ancora a lungo"

04/29/2026 13:39 Nicola Capuzzo

Genova – "Ho il timore che la tensione nel Golfo Persico andrà avanti ancora abbastanza a lungo, uscirne non sarà una cosa breve". Lo ha dichiarato Stefano Messina ieri sera durante una serata al Propeller Club di Genova, affrettandosi a specificare che il suo è un parere del tutto personale e non riflette la posizione [...] Genova – "Ho il timore che la tensione nel Golfo Persico andrà avanti ancora abbastanza a lungo, uscirne non sarà una cosa breve". Lo ha dichiarato Stefano Messina ieri sera durante una serata al Propeller Club di Genova, affrettandosi a specificare che il suo è un parere del tutto personale e non riflette la posizione di Assarmatori, di cui è presidente. Registrata la precisazione, doverosa, è comunque rilevante conoscere la visione dell'imprenditore sull'attuale situazione geopolitica e di mercato, sia per via della sua grande esperienza, anche specifica nella regione "calda", che della rete di contatti privilegiati su cui può contare. "Facciamo dei briefing settimanali con la Marina Militare e ci hanno confermato che la posizione di controllo dello stretto di Hormuz da parte degli iraniani è solida e non sembra destinata a cambiare nel breve termine", ha aggiunto. Messina ha poi analizzato in modo molto lucido le conseguenze della chiusura dello stretto sui traffici marittimi, che presenta diverse sfaccettature a seconda dei vari segmenti dello shipping. "Sappiamo che il 39% della produzione di crude oil a livello mondiale passa per Hormuz, ma la maggior parte è destinata a Cina e India e solo il 3% di questo totale arriva in Europa: ecco perché noi qui non abbiamo problemi di approvvigionamento di petrolio, ma li abbiamo sui prezzi", ha esordito. "I noli di VLCC sono saliti in modo deciso per l'assorbimento delle capacità ma il mercato delle navi bulk ha registrato aumenti tutto sommato ragionevoli, non paragonabili a quanto avvenuto nel segmento cisterniero, mentre il settore dei traghetti e delle crociere non è stato coinvolto", ha proseguito Messina. "Curioso" l'andamento del settore dei container, considerando che per Hormuz passa solo il 2% della flotta mondiale: "I noli sono stabili, non c'è discontinuità di servizio anche perché ci sono molti operatori. Dopo gli aumenti delle prime settimane negli ultimi giorni il mercato si è stabilizzato e non prevedo un aumento dei prezzi". Messina ha fatto notare come alcuni paesi che gravitano attorno alla zona dello stretto negli ultimi anni siano diventati produttori, e quindi esportatori, di alcuni beni che ora si trovano in una situazione di criticità: è il caso di Emirati Arabi e Arabia Saudita. Interessante anche l'esempio del mercato delle piastrelle, un tempo quasi monopolio delle aziende italiane, che ora devono affrontare una concorrenza agguerrita da paesi come India e Cina, costretti oggi a fermare la loro produzione. Per quanto riguarda le assicurazioni, la scelta sta agli armatori: "Qualche passaggio su Hormuz c'è e il mercato delle coperture fornisce quotazioni per chi rischia, con costi saliti al 3 o anche 4% del valore della nave, contro lo 0,3-0,7% abituale: per chi riesce a passare, i guadagni possono

Genova - "Ho il timore che la tensione nel Golfo Persico andrà avanti ancora abbastanza a lungo, uscirne non sarà una cosa breve". Lo ha dichiarato Stefano Messina ieri sera durante una serata al Propeller Club di Genova, affrettandosi a specificare che il suo è un parere del tutto personale e non riflette la posizione [] Genova - "Ho il timore che la tensione nel Golfo Persico andrà avanti ancora abbastanza a lungo, uscirne non sarà una cosa breve". Lo ha dichiarato Stefano Messina ieri sera durante una serata al Propeller Club di Genova, affrettandosi a specificare che il suo è un parere del tutto personale e non riflette la posizione di Assarmatori, di cui è presidente. Registrata la precisazione, doverosa, è comunque rilevante conoscere la visione dell'imprenditore sull'attuale situazione geopolitica e di mercato, sia per via della sua grande esperienza, anche specifica nella regione "calda", che della rete di contatti privilegiati su cui può contare. "Facciamo dei briefing settimanali con la Marina Militare e ci hanno confermato che la posizione di controllo dello stretto di Hormuz da parte degli iraniani è solida e non sembra destinata a cambiare nel breve termine", ha aggiunto. Messina ha poi analizzato in modo molto lucido le conseguenze della chiusura dello stretto sui traffici marittimi, che presenta diverse sfaccettature a seconda dei vari segmenti dello shipping. "Sappiamo che il 39% della produzione di crude oil a livello mondiale passa per Hormuz, ma la maggior parte è destinata a Cina e India e solo il 3% di questo totale arriva in Europa: ecco perché noi qui non abbiamo problemi di approvvigionamento di petrolio, ma li abbiamo sui prezzi", ha esordito. "I noli di VLCC sono saliti in modo deciso per l'assorbimento delle capacità ma il mercato delle navi bulk ha registrato aumenti tutto sommato ragionevoli, non paragonabili a quanto avvenuto nel segmento cisterniero, mentre il settore dei traghetti e delle crociere non è stato coinvolto", ha proseguito Messina. "Curioso" l'andamento del settore dei container, considerando che per Hormuz passa solo il 2% della flotta mondiale: "I noli sono stabili, non c'è discontinuità di servizio anche perché ci sono molti operatori. Dopo gli aumenti delle prime settimane negli ultimi giorni il mercato si è stabilizzato e non prevedo un aumento dei prezzi". Messina ha fatto notare come alcuni paesi che gravitano attorno alla zona dello stretto negli ultimi anni siano diventati produttori, e quindi esportatori, di alcuni beni che ora si trovano in una situazione di criticità: è il caso di Emirati Arabi e Arabia Saudita. Interessante anche l'esempio del mercato delle piastrelle, un tempo quasi monopolio delle aziende italiane, che ora devono affrontare una concorrenza agguerrita da paesi come India e Cina, costretti oggi a fermare la loro produzione. Per quanto riguarda le assicurazioni, la scelta sta agli armatori: "Qualche passaggio su Hormuz c'è e il mercato delle coperture fornisce

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

quotazioni per chi rischia, con costi saliti al 3 o anche 4% del valore della nave, contro lo 0,3-0,7% abituale: per chi riesce a passare, i guadagni possono essere notevoli. Il P&I invece comprende la copertura ordinaria War risk quindi non ha registrato aumenti". Il presidente di Assarmatori ha infine speso parole per riassumere la situazione dei marittimi bloccati nel Golfo, che diverse stime calcolano fra i 19 e i 20 mila. "Li dividerei in due gruppi: quelli che lavorano su navi di operatori primari, e con bandiere di standard elevato, si trovano sì in una zona di tensione e sotto notevole stress ma mantengono una buona qualità della vita: hanno cibo, acqua calda e contatti con i familiari. Quelli invece che operano su navi diciamo 'sub standard' vivono situazioni molto più problematiche, con cibo e acqua spesso razionati, mancanza di acqua calda e così via. Posso dire comunque che i marittimi italiani non sono abbandonati, siamo in costante contatto con loro e con i sindacati e finora chi ha voluto sbarcare lo ha fatto", ha concluso Messina.

Citta della Spezia

La Spezia

Giovani alla scoperta del mare tra golette e laboratori con l'Open Day di Vela Tradizionale

Citta della Spezia

Giovani alla scoperta del mare tra golette e laboratori con l'Open Day di Vela Tradizionale

04/29/2026 13:33

C'è un modo diverso di avvicinarsi al mare: non da spettatori, ma salendo a bordo, respirando salsedine e storie di navigazione. Domenica 3 maggio, la banchina di Vela Tradizionale in via Aldo Moro, al porto Mirabello, si trasforma in una porta aperta sulla marineria, pronta ad accogliere curiosità e voglia di scoperta. Dalle 10.30 alle 13 e dalle 14.30 alle 18.30, bambini e ragazzi dai 6 ai 17 anni potranno partecipare a un Open Day interamente dedicato alla navigazione tradizionale. L'iniziativa, promossa dall'associazione Vela Tradizionale – Scuola di Marineria , offrirà ai più giovani la possibilità di visitare le golette Pandora e Amore mio , salire a bordo e trascorrere del tempo insieme agli equipaggi, vivendo in prima persona l'atmosfera autentica della vita marinaresca. Nel corso della giornata sono previsti anche laboratori didattici dedicati alle peculiarità del Golfo, pensati per avvicinare i partecipanti alla conoscenza del territorio e delle sue caratteristiche naturali e culturali. A ciascun partecipante verrà consegnato il "passaporto del mare", con il primo timbro di un percorso simbolico destinato ad accompagnare i ragazzi nelle future esperienze legate alla marineria. L'evento non è un campus, ma un'occasione aperta e dinamica di incontro e scoperta. L'Open Day non è rivolto esclusivamente ai più giovani: anche gli adulti potranno partecipare per conoscere da vicino le attività dell'associazione, le modalità di coinvolgimento e le opportunità di condivisione di tempo e competenze legate al mondo della vela tradizionale. Le visite a bordo si svolgeranno in un contesto partecipato e non prevedono attività di custodia: è quindi richiesta la presenza di un adulto accompagnatore in banchina per tutta la durata della permanenza dei minori. I tempi di visita saranno gestiti dagli equipaggi in base all'affluenza, per garantire sicurezza e qualità dell'esperienza. Per partecipare è possibile segnalare la propria presenza anche tramite messaggio WhatsApp al numero +39 380 3206730. Una giornata per scoprire il mare da vicino, tra racconti di bordo, tradizione e condivisione. Più informazioni.

C'è un modo diverso di avvicinarsi al mare: non da spettatori, ma salendo a bordo, respirando salsedine e storie di navigazione. Domenica 3 maggio, la banchina di Vela Tradizionale in via Aldo Moro, al porto Mirabello, si trasforma in una porta aperta sulla marineria, pronta ad accogliere curiosità e voglia di scoperta. Dalle 10.30 alle 13 e dalle 14.30 alle 18.30, bambini e ragazzi dai 6 ai 17 anni potranno partecipare a un Open Day interamente dedicato alla navigazione tradizionale. L'iniziativa, promossa dall'associazione Vela Tradizionale - Scuola di Marineria , offrirà ai più giovani la possibilità di visitare le golette Pandora e Amore mio , salire a bordo e trascorrere del tempo insieme agli equipaggi, vivendo in prima persona l'atmosfera autentica della vita marinaresca. Nel corso della giornata sono previsti anche laboratori didattici dedicati alle peculiarità del Golfo, pensati per avvicinare i partecipanti alla conoscenza del territorio e delle sue caratteristiche naturali e culturali. A ciascun partecipante verrà consegnato il "passaporto del mare", con il primo timbro di un percorso simbolico destinato ad accompagnare i ragazzi nelle future esperienze legate alla marineria. L'evento non è un campus, ma un'occasione aperta e dinamica di incontro e scoperta. L'Open Day non è rivolto esclusivamente ai più giovani: anche gli adulti potranno partecipare per conoscere da vicino le attività dell'associazione, le modalità di coinvolgimento e le opportunità di condivisione di tempo e competenze legate al mondo della vela tradizionale. Le visite a bordo si svolgeranno in un contesto partecipato e non prevedono attività di custodia: è quindi richiesta la presenza di un adulto accompagnatore in banchina per tutta la durata della permanenza dei minori. I tempi di visita saranno gestiti dagli equipaggi in base all'affluenza, per garantire sicurezza e qualità dell'esperienza. Per partecipare è possibile segnalare la propria presenza anche tramite messaggio WhatsApp al numero +39 380 3206730. Una giornata per scoprire il mare da vicino, tra racconti di bordo, tradizione e condivisione. Più informazioni.

Citta della Spezia

La Spezia

Contship, Gasselin: "Crescita consolidata, ora la partenza dei lavori di espansione del terminal della Spezia"

Citta della Spezia

Contship, Gasselin: "Crescita consolidata, ora la partenza dei lavori di espansione del terminal della Spezia"

04/29/2026 20:27

Il Ceo: "Continuiamo ad esplorare nuove opportunità di crescita coerenti con la nostra visione di lungo periodo, per rafforzare ulteriormente il nostro posizionamento in settori strategici" La pubblicazione del report annuale di Eurokai relativo all'andamento dell'anno 2025 che conferma numeri positivi per il Gruppo Contship, che registra risultati in crescita chiudendo l'esercizio con ricavi netti pari a 293 milioni di euro, in aumento del 10,9% rispetto al 2024. E' quanto si legge in una nota diffusa dal gruppo. "Il 2025 segna un ulteriore passo nel percorso di crescita solido e costante del Gruppo: Contship ha continuato a rafforzare le attività intermodali e a potenziare con decisione le operazioni nei terminal marittimi. La performance è stata sostenuta sia dai terminal, marittimi e terrestri, sia dal trasporto intermodale. A livello consolidato, il risultato d'esercizio ha registrato un incremento del +16,7%" ha dichiarato Tommaso Ferrario , Cfo di Contship. La gestione del 2025 . "Il segmento marittimo, guidato da La Spezia Container Terminal, ha registrato una crescita complessiva dei ricavi – prosegue la nota -, confermando la solidità del proprio modello operativo e il ruolo strategico del porto della Spezia nei principali corridoi logistici globali. Il risultato è stato conseguito nonostante alcuni fattori di discontinuità, in particolare la chiusura temporanea di una delle due banchine del molo Fornelli per interventi di messa in sicurezza e il ridisegno delle rotte derivante dai nuovi assetti delle alleanze marittime globali, entrati in vigore nel 2025. In risposta a queste sfide, il terminal ha garantito continuità operativa e una gestione efficace della fase di transizione, contenendo a livelli marginali l'impatto sui volumi complessivi movimentati. La performance operativa si inserisce in un quadro di sviluppo infrastrutturale di più ampio respiro: infatti, nel 2025 sono proseguite le attività preparatorie relative al nuovo Terminal Ravano, nell'ambito del programma di ammodernamento e potenziamento della

Il Ceo: "Continuiamo ad esplorare nuove opportunità di crescita coerenti con la nostra visione di lungo periodo, per rafforzare ulteriormente il nostro posizionamento in settori strategici" La pubblicazione del report annuale di Eurokai relativo all'andamento dell'anno 2025 che conferma numeri positivi per il Gruppo Contship, che registra risultati in crescita chiudendo l'esercizio con ricavi netti pari a 293 milioni di euro, in aumento del 10,9% rispetto al 2024. E' quanto si legge in una nota diffusa dal gruppo. "Il 2025 segna un ulteriore passo nel percorso di crescita solido e costante del Gruppo: Contship ha continuato a rafforzare le attività intermodali e a potenziare con decisione le operazioni nei terminal marittimi. La performance è stata sostenuta sia dai terminal, marittimi e terrestri, sia dal trasporto intermodale. A livello consolidato, il risultato d'esercizio ha registrato un incremento del +16,7%" ha dichiarato Tommaso Ferrario , Cfo di Contship. La gestione del 2025 . "Il segmento marittimo, guidato da La Spezia Container Terminal, ha registrato una crescita complessiva dei ricavi - prosegue la nota -, confermando la solidità del proprio modello operativo e il ruolo strategico del porto della Spezia nei principali corridoi logistici globali. Il risultato è stato conseguito nonostante alcuni fattori di discontinuità, in particolare la chiusura temporanea di una delle due banchine del molo Fornelli per interventi di messa in sicurezza e il ridisegno delle rotte derivante dai nuovi assetti delle alleanze marittime globali, entrati in vigore nel 2025. In risposta a queste sfide, il terminal ha garantito continuità operativa e una gestione efficace della fase di transizione, contenendo a livelli marginali l'impatto sui volumi complessivi movimentati. La performance operativa si inserisce in un quadro di sviluppo infrastrutturale di più ampio respiro: infatti, nel 2025 sono proseguite le attività preparatorie relative al nuovo Terminal Ravano, nell'ambito del programma di ammodernamento e potenziamento della capacità del porto promosso da Contship a supporto dello sviluppo di lungo periodo". Le società del segmento intermodale - Sogemar, Hannibal, Oceanogate, Rail Hub Milano e driveMybox - hanno registrato il quinto anno consecutivo di crescita operativa, confermando la solidità del modello integrato del Gruppo nonostante le criticità infrastrutturali del settore. La performance è stata sostenuta anche dall'avvio di nuovi servizi e dal potenziamento delle connessioni intermodali in Italia e in Europa. La struttura di Contship si è inoltre rafforzata con l'acquisizione del Gruppo Sts, perfezionata a giugno 2025 che ha consentito di consolidare l'offerta integrata di soluzioni doganali. Confermata anche la crescita occupazionale: a fine 2025 il Gruppo conta 1.150 dipendenti, in aumento grazie a 196 nuove assunzioni; il dato include anche l'integrazione delle 96 risorse del Gruppo STS, a conferma dell'effetto combinato tra sviluppo organico e operazioni di M&A. Nel corso dell'anno,

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Citta della Spezia

La Spezia

Contship ha definito e lanciato la propria strategia di sostenibilità "Moves That Matter", basata sull'analisi di doppia materialità, fissando obiettivi ambiziosi e integrando in modo sempre più strutturato i criteri di sostenibilità nei processi decisionali e nelle leve di sviluppo del business. Strategia di sviluppo. "L'avvio delle operazioni del nuovo terminal di Damietta e la partenza dei lavori di espansione del terminal della Spezia previsti per il secondo semestre dell'anno, uniti agli investimenti nel comparto intermodale rappresentano i principali driver di sviluppo e creazione di valore per il Gruppo. Parallelamente, continuiamo ad esplorare nuove opportunità di crescita coerenti con la nostra visione di lungo periodo, per rafforzare ulteriormente il nostro posizionamento in settori strategici" ha dichiarato Matthieu Gasselin , Ceo di Contship. Il Gruppo "proseguirà nel proprio percorso di trasformazione digitale, con iniziative specifiche in ambito intelligenza artificiale e predictive analytics, con l'obiettivo di migliorare l'efficienza operativa e il servizio offerto ai clienti". La nota conclude: "L'orientamento rimane quello di uno sviluppo sostenibile e integrato, fondato sull'espansione delle capacità lungo la catena logistica e sul controllo diretto di asset strategici - leve fondamentali per garantire resilienza nel lungo periodo e consolidare il posizionamento competitivo del Gruppo nei principali corridoi logistici europei e internazionali".

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Informare

La Spezia

Nel quarto trimestre del 2025 i terminal portuali di Eurokai hanno movimentato 3,6 milioni di container (+10,5%)

Informare

Nel quarto trimestre del 2025 i terminal portuali di Eurokai hanno movimentato 3,6 milioni di container (+10,5%)

04/29/2026 18:57

Crescita del +18,5% in Germania. Calo del -3,7% in Italia Nell'ultimo trimestre del 2025 il traffico dei container nei terminal portuali che fanno capo al gruppo tedesco Eurokai ha registrato nuovamente un incremento a due cifre nonostante il calo del -3,7% dei volumi movimentati dai terminal italiani che è stato ampiamente colmato dalla crescita del +18,5% del traffico nei terminal tedeschi. Nel periodo il traffico totale è stato pari a 3,60 milioni di teu, con un rialzo del +10,5% sul quarto trimestre del 2024. In particolare, in Germania, dove Eurokai opera principalmente attraverso la joint venture 50:50 Eurogate con la connazionale BLG, sono stati movimentati complessivamente 2,24 milioni di teu, volume che rappresenta un aumento del +18,5% e il nuovo record per questo periodo dell'anno. Nel solo porto di Bremerhaven sono stati movimentati 1,26 milioni di teu (+11,0%), in quello di Amburgo 592mila teu (+20,4%) e nello scalo portuale di Wilhelmshaven 387mila teu (+46,9%). In Italia, dove il gruppo tedesco opera attraverso la controllata Contship Italia, il traffico è ammontato a 426mila teu (-3,7%), di cui 262mila teu movimentati nel porto della Spezia, dove i volumi sono calati del -14,3%, 114mila teu movimentati nel porto di Salerno (+20,3%) e 51mila teu in quello di Ravenna (+18,5%). Inoltre, nel quarto trimestre del 2025 il traffico totalizzato dal gruppo nel porto marocchino di Tanger Med è stato pari a 810mila teu (-0,1%) e quello movimentato nel porto cipriota di Limassol a 126mila teu (+9,8%). Nell'intero 2025 il traffico complessivo si è attestato a 14,04 milioni di teu, con un aumento del +13,4% sull'anno precedente. Nella sola Germania il traffico ha raggiunto la quota record di 8,75 milioni di teu (+20,7%), con 4,94 milioni di teu movimentati nel porto di Bremerhaven (+10,3%), 2,34 milioni di teu nel porto di Amburgo (+21,7%) e un volume record di 1,47 milioni di teu nel porto di Wilhelmshaven (+74,0%). Lo scorso anno in Italia il traffico è stato di 1,72 milioni di teu (+3,5%), con un traffico record di 416mila teu a Salerno (+16,2%), 1,10 milioni di teu a La Spezia (-2,0%) e 199mila teu a Ravenna (+12,7%). Traffici annuali record sono stati movimentati anche a Tanger Med e Limassol, che sono risultati pari rispettivamente a 3,08 milioni di teu (+1,6%) e 494mila teu (+10,8%). Eurokai ha chiuso l'esercizio annuale 2025 con ricavi pari a 279,2 milioni di euro (+10,7%). L'utile operativo è stato di 62,6 milioni (+26,1%) e l'utile netto di 90,1 milioni (+2,4%).

Crescita del +18,5% in Germania. Calo del -3,7% in Italia Nell'ultimo trimestre del 2025 il traffico dei container nei terminal portuali che fanno capo al gruppo tedesco Eurokai ha registrato nuovamente un incremento a due cifre nonostante il calo del -3,7% dei volumi movimentati dai terminal italiani che è stato ampiamente colmato dalla crescita del +18,5% del traffico nei terminal tedeschi. Nel periodo il traffico totale è stato pari a 3,60 milioni di teu, con un rialzo del +10,5% sul quarto trimestre del 2024. In particolare, in Germania, dove Eurokai opera principalmente attraverso la joint venture 50:50 Eurogate con la connazionale BLG, sono stati movimentati complessivamente 2,24 milioni di teu, volume che rappresenta un aumento del +18,5% e il nuovo record per questo periodo dell'anno. Nel solo porto di Bremerhaven sono stati movimentati 1,26 milioni di teu (+11,0%), in quello di Amburgo 592mila teu (+20,4%) e nello scalo portuale di Wilhelmshaven 387mila teu (+46,9%). In Italia, dove il gruppo tedesco opera attraverso la controllata Contship Italia, il traffico è ammontato a 426mila teu (-3,7%), di cui 262mila teu movimentati nel porto della Spezia, dove i volumi sono calati del -14,3%, 114mila teu movimentati nel porto di Salerno (+20,3%) e 51mila teu in quello di Ravenna (+18,5%). Inoltre, nel quarto trimestre del 2025 il traffico totalizzato dal gruppo nel porto marocchino di Tanger Med è stato pari a 810mila teu (-0,1%) e quello movimentato nel porto cipriota di Limassol a 126mila teu (+9,8%). Nell'intero 2025 il traffico complessivo si è attestato a 14,04 milioni di teu, con un aumento del +13,4% sull'anno precedente. Nella sola Germania il traffico ha raggiunto la quota record di 8,75 milioni di teu (+20,7%), con 4,94 milioni di teu movimentati nel porto di Bremerhaven (+10,3%), 2,34 milioni di teu nel porto di Amburgo (+21,7%) e un volume record di 1,47 milioni di teu nel porto di Wilhelmshaven (+74,0%). Lo scorso anno in Italia il traffico è stato di 1,72 milioni di teu (+3,5%), con un traffico record

RavennaNotizie.it

Ravenna

Marina di Ravenna, interpellanza su Marinara: "costi insostenibili per i piccoli armatori"

RavennaNotizie.it

Marina di Ravenna, interpellanza su Marinara: "costi insostenibili per i piccoli armatori"

04/29/2026 19:33

Nuova polemica attorno a Marinara, il porto turistico di Marina di Ravenna. I gruppi consiliari di Fratelli d'Italia e Viva Ravenna, attraverso i capigruppo Nicola Grandi e Filippo Donati, hanno presentato un'interpellanza alla giunta in seguito alle notizie di stampa sugli aumenti dei costi per i diportisti. Al centro della contestazione ci sono incrementi tariffari del 30% che, secondo i consiglieri, andrebbero a colpire soprattutto i piccoli proprietari di imbarcazioni, spesso pensionati che utilizzano la barca per pesca e tempo libero. Secondo l'opposizione, le decisioni della direzione di Marinara non avrebbero tenuto conto dell'impatto sul territorio, con il rischio di una riduzione degli utenti e un ritorno a condizioni di difficoltà per il porto turistico. I consiglieri riferiscono inoltre segnalazioni ricevute dai cittadini e denunciano un possibile effetto di abbandono del porto turistico: "Mi hanno telefonato persone comuni dicendomi che sono costrette a vendersi la barca perché vale meno dei soldi che gli chiedono per l'ormeggio", hanno dichiarato Grandi e Donati, "per non parlare poi dell'aumento del 40% dei posti auto fatti proprio a servizio dei diportisti, ma che in questo modo non possono permetterseli". Nel documento viene evidenziato l'impatto economico complessivo su Marina di Ravenna, già segnata – come sottolineano i consiglieri – da criticità sul fronte commerciale e turistico. L'opposizione stima in circa 1.300 i diportisti potenzialmente interessati a lasciare il porto per altri approdi della costa. Ulteriori perplessità vengono espresse sulla governance dell'area demaniale e sulle prospettive future della gestione, anche alla luce delle indiscrezioni su possibili operazioni societarie legate alla proprietà della struttura. Grandi e Donati sottolineano infine come il comparto della nautica da diporto, in particolare quello delle imbarcazioni di piccole dimensioni, rappresenti una componente rilevante dell'economia locale e chiedono chiarimenti all'amministrazione sul futuro del porto turistico di Marina di Ravenna. Comment i.

Nuova polemica attorno a Marinara, il porto turistico di Marina di Ravenna. I gruppi consiliari di Fratelli d'Italia e Viva Ravenna, attraverso i capigruppo Nicola Grandi e Filippo Donati, hanno presentato un'interpellanza alla giunta in seguito alle notizie di stampa sugli aumenti dei costi per i diportisti. Al centro della contestazione ci sono incrementi tariffari del 30% che, secondo i consiglieri, andrebbero a colpire soprattutto i piccoli proprietari di imbarcazioni, spesso pensionati che utilizzano la barca per pesca e tempo libero. Secondo l'opposizione, le decisioni della direzione di Marinara non avrebbero tenuto conto dell'impatto sul territorio, con il rischio di una riduzione degli utenti e un ritorno a condizioni di difficoltà per il porto turistico. I consiglieri riferiscono inoltre segnalazioni ricevute dai cittadini e denunciano un possibile effetto di abbandono del porto turistico: "Mi hanno telefonato persone comuni dicendomi che sono costrette a vendersi la barca perché vale meno dei soldi che gli chiedono per l'ormeggio", hanno dichiarato Grandi e Donati, "per non parlare poi dell'aumento del 40% dei posti auto fatti proprio a servizio dei diportisti, ma che in questo modo non possono permetterseli". Nel documento viene evidenziato l'impatto economico complessivo su Marina di Ravenna, già segnata – come sottolineano i consiglieri – da criticità sul fronte commerciale e turistico. L'opposizione stima in circa 1.300 i diportisti potenzialmente interessati a lasciare il porto per altri approdi della costa. Ulteriori perplessità vengono espresse sulla governance dell'area demaniale e sulle prospettive future della gestione, anche alla luce delle indiscrezioni su possibili operazioni societarie legate alla proprietà della struttura. Grandi e Donati sottolineano infine come il comparto della nautica da diporto, in particolare quello delle imbarcazioni di piccole dimensioni, rappresenti una componente rilevante dell'economia locale e chiedono chiarimenti all'amministrazione sul futuro del porto turistico di Marina di Ravenna. Comment i.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Shipping Italy

Ravenna

Al via a Ravenna la gara per l'articolo 17 del porto

Shipping Italy

Al via a Ravenna la gara per l'articolo 17 del porto

04/29/2026 21:40 Nicola Capuzzo

La nuova autorizzazione sarà rilasciata per un periodo compreso fra 5 e 10 anni. Prevista clausola sociale per i lavoratori della Cpr Sarà riassegnata nei prossimi mesi l'autorizzazione alla fornitura di manodopera temporanea nel porto di Ravenna. L'Autorità di sistema portuale romagnola ha infatti appena pubblicato il relativo bando, essendo in scadenza il titolo in capo alla Compagnia Portuale di Ravenna. Il documento fissa le tariffe massime per il servizio partendo da quelle esistenti (345,78 euro per il turno feriale diurno), e stabilisce diversi requisiti per i candidati. Oltre a quelli di ordine generale, i soggetti interessati non devono avere alcun rapporto societario con imprese portuali e terminalisti, devono possedere un capitale sociale interamente versato non inferiore a 500mila euro e vantare un fatturato globale medio annuo degli ultimi 3 esercizi finanziari non inferiore a 15 milioni di euro. Inoltre occorre un'esperienza pregressa, adeguatamente certificata con relativa documentazione dimostrativa, per un periodo non inferiore a tre anni – nell'arco dei cinque anni precedenti la procedura – nello specifico settore della fornitura di lavoro portuale per operazioni e servizi. Tale requisito concernerà "la dotazione di personale adeguato e professionalizzato in misura non inferiore a 350 unità" e un numero di ore di lavoro annuo prestate nel triennio pari a 182.000, corrispondente a circa il 30% dei turni svolti fra 2023 e 2025 da Cpr (in media poco più di 101mila l'anno considerando il turno lavorativo diurno medio di 6 ore). Esplicitata chiaramente la clausola sociale: "Al fine di garantire la stabilità occupazionale del personale già impiegato presso la precedente impresa autorizzata, nonché l'applicazione dei contratti collettivi nazionali e territoriali di settore garantendo le stesse tutele economiche e normative previste dall'art. 17 della Legge 84/94, nel rispetto dei principi dell'Unione Europea e ferma restando la necessaria armonizzazione con l'organizzazione e con le esigenze tecnico organizzative e di manodopera previste nel nuovo contratto, l'aggiudicatario è

La nuova autorizzazione sarà rilasciata per un periodo compreso fra 5 e 10 anni. Prevista clausola sociale per i lavoratori della Cpr Sarà riassegnata nei prossimi mesi l'autorizzazione alla fornitura di manodopera temporanea nel porto di Ravenna. L'Autorità di sistema portuale romagnola ha infatti appena pubblicato il relativo bando, essendo in scadenza il titolo in capo alla Compagnia Portuale di Ravenna. Il documento fissa le tariffe massime per il servizio partendo da quelle esistenti (345,78 euro per il turno feriale diurno), e stabilisce diversi requisiti per i candidati. Oltre a quelli di ordine generale, i soggetti interessati non devono avere alcun rapporto societario con imprese portuali e terminalisti, devono possedere un capitale sociale interamente versato non inferiore a 500mila euro e vantare un fatturato globale medio annuo degli ultimi 3 esercizi finanziari non inferiore a 15 milioni di euro. Inoltre occorre un'esperienza pregressa, adeguatamente certificata con relativa documentazione dimostrativa, per un periodo non inferiore a tre anni - nell'arco dei cinque anni precedenti la procedura - nello specifico settore della fornitura di lavoro portuale per operazioni e servizi. Tale requisito concernerà "la dotazione di personale adeguato e professionalizzato in misura non inferiore a 350 unità" e un numero di ore di lavoro annuo prestate nel triennio pari a 182.000, corrispondente a circa il 30% dei turni svolti fra 2023 e 2025 da Cpr (in media poco più di 101mila l'anno considerando il turno lavorativo diurno medio di 6 ore). Esplicitata chiaramente la clausola sociale: "Al fine di garantire la stabilità occupazionale del personale già impiegato presso la precedente impresa autorizzata, nonché l'applicazione dei contratti collettivi nazionali e territoriali di settore garantendo le stesse tutele economiche e normative previste dall'art. 17 della Legge 84/94, nel rispetto dei principi dell'Unione Europea e ferma restando la necessaria armonizzazione con l'organizzazione e con le esigenze tecnico organizzative e di manodopera previste nel nuovo contratto, l'aggiudicatario è tenuto ad assorbire prioritariamente nel proprio organico il personale già operante alle dipendenze del fornitore uscente assicurandone la continuità del rapporto di lavoro sotto il profilo normativo e retributivo del Ccnl Porti". La durata dell'autorizzazione andrà da un minimo di 5 a un massimo di 10 anni, a seconda del punteggio ottenuto dall'aggiudicatario. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.

Shipping Italy

Ravenna

Al via a Ravenna la gara per il lavoro portuale ex-art.17 della legge 84/94

Shipping Italy

Al via a Ravenna la gara per il lavoro portuale ex-art.17 della legge 84/94

04/29/2026 22:00 Nicola Capuzzo

La nuova autorizzazione sarà rilasciata per un periodo compreso fra 5 e 10 anni. Prevista clausola sociale per i lavoratori della Cpr Sarà riassegnata nei prossimi mesi l'autorizzazione alla fornitura di manodopera temporanea nel porto di Ravenna. L'Autorità di sistema portuale romagnola ha infatti appena pubblicato il relativo bando, essendo in scadenza il titolo in capo alla Compagnia Portuale di Ravenna. Il documento fissa le tariffe massime per il servizio partendo da quelle esistenti (345,78 euro per il turno feriale diurno), e stabilisce diversi requisiti per i candidati. Oltre a quelli di ordine generale, i soggetti interessati non devono avere alcun rapporto societario con imprese portuali e terminalisti, devono possedere un capitale sociale interamente versato non inferiore a 500mila euro e vantare un fatturato globale medio annuo degli ultimi 3 esercizi finanziari non inferiore a 15 milioni di euro. Inoltre occorre un'esperienza pregressa, adeguatamente certificata con relativa documentazione dimostrativa, per un periodo non inferiore a tre anni – nell'arco dei cinque anni precedenti la procedura – nello specifico settore della fornitura di lavoro portuale per operazioni e servizi. Tale requisito concernerà "la dotazione di personale adeguato e professionalizzato in misura non inferiore a 350 unità" e un numero di ore di lavoro annuo prestate nel triennio pari a 182.000, corrispondente a circa il 30% dei turni svolti fra 2023 e 2025 da Cpr (in media poco più di 101mila l'anno considerando il turno lavorativo diurno medio di 6 ore). Esplicitata chiaramente la clausola sociale: "Al fine di garantire la stabilità occupazionale del personale già impiegato presso la precedente impresa autorizzata, nonché l'applicazione dei contratti collettivi nazionali e territoriali di settore garantendo le stesse tutele economiche e normative previste dall'art. 17 della Legge 84/94, nel rispetto dei principi dell'Unione Europea e ferma restando la necessaria armonizzazione con l'organizzazione e con le esigenze tecnico

La nuova autorizzazione sarà rilasciata per un periodo compreso fra 5 e 10 anni. Prevista clausola sociale per i lavoratori della Cpr Sarà riassegnata nei prossimi mesi l'autorizzazione alla fornitura di manodopera temporanea nel porto di Ravenna. L'Autorità di sistema portuale romagnola ha infatti appena pubblicato il relativo bando, essendo in scadenza il titolo in capo alla Compagnia Portuale di Ravenna. Il documento fissa le tariffe massime per il servizio partendo da quelle esistenti (345,78 euro per il turno feriale diurno), e stabilisce diversi requisiti per i candidati. Oltre a quelli di ordine generale, i soggetti interessati non devono avere alcun rapporto societario con imprese portuali e terminalisti, devono possedere un capitale sociale interamente versato non inferiore a 500mila euro e vantare un fatturato globale medio annuo degli ultimi 3 esercizi finanziari non inferiore a 15 milioni di euro. Inoltre occorre un'esperienza pregressa, adeguatamente certificata con relativa documentazione dimostrativa, per un periodo non inferiore a tre anni - nell'arco dei cinque anni precedenti la procedura - nello specifico settore della fornitura di lavoro portuale per operazioni e servizi. Tale requisito concernerà "la dotazione di personale adeguato e professionalizzato in misura non inferiore a 350 unità" e un numero di ore di lavoro annuo prestate nel triennio pari a 182.000, corrispondente a circa il 30% dei turni svolti fra 2023 e 2025 da Cpr (in media poco più di 101mila l'anno considerando il turno lavorativo diurno medio di 6 ore). Esplicitata chiaramente la clausola sociale: "Al fine di garantire la stabilità occupazionale del personale già impiegato presso la precedente impresa autorizzata, nonché l'applicazione dei contratti collettivi nazionali e territoriali di settore garantendo le stesse tutele economiche e normative previste dall'art. 17 della Legge 84/94, nel rispetto dei principi dell'Unione Europea e ferma restando la necessaria armonizzazione con l'organizzazione e con le esigenze tecnico organizzative e di manodopera previste nel nuovo contratto, l'aggiudicatario è tenuto ad assorbire prioritariamente nel proprio organico il personale già operante alle dipendenze del fornitore uscente assicurandone la continuità del rapporto di lavoro sotto il profilo normativo e retributivo del Ccnl Porti". La durata dell'autorizzazione andrà da un minimo di 5 a un massimo di 10 anni, a seconda del punteggio ottenuto dall'aggiudicatario. 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.

Messaggero Marittimo

Marina di Carrara

Marina di Massa, oltre 8,5 milioni per la ricostruzione del pontile

Inserito nel 'DL commissari'. Barabotti (Lega): 'Intervento straordinario per accelerare i tempi e restituire l'opera alla comunità'

Andrea Puccini

ROMA - La ricostruzione del pontile di Marina di Massa entra ufficialmente nel perimetro del 'DL commissari'. Il provvedimento, approvato in Senato, prevede lo stanziamento di oltre 8,5 milioni di euro e la nomina del sindaco di Massa a commissario straordinario per accelerare le procedure di intervento. L'infrastruttura era stata gravemente danneggiata nel Gennaio 2025 a seguito dell'impatto con la nave Guang Rong , evento che aveva compromesso uno dei simboli identitari e turistici del litorale apuano. A darne notizia è il deputato della Lega Andrea Barabotti , che ha sottolineato come la norma rappresenti una risposta rapida e concreta a una situazione che, senza un intervento straordinario, sarebbe rimasta esposta a tempi lunghi e incertezze legate anche ai profili assicurativi. 'Il pontile è identità, memoria e parte fondamentale dell'offerta turistica - ha dichiarato Barabotti -. Oggi c'è una risposta concreta: oltre 8,5 milioni di euro e strumenti straordinari per accelerare la ricostruzione'. Secondo il parlamentare, l'inserimento dell'intervento nel decreto consente di superare le procedure ordinarie, garantendo una maggiore rapidità operativa. Il provvedimento assegna al commissario straordinario poteri speciali per la gestione dell'intervento, con l'obiettivo di ridurre i tempi di realizzazione e restituire rapidamente alla comunità un'infrastruttura considerata strategica per l'economia turistica locale. Barabotti ha inoltre ricordato l'impegno assunto già nell'Ottobre 2025 con i cittadini e ha rivendicato il lavoro congiunto con il Ministero delle Infrastrutture e con l'amministrazione comunale per arrivare alla definizione della norma. L'obiettivo, ha spiegato, è riportare il pontile al centro della vita cittadina nel più breve tempo possibile. Resta aperto il tema delle responsabilità e dei risarcimenti per i danni causati dall'impatto della nave, che - ha precisato il deputato - saranno oggetto di ulteriori valutazioni da parte delle istituzioni competenti, a tutela dell'interesse pubblico. Nei prossimi giorni sarà convocata una conferenza stampa per illustrare nel dettaglio l'emendamento, i poteri del commissario e il cronoprogramma degli interventi.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Antenna Sud

Livorno

Un salentino al vertice del porto di Livorno: soddisfazione ed emozione del sindaco Filoni

Maria Teresa Carrozzo

Antenna Sud

Un salentino al vertice del porto di Livorno: soddisfazione ed emozione del sindaco Filoni

04/29/2026 19:05 Maria Teresa Carrozzo

Un salentino al vertice del porto di Livorno: soddisfazione ed emozione del sindaco Filoni Un figlio del Salento alla guida di uno degli snodi portuali più strategici del Paese. 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 del porto di Livorno, incarico di primo piano nella governance marittima nazionale. Una notizia che arriva fino a Galatone, città d'origine del neo dirigente. Proprio da Galatone arriva il commento del sindaco Flavio Filoni, che esprime soddisfazione ed emozione per il traguardo raggiunto: un riconoscimento importante per l'intera comunità, che vede uno dei suoi concittadini affermarsi ai vertici di un sistema complesso come quello portuale italiano. Un risultato che, nelle parole del primo cittadino, rappresenta motivo di orgoglio e testimonia il valore di un percorso costruito su studio, impegno e competenza. Classe 1981, Danieli ha alle spalle una formazione d'eccellenza e una carriera articolata tra Marina Militare e amministrazione centrale dello Stato. Dall'Accademia Navale alla laurea in Giurisprudenza, fino agli incarichi al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il suo profilo si distingue per una solida esperienza nei processi decisionali e nella gestione delle dinamiche portuali. Tra i ruoli ricoperti, quello di membro del Collegio dei Revisori dell'Autorità Portuale dello Stretto, sub-commissario nel 2025 all'Autorità del Mare Adriatico Orientale e ufficiale superiore presso il Comando Generale delle Capitanerie di Porto, incarico che gli è valso un encomio solenne. Un percorso che lo ha portato oggi a guidare, da segretario generale, uno degli scali più rilevanti del Tirreno. Una nomina arrivata all'unanimità e sostenuta con convinzione dal presidente dell'Authority Davide Gariglio, in un momento delicato per l'ente anche alla luce delle tensioni istituzionali legate allo sviluppo della Darsena Europa. Per il Salento, una storia che si traduce in

Un salentino al vertice del porto di Livorno: soddisfazione ed emozione del sindaco Filoni Un figlio del Salento alla guida di uno degli snodi portuali più strategici del Paese. 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 del porto di Livorno, incarico di primo piano nella governance marittima nazionale. Una notizia che arriva fino a Galatone, città d'origine del neo dirigente. Proprio da Galatone arriva il commento del sindaco Flavio Filoni, che esprime soddisfazione ed emozione per il traguardo raggiunto: un riconoscimento importante per l'intera comunità, che vede uno dei suoi concittadini affermarsi ai vertici di un sistema complesso come quello portuale italiano. Un risultato che, nelle parole del primo cittadino, rappresenta motivo di orgoglio e testimonia il valore di un percorso costruito su studio, impegno e competenza. Classe 1981, Danieli ha alle spalle una formazione d'eccellenza e una carriera articolata tra Marina Militare e amministrazione centrale dello Stato. Dall'Accademia Navale alla laurea in Giurisprudenza, fino agli incarichi al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il suo profilo si distingue per una solida esperienza nei processi decisionali e nella gestione delle dinamiche portuali. Tra i ruoli ricoperti, quello di membro del Collegio dei Revisori dell'Autorità Portuale dello Stretto, sub-commissario nel 2025 all'Autorità del Mare Adriatico Orientale e ufficiale superiore presso il Comando Generale delle Capitanerie di Porto, incarico che gli è valso un encomio solenne. Un percorso che lo ha portato oggi a guidare, da segretario generale, uno degli scali più rilevanti del Tirreno. Una nomina arrivata all'unanimità e sostenuta con convinzione dal presidente dell'Authority Davide Gariglio, in un momento delicato per l'ente anche alla luce delle tensioni istituzionali legate allo sviluppo della Darsena Europa. Per il Salento, una storia che si traduce in orgoglio collettivo. E per Galatone, nelle parole del sindaco Filoni, la conferma che talento e determinazione possono portare lontano, senza mai perdere il legame con le proprie radici.

Corriere Marittimo

Livorno

Convegno sul Lavoro Marittimo 2026: Rotte incerte, futuro necessario e irrinunciabile, a Procida

LIVORNO - Si rinnova anche quest'anno l'appuntamento del Convegno sul Lavoro Marittimo , giunto all' VIII edizione, dal titolo: "Rotte incerte, futuro necessario e irrinunciabile" in programma il 4 e 5 giugno a Procida e promosso dal Comitato del Lavoro Marittimo. PROGRAMMA 4 giugno Ore 9-9,30 | Registrazione Ore 9,30-10 | Saluti istituzionali Ore 10-11 | 1° Panel: Dove eravamo rimasti? Ore 11-12 | 2° Panel: Marittimo, chi era e chi sarà? Ore 12-13 | 3° Panel: Il mondo cambia. E il lavoro marittimo? 5 giugno Ore 9-9,30 | Registrazione Ore 9,30-10 | Saluti istituzionali Ore 10-12 | 1° Panel: Un'economia che non si ferma mai Ore 12-13 | 2° Panel: L'assistenza sanitaria Il Comitato Marittimo: nato da un'idea del comandante Fabio Pagano, pilota del porto di Livorno e presidente nazionale Fedepiloti, si è costituito il 15 febbraio 2025 con sede legale a Livorno, raggruppa professionisti del mare con trentennale esperienza pratica nel settore.

Corriere Marittimo

Convegno sul Lavoro Marittimo 2026: Rotte incerte, futuro necessario e irrinunciabile, a Procida

04/29/2026 10:19

LIVORNO – Si rinnova anche quest'anno l'appuntamento del Convegno sul Lavoro Marittimo , giunto all' VIII edizione, dal titolo: "Rotte incerte, futuro necessario e irrinunciabile" in programma il 4 e 5 giugno a Procida e promosso dal Comitato del Lavoro Marittimo. PROGRAMMA 4 giugno Ore 9-9,30 | Registrazione Ore 9,30-10 | Saluti istituzionali Ore 10-11 | 1° Panel: Dove eravamo rimasti? Ore 11-12 | 2° Panel: Marittimo, chi era e chi sarà? Ore 12-13 | 3° Panel: Il mondo cambia. E il lavoro marittimo? 5 giugno Ore 9-9,30 | Registrazione Ore 9,30-10 | Saluti istituzionali Ore 10-12 | 1° Panel: Un'economia che non si ferma mai Ore 12-13 | 2° Panel: L'assistenza sanitaria Il Comitato Marittimo: nato da un'idea del comandante Fabio Pagano, pilota del porto di Livorno e presidente nazionale Fedepiloti, si è costituito il 15 febbraio 2025 con sede legale a Livorno, raggruppa professionisti del mare con trentennale esperienza pratica nel settore.

Informatore Navale

Livorno

Via libera dal Comitato di Gestione, Pierpaolo Danieli nominato segretario generale dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale

Informatore Navale

Via libera dal Comitato di Gestione, Pierpaolo Danieli nominato segretario generale dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale

04/29/2026 13:31

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

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.".

Informazioni Marittime

Livorno

Tirreno Settentrionale, Pierpaolo Danieli nominato segretario generale dell'AdSP

Informazioni Marittime

Tirreno Settentrionale, Pierpaolo Danieli nominato segretario generale dell'AdSP

04/29/2026 08:21

L'incarico, affidato su proposta del presidente Davide Gariglio, è stato approvato nell'ambito del comitato di gestione dell'ente Il comitato di gestione dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha approvato a Livorno 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

L'incarico, affidato su proposta del presidente Davide Gariglio, è stato approvato nell'ambito del comitato di gestione dell'ente Il comitato di gestione dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha approvato a Livorno 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". Condividi Tag porti livorno Articoli correlati.

La Gazzetta Marittima

Livorno

Così il "terremoto" dal Golfo diventa tsunami sul mercato dei container

La Gazzetta Marittima

Così il "terremoto" dal Golfo diventa tsunami sul mercato dei container

04/29/2026 08:47

Il report Sogese cambia la prospettiva: ecco cosa sta accadendo davvero COLLESALVETTI (Livorno). I container non mancano: ci sono. «Ma non sono dove e quando il mercato ne ha bisogno: e il mercato oggi è definito da quanto efficientemente le attrezzature riescono a muoversi, non da quante ne esistono». Il problema dunque non sta nell'offerta bensì nella circolazione (la cui efficienza è «compromessa»). È la "fotografia" scattata da Andrea Monti, numero uno di Sogese, operatore italiano sulla piazza da quasi mezzo secolo, specializzato in soluzioni logistiche e infrastrutturali basate su container (per i quali offre vendita, noleggio, manutenzione e personalizzazione). Sotto la luce dei riflettori c'è una (doppia) novità: da un lato, le reti "feeder" del Mediterraneo si mostrano come «il nuovo collo di bottiglia del mercato container europeo»; dall'altro, gli equilibri dei costi complessivi stanno cambiando per via di «cicli di transito più lunghi e della stratificazione dei supplementi». Lo racconta nell'ultimo report del "Sogese Container Market Update", uno strumento di "market intelligence" creato per dare a spedizionieri, operatori logistici e "decision maker" informazioni reali e concrete dalla prima linea del mercato del container europeo. Che, detto per inciso, sta «entrando in una fase in cui i tradizionali segnali di domanda e offerta non raccontano più l'intera storia»: colpa del fatto che questo momento non è contrassegnato da «un reale eccesso di offerta di container», ma casomai da «una riduzione della capacità effettiva causata da una più lenta circolazione delle attrezzature lungo corridoi commerciali interrotti». La capacità esiste ma quella effettivamente utilizzabile si sta riducendo: è questo un concetto-chiave dell'analisi. Dunque: se la flotta globale è «relativamente ampia» e la domanda risulta «complessivamente debole», dove sta la criticità secondo il report? Ecco un poker di sottolineature: le attrezzature «trascorrono più tempo in transito» i container sono «sempre più posizionati nelle aree sbagliate» la congestione alle spalle dei porti e la pressione su depositi e magazzini «ritardano rilascio e riutilizzo» la cancellazione di partenze o di tappe, oltre agli aggiustamenti delle rotte in corso d'opera stanno «ulteriormente riducendo la disponibilità» Vengono citati dati a firma Alphaliner per far rilevare che «la dimensione della flotta non è più un indicatore affidabile della capacità di mercato»: sono le inefficienze operative a «limitare l'offerta effettiva». Inutile dire che tutto ha origine dalle tensioni geopolitiche in Medio Oriente: più di 4mila chilometri ci separano da Hormuz (e almeno duemila dal Libano in fiamme) ma non è certo un segreto che la circolazione dei container sia «sotto pressione» fino all'Europa. Oltretutto, l'allungamento delle rotte per evitare guai allungano di 10-20 giorni i tempi di transito sulla direttrice Asia-Europa: questo - si afferma - riduce direttamente la disponibilità di equipment e rallenta la circolazione nella rete. È una sorta

La Gazzetta Marittima

Livorno

di "nuova normalità", visto che da recenti aggiornamenti di Sea-Intelligence emerge «la natura strutturale di questi ritardi». In virtù di questo riassestamento della mappa dei servizi "mainline", risulta in aumento la quota di carico instradata attraverso poli di trasbordo del Mediterraneo occidentale: ad esempio, Algeciras e Tanger Med. Il risultato è l'incremento della dipendenza dalle reti "feeder" per lo smistamento verso l'Europa meridionale: l'ultimo tratto del viaggio si tramuta «in un punto chiave di volatilità». Per tre ragioni: le reti "feeder" (a livello di distribuzione sub-continentale) hanno in mano la gestione di volumi maggiori le "finestre di connessione" si stanno «restringendo» i costi stanno «aumentando in specifici corridoi». Monti lo indica con chiarezza: cambia l'identikit del segmento "feeder": «Non è più secondario, anzi è sempre più il punto in cui si determinano costo e affidabilità». Tornano a guardare dritto negli occhi questa "nuova normalità", l'ultimo aggiornamento di aprile del "Sogese Container Market Update" mette l'accento sul fatto che «la volatilità dei costi è ormai strutturale». A tal riguardo si invita a tener presente che: i supplementi bunker e i premi per "rischio guerra" sono «ormai parte della base» l'esposizione all'Eu Ets sta «influenzando le strutture tariffarie» i cicli di transito più lunghi stanno «aumentando i costi di stoccaggio e "buffer"» Citando recenti aggiornamenti di Xeneta, viene messo in evidenza che «i noli sulle principali rotte continuano a mostrare volatilità di breve periodo»: dipende da «una combinazione di fattori stagionali e pressioni legate alle "disruption"». Ma in questa "notte" non tutti i gatti sono bigi alla stessa maniera: al contrario, il mercato risulta via via più frammentato per via del fatto che «la crescente pressione sulle reti "feeder" e l'inefficienza complessiva della circolazione non stanno impattando tutti i segmenti di carico allo stesso modo». Dove di più e dove di meno, ecco come: Segmenti resilienti : farmaceutico, logistica reefer e cargo "time-sensitive", dove «affidabilità e continuità del servizio giustificano costi più elevati» Sotto pressione : cargo dry standard e flussi intermedi a basso margine, «altamente sensibili al prezzo e più esposti alle "disruption"» Al di là di questa differenziazione, il «cambiamento più ampio nel mercato» si avverte sotto un altro profilo: «l'accesso a capacità affidabile sta diventando più importante della disponibilità nominale». Perciò, come salta agli occhi dal report, il prezzo «da solo non è più un criterio decisionale sufficiente». Monti lo traduce così: «In questo contesto, la rotta più economica può facilmente diventare la più costosa una volta considerati ritardi, costi di stoccaggio e rischi di affidabilità». Dietro la scelta, ciascun cliente deve imparare a mettere nel conto anche, forse soprattutto, altri fattori che acquistano crescente peso specifico nelle strategie decisionali. È indispensabile: considerare «il rischio di affidabilità insieme al prezzo» costruire flessibilità nelle strategie di "routing" e "inventory" collaborare con partner che «offrano controllo operativo, non solo disponibilità nominale».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Messaggero Marittimo

Livorno

Livorno, nasce il progetto dell'Università di Pisa: 'I talenti non hanno genere'

Focus sul lavoro portuale femminile tra ricerca, formazione e innovazione organizzativa

Andrea Puccini

LIVORNO - Nei porti, dove si intrecciano logistica globale, organizzazione del lavoro e competitività economica, la qualità delle risorse umane rappresenta un fattore decisivo quanto le infrastrutture fisiche. Da questa premessa nasce il nuovo Progetto Speciale per la Didattica 'Divisione del lavoro e differenziazione dei talenti: le donne e il lavoro portuale', promosso dall'Università di Pisa e sviluppato all'interno del corso 'Teorie dell'Organizzazione e del Lavoro' del Corso di laurea in Economia e Legislazione dei Sistemi Logistici. L'iniziativa si inserisce nel solco delle attività già avviate a Livorno con il progetto 'Il porto delle donne', con l'obiettivo di valorizzare il contributo femminile nel settore portuale e analizzare il ruolo delle donne nei processi organizzativi e produttivi degli scali. Il progetto nasce dalla collaborazione tra il professor Luca Michelini e la sociologa Barbara Bonciani, già assessora al porto del Comune di Livorno e ideatrice del percorso 'Il porto delle donne', dedicato all'analisi della presenza femminile nel comparto marittimo e logistico. L'iniziativa parte da un assunto chiave: nei porti contemporanei il lavoro è la vera infrastruttura. Se le infrastrutture fisiche restano fondamentali, è l'organizzazione del lavoro - e quindi la qualità delle competenze - a determinare efficienza, sicurezza e competitività degli scali. In questo contesto, la capacità di attrarre talenti, indipendentemente dal genere, diventa un elemento strategico per lo sviluppo del sistema portuale. Storicamente caratterizzato da una forte prevalenza maschile, il lavoro portuale nasce in un'epoca in cui la movimentazione delle merci richiedeva soprattutto forza fisica. Oggi, però, l'evoluzione tecnologica e l'automazione dei processi hanno reso molte attività accessibili in modo equivalente a uomini e donne. Nonostante questo, permangono ancora stereotipi culturali che continuano a percepire il settore come un ambiente esclusivamente maschile. Un'eccezione significativa è rappresentata proprio dal porto di Livorno, considerato tra i più avanzati in Italia per presenza femminile, con una quota superiore alla media nazionale. La tradizione del lavoro femminile nello scalo affonda le radici nel 1982, quando la Compagnia portuale, guidata dall'allora Console Italo Piccini, avviò l'ingresso delle prime tre lavoratrici nel settore. Il progetto universitario prevede l'assegnazione di cinque borse di studio, vinte dagli studenti Matteo Bellini, Giovanni Razzauti, Leonardo Palmerini, Christian Pugliese e Arsen Parsegov. I partecipanti condurranno interviste a operatori del cluster portuale e a lavoratrici del settore, con l'obiettivo di ricostruire l'evoluzione storica della presenza femminile nei porti e individuare possibili margini di miglioramento organizzativo, economico e strategico. Il percorso si concluderà con un convegno finale in cui verranno presentati i risultati della ricerca, offrendo una sintesi delle analisi svolte e delle prospettive emerse. L'obiettivo dichiarato è duplice: da un lato diffondere una maggiore consapevolezza tra le nuove generazioni sul ruolo delle

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

donne nel lavoro portuale; dall'altro promuovere una riflessione scientifica su modelli organizzativi più inclusivi, capaci di valorizzare tutte le competenze disponibili nel settore logistico e marittimo.

News-24.it

Livorno

Salvetti Dionisi, è guerra

Simone Consigli

News-24.it

Salvetti – Dionisi, è guerra

04/29/2026 21:53 Simone Consigli

Livorno, 29 aprile 2026 – Tra Giancarlo Dionisi e Luca Salvetti è guerra, il sindaco non le manda a dire al Prefetto dopo le discussioni sul fuorionda dell'intervista a Report sui fumi navali: "Da due mesi fa in poi il sottoscritto, consapevole che l'interesse della città viene prima di tutto, ha costantemente evitato di parlare in pubblico di situazioni che riguardavano questo conflitto con il Prefetto. Il signor Prefetto non l'ha fatta la stessa cosa". Questo un passo del lungo intervento di Salvetti in merito alla questione nel consiglio comunale di oggi, un intervento di ben 13 minuti in cui il sindaco si "augura" che non ci siano altre "sovrapposizioni" tra i due poteri istituzionali per le prossime opere cittadine, tra Dionisi e Giani per il ponte sullo Scolmatore, tra Dionisi e Gariglio per la nomina a presidente della Port Autority e tra Dionisi e la Capitaneria di Porto, per quanto riguarda le emissioni delle navi. E viene presa in considerazione da Salvetti un'altra "sovrapposizione" tra i poteri istituzionali, quella sulla sicurezza, all'epoca della richiesta di un'ordinanza da parte del Prefetto sul numero contingentato di accessi a via Cambini, la via degli aperitivi e della malamovida: "Il Prefetto intimava al sindaco di fare il contingentamento in Via Cambini, io gli ho detto che al sindaco non gli si intimano queste cose" . Critiche al Prefetto anche per il suo intervento alle manifestazioni del 25 aprile, reo di aver parlato solo di "sovrapposizioni" e non dei valori dell'antifascismo: "Un intervento sulle sovrapposizioni istituzionali, che non c'entrava niente con quello di cui stavamo parlando. E l'ha fatto prima del mio intervento". La linea di Salvetti è chiara, a lui nessuno deve insegnare qualcosa su come si governa la sua città, lo scontro col Prefetto è frontale e le dinamiche sono chiare, a Livorno governano lui e il Partito Democratico, le linee guida costituzionali sono precise e le sovrapposizioni non devono esistere a nessun livello, detto in soldoni, quelle che vengono chiamate "sovrapposizioni" non sono solo dei banali "sbandamenti" dovuti ad incapacità professionali, scarsa esperienza o eccesso di personalismo, ma potrebbero essere

Livorno, 29 aprile 2026 Tra Giancarlo Dionisi e Luca Salvetti è guerra, il sindaco non le manda a dire al Prefetto dopo le discussioni sul fuorionda dell'intervista a Report sui fumi navali: Da due mesi fa in poi il sottoscritto, consapevole che l'interesse della città viene prima di tutto, ha costantemente evitato di parlare in pubblico di situazioni che riguardavano questo conflitto con il Prefetto. Il signor Prefetto non l'ha fatta la stessa cosa. Questo un passo del lungo intervento di Salvetti in merito alla questione nel consiglio comunale di oggi, un intervento di ben 13 minuti in cui il sindaco si augura che non ci siano altre sovrapposizioni tra i due poteri istituzionali per le prossime opere cittadine, tra Dionisi e Giani per il ponte sullo Scolmatore, tra Dionisi e Gariglio per la nomina a presidente della Port Autority e tra Dionisi e la Capitaneria di Porto, per quanto riguarda le emissioni delle navi. E viene presa in considerazione da Salvetti un'altra sovrapposizione tra i poteri istituzionali, quella sulla sicurezza, all'epoca della richiesta di un'ordinanza da parte del Prefetto sul numero contingentato di accessi a via Cambini, la via degli aperitivi e della malamovida: il Prefetto intimava al sindaco di fare il contingentamento in Via Cambini, io gli ho detto che al sindaco non gli si intimano queste cose . Critiche al Prefetto anche per il suo intervento alle manifestazioni del 25 aprile, reo di aver parlato solo di sovrapposizioni e non dei valori dell'antifascismo: Un intervento sulle sovrapposizioni istituzionali, che non c'entrava niente con quello di cui stavamo parlando. E l'ha fatto prima del mio intervento. La linea di Salvetti è chiara, a lui nessuno deve insegnare qualcosa su come si governa la sua città, lo scontro col Prefetto è frontale e le dinamiche sono chiare, a Livorno governano lui e il Partito Democratico, le linee guida costituzionali sono precise e le sovrapposizioni non devono esistere a nessun livello, detto in soldoni, quelle che vengono chiamate sovrapposizioni non sono solo dei banali sbandamenti dovuti ad incapacità professionali, scarsa esperienza o eccesso di personalismo, ma potrebbero essere questioni più complesse, da dirimere in ambito istituzionale, ovvero a Roma e al Ministero degli Interni di Giorgia Meloni, dal quale la Prefettura dipende. A seguire, nell'intervento di Salvetti in consiglio, ce n'è anche per Report e per il contenuto del servizio sull'inquinamento portuale. Per prima cosa Salvetti lamenta che la sua intervista è stata fatta mesi fa, a gennaio, in una fase diversa da quella attuale: Detto questo Report a me la trasmissione Report è piaciuta parecchio, perché ha affrontato un tema fondamentale per le città che hanno un porto e una difficoltà enorme che queste città hanno di gestire il tema ambientale insieme al tema del lavoro. Mi dispiace solo che dei 18 minuti della mia intervista,15 minuti che io avevo dedicato a spiegare che cosa aveva fatto Livorno sul fronte della lotta all'inquinamento in Porto non siano stati presi assolutamente in considerazione,

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

neanche 30 secondi . E aggiunge: Perché io le cose le dico in onda, fuorionda e quando serve, perché non sono un ipocrita . Salvetti ci tiene a precisare che dal 2019 in poi il suo impegno ha fruttato l'accordo con la consigliera regionale Grassi per l'adesione al progetto Blue Agreement, il protocollo volontario sottoscritto da diverse compagnie di navigazione, come Msc, Italia Marittima e autorità portuali per ridurre le emissioni inquinanti, un accordo per ridurre le emissioni di zolfo e l'installazione di una centralina tramite la richiesta attuativa alla Regione, per il monitoraggio delle emissioni navali e di aver speso per le centraline a spese del Comune 35 mila euro: L'ha fatto il sindaco di Livorno, responsabile della salute dei cittadini, l'ha fatto l'assessora Viviani, che ha lavorato su questo insieme all'assessore regionale, e non l'ha fatto nessun altro, anche se Report dice che il Prefetto in questa operazione è stato decisivo. Questo per quanto è stato fatto per l'inquinamento a Livorno, quindi si passa al perché Salvetti abbia fatto riferimento alla provenienza Prefetto da Nuoro, dove il primo porto è distante cento chilometri e quindi al fatto che prima di occuparsene a Livorno Dionisi, avrebbe dovuto comportarsi in maniera diversa, poiché non aveva esperienza sul tema e se ne occupava per la prima volta: Deve venire, confrontarsi, dialogare insieme, costruire rapporti insieme dove prendi nota e prendi coscienza di quello che questa città ha già fatto prima del tuo arrivo e vai avanti insieme. Io nel fuori onda ho detto questo. Ecco spiegato il perché viene sottolineata la parola Nuoro nel fuorionda di Report. Una maniera di fare giornalismo , quella di Report riguardo alla diffusione del fuorionda, che a Salvetti non piace, paragonata nel suo intervento di oggi in consiglio, alla maniera di fare inchiesta delle Iene oppure della trasmissione di Rete Quattro Fuori dal Coro all'epoca dello scandalo sulle case popolari, trattato dal giornalista Mario Giordano e dal consigliere di Fratelli d'Italia Alessandro Perini. Ce n'è dunque anche per gli interventi dell'opposizione: La stragrande maggioranza degli interventi è stata articolata da parte vostra senza sapere alcune cose e senza avere dei riferimenti certi , fatta eccezione per il consigliere di Forza Italia Guarducci che a un certo punto ha spiegato dinamiche che sfuggono alla gran parte di chi è intervenuto su questo tema . In chiusura una battuta ironica anche per il consigliere della Lega Ghiozzi, il quale avrebbe annunciato una raccolta di firme per chiedere le sue dimissioni: Lo faccia pure, così se riesce a farmi dimettere due anni e mezzo prima della fine del secondo mandato potrò candidarmi per il terzo.

Porta di Mare

Livorno

Pierpaolo Danieli, il comandante salentino alla guida dell'Authority di Livorno

Porta di Mare

Pierpaolo Danieli, il comandante salentino alla guida dell'Authority di Livorno

Stefano Pergola
MASSETTO AUTOLIVELLANTE
MASSETTI ALLEGGERITI
POSA PAVIMENTI E RIVESTIMENTI
REALIZZAZIONE PISCINA
Richiedi un sopralluogo e preventivo gratuito
392 612 6973

04/29/2026 22:38

Un figlio di Galatone al vertice di uno dei porti più strategici del Tirreno. 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: una notizia che rimbalza con orgoglio fino al Salento, terra da cui Danieli proviene e alla quale, evidentemente, non ha mai smesso di guardare. Galatone, paese di poco più di quindicimila abitanti in provincia di Lecce, può oggi annoverare tra i suoi figli uno dei dirigenti più rilevanti nel panorama delle autorità portuali italiane. Danieli, classe 1981, ha percorso la strada che molti giovani del Sud conoscono bene: formazione d'eccellenza lontano da casa - l'Accademia Navale di Livorno, la laurea in Giurisprudenza -, poi una carriera costruita con rigore in contesti operativi eterogenei, senza mai affidarsi a scorciatoie. Il risultato è un profilo non comune: ufficiale della Marina Militare con una solida base giuridica, una conoscenza profonda delle dinamiche portuali e una visione maturata ai vertici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dove ha ricoperto il ruolo di Capo Segreteria del Capo di Gabinetto. Un percorso costruito pezzo per pezzo, incarico dopo incarico. Membro del Collegio dei Revisori dell'Autorità Portuale dello Stretto, sub-commissario nel 2025 all'AdSP del Mare Adriatico Orientale per coordinamento amministrativo e investimenti infrastrutturali, Ufficiale superiore addetto al Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - ruolo dal quale ha ricevuto un encomio solenne nel 2021. Tra il 2016 e il 2018 aveva già affiancato l'ammiraglio Giovanni Pettorino nella Direzione Marittima della Liguria e nel Comando del porto di Genova, misurandosi con la complessità del sistema portuale ligure in una fase particolarmente delicata. Non è la carriera di chi ha aspettato che le cose accadessero. È il presidente dell'Authority, Davide Gariglio, ad aver voluto Danieli con convinzione esplicita: A seguito di un'accurata selezione dei profili e di approfonditi colloqui conoscitivi, ho scelto di proporlo. 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. La nomina è arrivata all'unanimità, in un contesto istituzionale non privo di attriti - le tensioni tra ente portuale, Comune e governo sulla Darsena Europa sono note. Anche per questo il giudizio del sindaco di Livorno Luca Salvetti assume un peso specifico: la nomina 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. Un riconoscimento, in sostanza, che il merito ha prevalso sulla logica della mediazione. Danieli torna a Livorno - città in cui si è formato e alla quale è rimasto legato - con un bagaglio che unisce la conoscenza diretta delle infrastrutture portuali alla capacità di navigare con efficacia nell'amministrazione centrale dello Stato. Sono contento di tornare a Livorno, ha dichiarato a caldo, sottolineando il legame con il territorio e l'importanza della nuova sfida professionale. Per il Salento è una storia che vale la pena raccontare: quella di un ragazzo di Galatone che, attraverso lo studio, la disciplina militare e una carriera costruita sul campo, arriva a guidare uno degli scali marittimi più importanti d'Italia. Il Sindaco Flavio Filoni.

Sanremo News

Livorno

Autorità portuale, Pierpaolo Danieli nuovo segretario generale: dall'esperienza a Sanremo alla guida dell'AdSP

Sanremo News

Autorità portuale, Pierpaolo Danieli nuovo segretario generale: dall'esperienza a Sanremo alla guida dell'AdSP

04/29/2026 10:43

"Profilo di alto spessore tecnico e umano per rilanciare coesione e strategia" Il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha approvato all'unanimità la nomina del comandante Pierpaolo Danieli a nuovo segretario generale. La proposta è stata avanzata dal presidente Davide Gariglio, che ha puntato su un profilo ritenuto di elevata competenza tecnica e istituzionale. Pugliese, classe 1981, Danieli è ufficiale della Marina Militare con una solida formazione giuridica e un percorso professionale costruito in contesti operativi complessi. Tra le esperienze più rilevanti spicca il periodo alla guida dell' Ufficio Circondariale Marittimo e della Guardia Costiera di Sanremo, incarico ricoperto tra settembre 2013 e aprile 2016. Un passaggio significativo della sua carriera, durante il quale ha operato su un territorio strategico per il sistema marittimo ligure. Attualmente Danieli proviene dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dove ricopre il ruolo di Capo Segreteria del Capo di Gabinetto. Dal 2023 coordina le attività e gli impegni istituzionali, occupandosi anche della gestione del personale. Una posizione che gli ha consentito di maturare una visione trasversale dei processi amministrativi e decisionali. Il suo profilo si distingue inoltre per una profonda conoscenza delle dinamiche portuali: 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, seguendo in particolare il coordinamento amministrativo e gli investimenti infrastrutturali. Nel suo curriculum figurano anche incarichi di alto livello accanto al vertice delle Capitanerie di Porto. In qualità di ufficiale superiore addetto al Comandante Generale, l'ammiraglio Giovanni Pettorino, ha ricevuto nel 2021 un encomio solenne. Tra il 2016 e il 2018 aveva già collaborato con lo stesso Pettorino durante la direzione marittima della Liguria e il comando del porto di Genova, in una fase particolarmente delicata per il

Profilo di alto spessore tecnico e umano per rilanciare coesione e strategia Il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha approvato all'unanimità la nomina del comandante Pierpaolo Danieli a nuovo segretario generale. La proposta è stata avanzata dal presidente Davide Gariglio, che ha puntato su un profilo ritenuto di elevata competenza tecnica e istituzionale. Pugliese, classe 1981, Danieli è ufficiale della Marina Militare con una solida formazione giuridica e un percorso professionale costruito in contesti operativi complessi. Tra le esperienze più rilevanti spicca il periodo alla guida dell' Ufficio Circondariale Marittimo e della Guardia Costiera di Sanremo, incarico ricoperto tra settembre 2013 e aprile 2016. Un passaggio significativo della sua carriera, durante il quale ha operato su un territorio strategico per il sistema marittimo ligure. Attualmente Danieli proviene dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dove ricopre il ruolo di Capo Segreteria del Capo di Gabinetto. Dal 2023 coordina le attività e gli impegni istituzionali, occupandosi anche della gestione del personale. Una posizione che gli ha consentito di maturare una visione trasversale dei processi amministrativi e decisionali. Il suo profilo si distingue inoltre per una profonda conoscenza delle dinamiche portuali: 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, seguendo in particolare il coordinamento amministrativo e gli investimenti infrastrutturali. Nel suo curriculum figurano anche incarichi di alto livello accanto al vertice delle Capitanerie di Porto. In qualità di ufficiale superiore addetto al Comandante Generale, l'ammiraglio Giovanni Pettorino, ha ricevuto nel 2021 un encomio solenne. Tra il 2016 e il 2018 aveva già collaborato con lo stesso Pettorino durante la direzione marittima della Liguria e il comando del porto di Genova, in una fase particolarmente delicata per il sistema portuale regionale.

Messaggero Marittimo

Piombino, Isola d' Elba

Porto di Piombino, principio d'incendio nell'area PIM

Intervento rapido evita conseguenze

Andrea Puccini

PIOMBINO - Un principio di incendio si è sviluppato nel porto di Piombino, all'interno dell'area PIM, a causa di una scintilla che ha raggiunto accidentalmente una tubazione in plastica posizionata sopra un blocco metallico in fase di lavorazione. L'episodio ha generato una limitata emissione di fumo, ma la situazione è rimasta sotto controllo sin dalle prime fasi grazie all'intervento immediato della squadra d'emergenza interna, che è riuscita a domare il focolaio in tempi rapidi. Sul posto sono intervenuti anche gli ispettori dell' Autorità di Sistema Portuale, giunti tempestivamente per il coordinamento delle verifiche e delle operazioni di sicurezza. L'azione congiunta ha consentito di neutralizzare l'evento prima dell'arrivo dei Vigili del Fuoco, intervenuti successivamente per il sopralluogo tecnico conclusivo. Secondo quanto emerso, non si registrano conseguenze per l'incolumità dei lavoratori né danni a mezzi o infrastrutture. L'episodio si è quindi risolto senza impatti operativi per lo scalo. L'evento ha comunque rappresentato un test significativo per le procedure di emergenza adottate nell'area portuale, confermando - secondo le prime valutazioni - l'efficacia del sistema di risposta coordinata tra operatori e istituzioni nella gestione delle situazioni critiche.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Agenzia stampa Mobilità

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Ancona: incertezza sulla guida dell'Autorità portuale

Agenzia Stampa Mobilità

Agenzia stampa Mobilità

Ancona: incertezza sulla guida dell'Autorità portuale

04/29/2026 15:09 Agenzia Stampa Mobilità

La nomina del nuovo vertice dell'Autorità portuale di Ancona resta appesa: il ministro Matteo Salvini non avrebbe ancora scelto il successore e, nel frattempo, si profila il commissariamento. I termini sono stretti: il mandato dell'attuale presidente Garofalo è scaduto ieri ed il decreto di nomina per una soluzione transitoria era previsto già oggi. Comunque rimane il candidato principale per un incarico provvisorio di 60 giorni, misura che garantirebbe la continuità gestionale e coprirebbe i tempi tecnici dell'iter istruttorio per la nomina del nuovo presidente. La scelta definitiva, tuttavia, richiede un'intesa politico-istituzionale: il designato deve essere concordato con il presidente della Regione Marche, Francesco Acquaroli , e con il governatore dell'Abruzzo, Marco Marsilio , dato che l'Autorità di sistema portuale interessa entrambe le regioni. Una volta raggiunto l'accordo regionale, il nominativo dovrà superare il vaglio delle commissioni competenti di Camera e Senato prima dell'approvazione definitiva. Solo al termine di tale percorso parlamentare potrà essere emanato il decreto di nomina formale. Nel frattempo, la prospettiva del commissariamento o di un incarico ad interim rimane la soluzione pratica per evitare vuoti decisionali in un porto strategico per il traffico commerciale e la logistica marittima dell'Adriatico centrale. Restano attese novità nelle prossime ore.

La nomina del nuovo vertice dell'Autorità portuale di Ancona resta appesa: il ministro Matteo Salvini non avrebbe ancora scelto il successore e, nel frattempo, si profila il commissariamento. I termini sono stretti: il mandato dell'attuale presidente Garofalo è scaduto ieri ed il decreto di nomina per una soluzione transitoria era previsto già oggi. Comunque rimane il candidato principale per un incarico provvisorio di 60 giorni, misura che garantirebbe la continuità gestionale e coprirebbe i tempi tecnici dell'iter istruttorio per la nomina del nuovo presidente. La scelta definitiva, tuttavia, richiede un'intesa politico-istituzionale: il designato deve essere concordato con il presidente della Regione Marche, Francesco Acquaroli , e con il governatore dell'Abruzzo, Marco Marsilio , dato che l'Autorità di sistema portuale interessa entrambe le regioni. Una volta raggiunto l'accordo regionale, il nominativo dovrà superare il vaglio delle commissioni competenti di Camera e Senato prima dell'approvazione definitiva. Solo al termine di tale percorso parlamentare potrà essere emanato il decreto di nomina formale. Nel frattempo, la prospettiva del commissariamento o di un incarico ad interim rimane la soluzione pratica per evitare vuoti decisionali in un porto strategico per il traffico commerciale e la logistica marittima dell'Adriatico centrale. Restano attese novità nelle prossime ore.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porti e inquinamento su 'Report', prende la parola il Comitato: "Le amministrazioni ci ascoltino, serve uno sviluppo sostenibile"

Ancona Today

Porti e inquinamento su 'Report', prende la parola il Comitato: "Le amministrazioni ci ascoltino, serve uno sviluppo sostenibile"

04/29/2026 09:26

La nota del Comitato porto-città dorico dopo l'analisi effettuata dal programma televisivo di Rai 3. "L'incompatibilità tra le due entità è diventata ormai insostenibile per noi, sia per l'inquinamento che per il rumore e le vibrazioni continue" ANCONA - Continua a essere centrale la questione porto nei temi discussi quotidianamente nel capoluogo di regione marchigiano, argomento riportato ulteriormente 'in auge' dalla trasmissione di Rai 3 Report. Nell'ultima puntata, il programma di approfondimento giornalistico ha evidenziato il problema comune dell'inquinamento delle città che si affacciano sulla zona portuale, e della nube che investe i centri formata dalle emissioni dei camini delle navi che sostano nei porti con i motori accesi per garantire energia a bordo. A riguardo, sono stati anche presentati studi epidemiologici che evidenzierebbero come in città portuali come Ancona e Civitavecchia l'indice di mortalità più elevato sarebbe potrebbe essere correlato proprio a tali emissioni. " Domenica sera – scrive in una nota il Comitato porto-città dorico - la trasmissione Report ha messo in primo piano il problema dell'inquinamento dell'aria nelle città portuali. Era presente anche il nostro comitato, insieme agli altri con i quali facciamo rete, per rivendicare il diritto alla salute, all'ambiente e anche al lavoro perché, contrariamente a chi ci attribuisce una volontà di chiudere il porto, noi sosteniamo che la convivenza è possibile purché in un quadro di corresponsabilità tale da rendere compatibili occupazione portuale e qualità della vita migliore per tutti. Chi ha visto i porti del Nord Europa, nonostante le loro dimensioni spaziali e commerciali assolutamente imparagonabili con quelle di Ancona, sa bene che esistono modi tecnologici e civili per equilibrare l'esistenza dei porti con le città storiche; allora noi pensiamo che ci possiamo riuscire anche noi, nonostante il nostro essere decisamente più a Sud. Il nostro comitato non è mai entrato nel merito dello sviluppo del porto, a ciascuno il proprio mestiere; ci siamo sempre limitati a chiedere uno sviluppo sostenibile per tutta la collettività, non solo per alcuni. Quello che chiediamo con assoluto convincimento - prosegue il Comitato - è che tutte le attività del porto si allontanino dall'area urbana: per noi è impossibile retrocedere dal porto, non abbiamo lo spazio per farlo né vogliamo abbandonare la città. L'incompatibilità tra le due entità è diventata ormai insostenibile per noi, sia per l'inquinamento che per il rumore e le vibrazioni continue. La realizzazione della cosiddetta Penisola è una operazione non rinviabile e irrinunciabile per la nostra esistenza. Anche se noi non vedremo mai l'opera realizzata, sappiamo che "questo, adesso" spetta a noi chiederla e ottenerla, così come spetta a noi chiedere e ottenere il nostro porto antico con il molo Clementino restituito alla città per usi urbani e non usi portuali impattanti. "Adesso" spetta a noi chiedere il rilevamento dell'inquinamento con centraline localizzate in questo fragile

centro storico così tossico, certamente per il traffico urbano, ma soprattutto per il porto e le sue attività altamente inquinanti. E poi vogliamo l'elettrificazione funzionante nei moli storici, anche questo Adesso e non tra vent'anni. E poi vogliamo un dialogo con le amministrazioni che ci devono ascoltare, Adesso perché i cittadini non sono una categoria definibile al di fuori di quell'indefinito "cittadini", ma pagano le tasse ed esistono tutto l'anno, non solo al momento del voto. Forse basterebbe remare tutti insieme per il bene collettivo - conclude la nota - e per avere una città e un porto migliori".

Ansa.it

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Merlo (Msc), 'Ancona deve pensare a una prospettiva positiva per il suo porto'

Ansa.it

Merlo (Msc), 'Ancona deve pensare a una prospettiva positiva per il suo porto'

04/29/2026 12:51

Convegno a bordo della Msc Aurelia. Aspettiamo pronunciamento delle autorità competenti "Aspettiamo con serietà il pronunciamento da parte delle autorità competenti, tutti sanno quanto Msc sia presente nel settore cargo, traghetti e crociere, vediamo di essere uno dei principali operatori di questo porto, credo che Ancona debba pensare ad una prospettiva positiva per il suo scalo". Così Luigi Merlo, direttore dei Rapporti istituzionali per l'Italia del gruppo Msc, presidente onorario di Federlogistica e membro del board di Assarmatori, rispondendo ai giornalisti sull'importanza del porto di Ancona per la compagnia, a margine del convegno "Evoluzioni normative sulle attività subacquee e impatti sulla subacquea scientifica", in corso nello scalo marchigiano a bordo della nave Msc Aurelia. Ad Ancona si dibatte sull'opportunità di realizzare il banchinamento per grandi navi da crociera al Molo Clementino ma il Comune, guidato dal sindaco Daniele Silvetti, è contrario all'opera per la quale il progetto è attualmente al vaglio del ministero dell'Ambiente e in particolare della Commissione Via Vas. "I porti si devono adeguare alle esigenze, a quelle che sono i processi di trasformazione e questo riguarda tutti i porti, anche Ancona, ha affermato Merlo. Per quanto riguarda le strategie di sviluppo del porto di Ancona, ha sottolineato che lo scalo "ha una grande storia e ha una sua funzione nei diversi settori, credo che debba continuare a coltivare questa sua funzione nell'Adriatico, che è un mare importante per quello che riguarda anche lo scambio con altre nazioni. Mi auguro - ha concluso - che il percorso avviato dal presidente Garofalo e la strategia che è indicata possa andare avanti"

Convegno a bordo della Msc Aurelia. Aspettiamo pronunciamento delle autorità competenti "Aspettiamo con serietà il pronunciamento da parte delle autorità competenti, tutti sanno quanto Msc sia presente nel settore cargo, traghetti e crociere, vediamo di essere uno dei principali operatori di questo porto, credo che Ancona debba pensare ad una prospettiva positiva per il suo scalo". Così Luigi Merlo, direttore dei Rapporti istituzionali per l'Italia del gruppo Msc, presidente onorario di Federlogistica e membro del board di Assarmatori, rispondendo ai giornalisti sull'importanza del porto di Ancona per la compagnia, a margine del convegno "Evoluzioni normative sulle attività subacquee e impatti sulla subacquea scientifica", in corso nello scalo marchigiano a bordo della nave Msc Aurelia. Ad Ancona si dibatte sull'opportunità di realizzare il banchinamento per grandi navi da crociera al Molo Clementino ma il Comune, guidato dal sindaco Daniele Silvetti, è contrario all'opera per la quale il progetto è attualmente al vaglio del ministero dell'Ambiente e in particolare della Commissione Via Vas. "I porti si devono adeguare alle esigenze, a quelle che sono i processi di trasformazione e questo riguarda tutti i porti, anche Ancona" ha affermato Merlo. Per quanto riguarda le strategie di sviluppo del porto di Ancona, ha sottolineato che lo scalo "ha una grande storia e ha una sua funzione nei diversi settori, credo che debba continuare a coltivare questa sua funzione nell'Adriatico, che è un mare importante per quello che riguarda anche lo scambio con altre nazioni. Mi auguro - ha concluso - che il percorso avviato dal presidente Garofalo e la strategia che è indicata possa andare avanti".

Ansa.it

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Mosciolo, Regoli (Univpm) 'evidente ripresa popolazioni dopo moria del 2024'

Ansa.it

Mosciolo, Regoli (Univpm) 'evidente ripresa popolazioni dopo moria del 2024'

04/29/2026 13:07

A Portonovo organismi ancora più piccoli del normale. Tavolo in Comune l'11 maggio "L'attività subacquea" è "fondamentale, non solo per capire il funzionamento del mare, ma anche per poterlo proteggere nell'ambito di quelli che sono i principi della blue economy e della sostenibilità. Lo ha spiegato il professor Francesco Regoli, delegato alla ricerca a Università Politecnica delle Marche parlando con i giornalisti a margine del convegno "Evoluzioni normative sulle attività subacquee e impatti sulla subacquea scientifica", al Porto di Ancona, in corso a bordo della nave Msc Aurelia. L'evento è organizzato dal Dipartimento di Scienze della Vita e dell'Ambiente (Disva) dell'Università Politecnica delle Marche, con il supporto del Comando della Capitaneria di Porto di Ancona e del Comando Scuole della Marina Militare, in occasione dell'entrata in vigore della legge 26 gennaio 2026, n. 9 che segna un cambio di paradigma nella regolazione della dimensione subacquea, introducendo per la prima volta un assetto organico in materia di sicurezza, governance e definizione degli operatori. In tema di emissioni nelle aree portuali e dell'impatto su fondali Regoli ha spiegato che l'Univpm svolge "tantissime" attività di monitoraggio. "Abbiamo gli impatti naturali, il cambiamento climatico, le nuove miscele di contaminanti emergenti". "Non solo grandi progetti" l'Ateneo, ha spiegato è impegnato anche in "attività calate sul territorio. Basti pensare al mosciolo di Portonovo, un valore identitario estremamente forte è grazie alle attività della scientifica subacquea che è possibile monitorare lo stato di crescita delle popolazioni, lo stato di salute degli organismi, decidere una gestione sostenibile della risorsa. L'impatto di questa ricerca è anche direttamente sul territorio". Parlando del mosciolo selvatico di Portonovo ha spiegato che "la situazione" adesso "è quella di una evidente ripresa di queste popolazioni su tutto il territorio, dopo che c'è stata la moria nel 2024 a causa del riscaldamento termico. In particolare, nell'area di Portonovo, però, gli organismi sono ancora più piccoli del normale". Sul tema ha annunciato un tavolo "decisivo in Comune" previsto per l'11 maggio. L'indicazione adesso è che probabilmente il prelievo di questo organismo dovrà essere fatto con particolare attenzione, quindi una collaborazione con gli operatori, con i pescatori affinché capiscano che la popolazione è in ripresa, ma non è ancora arrivata alla situazione pre-2024, quindi sarà necessaria un'attenzione particolare nelle modalità di prelievo". Sentito sulla possibilità di un nuovo stop alla pesca del mosciolo Regoli ha spiegato "attualmente non c'è questa previsione: che gli animali stanno bene, ovviamente non possiamo prevedere quello che succederà da un punto di vista climatico, quindi se la situazione dovesse rimanere gli organismi che noi abbiamo in questo momento stanno bene, non ci sono elementi per non poterli prendere" ma "la popolazione" dei giovanili "va un po' preservata, quindi ci dovrà essere una modalità di prelievo più

attenta, particolarmente attenta" rispetto a quello che poteva essere la situazione precedente". Sulle specie aliene avvistate in Adriatico, fra le quali il granchio blu, le balenottere, "è un segnale di cambiamento, chiaramente le specie aliene si diffondono perché cambiano le condizioni ambientali. È un ulteriore segnale del fatto che i cambiamenti climatici sono obiettivamente una realtà" quindi "ci dovremo abituare, adattare a condizioni, a situazioni che fino a qualche tempo fa non erano tipiche del nostro mare".

Ansa.it

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Morandi 'momento delicato, compagnie potrebbero dover rivedere rotte o prezzi'

Caro carburanti per conflitto in Iran. "Prenotazioni ci sono, si spostano su Mediterraneo' "È un momento delicato: il caro carburanti già incide in maniera significativa sul costo del viaggio per le compagnie di navigazione e con questi aumenti sicuramente le compagnie, nei prossimi mesi, se il conflitto non dovesse terminare, dovranno in qualche modo rivedere le rotte o i prezzi". Lo ha detto ai giornalisti Andrea Morandi, agente Superfast per l'Italia, parlando a margine del convegno "Evoluzioni normative sulle attività subacquee e impatti sulla subacquea scientifica", al Porto di Ancona, a bordo della nave Msc Aurelia. "Le prenotazioni ci sono - ha spiegato - e proprio per questa situazione nelle destinazioni nel Golfo Persico come Dubai, che ha creato anche problemi per chi voleva raggiungere delle mete più distanti come la Thailandia, oggi si sta vedendo uno spostamento nell'area del Mediterraneo". Morandi ha spiegato che "destinazioni più vicine come la Grecia e la Spagna, al momento, sono preferite, sia per un tema di vicinanza, ma anche di costo".

Ansa.it

Morandi 'momento delicato, compagnie potrebbero dover rivedere rotte o prezzi'

04/29/2026 13:20

Caro carburanti per conflitto in Iran. "Prenotazioni ci sono, si spostano su Mediterraneo' "È un momento delicato: il caro carburanti già incide in maniera significativa sul costo del viaggio per le compagnie di navigazione e con questi aumenti sicuramente le compagnie, nei prossimi mesi, se il conflitto non dovesse terminare, dovranno in qualche modo rivedere le rotte o i prezzi". Lo ha detto ai giornalisti Andrea Morandi, agente Superfast per l'Italia, parlando a margine del convegno "Evoluzioni normative sulle attività subacquee e impatti sulla subacquea scientifica", al Porto di Ancona, a bordo della nave Msc Aurelia. "Le prenotazioni ci sono - ha spiegato - e proprio per questa situazione nelle destinazioni nel Golfo Persico come Dubai, che ha creato anche problemi per chi voleva raggiungere delle mete più distanti come la Thailandia, oggi si sta vedendo uno spostamento nell'area del Mediterraneo". Morandi ha spiegato che "destinazioni più vicine come la Grecia e la Spagna, al momento, sono preferite, sia per un tema di vicinanza, ma anche di costo".

Ansa.it

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Subacquea, Cerrano (Univpm) 'cambiamenti clima imprevedibili, serve ricerca continua'

Ansa.it

Subacquea, Cerrano (Univpm) 'cambiamenti clima imprevedibili, serve ricerca continua'

04/29/2026 13:34

Professore del Disva, "mare assolutamente perfetto per la stagione" "Oggi più che mai abbiamo bisogno di dati recenti e di ricerca" scientifica "per cercare di affrontare nella maniera più corretta i cambiamenti in corso". Lo ha sottolineato il professore Carlo Cerrano, ordinario di Zoologia, Disva - Università Politecnica delle Marche, vicepresidente Aioss parlando con i cronisti a margine del convegno "Evoluzioni normative sulle attività subacquee e impatti sulla subacquea scientifica", al Porto di Ancona, a bordo della nave Msc Aurelia. L'evento è organizzato dal Dipartimento di Scienze della Vita e dell'Ambiente (Disva) dell'Univpm, con il supporto del Comando della Capitaneria di Porto di Ancona e del Comando Scuole della Marina Militare, in occasione dell'entrata in vigore della legge 26 gennaio 2026, n. 9 che cambia paradigma nella regolazione della dimensione subacquea, introducendo per la prima volta un assetto organico in materia di sicurezza, governance e definizione degli operatori. La nuova legge sulla subacquea "non prende in considerazione la subacquea scientifica" ha evidenziato Cerrano, "questo tipo di attenzione non è esplicitata nella legge, quindi resta un margine interpretativo che noi oggi qua cerchiamo di chiarire proprio per essere sicuri che la subacquea scientifica venga in qualche modo coinvolta in queste nuove normative per aumentare la sicurezza sul lavoro, ma che non venga, nello stesso tempo, rallentata" . Sentito sullo stato di salute del mare il professor Cerrano ha affermato: "lo consideriamo assolutamente perfetto per la stagione, il problema è che sappiamo che ogni anno i cambiamenti climatici in corso sono imprevedibili" e "proprio per questo motivo c'è bisogno di una ricerca continua". L'esperto ha sottolineato il valore della ricerca scientifica specie in una fase storica segnata da rapidi cambiamenti: "le ricerche che abbiamo fatto l'anno scorso non sono più valide quest'anno - ha detto -. Oggi abbiamo bisogno di monitoraggi continui proprio per mettere in campo misure di gestione adattativa" per "intervenire nel momento in cui si verificano delle condizioni di criticità".

Ansa.it

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Demanio Marittimo, Silvetti 'Comuni non possono essere semplici spettatori'

Ansa.it

Demanio Marittimo, Silvetti 'Comuni non possono essere semplici spettatori'

04/29/2026 18:20

Vice presidente vicario Anci 'sviluppo e riordino siano condivisi con territori e sindaci' "I Comuni non possono essere considerati solo semplici spettatori, in quanto sono chiamati a svolgere le delicate attività amministrative che riguardano le attività che operano sulle nostre coste ed erogano servizi alle comunità che le vivono e le abitano". Lo ha detto il vicepresidente Anci e delegato politico per la Portualità e Demanio marittimo, Daniele Silvetti, sindaco di Ancona, intervenendo oggi a Roma alla giunta federale di Federbalneari Italia dedicata al confronto sullo stato dell'arte delle concessioni demaniali e coordinamento tra istituzioni. Silvetti ha portato anche il saluto del presidente Gaetano Manfredi e dei sindaci dei Comuni costieri italiani, sottolineando come i temi al centro della riunione siano parte dell'agenda politica e del lavoro quotidiano dell'Associazione. "In questi mesi Anci ha intrapreso un lavoro strutturato nel settore, muovendosi su un doppio binario: politico e tecnico - ha ricordato -. Abbiamo costituito formalmente la Commissione Politiche del Mare, Porti e Demanio Marittimo di Anci, spazio di coordinamento fondamentale per definire posizioni unitarie tra i territori. Sul piano tecnico, con un gruppo di esperti dei Comuni, siamo impegnati in un confronto serrato con l'Ufficio legislativo del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, focalizzato in particolare sull'elaborazione del bando tipo". "Lo sviluppo e il riordino della materia non devono calare dall'alto, - ha osservato - ma devono essere condivisi con i territori e con i sindaci che gestiscono quotidianamente gli impatti sui territori". Silvetti ha richiamato anche la necessità di "costruire un quadro normativo che garantisca stabilità agli operatori, favorendo un equilibrio tra lo sviluppo economico del comparto balneare e la tutela dell'ambiente costiero". "Stiamo lavorando - ha aggiunto - per definire proposte che permettano di armonizzare, attraverso il rispetto della pianificazione urbanistica della fascia costiera, gli effetti delle procedure di evidenza pubblica con la dimensione turistica locale". "La fascia costiera rappresenta l'identità di territori ma anche una risorsa generativa per l'intero Paese. - ha concluso - Per questo Anci continuerà a promuovere un dialogo costruttivo con il sistema associativo e con le altre istituzioni, per giungere a soluzioni che valorizzino il lavoro delle imprese e la qualità dei nostri litorali".

Ansa.it

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Silvetti, 'recupereremo noi i finanziamenti persi per il porto, servono alla città'

Sindaco Ancona dopo il congelamento delle risorse anche e altri scali delle Marche "Spostamento dei traghetti dalle banchine che si trovano avanti il centro storico della città. Non arretriamo di un metro. Recupereremo noi i finanziamenti persi. Le opere sono fondamentali tanto per il nostro porto quanto per la nostra città". Lo scrive sui social il sindaco di Ancona, Daniele Silvetti, in riferimento agli oltre 100 milioni di euro congelati dal ministero dell'Economia e delle Finanze (Mef) e che sarebbero stati destinati a progetti per il porto dorico e per altri scali marchigiani. Fondi congelati sui quali la stessa Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, il cui mandato del presidente Vincenzo Garofalo è scaduto, ha esercitato pressione per lo sblocco presso il ministero dei Trasporti.

Ansa.it

Silvetti, 'recupereremo noi i finanziamenti persi per il porto, servono alla città'

04/29/2026 19:18

Sindaco Ancona dopo il congelamento delle risorse anche e altri scali delle Marche "Spostamento dei traghetti dalle banchine che si trovano avanti il centro storico della città. Non arretriamo di un metro. Recupereremo noi i finanziamenti persi. Le opere sono fondamentali tanto per il nostro porto quanto per la nostra città". Lo scrive sui social il sindaco di Ancona, Daniele Silvetti, in riferimento agli oltre 100 milioni di euro congelati dal ministero dell'Economia e delle Finanze (Mef) e che sarebbero stati destinati a progetti per il porto dorico e per altri scali marchigiani. Fondi congelati sui quali la stessa Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, il cui mandato del presidente Vincenzo Garofalo è scaduto, ha esercitato pressione per lo sblocco presso il ministero dei Trasporti.

corriereadriatico.it

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Ancona, navi via dal Guasco: «Basta cincischiare, il tempo è scaduto»

corriereadriatico.it

Ancona, navi via dal Guasco: «Basta cincischiare, il tempo è scaduto»

04/30/2026 01:01

Traghetti alla 19, 20 e 21, Garofalo pone dubbi sull'efficacia. Silvetti: «Ci dia certezze» di Antonio Pio Guerra giovedì 30 aprile 2026, 01:00 4 Minuti di Lettura ANCONA - «Non ci piacciono questi tentennamenti. Per noi lo spostamento dei traghetti alle banchine 19, 20 e 21 rimane la prima soluzione, è imprescindibile». Il sindaco Daniele Silvetti affida al Corriere Adriatico l'amarezza per le parole del presidente (ormai emerito) dell'Autorità portuale Vincenzo Garofalo, che nell'intervista di fine mandato, ieri, sulle nostre pagine ha chiarito di star portando avanti l'iter dello spostamento ma di nutrire forti dubbi circa la sua efficacia nel liberare Ancona dall'inquinamento delle navi. APPROFONDIMENTI IL NODO Dragaggi e Molo Clementino, la scure del Mef sul porto: addio 51 milioni fermi dal 2022 IL PROGETTO Lavori al porto di Ancona: stanziati 1,5 milioni di euro per il progetto di manutenzione straordinaria degli impianti di illuminazione I nodi Del resto, alla 19, 20 e 21 ci sarebbe «spazio per una sola nave al giorno», mentre quelle extra-Schengen da spostare sono due. E poi, quelle tre banchine sono molto vicine a quelle attuali, «con il vento sposteremmo di poco il problema, i fumi tornerebbero verso la città». A gennaio, comunque, sarebbe dovuto uscire il bando per l'affidamento in concessione degli spazi, propedeutico all'avvio dei lavori necessari ad ospitare i traghetti alla 19, 20 e 21. Garofalo ha chiarito che lo sforamento è dovuto alla necessità di disegnare con chiarezza il layout della banchina. Per Silvetti, però, la misura è colma. «Io direi che il tempo è scaduto, siamo fuori tempo massimo anzi» protesta. Lui che aveva ottenuto l'assicurazione che i traghetti sarebbero già stati spostati quest'estate, promessa ora rimandata al 2027. «Ribadisco la volontà di spingere il porto - continua il primo cittadino - verso il mantenimento di un impegno che lo stesso Garofalo aveva assunto un anno fa». Non gradisce, insomma, «tutti questi tentennamenti e distinguo». Poi annuncia il suo grido di battaglia: «Ancona non arretra di un metro». Semmai, ad arretrare dovranno essere i traghetti. «Sono tre anni che lo chiedo, e mi pare che fosse una richiesta anche della precedente amministrazione» motiva il suo spazientimento il sindaco. Tronca: «Abbiamo bisogno di dichiarazioni che ci diano certezze». La sferzata Non manca una controsferzata al presidente emerito dell'Autorità portuale: «Se continuiamo a cincischiare mentre perdiamo milioni di euro (i 100 milioni sospesi dal Mef perché i cantieri non erano partiti in tempo), alle opere che non sono state realizzate e alla mancanza del bando per lo spostamento...». Il sindaco ha ribadito questo orientamento sui social. «Ancona non si piega». E sui 100 milioni: «Li recupereremo noi». Rivolgendosi però agli anconetani. «Ad oggi (ieri per chi legge, ndr) io non so nemmeno chi sia il mio interlocutore» fa notare Silvetti. Effettivamente, il mandato da presidente di Vincenzo Garofalo è scaduto il 28 aprile, l'altro ieri. Del nuovo presidente

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

non c'è traccia, e molto probabilmente non ce ne sarà per mesi. Dal Ministero delle Infrastrutture, perciò, era arrivata la decisione di affidare l'Authority ad un commissario, un traghettatore incaricato di tenere le redini per 60 giorni. O almeno, fino a che non verrà nominato il nuovo presidente. Il nome di Garofalo è in pole per l'incarico temporaneo. La firma, però, non è arrivata. Il perché lo spiegano fonti di palazzo. Garofalo risulterebbe ufficialmente in pensione dalla fine dell'anno scorso, e pertanto non potrebbe ricoprire l'incarico di commissario se non rifiutando al suo compenso (come stabilisce la legge). E questo avrebbe complicato le cose, con il presidente uscente che si sarebbe riservato di non firmare. La soluzione? Un compromesso: niente stipendio per 60 giorni, ma dei rimborsi spese. E soprattutto, la possibilità di mantenere un viaggio istituzionale già prenotato dall'Ap in Cina - con al seguito anche l'assessore al Porto Bugaro e l'ad del Sanzio Giorgio Buffa - per Garofalo, che se non fosse stato più presidente non avrebbe potuto fare. Pechino val bene una messa. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

corriereadriatico.it

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Ancona; l'hub crociere alla Penisola? L'Authority a Regione e Comune: «È solo una falsa alternativa»

corriereadriatico.it

Ancona; l'hub crociere alla Penisola? L'Authority a Regione e Comune: «È solo una falsa alternativa»

04/30/2026 02:37

ANCONA - Le chiamano controdeduzioni, ma sono vere e proprie stilettate. All'indomani delle richieste di integrazioni del Ministero dell'Ambiente anticipate dal Corriere Adriatico , l'Autorità portuale risponde alle prime osservazioni che Regione e Comune di Ancona avevano depositato al Mase riguardo il banchinamento per grandi navi da crociera al molo Clementino APPROFONDIMENTI IL DOCUMENTO Molo Clementino, il Ministero chiede altre integrazioni all'Authority: «No alla Penisola? Diteci perché» Le soluzioni A partire da un tema che lo stesso dicastero dell'Ambiente aveva chiesto di approfondire, ovvero la possibile esistenza di progetti alternativi al Molo che siano meno impattanti dal punto di vista ambientale e paesaggistico. Due gli orizzonti: la futuristica (e futuribile) Penisola e la più concreta banchina 26, già operativa ma destinata ai container. Nel primo caso, la replica dell'Authority è netta. Rispondendo alla Regione, i tecnici fanno presente che «si tratterebbe di una alternativa fittizia», subordinata all'approvazione del nuovo Piano regolatore portuale (ancora in corso) e ad un iter autorizzativo a parte, oltre che caratterizzata da «tempi sicuramente non compatibili con l'esigenza del porto di Ancona di disporre di un accosto adeguato alle navi di nuova generazione». Ribadiscono: senza molo Clementino, «non solo non sarà possibile dare impulso allo sviluppo del traffico crocieristico ma il porto dorico vedrebbe venir meno gli attuali traffici in seguito alla graduale dismissione delle navi di lunghezza inferiore ai 275 metri», il massimo oggi transitabile nel nostro scalo, con accosto alla banchina 15. Il realismo Il Comune, invece, aveva proposto di spostare l'accosto per grandi navi alla banchina 26, nella Darsena Marche, oggi destinata ai container. «L'ampliamento della destinazione funzionale - scrivono gli uffici dell'Authority - richiederebbe l'adozione di una variante al Piano regolatore e l'avvio di una nuova procedura ambientale, e non risulta pertanto percorribile e nemmeno ipotizzata nel nuovo Piano regolatore». Motivano anche: gli spazi sono quelli che sono, già oggi sono limitati perché gli accosti di portacontainer sono sempre più frequenti e dover destinare ampie porzioni di banchina ai servizi per i passeggeri delle navi da crociera sarebbe un problema. Gli operatori chiedono più spazio, non meno. E poi, la presenza di navi passeggeri richiederebbe la sospensione delle operazioni commerciali per motivi di sicurezza in varie fasi. Un grosso problema, insomma. La soluzione proposta da Palazzo del Popolo, infatti, «sarebbe possibile solo a discapito del traffico container, che si sposterebbe quindi presso altri porti, con conseguente perdita di occupazione locale». E ancora, i tecnici fanno notare che questo accosto, lontanissimo dalla città, «renderebbe impossibile per i passeggeri raggiungere il centro a piedi, aumentando il traffico veicolare e la propensione degli stessi a rimanere a bordo, con conseguente venir meno della fruizione della città». Tradotto: nessuno farebbe più shopping sul

Corso. I temi, naturalmente, sono anche altri. Come il cold ironing, l'alimentazione elettrica delle navi in sosta così da permettere loro di spegnere i motori e abbattere l'inquinamento. I consumi Per l'Ap, il consumo di corrente sarebbe di circa 12,5 MW, che per 8 ore di accosto per 180 giorni all'anno vorrebbe dire un consumo di 12.600 MW/h all'anno, ovvero quello di poco meno di 4mila nuclei famigliari da 3 componenti ciascuno. Il cold ironing farebbe risparmiare 4.716 tonnellate di Co2 all'anno, ovvero l'inquinamento prodotto da circa 3mila auto in un anno. Il risparmio lordo sarebbe di oltre 7mila tonnellate, ma bisogna considerare anche i consumi per la produzione dell'elettricità. Sul fronte dell'inquinamento acustico, invece, «si esclude che la nave da crociera ormeggiata in banchina nella sua funzionalità operativa possa modificare il clima acustico rilevato nell'area». Anzi, eventuali sforamenti «dipendono esclusivamente dall'attuale traffico» sulla viabilità ordinaria. Le auto e i tir, insomma. Mica le navi. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

corriereadriatico.it

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porto di Pesaro da salvare e potenziare: dai social parte la mobilitazione per evitare il taglio di 11 milioni di euro dal Mef

corriereadriatico.it

Porto di Pesaro da salvare e potenziare: dai social parte la mobilitazione per evitare il taglio di 11 milioni di euro dal Mef

04/30/2026 02:37

di Letizia Francesconi giovedì 30 aprile 2026, 02:35 3 Minuti di Lettura PESARO - Porto di Pesaro , fronte comune: istituzioni, nautica e diportisti sono pronti alla mobilitazione. "Salviamo il porto", sarà questo il leitmotiv della manifestazione pubblica organizzata per sabato 12 maggio alle 12.15 in darsena (all'altezza del ristorante La Vela) contro i tagli annunciati dal Ministero dell'economia e delle finanze alle risorse destinate ai vari porti. La chiamata Per rilanciare lo scalo pesarese e difendere gli 11 milioni di euro dal de-finanziamento del Mef, destinati alla cassa di colmata, sindaco e Giunta chiamano a raccolta mezza città. Si preparano striscioni, cartelli e si raccolgono voci e testimonianze di chi il porto lo vive e ci investe. Mobilitazione che corre via social, sì perché l'annuncio di un sit-in di protesta è comparso martedì sera sulle chat WhatsApp di consiglieri comunali e di quartiere, associazioni e attività del porto. La mobilitazione: lo aveva anticipato qualche giorno fa il sindaco Andrea Biancani, assicurando che non si sarebbe fermato e così ha fatto. A pochi giorni dalla richiesta d'incontro indirizzata all'Autorità portuale di sistema, e come già in passato si è fatto per sbloccare i fondi delle opere compensative per la terza corsia autostradale, ora il sindaco tira la volata. Senza distinguo di colore politico, primo cittadino e Giunta invitano a partecipare «tutti coloro che hanno a cuore la sopravvivenza e il futuro di un'infrastruttura strategica per la città». La battaglia per lo scalo è appena iniziata e Pesaro si presenta compatta. Le richieste L'obiettivo è chiedere al Governo e al Ministero di fare marcia indietro rispetto alla scelta paventata di tagliare quegli 11 milioni di euro (a suo tempo già previsti e annunciati dalla Regione Marche nel giugno 2022 Ndr) destinati alla realizzazione di un'opera fondamentale come la vasca di colmata e il dragaggio del porto antico. Il rischio altrimenti sarebbe di avere, e neppure tanto lontano, un canale non più navigabile né appetibile per la cantieristica, la nautica e il diporto. L'adesione «Il porto è patrimonio di tutti. Serve una voce unica e forte». Così all'unisono rilanciano le associazioni della nautica, sportive, del Lungofoglia e gli operatori della cantieristica fra i due porti. Aderiscono alla mobilitazione Lega Navale, Club Nautico, Cantiere Rossini, Cantiere Giorgi, Volpini Nautica; Trebbi nautica con le associazioni del fiume, Gomo Viaggi, la piccola pesca, i consiglieri comunali e di quartiere. «Siamo tutti d'accordo e quando le associazioni si uniscono in modo corale, riescono a fare massa critica - commenta a caldo Valter Sabatini del SubTridente -. Abbiamo appreso solo lo scorso venerdì del rischio concreto di perdere i fondi per il bacino atteso da decenni, ostaggio di ritardi e iter burocratici macchinosi. Siamo stanchi di subire, come categorie e cittadini boicottaggi d'ogni genere su opere così importanti e complesse. Se non si possono togliere i fanghi dal porto per trasferirli in sicurezza nel

bacino si impedisce non solo il dragaggio ma anche l'arrivo di imbarcazioni di grossa stazza o barche a vela, che per noi sono la peculiarità». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Molo Clementino, il Mase ad Adsp: «Va approfondita l'ipotesi alternativa della Penisola commerciale»

Riproduzione Riservata

Cronache Ancona

Molo Clementino, il Mase ad Adsp: «Va approfondita l'ipotesi alternativa della Penisola commerciale»

04/29/2026 09:30 Riproduzione Riservata

ANCONA – La commissione ministeriale ha chiesto una integrazione di documenti nell'ambito del procedimento di Via integrata da Vas con approfondimenti sul «potenziale evolutivo» di quest'area anche in rapporto all'interesse della Marina Militare alla disponibilità di accosti idonei per esigenze di supporto logistico. All'Autorità portuale vengono inoltre sollecitate ulteriori verifiche sugli impatti del progetto dell'hub croceristico sull'ambiente, sulla rimozione del relitto del Sunrise e sul sistema di elettrificazione delle banchine. Ci sono 20 giorni di tempo per rispondere Facebook X LinkedIn Whatsapp Stampa Email Il Molo Clementino attuale Banchinamento del Molo Clementino al porto antico di Ancona, il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica ha chiesto all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale una cospicua integrazione di documenti nell'ambito del procedimento di Via integrata da Vas e con approfondimenti sulle possibili alternative progettuali. Integrazioni che dovranno essere trasmesse entro 20 giorni dalla data di protocollo della nota emessa il 27 aprile scorso, in 4 copie digitali destinate allo stesso Mase e al Ministero della Cultura, pena l'archiviazione del procedimento. Un nuovo passaggio che allunga ancora le tempistiche dell'iter progettuale ma che certo aiuta a focalizzarlo meglio in contorni e dettagli. La Commissione ministeriale Via-Vas rileva intanto che è stata analizzata in modo parziale la seconda ipotes i progettuale, quella alternativa della localizzazione presso la Banchina Rettilinea/ Penisola Commerciale «già richiamata negli atti istruttori quale opzione di rilevante interesse pubblico». Richiede a Adsp, quindi, uno studio comparativo e completo tra le due soluzioni, includendo aspetti tecnico-operativi, ambientali, paesaggistici, economici e di resilienza futura rispetto all'evoluzione del traffico crocieristico nel medio-lungo periodo. «Il confronto dovrà riguardare non solo i tempi di attuazione e messa in esercizio, ma anche i profili tecnico-operativi, si legge nella nota ministeriale con particolare riguardo a capacità di accosto, sicurezza della navigazione, accessibilità nautica, flessibilità gestionale, compatibilità con le funzioni portuali esistenti e programmate e resilienza futura rispetto all'evoluzione dei traffico passeggeri e del suo c ommuting per o attraverso la città» sottolinea il Mase. Questo per permettere metter a fuoco «se la soluzione proposta presso il Molo Clementino, che allo stato risulterebbe l'unico accosto idoneo alle grandi navi da crociera, presenti margini di adattabilità futura ovvero determini condizioni di rigidità funzionale e limitata espandibilità del sistema portuale; v alutare il potenziale evolutivo dell'area della Penisola / Banchina Rettilinea, verificando se tale localizzazione possa offrire maggiori prospettive di sviluppo in termini di capacità ricettiva, possibilità di accogliere unità di ulteriori dimensioni, gestione simultanea di più navi e più ampia flessibilità organizzativa nel medio-lungo periodo; chiarire se, in una prospettiva programmatoria

evolutiva, possano configurarsi scenari di progressiva riallocazione funzionale, nei quali le attuali funzioni crocieristiche previste al Molo Clementino vengano in futuro trasferite verso ambiti maggiormente espandibili, riservando eventualmente il Molo Clementino a funzioni diverse, ivi comprese quelle militari». La commissione ministeriale ricorda, infatti, che il progetto complessivo prevede un uso dell'infrastruttura sia crocieristico che militare e per mega yacht, ma manca un'analisi concreta della compatibilità tra le due funzioni. Il Mase chiede quindi di definire «quale sia la funzione effettivamente prevalente dell'opera, distinguendo tra destinazioni strutturali, usi programmati e utilizzi meramente eventuali o residuali, e dovrà fornire un quadro previsionale dei traffici attesi su base annuale e mensile, con indicazione del numero degli accosti crocieristici (distinta per mesi), della distribuzione stagionale, delle classi dimensionali delle unità previste e delle eventuali punte di traffico». In quest'ottica vengono chiesti chiarimenti su in che misura l'opera risponda effettivamente e proporzionalmente alle esigenze della Marina Militare. «Emerge infatti un interesse della Marina Militare alla disponibilità di accosti idonei per esigenze di supporto logistico, transito e operatività navale, senza che risulti espressamente configurata, nei termini esaminati, una necessità esclusiva o prevalente della specifica opera oggetto di valutazione» prosegue il Mase. Dovrà in sostanza essere chiarito se la funzione militare abbia carattere strutturale o meramente occasionale nell'ambito dell'intervento. Alcune immagini dello studio subacqueo affettuato sul relitto del Sunrise nl mare del porto antico di Ancona Con la nota il Ministero rileva poi gravi lacune riguardo alla caratterizzazione dei sedimenti da dragare (già marzialmente risultati contaminati), all'assenza di un piano operativo di dragaggio dettagliato e alla mancata definizione delle modalità di gestione del Sunrise, il mercatile che riposa da decenni sui fondali attigui al Molo Clementino. «Il relitto interferisce con la nuova banchina, e la relazione generale rimanda al progetto definitivo la scelta di inglobarlo o rimuoverlo, ma poi indica sia che la rimozione è difficile per la fragilità dello scafo sia che lasciarlo in loco non è tecnicamente possibile» rileva il Mase. Il relitto del mercantile interferisce fisicamente con la nuova banchina prevista, rendendo impossibile ignorarlo nella progettazione. Viene quindi chiesto di eseguire nuove ispezioni subacquee propedeutiche già previste nella relazione tecnica analizzando con adeguato dettaglio le tre soluzioni possibili: rimozione totale, rimozione parziale con inglobamento, o mantenimento in sito Il porto antico di Ancona Il Mase richiede inoltre mappature aggiornate degli habitat bentonici, una valutazione degli impatti sulla biodiversità arma inclusi mammiferi, tartarughe, avifauna e specie protette, l'integrazione della Valutazione di Incidenza (Vinca) con gli effetti cumulativi di altri interventi portuali (la banchina 15 ad esempio continuerà ad essere utilizzata con l'avvento del Molo Clementino?) e un piano di monitoraggio biologico redatto da esperti. Viene persino ipotizzato che «i grandi scafi possono trasportare specie non indigene tramite acque di zavorra o foiwillgn. Si chiede, pertanto, al P roponente di esplicitare le misure di gestione dell'acqua di zavorra, con particolare riguardo alle specie potenzialmente invasive, conformemente alle convenzioni internazionali, e di valutare il rischio nel quadro della b iodiversità

locale». Segnala poi l'assenza di una valutazione degli impatti cumulativi con altri cantieri e opere in corso ad Ancona, la necessità di simulazioni visive realistiche per l'inserimento paesaggistico e uno studio specifico sul rischio di sversamenti accidentali in fase di esercizio. E con riferimento al sistema di elettrificazione delle banchine, per un investimento di circa 12 milioni di euro, chiede all'Adsp di verificare l'effettivo utilizzo dell'infrastruttura anche nei periodi di bassa stagione, la possibilità di usi multifunzionali, e di estendere l'analisi energetica a compagnie navali diverse da Msc, unica base dati attualmente utilizzata. Il porto di Ancona (foto d'archivio) Non basta. Vengono sollecitate verifiche se «la valutazione acustica delle vibrazioni (specie durante le soste prolungate delle navi, ndr) abbia adeguatamente considerato livello di rumore continuo e prolungato nell'arco dell'intera giornata di sosta, distinguendolo dai p icchi emissivi legati alle sole fasi di manovra, imbarco, sbarco o movimentazione accessoria, e di chiarire in che m isura tale contributo possa incidere sul clima acustico dell'area portuale e urbana circostante, anche in relazione ai r ecettori sensibili e ai luoghi di maggiore fruizione pubblica». L'Adsp dovrà fornire infine «una valutazione della v ulnerabilità del nuovo molo all'innalzamento del livello del mare e alle mareggiate estreme, con eventuali adeguamenti progettuali come l' altezza del piano di calpestio o il rinforzo delle difese sponda li, nell'ambito della verifica climatica condotta secondo le Linee guida per l'integrazione della verifica climatica nelle valutazioni ambientali del M ase». Con La stessa nota l'Autorità portuale viene infine invitata a controdedurre alle osservazioni pervenute sul progetto nell'ambito del procedimento di Via integrata da Vas. (Redazione CA) © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Nautilus

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Subacquea, nuova governance e ricerca scientifica: ad Ancona il primo banco di prova operativo della legge 9/2026

Il Nautilus

Subacquea, nuova governance e ricerca scientifica: ad Ancona il primo banco di prova operativo della legge 9/2026

04/29/2026 18:10

Ancona – La dimensione subacquea entra stabilmente nel perimetro della governance strategica nazionale e della blue economy. È questo il quadro emerso dal convegno "Evoluzioni normative sulle attività subacquee e impatti sulla subacquea scientifica", ospitato a bordo della MSC Aurelia della compagnia SNAV nel porto di Ancona, che ha riunito istituzioni, Marina Militare, Capitanerie di Porto, università, centri di ricerca e operatori industriali per analizzare le ricadute operative della legge 26 gennaio 2026, n. 9. Un provvedimento che segna un cambio di paradigma nella regolazione delle attività subacquee civili, introducendo per la prima volta un assetto organico su sicurezza, autorizzazioni, qualifiche professionali e coordinamento interistituzionale. Un intervento che, secondo quanto emerso nel confronto, apre una nuova fase per il settore ma allo stesso tempo rende evidente un punto ancora non completamente risolto: la piena definizione normativa della subacquea scientifica come ambito autonomo rispetto al lavoro subacqueo professionale. L'evento è stato organizzato dal Dipartimento di Scienze della Vita e dell'Ambiente (DISVA) dell'Università Politecnica delle Marche, con il supporto del Comando della Capitaneria di Porto di Ancona e del Comando Scuole della Marina Militare, e si colloca nel cuore della trasformazione della governance del mare, dove sicurezza, ricerca e infrastrutture critiche convergono in un unico spazio regolatorio. Ad aprire i lavori è stato Luigi Merlo, Direttore dei Rapporti istituzionali per l'Italia del gruppo MSC, Presidente onorario di Federlogistica e membro del board di Assarmatori, che ha inquadrato la dimensione subacquea come nuova frontiera della competitività logistica e industriale del Paese. Nel saluto istituzionale sono intervenuti anche Marco Battino, Assessore ai rapporti con le università del Comune di Ancona, e Francesco Regoli, Delegato alla Ricerca dell'Università Politecnica delle Marche, che ha richiamato il ruolo della ricerca scientifica come componente strutturale della gestione del mare profondo. Il quadro istituzionale è stato completato dagli interventi dell'Ammiraglio di Squadra Stefano Barbieri, Comandante delle Scuole della Marina Militare, dell'Ammiraglio Ispettore Vincenzo Vitale, Direttore Marittimo delle Marche e Comandante del Porto di Ancona, che hanno sottolineato il ruolo del porto come piattaforma logistica e tecnologica della nuova economia subacquea. Nel corso della prima sessione, il dibattito si è concentrato sull'impatto della legge 9/2026 sulla struttura operativa della subacquea italiana. Il Professor Carlo Cerrano, ordinario di Zoologia presso il DISVA e Vicepresidente AIOSS, ha posto il tema dell'adattamento dei protocolli scientifici alla nuova disciplina normativa, evidenziando come la ricerca marina si trovi oggi nella condizione di dover riallineare pratiche operative e procedure di immersione a un quadro regolatorio in evoluzione, con effetti diretti sulla continuità dei progetti di monitoraggio ambientale. Il Contrammiraglio Giulio Marino Cappelletti, Direttore

della Struttura Operativa del Polo Nazionale della Dimensione Subacquea della Marina Militare, ha invece inquadrato la subacquea come infrastruttura strategica duale, civile e militare, sottolineando il ruolo del Polo come piattaforma di sviluppo tecnologico e scientifico nazionale. Il tema della sua relazione si è concentrato sul rafforzamento delle capacità operative del sistema Paese nella dimensione underwater, in un contesto di crescente competizione internazionale. Il Contrammiraglio Edoardo Balestra, del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, ha affrontato il nodo della resilienza delle infrastrutture subacquee, tema sempre più centrale nella sicurezza energetica e digitale, e quello della governance del Mediterraneo, con particolare riferimento ai modelli di cooperazione internazionale. Il Contrammiraglio Fabrizio Giovannone, Capo Reparto Affari Giuridici delle Capitanerie di Porto, ha analizzato invece gli effetti operativi della riforma sul sistema autorizzativo e sui registri professionali degli operatori tecnici subacquei, soffermandosi sul tema della catena delle responsabilità amministrative e sulla gestione dei mezzi subacquei complessi, inclusi i sistemi avanzati impiegati nelle missioni di ricerca in mare profondo. Il Capitano di Fregata Pierpaolo Rizzo, del Dipartimento per le Politiche del Mare della Presidenza del Consiglio dei Ministri, ha illustrato la struttura di coordinamento prevista dalla nuova disciplina, con particolare attenzione all'integrazione tra amministrazioni centrali e autorità marittime. Il confronto si è poi spostato sulle implicazioni operative e scientifiche della nuova regolazione. Il Dottor Pasquale Longobardi, direttore del Centro Iperbarico di Ravenna e rappresentante SIMSI, ha affrontato il tema della medicina subacquea come variabile critica della ricerca scientifica, evidenziando come la risposta fisiologica individuale degli operatori rappresenti un fattore determinante nei protocolli di immersione scientifica e richieda un'integrazione strutturale nei sistemi di autorizzazione e sicurezza. Il Dottor Saimon Conti, amministratore unico di CNT Technologies, ha invece collegato la dimensione normativa alla sicurezza delle infrastrutture portuali e sottomarine, richiamando il ruolo dei sistemi di monitoraggio avanzato e delle tecnologie di ispezione come strumento non solo di sicurezza, ma anche di prevenzione e controllo economico del rischio. La seconda sessione del convegno, dedicata al confronto operativo "Dalla norma al mare: esperienze reali di subacquea scientifica e operativa", ha rappresentato il momento di sintesi tra approccio regolatorio e applicazione concreta. Il dibattito ha evidenziato come la legge 9/2026, pur introducendo un sistema organico di sicurezza e governance, lasci ancora aperta la questione della piena definizione della subacquea scientifica come ambito autonomo, con possibili impatti su tempi autorizzativi, uniformità delle procedure e gestione delle campagne di ricerca in ambiente complesso. Il coordinamento dei lavori è stato affidato a Gabriele Costantini, direttore di Adriaeco e giornalista de Il Secolo XIX - Blue Economy, che ha guidato il confronto tra relatori e istituzioni lungo la linea di intersezione tra norma, operatività e innovazione. Il convegno si è chiuso con una convergenza su un punto chiave: la legge 9/2026 rappresenta un avanzamento strutturale nella governance della dimensione subacquea, ma apre contestualmente una fase di implementazione in cui sarà decisivo il coordinamento tra istituzioni, comunità scientifica e sistema industriale. In questo

contesto, la subacquea scientifica emerge come uno degli ambiti più sensibili della transizione normativa, dove la capacità di tradurre la regolazione in strumenti operativi coerenti diventa fattore determinante per la competitività del sistema Paese nella blue economy. In particolare, la ricerca sviluppata dal DISVA dell'Università Politecnica delle Marche - articolata in attività di ecologia e biologia marina, oceanografia, monitoraggio degli ecosistemi costieri e profondi, analisi della biodiversità, studio degli impatti antropici e progetti di ripristino ambientale, condotti sia in laboratorio sia direttamente in mare attraverso campagne di campionamento e sperimentazione - rappresenta un esempio concreto di come la dimensione scientifica subacquea richieda un quadro normativo capace di accompagnare operatività complesse, interdisciplinari e spesso svolte in contesti ad alta variabilità ambientale.

vivereancona.it

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Report e l'aria dei nostri porti

vivereancona.it

Report e l'aria dei nostri porti

04/29/2026 07:34

Domenica sera la trasmissione Report ha messo in primo piano il problema dell'inquinamento dell'aria nelle città portuali. Era presente anche il nostro comitato, insieme agli altri con i quali facciamo rete, per rivendicare il diritto alla salute, all'ambiente ed anche al lavoro perché, contrariamente a chi ci attribuisce una volontà di chiudere il porto, noi sosteniamo che la convivenza è possibile purché in un quadro di corresponsabilità tale da rendere compatibili occupazione portuale e qualità della vita migliore per tutti. Chi ha visto i porti del Nord Europa, nonostante le loro dimensioni spaziali e commerciali assolutamente imparagonabili con quelle di Ancona, sa bene che esistono modi tecnologici e civili per equilibrare l'esistenza dei porti con le città storiche; allora noi pensiamo che ci possiamo riuscire anche noi, nonostante il nostro essere decisamente più a Sud. Il nostro comitato non è mai entrato nel merito dello sviluppo del porto, a ciascuno il proprio mestiere; ci siamo sempre limitati a chiedere uno sviluppo sostenibile per tutta la collettività, non solo per alcuni. Quello che chiediamo con assoluto convincimento è che tutte le attività del porto si allontanino dall'area urbana: per noi è impossibile retrocedere dal porto, non abbiamo lo spazio per farlo né vogliamo abbandonare la città. L'incompatibilità tra le due entità è diventata ormai insostenibile per noi, sia per l'inquinamento che per il rumore e le vibrazioni continue. La realizzazione della cosiddetta Penisola è una operazione non rinviabile e irrinunciabile per la nostra esistenza. Anche se noi non vedremo mai l'opera realizzata, sappiamo che "questo, adesso" spetta a noi chiederla e ottenerla, così come spetta a noi chiedere e ottenere il nostro porto antico con il molo Clementino restituito alla città per usi urbani e non usi portuali impattanti. "Adesso" spetta a noi chiedere il rilevamento dell'inquinamento con centraline localizzate in questo fragile centro storico cosi tossico, certamente per il traffico urbano, ma soprattutto per il porto e le sue attività altamente inquinanti. E poi vogliamo l'elettrificazione funzionante nei moli storici, anche questo Adesso e non tra vent'anni. E poi vogliamo un dialogo con le amministrazioni che ci devono ascoltare, Adesso perché i cittadini non sono una categoria definibile al di fuori di quell'indefinito "cittadini", ma pagano le tasse ed esistono tutto l'anno, non solo al momento del voto. Forse basterebbe remare tutti insieme per il bene collettivo e per avere una città e un porto migliori. Questo è un comunicato stampa pubblicato il 29-04-2026 alle 07:32 sul giornale del 29 aprile 2026 0 letture.

vivereancona.it

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Gruppo Consiliare PD Ancona: "Ormai le notizie sul porto non suscitano più solo preoccupazione ma incredulità"

vivereancona.it

Gruppo Consiliare PD Ancona: "Ormai le notizie sul porto non suscitano più solo preoccupazione ma incredulità"

Partito Democratico Ancona

04/29/2026 14:16

Ormai le notizie sul porto non suscitano più solo preoccupazione, ma incredulità. Dalle dichiarazioni del presidente uscente Garofalo emerge che non ci sarebbe più interesse a spostare i traghetti alle banchine 19-20-21. Una posizione che lascia francamente basiti. "Com'è possibile?" - sostiene la capogruppo Pd in consiglio Comunale Susanna Dini " Nel 2019 la precedente amminsitrazione comunale aveva dato la conformità urbanistica proprio a quell'area per accogliere i traghetti. Nel 2021 l'AdSP ha ottenuto dal ministero l'adeguamento". "In questi anni ci siamo sentiti piu volte dire dal presidente dell'AdSP, dal sindaco, e dalle giunte regionali di centrodestra che erano tutti d'accordo e lo spostamento era imminente." E oggi? Appalti dati per prossimi, i fondi per i dragaggi, indispensabili, risultano congelati al MEF. Un piano regolatore fermo. E ora anche il rischio concreto che i traghetti non vengano più spostati proprio nelle banchine per cui erano stati abbattuti i silos. Allora la domanda è semplice: "che cosa sta succedendo? E soprattutto: la filiera istituzionale dov'è finita?" Questo è un comunicato stampa pubblicato il 29-04-2026 alle 14:15 sul giornale del 29 aprile 2026 0 letture.

Ormai le notizie sul porto non suscitano più solo preoccupazione, ma incredulità. Dalle dichiarazioni del presidente uscente Garofalo emerge che non ci sarebbe più interesse a spostare i traghetti alle banchine 19-20-21. Una posizione che lascia francamente basiti. "Com'è possibile?" - sostiene la capogruppo Pd in consiglio Comunale Susanna Dini " Nel 2019 la precedente amminsitrazione comunale aveva dato la conformità urbanistica proprio a quell'area per accogliere i traghetti. Nel 2021 l'AdSP ha ottenuto dal ministero l'adeguamento". "In questi anni ci siamo sentiti piu volte dire dal presidente dell'AdSP, dal sindaco, e dalle giunte regionali di centrodestra che erano tutti d'accordo e lo spostamento era imminente." E oggi? Appalti dati per prossimi, i fondi per i dragaggi, indispensabili, risultano congelati al MEF. Un piano regolatore fermo. E ora anche il rischio concreto che i traghetti non vengano più spostati proprio nelle banchine per cui erano stati abbattuti i silos. Allora la domanda è semplice: "che cosa sta succedendo? E soprattutto: la filiera istituzionale dov'è finita?" Questo è un comunicato stampa pubblicato il 29-04-2026 alle 14:15 sul giornale del 29 aprile 2026 0 letture.

vivereancona.it

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Subacquea, nuova governance e ricerca scientifica: ad Ancona il primo banco di prova operativo della legge 9/2026

vivereancona.it

Subacquea, nuova governance e ricerca scientifica: ad Ancona il primo banco di prova operativo della legge 9/2026

04/29/2026 16:51

La dimensione subacquea entra stabilmente nel perimetro della governance strategica nazionale e della blue economy. È questo il quadro emerso dal convegno "Evoluzioni normative sulle attività subacquee e impatti sulla subacquea scientifica", ospitato a bordo della MSC Aurelia della compagnia SNAV nel porto di Ancona, che ha riunito istituzioni, Marina Militare, Capitanerie di Porto, università, centri di ricerca e operatori industriali per analizzare le ricadute operative della legge 26 gennaio 2026, n. 9. Un provvedimento che segna un cambio di paradigma nella regolazione delle attività subacquee civili, introducendo per la prima volta un assetto organico su sicurezza, autorizzazioni, qualifiche professionali e coordinamento interistituzionale. Un intervento che, secondo quanto emerso nel confronto, apre una nuova fase per il settore ma allo stesso tempo rende evidente un punto ancora non completamente risolto: la piena definizione normativa della subacquea scientifica come ambito autonomo rispetto al lavoro subacqueo professionale. L'evento è stato organizzato dal Dipartimento di Scienze della Vita e dell'Ambiente (DISVA) dell'Università Politecnica delle Marche, con il supporto del Comando della Capitaneria di Porto di Ancona e del Comando Scuole della Marina Militare, e si colloca nel cuore della trasformazione della governance del mare, dove sicurezza, ricerca e infrastrutture critiche convergono in un unico spazio regolatorio. Ad aprire i lavori è stato Luigi Merlo, Direttore dei Rapporti istituzionali per l'Italia del gruppo MSC, Presidente onorario di Federlogistica e membro del board di Assarmatori, che ha inquadrato la dimensione subacquea come nuova frontiera della competitività logistica e industriale del Paese. Nel saluto istituzionale sono intervenuti anche Marco Battino, Assessore ai rapporti con le università del Comune di Ancona, e Francesco Regoli, Delegato alla Ricerca dell'Università Politecnica delle Marche, che ha richiamato il ruolo della ricerca scientifica come componente strutturale della gestione del mare profondo. Il quadro istituzionale è stato completato dagli interventi dell'Ammiraglio di Squadra Stefano Barbieri, Comandante delle Scuole della Marina Militare, dell'Ammiraglio Ispettore Vincenzo Vitale, Direttore Marittimo delle Marche e Comandante del Porto di Ancona, che hanno sottolineato il ruolo del porto come piattaforma logistica e tecnologica della nuova economia subacquea. Nel corso della prima sessione, il dibattito si è concentrato sull'impatto della legge 9/2026 sulla struttura operativa della subacquea italiana. Il Professor Carlo Cerrano, ordinario di Zoologia presso il DISVA e Vicepresidente AIOSS, ha posto il tema dell'adattamento dei protocolli scientifici alla nuova disciplina normativa, evidenziando come la ricerca marina si trovi oggi nella condizione di dover riallineare pratiche operative e procedure di immersione a un quadro regolatorio in evoluzione, con effetti diretti sulla continuità dei progetti di monitoraggio ambientale. Il Contrammiraglio

Giulio Marino Cappelletti, Direttore della Struttura Operativa del Polo Nazionale della Dimensione Subacquea della Marina Militare, ha invece inquadrato la subacquea come infrastruttura strategica duale, civile e militare, sottolineando il ruolo del Polo come piattaforma di sviluppo tecnologico e scientifico nazionale. Il tema della sua relazione si è concentrato sul rafforzamento delle capacità operative del sistema Paese nella dimensione underwater, in un contesto di crescente competizione internazionale. Il Contrammiraglio Edoardo Balestra, del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, ha affrontato il nodo della resilienza delle infrastrutture subacquee, tema sempre più centrale nella sicurezza energetica e digitale, e quello della governance del Mediterraneo, con particolare riferimento ai modelli di cooperazione internazionale. Il Contrammiraglio Fabrizio Giovannone, Capo Reparto Affari Giuridici delle Capitanerie di Porto, ha analizzato invece gli effetti operativi della riforma sul sistema autorizzativo e sui registri professionali degli operatori tecnici subacquei, soffermandosi sul tema della catena delle responsabilità amministrative e sulla gestione dei mezzi subacquei complessi, inclusi i sistemi avanzati impiegati nelle missioni di ricerca in mare profondo. Il Capitano di Fregata Pierpaolo Rizzo, del Dipartimento per le Politiche del Mare della Presidenza del Consiglio dei Ministri, ha illustrato la struttura di coordinamento prevista dalla nuova disciplina, con particolare attenzione all'integrazione tra amministrazioni centrali e autorità marittime. Il confronto si è poi spostato sulle implicazioni operative e scientifiche della nuova regolazione. Il Dottor Pasquale Longobardi, direttore del Centro Iperbarico di Ravenna e rappresentante SIMSI, ha affrontato il tema della medicina subacquea come variabile critica della ricerca scientifica, evidenziando come la risposta fisiologica individuale degli operatori rappresenti un fattore determinante nei protocolli di immersione scientifica e richieda un'integrazione strutturale nei sistemi di autorizzazione e sicurezza. Il Dottor Saimon Conti, amministratore unico di CNT Technologies, ha invece collegato la dimensione normativa alla sicurezza delle infrastrutture portuali e sottomarine, richiamando il ruolo dei sistemi di monitoraggio avanzato e delle tecnologie di ispezione come strumento non solo di sicurezza, ma anche di prevenzione e controllo economico del rischio. La seconda sessione del convegno, dedicata al confronto operativo "Dalla norma al mare: esperienze reali di subacquea scientifica e operativa", ha rappresentato il momento di sintesi tra approccio regolatorio e applicazione concreta. Il dibattito ha evidenziato come la legge 9/2026, pur introducendo un sistema organico di sicurezza e governance, lasci ancora aperta la questione della piena definizione della subacquea scientifica come ambito autonomo, con possibili impatti su tempi autorizzativi, uniformità delle procedure e gestione delle campagne di ricerca in ambiente complesso. Il coordinamento dei lavori è stato affidato a Gabriele Costantini, direttore di Adriaeco e giornalista de Il Secolo XIX - Blue Economy, che ha guidato il confronto tra relatori e istituzioni lungo la linea di intersezione tra norma, operatività e innovazione. Il convegno si è chiuso con una convergenza su un punto chiave: la legge 9/2026 rappresenta un avanzamento strutturale nella governance della dimensione subacquea, ma apre contestualmente una fase di implementazione in cui sarà decisivo il coordinamento tra istituzioni,

comunità scientifica e sistema industriale. In questo contesto, la subacquea scientifica emerge come uno degli ambiti più sensibili della transizione normativa, dove la capacità di tradurre la regolazione in strumenti operativi coerenti diventa fattore determinante per la competitività del sistema Paese nella blue economy. In particolare, la ricerca sviluppata dal DISVA dell'Università Politecnica delle Marche - articolata in attività di ecologia e biologia marina, oceanografia, monitoraggio degli ecosistemi costieri e profondi, analisi della biodiversità, studio degli impatti antropici e progetti di ripristino ambientale, condotti sia in laboratorio sia direttamente in mare attraverso campagne di campionamento e sperimentazione - rappresenta un esempio concreto di come la dimensione scientifica subacquea richieda un quadro normativo capace di accompagnare operatività complesse, interdisciplinari e spesso svolte in contesti ad alta variabilità ambientale. Questo è un comunicato stampa pubblicato il 29-04-2026 alle 16:48 sul giornale del 29 aprile 2026 0 letture.

CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Tutti a "Pesca senza barriere"

CivOnline

Tutti a "Pesca senza barriere"

04/29/2026 16:36

Diversi gli appuntamenti in programma nelle prossime settimane Civitavecchia si prepara ad accogliere la seconda edizione di "Pesca senza barriere" , la manifestazione che unisce sport, inclusione e socialità e che, dopo il grande successo dello scorso anno, torna con un calendario di appuntamenti destinati a coinvolgere ancora una volta ragazze e ragazzi con disabilità in esperienze di pesca, contatto con il mare e attività ambientali Un'iniziativa di grande valore sociale e sportivo , capace di trasformare una disciplina antica e profondamente legata all' identità marinara della città in uno strumento concreto di partecipazione, condivisione e abbattimento di ogni ostacolo . Anche per questa nuova edizione il Comune di Civitavecchia ha scelto di sostenere la realizzazione dell'evento, affiancando l'impagabile lavoro delle associazioni organizzatrici , assieme alla preziosa collaborazione dell' Autorità di Sistema Portuale , della Capitaneria di Porto e il sostegno dei partner che hanno aderito al progetto. " Pesca senza barriere è una manifestazione bella nel senso più pieno del termine – dichiara l'a ssessore al Turismo e al Lavoro Piero Alessi – perché mette insieme il mare, lo sport e soprattutto le persone Civitavecchia ha una tradizione fortissima legata alla pesca e vederla diventare occasione di inclusione e condivisione è motivo di orgoglio per tutta la città, è anche un bell'esempio di sinergia istituzionale". assessore ai Servizi Sociali Antonella Maucioni – perché riescono a lasciare un segno umano profondo . Questa è una di quelle: giornate nelle quali il divertimento, la relazione e il sentirsi pienamente parte di una comunità diventano la cosa più importante." Sulla stessa linea il delegato comunale alla pesca sportiva Mauro Campidonico : "La seconda edizione arriva dopo un riscontro straordinario e con un entusiasmo ancora maggiore. È una manifestazione che ha dimostrato di possedere un enorme valore sportivo ma soprattutto sociale , e che riesce ogni volta a costruire attorno a sé una rete di passione, volontariato e partecipazione davvero preziosa". L' Amministrazione comunale rivolge un sentito ringraziamento a tutte le associazioni organizzatrici , all' Autorità di Sistema Portuale , alla Capitaneria di Porto e a tutti i sostenitori che stanno rendendo possibile anche quest'anno un appuntamento ormai atteso e riconosciuto da tutta la città. Commenti.

CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Rafforzato il dialogo tra Regione Lazio e Capitaneria per la sicurezza delle coste

CivOnline

Rafforzato il dialogo tra Regione Lazio e Capitaneria per la sicurezza delle coste

04/29/2026 18:16 Dario Franchi

Dialogo a Civitavecchia per rafforzare la cooperazione tra la Pisana e la Guardia costiera: sicurezza delle coste, tutela e promozione dei porti «Oggi, presso il Comando regionale della Capitaneria di Porto di Civitavecchia , ho avuto modo di tenere un importante momento di confronto istituzionale con il Comandante della Capitaneria di Porto di Civitavecchia e Direttore Marittimo del Lazio, Cosimo Nicastro . L'incontro si è sviluppato nella logica di avviare una più intensa attività di collaborazione e un confronto istituzionale su tematiche centrali per la nostra Regione, come la tutela e la sicurezza delle coste e lo sviluppo di attività di promozione e salvaguardia dei siti portuali . Spesso nel corso di questi anni ci siamo trovati a dialogare con la Capitaneria di Porto territorialmente competente davanti a diverse problematiche che hanno interessato e interessano porti di competenza regionale». Lo ha dichiarato Pasquale Ciacciarelli , assessore alle Politiche abitative, alle Case popolari, alle Politiche del Mare e alla Protezione Civile della Regione Lazio «Da qui la consapevolezza dell'importanza di rafforzare il dialogo istituzionale , al fine di rendere automatica e diretta la cooperazione tra i due organismi, così da garantire una celere risoluzione delle problematiche esistenti. Grazie al Comandante della Capitaneria di Porto di Civitavecchia e direttore marittimo del Lazio Cosimo Nicastro per l'accoglienza, al comandante della Capitaneria di Porto di Gaeta Felice Monetti , al consigliere metropolitano di Roma Capitale Antonio Giammusso , alla dottoressa Erika Iovannone Santoni e a tutte le autorità e gli operatori della Capitaneria di Porto per il grande lavoro di coordinamento e sorveglianza marittima che svolgono». © RIPRODUZIONE RISERVATA Commenti.

Dialogo a Civitavecchia per rafforzare la cooperazione tra la Pisana e la Guardia costiera: sicurezza delle coste, tutela e promozione dei porti «Oggi, presso il Comando regionale della Capitaneria di Porto di Civitavecchia , ho avuto modo di tenere un importante momento di confronto istituzionale con il Comandante della Capitaneria di Porto di Civitavecchia e Direttore Marittimo del Lazio, Cosimo Nicastro . L'incontro si è sviluppato nella logica di avviare una più intensa attività di collaborazione e un confronto istituzionale su tematiche centrali per la nostra Regione, come la tutela e la sicurezza delle coste e lo sviluppo di attività di promozione e salvaguardia dei siti portuali . Spesso nel corso di questi anni ci siamo trovati a dialogare con la Capitaneria di Porto territorialmente competente davanti a diverse problematiche che hanno interessato e interessano porti di competenza regionale». Lo ha dichiarato Pasquale Ciacciarelli , assessore alle Politiche abitative, alle Case popolari, alle Politiche del Mare e alla Protezione Civile della Regione Lazio «Da qui la consapevolezza dell'importanza di rafforzare il dialogo istituzionale , al fine di rendere automatica e diretta la cooperazione tra i due organismi, così da garantire una celere risoluzione delle problematiche esistenti. Grazie al Comandante della Capitaneria di Porto di Civitavecchia e direttore marittimo del Lazio Cosimo Nicastro per l'accoglienza, al comandante della Capitaneria di Porto di Gaeta Felice Monetti , al consigliere metropolitano di Roma Capitale Antonio Giammusso , alla dottoressa Erika Iovannone Santoni e a tutte le autorità e gli operatori della Capitaneria di Porto per il grande lavoro di coordinamento e sorveglianza marittima che svolgono». © RIPRODUZIONE RISERVATA Commenti.

Pressmare

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Boat Days on Board e Blu Expo a Gaeta dal 14 al 17 maggio 2026

Pressmare

Boat Days on Board e Blu Expo a Gaeta dal 14 al 17 maggio 2026

04/29/2026 13:13

Boat Days on Board e Blu Expo a Gaeta dal 14 al 17 maggio 2026 l'evento dedicato alla nautica e all'economia del mare. Organizzato da Consormare del Golfo, dal 14 al 17 maggio prossimi Gaeta ospiterà "Boat Days on Board e Blu Expo", importante evento dedicato alla nautica da diporto, al turismo nautico e ai principali settori dell'economia del mare. L'iniziativa rappresenta la prosecuzione del Boat Days svoltosi a Civitavecchia alla fine di marzo dal Consorzio Mare Lazio, ampliandone contenuti e prospettive. L'appuntamento di Gaeta si arricchisce infatti di due elementi distintivi: "Boat Days on Board", con la possibilità di prove in mare delle imbarcazioni, e "Blu Expo", dedicato in modo specifico agli incontri e agli approfondimenti sull'economia del mare. L'evento si inserisce nel programma Eventi Lazio 2026 ed è patrocinato dalla Regione Lazio, nell'ambito di un percorso sinergico che coinvolge i principali consorzi rappresentativi a livello regionale: Consormare del Golfo, Consorzio Nautico del Lazio e Consorzio Mare Lazio, in collaborazione con le principali associazioni di riferimento del settore, tra cui Confindustria Nautica e Confapi Mare. L'evento è inoltre realizzato con il supporto del Comune di Gaeta, dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, della Camera di Commercio Frosinone - Latina, del Consorzio Industriale del Lazio, della Provincia di Latina, della Provincia di Frosinoene e del CISE, a testimonianza di una forte collaborazione istituzionale e territoriale. Il programma sarà interamente dedicato alla risorsa "mare", da valorizzare e tutelare insieme alle attività economiche ad essa collegate e al comparto delle acque interne, con l'obiettivo di consolidare l'iniziativa come appuntamento annuale di riferimento per il settore. L'evento si propone come un'importante occasione di incontro tra operatori, professionisti, aziende e appassionati, favorendo il dialogo e la nascita di nuove opportunità di mercato, con particolare attenzione ai temi dell'innovazione e della sostenibilità. In questo contesto, il Lazio sarà promosso

Boat Days on Board e Blu Expo a Gaeta dal 14 al 17 maggio 2026 l'evento dedicato alla nautica e all'economia del mare. Organizzato da Consormare del Golfo, dal 14 al 17 maggio prossimi Gaeta ospiterà "Boat Days on Board e Blu Expo", importante evento dedicato alla nautica da diporto, al turismo nautico e ai principali settori dell'economia del mare. L'iniziativa rappresenta la prosecuzione del Boat Days svoltosi a Civitavecchia alla fine di marzo dal Consorzio Mare Lazio, ampliandone contenuti e prospettive. L'appuntamento di Gaeta si arricchisce infatti di due elementi distintivi: "Boat Days on Board", con la possibilità di prove in mare delle imbarcazioni, e "Blu Expo", dedicato in modo specifico agli incontri e agli approfondimenti sull'economia del mare. L'evento si inserisce nel programma Eventi Lazio 2026 ed è patrocinato dalla Regione Lazio, nell'ambito di un percorso sinergico che coinvolge i principali consorzi rappresentativi a livello regionale: Consormare del Golfo, Consorzio Nautico del Lazio e Consorzio Mare Lazio, in collaborazione con le principali associazioni di riferimento del settore, tra cui Confindustria Nautica e Confapi Mare. L'evento è inoltre realizzato con il supporto del Comune di Gaeta, dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, della Camera di Commercio Frosinone - Latina, del Consorzio Industriale del Lazio, della Provincia di Latina, della Provincia di Frosinoene e del CISE, a testimonianza di una forte collaborazione istituzionale e territoriale. Il programma sarà interamente dedicato alla risorsa "mare", da valorizzare e tutelare insieme alle attività economiche ad essa collegate e al comparto delle acque interne, con l'obiettivo di consolidare l'iniziativa come appuntamento annuale di riferimento per il settore. L'evento si propone come un'importante occasione di incontro tra operatori, professionisti, aziende e appassionati, favorendo il dialogo e la nascita di nuove opportunità di mercato, con particolare attenzione ai temi dell'innovazione e della sostenibilità. In questo contesto, il Lazio sarà promosso come polo di eccellenza per i servizi legati alla nautica e alle attività connesse al mare. -esposizioni di imbarcazioni, accessori, tecnologie e servizi per la nautica; -conferenze e workshop su innovazione, sostenibilità e nuove tendenze del settore; -giornate di approfondimento istituzionale e tecnico, tra cui: o i lavori del "Blu Lab", con la partecipazione di amministratori e tecnici dei Comuni rivieraschi della Regione Lazio; o il Blu Forum 2026, organizzato dalla Camera di Commercio di Frosinone-Latina, con la partecipazione di esponenti del mondo politico, industriale e militare; -incontri con presidenti di associazioni di categoria ed esperti dell'economia del mare; -visite alle imbarcazioni in acqua con eventuali prove in mare; - incontri B2B tra operatori e aziende; -attività didattiche e laboratori per bambini e studenti; -intrattenimento ed eventi dimostrativi organizzati dalle istituzioni preposte alla salvaguardia

delle coste e dei bagnanti. -rappresentare i principali settori dell'economia del mare; -promuovere tecnologie e soluzioni innovative e sostenibili; -incentivare il turismo costiero del Lazio e la valorizzazione del patrimonio marittimo; -creare opportunità di business tra aziende e professionisti; -sensibilizzare il pubblico sull'importanza della tutela del mare e delle sue risorse. -aziende e professionisti del settore nautico e marittimo; -appassionati di nautica, pesca, sport acquatici e turismo blu; -istituzioni e associazioni impegnate nella tutela del mare; -operatori turistici e del settore alberghiero; -studenti e ricercatori interessati a innovazione, nautica e biologia marina. Ampio spazio sarà dedicato anche agli incontri B2B tra aziende e operatori del settore e a momenti di confronto tra i principali attori dell'economia del mare, inclusi ambiti come nautica, shipping, turismo blu e stampa specializzata, con l'obiettivo di garantire un'esperienza di alto profilo e massimizzare le opportunità per espositori e visitato Appuntamento dal 14 al 17 maggio nella suggestiva cornice di Gaeta medievale, in Piazza Episcopio, per quattro giornate dedicate al mare, alla nautica, all'innovazione e alle opportunità dell'economia blu.

Shipping Italy

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Licenziamento collettivo in arrivo per gli amministrativi di Cin Tirrenia

Shipping Italy

Licenziamento collettivo in arrivo per gli amministrativi di Cin Tirrenia

04/29/2026 15:07 Nicola Capuzzo

Alla base della decisione la progressiva dismissiobe della flotta e la decisione di passare a Moby la gestione dei due ro-pax residui Con la flotta ormai ridotta al minimo, sul futuro del personale amministrativo di Cin Tirrenia, marchio erede della compagnia di bandiera passata dieci anni fa a Moby, si addensano nubi fosche. La società – si legge in una comunicazione inviata all'associazione di categoria Assarmatori ai sensi delle norme sui licenziamenti – "in ragione della radicale ed organica riorganizzazione avviata già a partire dal 2020 e ancora in corso di completamento, e dopo aver esperito ogni più opportuno tentativo di salvaguardare al massimo i livelli occupazionali, si vede oggi costretta ad attivare la corrente procedura di mobilità del personale risultante in esubero a fronte della significativa riduzione degli asset aziendali e delle relative attività operative e commerciali". Con la recente uscita delle ex Athara e Janas, passate a Gnv nell'ambito della procedura Antitrust che ha costretto il gruppo Msc a uscire dall'azionariato di Moby, forzando la restituzione al gruppo svizzero del finanziamento necessario al salvataggio del gruppo della famiglia Onorato, nella flotta di Cin sono rimaste solo due navi, i ro-pax Vincenzo Florio e il Raffaele Rubattino, attive fra Olbia e Civitavecchia: "Ad oggi, pertanto, non sussistono più le condizioni economiche e aziendali per garantire il mantenimento delle risorse attualmente in forza, risultando economicamente più ragionevole esternalizzare (alla controllante Moby, ndr) la gestione operativa e commerciale delle uniche 2 navi rimaste nella nostra disponibilità" si legge ancora nella comunicazione. Da cui l'assenza di "una soluzione alternativa alla risoluzione dei rapporti di lavoro nei confronti di n. 42 risorse amministrative, ovvero di tutto l'organico amministrativo in forza". La ricerca di "eventuali soluzioni alternative" sarebbe stata proprio oggi oggetto di un incontro con Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti, anche se al momento le parti non parrebbero aver trovato una via d'uscita, riaggiornandosi a metà maggio. I sindacati avrebbero infatti spinto per una riduzione dei numeri e un riassorbimento e, alla replica della volontà di un "licenziamento collettivo", avrebbero allora invitato ad offrire adeguati incentivi: nei prossimi incontri si ripartirà da qui. "La Società respinge ogni ricostruzione allarmistica o strumentale e ribadisce che la procedura si svolge in modo trasparente, nel rispetto delle regole e dei lavoratori e con l'obiettivo di valutare ogni possibile soluzione utile nell'ambito del percorso di riorganizzazione. La riorganizzazione riguarda esclusivamente gli uffici amministrativi e non intaccherà in alcun modo l'operitività della flotta e, di conseguenza, i collegamenti marittimi" ha fatto sapere una nota di Cin. A.M. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Cronache Della Campania

Napoli

Guardia Costiera sequestra rete illegale di 500 metri nell'Area Marina Protetta «Regno di Nettuno»

Cronache Della Campania

Guardia Costiera sequestra rete illegale di 500 metri nell'Area Marina Protetta «Regno di Nettuno»

04/29/2026 15:51

Nella mattinata di oggi, l'Ufficio Circondariale Marittimo della Guardia Costiera di Procida, sotto il coordinamento della Direzione Marittima di Napoli, ha portato a termine un'importante operazione di vigilanza ambientale e contrasto alla pesca illegale. Controlli programmati per la salvaguardia del mare Durante le ordinarie attività di monitoraggio della pesca e della tutela ambientale nelle acque di giurisdizione, l'equipaggio della motovedetta CP2082 ha individuato un attrezzo da pesca non consentito al largo di Punta Serra, nel Comune di Procida, all'interno della zona "C" dell'Area Marina Protetta "Regno di Nettuno" Rete abusiva occultata e priva di segnalazioni I militari hanno scoperto una rete da posta lunga circa 500 metri, posizionata illegalmente e completamente priva dei prescritti segnali galleggianti di identificazione. L'attrezzo risultava occultato in violazione delle norme sulla tracciabilità degli attrezzi da pesca e delle stringenti disposizioni che regolano le Aree Marine Protette, dove ogni attività di prelievo richiede specifica autorizzazione dell'Ente gestore. Recupero immediato e sequestro Accertata l'infrazione, la Guardia Costiera ha proceduto al tempestivo recupero a bordo della rete e al suo sequestro, interrompendo in via definitiva l'attività illecita. Protezione immediata dell'ecosistema marino L'operazione ha assunto un rilevante valore ecologico: il sollecito salpamento dell'attrezzo ha evitato catture indiscriminate e ha permesso la bonifica del fondale. Lo specchio d'acqua interessato è stato così restituito al suo naturale equilibrio biologico, tutelando flora e fauna marine minacciate dall'impatto dell'attrezzo abusivo. L'impegno istituzionale della Guardia Costiera La vigilanza sulle Aree Marine Protette rappresenta una delle missioni primarie del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, come previsto dalla Legge quadro 394/1991 e dalle normative nazionali e comunitarie a difesa dell'ambiente marino. Il contrasto alla pesca illegale, non dichiarata e non

Nella mattinata di oggi, l'Ufficio Circondariale Marittimo della Guardia Costiera di Procida, sotto il coordinamento della Direzione Marittima di Napoli, ha portato a termine un'importante operazione di vigilanza ambientale e contrasto alla pesca illegale. Controlli programmati per la salvaguardia del mare Durante le ordinarie attività di monitoraggio della pesca e della tutela ambientale nelle acque di giurisdizione, l'equipaggio della motovedetta CP2082 ha individuato un attrezzo da pesca non consentito al largo di Punta Serra, nel Comune di Procida, all'interno della zona "C" dell'Area Marina Protetta "Regno di Nettuno" Rete abusiva occultata e priva di segnalazioni I militari hanno scoperto una rete da posta lunga circa 500 metri, posizionata illegalmente e completamente priva dei prescritti segnali galleggianti di identificazione. L'attrezzo risultava occultato in violazione delle norme sulla tracciabilità degli attrezzi da pesca e delle stringenti disposizioni che regolano le Aree Marine Protette, dove ogni attività di prelievo richiede specifica autorizzazione dell'Ente gestore. Recupero immediato e sequestro Accertata l'infrazione, la Guardia Costiera ha proceduto al tempestivo recupero a bordo della rete e al suo sequestro, interrompendo in via definitiva l'attività illecita. Protezione immediata dell'ecosistema marino L'operazione ha assunto un rilevante valore ecologico: il sollecito salpamento dell'attrezzo ha evitato catture indiscriminate e ha permesso la bonifica del fondale. Lo specchio d'acqua interessato è stato così restituito al suo naturale equilibrio biologico, tutelando flora e fauna marine minacciate dall'impatto dell'attrezzo abusivo. L'impegno istituzionale della Guardia Costiera La vigilanza sulle Aree Marine Protette rappresenta una delle missioni primarie del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, come previsto dalla Legge quadro 394/1991 e dalle normative nazionali e comunitarie a difesa dell'ambiente marino. Il contrasto alla pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata all'interno di perimetri di elevato pregio naturalistico è un imperativo quotidiano per garantire la biodiversità e la sostenibilità delle risorse marine. Controlli in corso a tutela del "Regno di Nettuno" Le attività di monitoraggio dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Procida, coordinate dalla Direzione Marittima di Napoli, proseguiranno senza sosta per assicurare la piena tutela del mare e dei suoi ecosistemi di inestimabile valore. Articolo di Federica Annunziata.

Magazine Pragma

Napoli

Napoli, porto e inquinamento: l'inchiesta di Report riapre il dibattito

Meta Time, Ivano Cotticelli

Magazine Pragma

Napoli, porto e inquinamento: l'inchiesta di Report riapre il dibattito

04/29/2026 11:18 Meta Time, Ivano Cotticelli

Il tema dell'inquinamento nel porto di Napoli torna al centro del dibattito dopo un servizio della trasmissione Report. L'inchiesta firmata da Berardo Iovene accende i riflettori sui fumi emessi dalle navi in sosta, soprattutto nelle aree dei moli Beverello e Pisacane Residenti e salute pubblica Nel servizio emergono immagini e testimonianze di residenti che mostrano vetri coperti di fuliggine , segno tangibile dell'impatto ambientale. Alcuni medici collegano l'esposizione agli inquinanti a patologie respiratorie , riaccendendo le preoccupazioni sulla qualità dell'aria. Il problema nasce dalle navi ferme in porto con i motori accesi: secondo le stime citate, una nave da crociera in sosta per un anno con il solo motore ausiliario può inquinare quanto 12.500 automobili Il nodo delle banchine elettriche Tra le possibili soluzioni c'è l'elettrificazione delle banchine, un progetto finanziato con 25 milioni di euro ma ancora in ritardo. Sul punto è intervenuto il presidente dell'Autorità portuale Eliseo Cuccaro, esprimendo forti dubbi. Secondo Cuccaro, il sistema richiederebbe una quantità di energia che Napoli non è in grado di sostenere: "Non ci credo tantissimo" , ha dichiarato, sottolineando anche le criticità economiche legate all'utilizzo dell'energia elettrica in porto. Le reazioni politiche Le parole del presidente hanno suscitato la reazione del deputato dei Verdi Francesco Borrelli, che ha definito le dichiarazioni "gravi e sorprendenti" , evidenziando la necessità di puntare su soluzioni sostenibili. Il confronto si inserisce in un dibattito più ampio sul futuro ambientale della città e sulle strategie da adottare per ridurre le emissioni. Monitoraggio ancora insufficiente Un ulteriore elemento critico riguarda il monitoraggio della qualità dell'aria. Nonostante i dati di ARPA Campania attribuiscano al porto una quota rilevante dell'inquinamento, nell'area non è presente una centralina fissa di rilevamento In passato sono state utilizzate postazioni mobili, che hanno comunque registrato livelli di inquinanti compatibili con la presenza delle navi con i motori accesi.

Il tema dell'inquinamento nel porto di Napoli torna al centro del dibattito dopo un servizio della trasmissione Report. L'inchiesta firmata da Berardo Iovene accende i riflettori sui fumi emessi dalle navi in sosta, soprattutto nelle aree dei moli Beverello e Pisacane Residenti e salute pubblica Nel servizio emergono immagini e testimonianze di residenti che mostrano vetri coperti di fuliggine , segno tangibile dell'impatto ambientale. Alcuni medici collegano l'esposizione agli inquinanti a patologie respiratorie , riaccendendo le preoccupazioni sulla qualità dell'aria. Il problema nasce dalle navi ferme in porto con i motori accesi: secondo le stime citate, una nave da crociera in sosta per un anno con il solo motore ausiliario può inquinare quanto 12.500 automobili Il nodo delle banchine elettriche Tra le possibili soluzioni c'è l'elettrificazione delle banchine, un progetto finanziato con 25 milioni di euro ma ancora in ritardo. Sul punto è intervenuto il presidente dell'Autorità portuale Eliseo Cuccaro, esprimendo forti dubbi. Secondo Cuccaro, il sistema richiederebbe una quantità di energia che Napoli non è in grado di sostenere: Non ci credo tantissimo , ha dichiarato, sottolineando anche le criticità economiche legate all'utilizzo dell'energia elettrica in porto. Le reazioni politiche Le parole del presidente hanno suscitato la reazione del deputato dei Verdi Francesco Borrelli, che ha definito le dichiarazioni gravi e sorprendenti , evidenziando la necessità di puntare su soluzioni sostenibili. Il confronto si inserisce in un dibattito più ampio sul futuro ambientale della città e sulle strategie da adottare per ridurre le emissioni. Monitoraggio ancora insufficiente Un ulteriore elemento critico riguarda il monitoraggio della qualità dell'aria. Nonostante i dati di ARPA Campania attribuiscano al porto una quota rilevante dell'inquinamento, nell'area non è presente una centralina fissa di rilevamento In passato sono state utilizzate postazioni mobili, che hanno comunque registrato livelli di inquinanti compatibili con la presenza delle navi con i motori accesi.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Sea Reporter

Napoli

Porto di Napoli, l'ombra del "grande spreco": banchine elettrificate ma navi senza spina, i milioni del PNRR rischiano di finire al buio

Sea Reporter

Porto di Napoli, l'ombra del "grande spreco": banchine elettrificate ma navi senza spina, i milioni del PNRR rischiano di finire al buio

04/29/2026 13:36 Redazione Seareporter

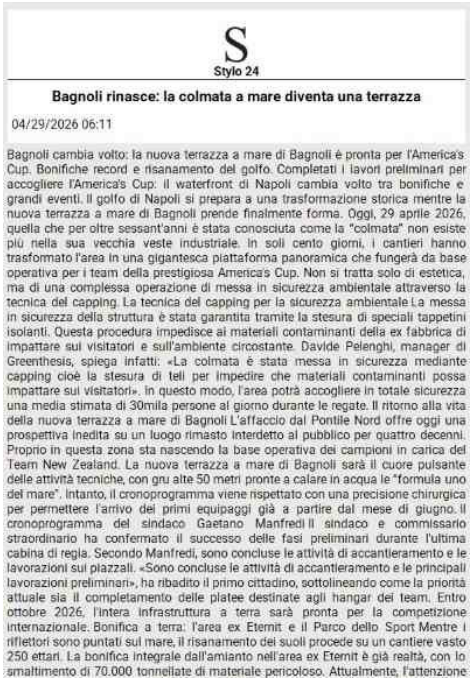
Apr 29, 2026 Napol i – Il porto di Napoli si trova davanti a un bivio tecnologico ed economico che rischia di trasformare una grande opportunità di transizione ecologica in un paradosso infrastrutturale. Le recenti dichiarazioni di Eliseo Cuccaro , Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, rilasciate ai microfoni di Report , hanno squarciato il velo di ottimismo che circonda il PNRR . Al centro del dibattito c'è il cold ironing , ovvero l' elettrificazione delle banchine che permetterebbe alle navi di spegnere i motori diesel durante la sosta, eliminando le emissioni di fumi neri a ridosso del centro abitato. L'infrastruttura è in fase di completamento, finanziata con circa 25 milioni di euro , ma la preoccupazione dei vertici portuali è che le colonnine elettriche restino inutilizzate. Il problema non è la tecnologia, ma la sostenibilità economica e logistica dell'operazione. Da un lato, il costo dell'energia elettrica sulla rete nazionale è attualmente molto superiore a quello del gasolio marino , che gode di storiche esenzioni fiscali . Senza un intervento governativo che abbassi le accise o incentivi l'uso della corrente, per un armatore risulta più conveniente continuare a bruciare combustibile fossile anche in porto. A questo si aggiunge un nodo tecnico non indifferente: la flotta mondiale non è ancora pronta. Sebbene le nuove navi da crociera siano progettate per la connessione elettrica, gran parte dei traghetti e delle navi cargo necessitano di pesanti e costosi lavori di adeguamento . In assenza di un obbligo normativo stringente o di contributi per il refitting , il rischio è che il porto di Napoli si trovi dotato di prese elettriche all'avanguardia senza navi capaci di "agganciarsi". Guardando al resto d'Italia, la situazione è a macchia di ghepardo. Dei 700 milioni stanziati per 34 scali nazionali, solo pochi poli come Genova e Livorno hanno già sezioni operative. Nel Nord Europa , la Norvegia e la Germania hanno già tracciato la strada, ma grazie a mix energetici differenti. In Italia, la sfida

Apr 29, 2026 Napol i - Il porto di Napoli si trova davanti a un bivio tecnologico ed economico che rischia di trasformare una grande opportunità di transizione ecologica in un paradosso infrastrutturale. Le recenti dichiarazioni di Eliseo Cuccaro , Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, rilasciate ai microfoni di Report , hanno squarciato il velo di ottimismo che circonda il PNRR . Al centro del dibattito c'è il cold ironing , ovvero l' elettrificazione delle banchine che permetterebbe alle navi di spegnere i motori diesel durante la sosta, eliminando le emissioni di fumi neri a ridosso del centro abitato. L'infrastruttura è in fase di completamento, finanziata con circa 25 milioni di euro , ma la preoccupazione dei vertici portuali è che le colonnine elettriche restino inutilizzate. Il problema non è la tecnologia, ma la sostenibilità economica e logistica dell'operazione. Da un lato, il costo dell'energia elettrica sulla rete nazionale è attualmente molto superiore a quello del gasolio marino , che gode di storiche esenzioni fiscali . Senza un intervento governativo che abbassi le accise o incentivi l'uso della corrente, per un armatore risulta più conveniente continuare a bruciare combustibile fossile anche in porto. A questo si aggiunge un nodo tecnico non indifferente: la flotta mondiale non è ancora pronta. Sebbene le nuove navi da crociera siano progettate per la connessione elettrica, gran parte dei traghetti e delle navi cargo necessitano di pesanti e costosi lavori di adeguamento . In assenza di un obbligo normativo stringente o di contributi per il refitting , il rischio è che il porto di Napoli si trovi dotato di prese elettriche all'avanguardia senza navi capaci di "agganciarsi". Guardando al resto d'Italia, la situazione è a macchia di ghepardo. Dei 700 milioni stanziati per 34 scali nazionali, solo pochi poli come Genova e Livorno hanno già sezioni operative. Nel Nord Europa , la Norvegia e la Germania hanno già tracciato la strada, ma grazie a mix energetici differenti. In Italia, la sfida del è quella di non trasformare i porti in una collezione di grandi opere incompiute o, peggio, funzionanti ma deserte, in attesa che il mercato colmi il divario di convenienza tra il vecchio petrolio e la nuova energia pulita.

Stylo 24

Napoli

Bagnoli rinasce: la colmata a mare diventa una terrazza



S
Stylo 24

Bagnoli rinasce: la colmata a mare diventa una terrazza

04/29/2026 06:11

Bagnoli cambia volto: la nuova terrazza a mare di Bagnoli è pronta per l'America's Cup. Bonifiche record e risanamento del golfo. Completati i lavori preliminari per accogliere l'America's Cup: il waterfront di Napoli cambia volto tra bonifiche e grandi eventi. Il golfo di Napoli si prepara a una trasformazione storica mentre la nuova terrazza a mare di Bagnoli prende finalmente forma. Oggi, 29 aprile 2026, quella che per oltre sessant'anni è stata conosciuta come la "colmata" non esiste più nella sua vecchia veste industriale. In soli cento giorni, i cantieri hanno trasformato l'area in una gigantesca piattaforma panoramica che fungerà da base operativa per i team della prestigiosa America's Cup. Non si tratta solo di estetica, ma di una complessa operazione di messa in sicurezza ambientale attraverso la tecnica del capping. La tecnica del capping per la sicurezza ambientale La messa in sicurezza della struttura è stata garantita tramite la stesura di speciali tappetini isolanti. Questa procedura impedisce ai materiali contaminanti della ex fabbrica di impattare sui visitatori e sull'ambiente circostante. Davide Pelenghi, manager di Greenthesis, spiega infatti: «La colmata è stata messa in sicurezza mediante capping cioè la stesura di teli per impedire che materiali contaminanti possa impattare sui visitatori». In questo modo, l'area potrà accogliere in totale sicurezza una media stimata di 30mila persone al giorno durante le regate. Il ritorno alla vita della nuova terrazza a mare di Bagnoli L'affaccio dal Pontile Nord offre oggi una prospettiva inedita su un luogo rimasto interdetto al pubblico per quattro decenni. Proprio in questa zona sta nascendo la base operativa dei campioni in carica del Team New Zealand. La nuova terrazza a mare di Bagnoli sarà il cuore pulsante delle attività tecniche, con gru alte 50 metri pronte a calare in acqua le "formula uno del mare". Intanto, il cronoprogramma viene rispettato con una precisione chirurgica per permettere l'arrivo dei primi equipaggi già a partire dal mese di giugno. Il cronoprogramma del sindaco Gaetano Manfredi Il sindaco e commissario straordinario ha confermato il successo delle fasi preliminari durante l'ultima cabina di regia. Secondo Manfredi, sono concluse le attività di accantieramento e le lavorazioni sui piazzali. «Sono concluse le attività di accantieramento e le principali lavorazioni preliminari», ha ribadito il primo cittadino, sottolineando come la priorità attuale sia il completamento delle platee destinate agli hangar dei team. Entro ottobre 2026, l'intera infrastruttura a terra sarà pronta per la competizione internazionale. Bonifica a terra: l'area ex Eternit e il Parco dello Sport Mentre i riflettori sono puntati sul mare, il risanamento dei suoli procede su un cantiere vasto 250 ettari. La bonifica integrale dall'amianto nell'area ex Eternit è già realtà, con lo smaltimento di 70.000 tonnellate di materiale pericoloso. Attualmente, l'attenzione si sposta sul Parco dello Sport, i cui impianti saranno rifunzionalizzati secondo le normative Coni.

Stylo 24

Napoli

L'obiettivo delle istituzioni è restituire questa struttura alla cittadinanza nel 2027, affidandone la gestione alle Fiamme Oro del Dipartimento di Pubblica Sicurezza. Impianti tecnologici per il trattamento dei suoli in loco Una delle grandi novità della gestione attuale riguarda la sostenibilità dei cantieri. Non ci saranno più transiti infiniti di camion per il trasporto dei materiali, poiché tutto verrà trattato direttamente all'interno del perimetro di Bagnoli. Grazie a impianti di desorbimento termico e al soil washing, i contaminanti verranno estratti e depurati in un ciclo continuo. Inoltre, verrà utilizzata la fitorimediazione, ovvero l'impiego di piante specifiche capaci di rimuovere naturalmente gli inquinanti dai terreni interessati. La balneabilità del golfo e il risanamento marino Il progetto di risanamento marino mira a ripristinare la balneazione tra il porto di Pozzuoli e la Gaiola, attesa dal lontano 2006. Per ottenere questo risultato, la nuova terrazza a mare di Bagnoli subirà un'ulteriore evoluzione dopo la Coppa America. La colmata sarà infatti parzialmente rimossa sui lati nord e sud per garantire una sigillatura definitiva con le spiagge adiacenti. In questo modo, i napoletani potranno finalmente tornare a tuffarsi in uno dei tratti di costa più suggestivi dell'intera città. Il waterfront del futuro tra sport e tempo libero Al termine delle regate, l'area non resterà un guscio vuoto, ma si trasformerà in una spiaggia pubblica attrezzata. Il waterfront ospiterà spazi balneari, ricreativi e sportivi accessibili durante tutto l'anno. Antonio Mancini, Project Manager di Greenthesis, assicura che il cantiere è assolutamente sicuro: «stiamo camminando in un cantiere dove non ci sono più le polveri di amianto». Questa certezza permette di guardare al 2031, data prevista per la chiusura definitiva di tutti i lavori, con rinnovato ottimismo. Investimenti privati e poli tecnologici nel sito Oltre ai fondi governativi, il rilancio di Bagnoli attira importanti investimenti da parte di soggetti privati e centri di ricerca. Sono previsti quasi 800mila metri cubi di nuovi volumi per il mercato residenziale e commerciale, sempre nel rispetto delle linee progettuali definite da Invitalia. Tra i progetti più attesi figurano il Polo Tecnologico dell'Ambiente e la Marine Farm della Stazione Zoologica Anton Dohrn. Questi interventi trasformeranno l'ex zona industriale in un distretto all'avanguardia dedicato all'innovazione e alla tutela del mare. Accessibilità e collegamenti tramite il Pontile Nord La logistica giocherà un ruolo chiave per il successo della nuova area urbana. Una rampa di collegamento porterà i visitatori dal Pontile Nord direttamente all'interno del sito, con navette dedicate per raggiungere l'Auditorium e il villaggio della Coppa America. Pertanto, la fruizione del waterfront sarà semplice sia per i residenti che per i turisti. In conclusione, Bagnoli smette di essere un problema irrisolto per diventare il simbolo di una Napoli che corre veloce verso il futuro. Tags: America's Cup bagnoli gaetano manfredi Greenthesis napoli.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Shipping Italy

Bari

Il traghetto Phoenix entrerà in servizio per Adria Ferries in Adriatico

Shipping Italy

Il traghetto Phoenix entrerà in servizio per Adria Ferries in Adriatico

04/29/2026 22:14 Nicola Capuzzo

Nonostante non arrivino ancora conferme, sembrano esserci pochi dubbi sul fatto che la nave ro-pax ex-Athara per la prossima estate servirà il collegamento fra Bari e Durazzo Da poco entrata in flotta, la nave ro-pax Gnv Phoenix (ex Athara) potrebbe a breve lasciare Grandi Navi Veloci per trasferirsi a operare in charter con Adria Ferries in Adriatico. La compagnia di traghetti genvoese del gruppo Msc, infatti, riabbraccerà a breve Gnv Polaris, il primo dei traghetti di ultima generazione della compagnia, rimandato alcuni mesi fa in Cina per ampliarne la capacità con l'aggiunta di cabine. La nave circa 24 ore fa ha superato lo Sri Lanka facendo rotta per il Mar Rosso e a seguire il Mediterraneo. Questo rientro in flotta lascia evidentemnete spazio per cedere temporaneamente a terzi il Gnv Phoenix che attualmente è attivo sul collegamento regolare fra i porti di Napoli e Palermo. Né Gnv né Adria Ferries hanno confermato o fornito maggiori dettagli su questo accordo di noleggio (quantomeno estivo) ma una conferma implicita sembra arrivare dal fatto che l'operativo della compagnia di navigazione anconetana da qualche giorno prevede in servizio una nave ro-pax ribattezzata come AF Phoenix destinata a breve a entrare in servizio fra i porti di Bari e Durazzo in Albania stando a quanto riferisce il sistema di prenotazioni. Gnv Phoenix ha una lunghezza di 214 metri, una larghezza di 26 metri e una stazza lorda di 35.736 tonnellate; costruita per il trasporto combinato di passeggeri e merci, dispone di 319 cabine e può ospitare fino a 2.700 passeggeri, offrendo inoltre 915 metri lineari di capacità di carico rotabile. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI Ecco titolo, panelist e programma del Business Meeting "Traghetti e Ro-Ro" (Napoli - 22 Maggio).

Nonostante non arrivino ancora conferme, sembrano esserci pochi dubbi sul fatto che la nave ro-pax ex-Athara per la prossima estate servirà il collegamento fra Bari e Durazzo Da poco entrata in flotta, la nave ro-pax Gnv Phoenix (ex Athara) potrebbe a breve lasciare Grandi Navi Veloci per trasferirsi a operare in charter con Adria Ferries in Adriatico. La compagnia di traghetti genvoese del gruppo Msc, infatti, riabbraccerà a breve Gnv Polaris, il primo dei traghetti di ultima generazione della compagnia, rimandato alcuni mesi fa in Cina per ampliarne la capacità con l'aggiunta di cabine. La nave circa 24 ore fa ha superato lo Sri Lanka facendo rotta per il Mar Rosso e a seguire il Mediterraneo. Questo rientro in flotta lascia evidentemnete spazio per cedere temporaneamente a terzi il Gnv Phoenix che attualmente è attivo sul collegamento regolare fra i porti di Napoli e Palermo. Né Gnv né Adria Ferries hanno confermato o fornito maggiori dettagli su questo accordo di noleggio (quantomeno estivo) ma una conferma implicita sembra arrivare dal fatto che l'operativo della compagnia di navigazione anconetana da qualche giorno prevede in servizio una nave ro-pax ribattezzata come AF Phoenix destinata a breve a entrare in servizio fra i porti di Bari e Durazzo in Albania stando a quanto riferisce il sistema di prenotazioni. Gnv Phoenix ha una lunghezza di 214 metri, una larghezza di 26 metri e una stazza lorda di 35.736 tonnellate; costruita per il trasporto combinato di passeggeri e merci, dispone di 319 cabine e può ospitare fino a 2.700 passeggeri, offrendo inoltre 915 metri lineari di capacità di carico rotabile. 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 Ecco titolo, panelist e programma del Business Meeting "Traghetti e Ro-Ro" (Napoli - 22 Maggio).

Brindisi Report

Brindisi

Porto, Di Donna e Luperti contro il presidente Mastro: "Ignora Brindisi"

Brindisi Report

Porto, Di Donna e Luperti contro il presidente Mastro: "Ignora Brindisi"

04/29/2026 14:57

Promettono di rivolgersi al ministro Salvini: "Continua a rifiutare qualsiasi forma di confronto con il nostro territorio, pur in presenza di specifiche richieste che giungono dall'Amministrazione e dal suo sindaco" BRINDISI - Due esponenti della maggioranza brindisina si scagliano contro il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale (Adspmam) Francesco Mastro, che "continua ad ignorare la città di Brindisi. Adesso ci rivolgeremo al ministro", affermano in una nota Nicola Di Donna (capogruppo di Forza Italia) e Pasquale Luperti (capogruppo di Uguaglianza Cittadina e consigliere provinciale). Il presidente Adspmam, "probabilmente ha dimenticato che l'ente che è stato chiamato a guidare è composto anche dal porto di Brindisi, dalla sua economia e dai suoi lavoratori. Questa considerazione nasce dal fatto che continua a rifiutare qualsiasi forma di confronto con il nostro territorio, pur in presenza di specifiche richieste che giungono dall'Amministrazione Comunale e dal suo sindaco". Il riferimento specifico è alla richiesta di interlocuzione su quanto approvato dal Consiglio Comunale di Brindisi e cioè la nascita di una darsena pubblica destinata ai diportisti. "L'incontro con l'Autorità Portuale ovviamente è fondamentale per stabilire tempi e modalità di attuazione di quanto richiesto, atteso che il porto non è proprietà privata del presidente Mastro", si legge sempre nella nota. Poi Di Donna e Luporti pongono altri interrogativi: "Al presidente, inoltre, vorremmo chiedere anche il motivo per cui è stata sospesa la rimozione dei distanziatori sulla banchina del lungomare Regina Margherita e soprattutto quanto costa questa operazione di un'opera della quale è stata acclarata l'inutilità. Così come chiederemo conto del mancato collegamento (a carico dell'ente portuale) tra le banchine di Costa Morena dove ormeggiano le navi da crociera e il centro cittadino". "È evidente, pertanto, che questo atteggiamento non è in alcun modo accettabile. Da qui la nostra decisione, in assenza di novità, di rivolgerci al ministro delle Infrastrutture e Trasporti (competente sulle Autorità Portuali) e al sottosegretario della presidenza del Consiglio dei ministri per segnalare il comportamento scorretto, sotto il profilo istituzionale, evidenziando la palese incompatibilità di funzione di chi, su indicazione del Governo, è chiamato a svolgere la propria funzione nell'interesse della collettività, rappresentata, nello specifico anche e soprattutto dal Comune. La nostra comunità va rispettata, soprattutto quando si parla del suo porto", concludono. Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: clicca qui Seguici gratuitamente anche sul canale Facebook: https://m.me/j/Abampv2kioahdYYR/.

Brindisi Report

Brindisi

Brindisi capitale italiana del mare: l'obiettivo di un'intesa tra associazioni, imprese e scuole

Brindisi Report

Brindisi capitale italiana del mare: l'obiettivo di un'intesa tra associazioni, imprese e scuole

04/29/2026 18:19

Firmata il 29 aprile la "Carta di Brindisi per la cultura del mare – Patto civico per il futuro della città e del suo porto" BRINDISI - Venticinque tra associazioni sportive, associazioni di volontariato e ambientali, organizzazioni imprenditoriali, istituti scolastici e università hanno sottoscritto stamane, nel corso di un appuntamento pubblico svoltosi nel porto turistico "Marina di Brindisi", il Protocollo d'intesa "Carta di Brindisi per la cultura del mare – Patto civico per il futuro della città e del suo porto". Erano presenti, tra gli altri, la vice prefetto Maria Rita Coluccia, il comandante provinciale della guardia di Finanza Emilio Fiora, i rappresentanti della marina militare, della capitaneria di porto, della polizia di Stato, dei carabinieri, la consigliera regionale della Puglia Isabella Lettori e il delegato regionale della Lega navale italiana Roberto Galasso. In tutti gli interventi, coordinati dal presidente del Salone nautico di Puglia Giuseppe Meo, è stata sottolineata l'importanza di aver dato vita, in maniera spontanea, ad un coordinamento tra tutti coloro che considerano il mare una risorsa imprescindibile per Brindisi. Tra l'altro, ai 25 firmatari nei prossimi giorni se ne aggiungeranno altri che hanno già manifestato la volontà di far parte di questo organismo. Sottolineata l'importanza di avviare un confronto con le istituzioni locali e regionali per fornire spunti e suggerimenti sulle iniziative da assumere per la valorizzazione del mare e delle attività ad esso collegate. Tra gli obiettivi dei firmatari vi è anche la riproposizione della candidatura di Brindisi alla prossima selezione per la capitale italiana del mare. Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: clicca qui Seguici gratuitamente anche sul canale Facebook: https://m.me/j/Abampv2kioahdYYR/ per il futuro della città e del suo porto" BRINDISI - Venticinque tra associazioni sportive, associazioni di volontariato e ambientali, organizzazioni imprenditoriali, istituti scolastici e università hanno sottoscritto stamane, nel corso di un appuntamento pubblico svoltosi nel porto turistico "Marina di Brindisi", il Protocollo d'intesa "Carta di Brindisi per la cultura del mare - Patto civico per il futuro della città e del suo porto". Erano presenti, tra gli altri, la vice prefetto Maria Rita Coluccia, il comandante provinciale della guardia di Finanza Emilio Fiora, i rappresentanti della marina militare, della capitaneria di porto, della polizia di Stato, dei carabinieri, la consigliera regionale della Puglia Isabella Lettori e il delegato regionale della Lega navale italiana Roberto Galasso. In tutti gli interventi, coordinati dal presidente del Salone nautico di Puglia Giuseppe Meo, è stata sottolineata l'importanza di aver dato vita, in maniera spontanea, ad un coordinamento tra tutti coloro che considerano il mare una risorsa imprescindibile per Brindisi. Tra l'altro, ai 25 firmatari nei prossimi giorni se ne aggiungeranno altri che hanno già manifestato la volontà di far parte di questo organismo. Sottolineata l'importanza di avviare un confronto con le istituzioni locali e regionali per fornire spunti e suggerimenti sulle iniziative da assumere per la valorizzazione del mare e delle attività ad esso collegate. Tra gli obiettivi dei firmatari vi è anche la riproposizione della candidatura di Brindisi alla prossima selezione per la capitale italiana del mare. Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: clicca qui Seguici gratuitamente anche sul canale Facebook: https://m.me/j/Abampv2kioahdYYR/.

Brindisi Report

Brindisi

Vela paralimpica: successo per la terza edizione della Coppa Forte a Mare

Brindisi Report

Vela paralimpica: successo per la terza edizione della Coppa Forte a Mare

04/29/2026 21:55

La manifestazione ha portato nello "Stadio del Vento" 56 atleti da undici regioni italiane. Cinque prove disputate in condizioni meteo variabili, mettendo alla prova la sensibilità tecnica di equipaggi e comitato di regata BRINDISI - La terza edizione della Coppa Forte a Mare, organizzata dal Para Sailing Brindisi, realtà costituita da GV3 A Gonfie Vele Verso la Vita e dalla Lega Navale Italiana sezione di Brindisi, si è svolta il 25 e 26 aprile nello "Stadio del Vento", lo specchio d'acqua antistante il Castello Forte a Mare, riportando in città il grande movimento della vela paralimpica italiana. In acqua atleti provenienti da diverse regioni, cinque prove disputate su sei in programma e un livello tecnico che conferma la crescita costante della Classe Hansa 303. Tra le realtà presenti anche la Para Sailing Academy, riferimento nazionale per l'alto livello, e il Gruppo Sportivo Paralimpico della Difesa, che ha schierato alcuni dei suoi atleti di punta. Le condizioni meteo hanno permesso quindi lo svolgimento di quasi tutte le prove previste, grazie a un sabato caratterizzato da un vento ideale. La domenica, invece, è stata più delicata, segnata da un calo significativo dell'intensità del vento che ha richiesto sensibilità tecnica e grande attenzione da parte del Comitato di Regata e degli equipaggi. Nella categoria Singoli, ad occupare il primo posto del podio, Carmelo Forastieri, atleta della Lega Navale Italiana sezione di Palermo e Presidente della Classe Hansa nazionale. Forastieri è stato protagonista di una serie di prove solide che gli hanno permesso di imporsi nel gruppo di testa. Al secondo posto si è classificato Massimiliano Riccio, in rappresentanza del Gruppo Sportivo Paralimpico della Difesa, sempre costante e incisivo nelle condizioni variabili del campo di regata. Nella categoria Singoli, ad occupare il primo posto del podio, Carmelo Forastieri, atleta della Lega Navale Italiana sezione di Palermo e Presidente della Classe Hansa nazionale. Forastieri è stato protagonista di una serie di prove solide che gli hanno permesso di imporsi nel gruppo di testa. Al secondo posto si è classificato Massimiliano Riccio, in rappresentanza del Gruppo Sportivo Paralimpico della Difesa, sempre costante e incisivo nelle condizioni variabili del campo di regata. Terzo posto per Davide Di Maria, portacolori della Società Canottieri Garda Salò Asd, che ha confermato ancora una volta la sua esperienza e la sua capacità di interpretare al meglio la Classe Hansa 303. Nella categoria Doppi, il successo è stato firmato dall'equipaggio tutto al femminile Ottonello - Ghigliazza, in forza alla Lega Navale Italiana sezione di Varazze, autrici di una serie di prove di alto livello che le hanno portate al vertice della classifica. Secondo posto per Poggi - Brioschi, anch'essi tesserati per la Lni Varazze, a conferma della solidità del movimento ligure nella vela paralimpica. Il terzo gradino del podio è stato conquistato da Guerrini - Guerrini, equipaggio costituito da padre e figlio, rappresentanti dell'associazione Marinando 2.0 Aps Asd. La coppia si è distinta per affiatamento, regolarità e una conduzione sempre pulita e determinata. La gestione tecnica delle regate è stata affidata dalla VIII Zona Fiv al Comitato di Regata, presieduto da Vito Moretti, affiancato da Maria Giovanna Natali e Fernando Gaballo. Staff che ha garantito professionalità, equilibrio e una conduzione impeccabile in condizioni meteo non sempre semplici. L'edizione 2026, valida come tappa nazionale del Campionato Classe Hansa

Brindisi Report

Brindisi

303, ha portato a Brindisi 56 atleti provenienti da undici regioni italiane: Sicilia, Calabria, Puglia, Lazio, Marche, Emilia-Romagna, Liguria, Lombardia, Friuli Venezia Giulia, Toscana e Piemonte, confermando la dimensione nazionale della manifestazione e la crescente vitalità del movimento Hansa 303. La riuscita dell'evento è frutto del ruolo di primo piano che in particolare Brindisi ricopre nel panorama nazionale della vela paralimpica. Conferma al tempo stesso la qualità degli equipaggi di casa e la capacità organizzativa dei circoli promotori. La soddisfazione dei presidenti dei circoli organizzatori, Marco Miglietta per GV3 e Gianluca Fischetto per Lni Brindisi, è stata unanime. Entrambi hanno evidenziato la qualità tecnica dell'edizione 2026, l'ampia partecipazione nazionale e il valore della vela paralimpica come strumento di crescita sportiva e sociale. Importante il supporto del Marina di Brindisi, che ha messo a disposizione strutture e servizi del porto turistico con grande disponibilità e professionalità. Fondamentale anche l'assistenza in mare e la costante attenzione alla sicurezza garantita dalla Capitaneria di Porto di Brindisi, presente e vigile in tutte le prove disputate. Una rete solida che ha permesso di portare a termine l'evento in totale sicurezza, grazie anche al contributo della Brigata Marina San Marco, che ha assicurato il presidio sanitario con ambulanza e personale medico e infermieristico. Non meno significativa la collaborazione di realtà civili come la D.V. Service Noleggio Barche Brindisi, che ha messo a disposizione due natanti di supporto, e di Nonsolopane che, con i suoi prodotti, ha contribuito alla promozione del territorio. Un ringraziamento al Cantiere Navale Danese, che anche in questa occasione ha confermato la preziosa vicinanza al movimento della vela paralimpica. Determinante infine il supporto degli Scout nautici Agesci Brindisi 1 e di tutti i volontari che, con dedizione e spirito di servizio, hanno reso possibile una manifestazione che unisce sport, inclusione e valorizzazione del territorio. La Coppa Forte a Mare 2026 si chiude così con un bilancio estremamente positivo, lasciando a Brindisi un'eredità fatta di entusiasmo, partecipazione e crescita condivisa, e confermando la città come una delle capitali italiane della vela paralimpica. Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: clicca qui Seguici gratuitamente anche sul canale Facebook: https://m.me/j/Abampv2kioahdYYR/.

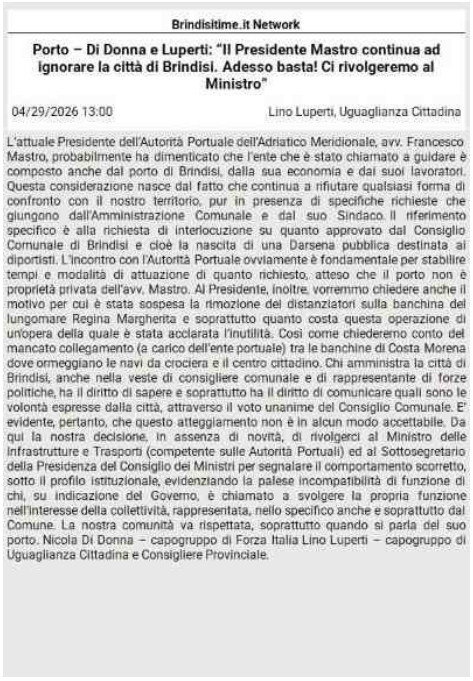
Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Brindisitime.it Network

Brindisi

Porto Di Donna e Luperti: Il Presidente Mastro continua ad ignorare la città di Brindisi. Adesso basta! Ci rivolgeremo al Ministro

Lino Luperti, Uguaglianza Cittadina



Brindisitime.it Network

Porto – Di Donna e Luperti: "Il Presidente Mastro continua ad ignorare la città di Brindisi. Adesso basta! Ci rivolgeremo al Ministro"

04/29/2026 13:00 Lino Luperti, Uguaglianza Cittadina

L'attuale Presidente dell'Autorità Portuale dell'Adriatico Meridionale, avv. Francesco Mastro, probabilmente ha dimenticato che l'ente che è stato chiamato a guidare è composto anche dal porto di Brindisi, dalla sua economia e dai suoi lavoratori. Questa considerazione nasce dal fatto che continua a rifiutare qualsiasi forma di confronto con il nostro territorio, pur in presenza di specifiche richieste che giungono dall'Amministrazione Comunale e dal suo Sindaco. Il riferimento specifico è alla richiesta di interlocuzione su quanto approvato dal Consiglio Comunale di Brindisi e cioè la nascita di una Darsena pubblica destinata ai diportisti. L'incontro con l'Autorità Portuale ovviamente è fondamentale per stabilire tempi e modalità di attuazione di quanto richiesto, atteso che il porto non è proprietà privata dell'avv. Mastro. Al Presidente, inoltre, vorremmo chiedere anche il motivo per cui è stata sospesa la rimozione dei distanziatori sulla banchina del lungomare Regina Margherita e soprattutto quanto costa questa operazione di un'opera della quale è stata acclarata l'inutilità. Così come chiederemo conto del mancato collegamento (a carico dell'ente portuale) tra le banchine di Costa Morena dove ormeggiano le navi da crociera e il centro cittadino. Chi amministra la città di Brindisi, anche nella veste di consigliere comunale e di rappresentante di forze politiche, ha il diritto di sapere e soprattutto ha il diritto di comunicare quali sono le volontà espresse dalla città, attraverso il voto unanime del Consiglio Comunale. E' evidente, pertanto, che questo atteggiamento non è in alcun modo accettabile. Da qui la nostra decisione, in assenza di novità, di rivolgerci al Ministro delle Infrastrutture e Trasporti (competente sulle Autorità Portuali) ed al Sottosegretario della Presidenza del Consiglio dei Ministri per segnalare il comportamento scorretto, sotto il profilo istituzionale, evidenziando la palese incompatibilità di funzione di chi, su indicazione del Governo, è chiamato a svolgere la propria funzione nell'interesse della collettività, rappresentata, nello specifico anche e soprattutto dal Comune. La nostra comunità va rispettata, soprattutto quando si parla del suo porto. Nicola Di Donna – capogruppo di Forza Italia Lino Luperti – capogruppo di Uguaglianza Cittadina e Consigliere Provinciale.

L'attuale Presidente dell'Autorità Portuale dell'Adriatico Meridionale, avv. Francesco Mastro, probabilmente ha dimenticato che l'ente che è stato chiamato a guidare è composto anche dal porto di Brindisi, dalla sua economia e dai suoi lavoratori. Questa considerazione nasce dal fatto che continua a rifiutare qualsiasi forma di confronto con il nostro territorio, pur in presenza di specifiche richieste che giungono dall'Amministrazione Comunale e dal suo Sindaco. Il riferimento specifico è alla richiesta di interlocuzione su quanto approvato dal Consiglio Comunale di Brindisi e cioè la nascita di una Darsena pubblica destinata ai diportisti. L'incontro con l'Autorità Portuale ovviamente è fondamentale per stabilire tempi e modalità di attuazione di quanto richiesto, atteso che il porto non è proprietà privata dell'avv. Mastro. Al Presidente, inoltre, vorremmo chiedere anche il motivo per cui è stata sospesa la rimozione dei distanziatori sulla banchina del lungomare Regina Margherita e soprattutto quanto costa questa operazione di un'opera della quale è stata acclarata l'inutilità. Così come chiederemo conto del mancato collegamento (a carico dell'ente portuale) tra le banchine di Costa Morena dove ormeggiano le navi da crociera e il centro cittadino. Chi amministra la città di Brindisi, anche nella veste di consigliere comunale e di rappresentante di forze politiche, ha il diritto di sapere e soprattutto ha il diritto di comunicare quali sono le volontà espresse dalla città, attraverso il voto unanime del Consiglio Comunale. E' evidente, pertanto, che questo atteggiamento non è in alcun modo accettabile. Da qui la nostra decisione, in assenza di novità, di rivolgerci al Ministro delle Infrastrutture e Trasporti (competente sulle Autorità Portuali) ed al Sottosegretario della Presidenza del Consiglio dei Ministri per segnalare il comportamento scorretto, sotto il profilo istituzionale, evidenziando la palese incompatibilità di funzione di chi, su indicazione del Governo, è chiamato a svolgere la propria funzione nell'interesse della collettività, rappresentata, nello specifico anche e soprattutto dal Comune. La nostra comunità va rispettata, soprattutto quando si parla del suo porto. Nicola Di Donna capogruppo di Forza Italia Lino Luperti capogruppo di Uguaglianza Cittadina e Consigliere Provinciale.

Brundizium

Brindisi

Di Donna e Luperti contro Mastro: continua ad ignorare la città di Brindisi. Adesso basta! Ci rivolgeremo al Ministro

Brundizium

Di Donna e Luperti contro Mastro: "continua ad ignorare la città di Brindisi. Adesso basta! Ci rivolgeremo al Ministro"

04/29/2026 15:56

L'attuale Presidente dell'Autorità Portuale dell'Adriatico Meridionale, avv. Francesco Mastro, probabilmente ha dimenticato che l'ente che è stato chiamato a guidare è composto anche dal porto di Brindisi, dalla sua economia e dai suoi lavoratori. Questa considerazione nasce dal fatto che continua a rifiutare qualsiasi forma di confronto con il nostro territorio, pur in presenza di specifiche richieste che giungono dall'Amministrazione Comunale e dal suo Sindaco. Il riferimento specifico è alla richiesta di interlocuzione su quanto approvato dal Consiglio Comunale di Brindisi e cioè la nascita di una Darsena pubblica destinata ai diportisti. L'incontro con l'Autorità Portuale ovviamente è fondamentale per stabilire tempi e modalità di attuazione di quanto richiesto, atteso che il porto non è proprietà privata dell'avv. Mastro. Al Presidente, inoltre, vorremmo chiedere anche il motivo per cui è stata sospesa la rimozione dei distanziatori sulla banchina del lungomare Regina Margherita e soprattutto quanto costa questa operazione di un'opera della quale è stata acclarata l'inutilità. Così come chiederemo conto del mancato collegamento (a carico dell'ente portuale) tra le banchine di Costa Morena dove ormeggiano le navi da crociera e il centro cittadino. Chi amministra la città di Brindisi, anche nella veste di consigliere comunale e di rappresentante di forze politiche, ha il diritto di sapere e soprattutto ha il diritto di comunicare quali sono le volontà espresse dalla città, attraverso il voto unanime del Consiglio Comunale. E' evidente, pertanto, che questo atteggiamento non è in alcun modo accettabile. Da qui la nostra decisione, in assenza di novità, di rivolgerci al Ministro delle Infrastrutture e Trasporti (competente sulle Autorità Portuali) ed al Sottosegretario della Presidenza del Consiglio dei Ministri per segnalare il comportamento scorretto, sotto il profilo istituzionale, evidenziando la palese incompatibilità di funzione di chi, su indicazione del Governo, è chiamato a svolgere la propria funzione nell'interesse della collettività, rappresentata, nello specifico anche e soprattutto dal Comune. La nostra comunità va rispettata, soprattutto quando si parla del suo porto. Nicola Di Donna capogruppo di Forza Italia Lino Luperti capogruppo di Uguaglianza Cittadina e Consigliere Provinciale.

Il Nautilus

Brindisi

Sottoscritto protocollo intesa "Carta di Brindisi per la cultura del mare"

Il Nautilus

Sottoscritto protocollo intesa "Carta di Brindisi per la cultura del mare"

04/29/2026 15:48

Venticinque tra associazioni sportive, associazioni di volontariato e ambientali, organizzazioni imprenditoriali, istituti scolastici e università hanno sottoscritto stamane, nel corso di un appuntamento pubblico svoltosi nel porto turistico "Marina di Brindisi", il Protocollo d'intesa "Carta di Brindisi per la cultura del mare – Patto civico per il futuro della città e del suo porto". Erano presenti, tra gli altri, la vice Prefetto Maria Rita Coluccia, il comandante provinciale della Guardia di Finanza col. Emilio Fiora, i rappresentanti della Marina Militare, della Capitaneria di Porto, della Polizia di Stato, dei Carabinieri, la consigliera regionale della Puglia Isabella Lettori e il delegato regionale della Lega Navale Italiana Roberto Galasso. In tutti gli interventi, coordinati dal Presidente del Salone Nautico di Puglia Giuseppe Meo, è stata sottolineata l'importanza di aver dato vita, in maniera spontanea, ad un coordinamento tra tutti coloro che considerano il mare una risorsa imprescindibile per Brindisi. Tra l'altro, ai 25 firmatari nei prossimi giorni se ne aggiungeranno altri che hanno già manifestato la volontà di far parte di questo organismo. Sottolineata l'importanza di avviare un confronto con le istituzioni locali e regionali per fornire spunti e suggerimenti sulle iniziative da assumere per la valorizzazione del mare e delle attività ad esso collegate. Tra gli obiettivi dei firmatari vi è anche la riproposizione della candidatura di Brindisi alla prossima selezione per la Capitale italiana del Mare.

Venticinque tra associazioni sportive, associazioni di volontariato e ambientali, organizzazioni imprenditoriali, istituti scolastici e università hanno sottoscritto stamane, nel corso di un appuntamento pubblico svoltosi nel porto turistico "Marina di Brindisi", il Protocollo d'intesa "Carta di Brindisi per la cultura del mare - Patto civico per il futuro della città e del suo porto". Erano presenti, tra gli altri, la vice Prefetto Maria Rita Coluccia, il comandante provinciale della Guardia di Finanza col. Emilio Fiora, i rappresentanti della Marina Militare, della Capitaneria di Porto, della Polizia di Stato, dei Carabinieri, la consigliera regionale della Puglia Isabella Lettori e il delegato regionale della Lega Navale Italiana Roberto Galasso. In tutti gli interventi, coordinati dal Presidente del Salone Nautico di Puglia Giuseppe Meo, è stata sottolineata l'importanza di aver dato vita, in maniera spontanea, ad un coordinamento tra tutti coloro che considerano il mare una risorsa imprescindibile per Brindisi. Tra l'altro, ai 25 firmatari nei prossimi giorni se ne aggiungeranno altri che hanno già manifestato la volontà di far parte di questo organismo. Sottolineata l'importanza di avviare un confronto con le istituzioni locali e regionali per fornire spunti e suggerimenti sulle iniziative da assumere per la valorizzazione del mare e delle attività ad esso collegate. Tra gli obiettivi dei firmatari vi è anche la riproposizione della candidatura di Brindisi alla prossima selezione per la Capitale italiana del Mare.

Il Nautilus

Brindisi

Il Direttore Generale di Confitarma in visita a Confindustria Brindisi: al centro mare, giovani e sviluppo della blue economy

Il Nautilus

Il Direttore Generale di Confitarma in visita a Confindustria Brindisi: al centro mare, giovani e sviluppo della blue economy

04/29/2026 18:15

Si è svolta nei giorni scorsi una significativa visita istituzionale del Direttore Generale di Confitarma a Brindisi, che ha visto una serie di incontri con le principali autorità del territorio e Confindustria Brindisi, accompagnato dagli studenti dell'ITS del Turismo diretto da Maria De Luca, testimoniando concretamente l'attenzione verso le nuove generazioni e la loro formazione. Nel corso dell'incontro, il Direttore Generale di Confitarma, Luca Sisto, ha espresso parole di apprezzamento per l'accoglienza ricevuta: "Ringrazio di cuore il Presidente Danese, il caro amico Giuseppe, il Direttore Guarini e la Consigliera Minervini per averci accolto in Confindustria e per aver lanciato messaggi importanti ai giovani che stanno investendo in cultura ed esperienze aziendali per il loro futuro professionale". Un momento di confronto che si inserisce in un anno particolarmente significativo per Confitarma, che celebra il suo 125° anniversario e ha scelto Brindisi come sede del prossimo Consiglio Generale, in programma il 27 maggio. Una decisione che conferma il ruolo strategico della Puglia e, in particolare, del porto di Brindisi, quale snodo fondamentale per la proiezione mediterranea e balcanica del Paese. "Dobbiamo rimettere il mare al centro del Paese – ha dichiarato Luca Sisto – e accrescere la conoscenza dei mestieri del mare tra i giovani, a partire dalla scuola primaria fino ai percorsi post-universitari". In tale prospettiva si inserisce anche il Progetto Lupa Marina, promosso da Confitarma in collaborazione con Marina Militare e Giunti Editore, finalizzato a diffondere tra i più giovani la cultura del mare e le opportunità professionali ad esso collegate, attraverso strumenti didattici dedicati alle scuole primarie. Il Presidente Giuseppe Danese – ha dichiarato "Confindustria Brindisi ha accolto con entusiasmo l'invito a partecipare attivamente a questa iniziativa, sostenendo il progetto con l'obiettivo di rafforzarne l'impatto sul territorio e renderlo sempre più vicino alla realtà portuale locale". Il progetto ha

Si è svolta nei giorni scorsi una significativa visita istituzionale del Direttore Generale di Confitarma a Brindisi, che ha visto una serie di incontri con le principali autorità del territorio e Confindustria Brindisi, accompagnato dagli studenti dell'ITS del Turismo diretto da Maria De Luca, testimoniando concretamente l'attenzione verso le nuove generazioni e la loro formazione. Nel corso dell'incontro, il Direttore Generale di Confitarma, Luca Sisto, ha espresso parole di apprezzamento per l'accoglienza ricevuta: "Ringrazio di cuore il Presidente Danese, il caro amico Giuseppe, il Direttore Guarini e la Consigliera Minervini per averci accolto in Confindustria e per aver lanciato messaggi importanti ai giovani che stanno investendo in cultura ed esperienze aziendali per il loro futuro professionale". Un momento di confronto che si inserisce in un anno particolarmente significativo per Confitarma, che celebra il suo 125° anniversario e ha scelto Brindisi come sede del prossimo Consiglio Generale, in programma il 27 maggio. Una decisione che conferma il ruolo strategico della Puglia e, in particolare, del porto di Brindisi, quale snodo fondamentale per la proiezione mediterranea e balcanica del Paese. "Dobbiamo rimettere il mare al centro del Paese - ha dichiarato Luca Sisto - e accrescere la conoscenza dei mestieri del mare tra i giovani, a partire dalla scuola primaria fino ai percorsi post-universitari". In tale prospettiva si inserisce anche il Progetto Lupa Marina, promosso da Confitarma in collaborazione con Marina Militare e Giunti Editore, finalizzato a diffondere tra i più giovani la cultura del mare e le opportunità professionali ad esso collegate, attraverso strumenti didattici dedicati alle scuole primarie. Il Presidente Giuseppe Danese - ha dichiarato "Confindustria Brindisi ha accolto con entusiasmo l'invito a partecipare attivamente a questa iniziativa, sostenendo il progetto con l'obiettivo di rafforzarne l'impatto sul territorio e renderlo sempre più vicino alla realtà portuale locale". Il progetto ha l'obiettivo di avvicinare gli alunni delle scuole primarie (classi III, IV e V) alla cultura del mare, raccontandone i segreti, i mestieri e l'importanza ambientale attraverso un approccio ludico e didattico. Il Personaggio: Lupa Marina è una "viaggiatrice mitica", una lupacchiotta che guida i bambini alla scoperta dell'ambiente marino. La Campagna Educativa: Intitolata "Sulle onde con Lupa Marina", offre alle classi kit didattici, itinerari digitali e attività interattive su temi come la biodiversità marina, la navigazione e le leggende del Mediterraneo. "L'incontro ha rappresentato un'importante occasione di dialogo tra istituzioni, sistema imprenditoriale e mondo della formazione, rafforzando una visione condivisa di sviluppo basata sulla valorizzazione del mare, delle competenze e del capitale umano, con particolare attenzione alle nuove generazioni e alle opportunità offerte dalla blue economy" - ha concluso il Presidente di Confindustria Brindisi.

Ilgazzettinobr

Brindisi

Di Donna e Luperti: Il Presidente Mastro continua ad ignorare la città di Brindisi"

Lino Luperti, Uguaglianza Cittadina

Ilgazzettinobr

Di Donna e Luperti: "Il Presidente Mastro continua ad ignorare la città di Brindisi"

04/29/2026 12:59 Lino Luperti, Uguaglianza Cittadina

Di Donna e Luperti: "Il Presidente Mastro continua ad ignorare la città di Brindisi. Adesso basta! Ci rivolgeremo al Ministro". L'attuale Presidente dell'Autorità Portuale dell'Adriatico Meridionale, avv. Francesco Mastro, probabilmente ha dimenticato che l'ente che è stato chiamato a guidare è composto anche dal porto di Brindisi, dalla sua economia e dai suoi lavoratori. Questa considerazione nasce dal fatto che continua a rifiutare qualsiasi forma di confronto con il nostro territorio, pur in presenza di specifiche richieste che giungono dall'Amministrazione Comunale e dal suo Sindaco. Il riferimento specifico è alla richiesta di interlocuzione su quanto approvato dal Consiglio Comunale di Brindisi e cioè la nascita di una Darsena pubblica destinata ai diportisti. L'incontro con l'Autorità Portuale ovviamente è fondamentale per stabilire tempi e modalità di attuazione di quanto richiesto, atteso che il porto non è proprietà privata dell'avv. Mastro. Al Presidente, inoltre, vorremmo chiedere anche il motivo per cui è stata sospesa la rimozione dei distanziatori sulla banchina del lungomare Regina Margherita e soprattutto quanto costa questa operazione di un'opera della quale è stata acclarata l'inutilità. Così come chiederemo conto del mancato collegamento (a carico dell'ente portuale) tra le banchine di Costa Morena dove ormeggiano le navi da crociera e il centro cittadino. Chi amministra la città di Brindisi, anche nella veste di consigliere comunale e di rappresentante di forze politiche, ha il diritto di sapere e soprattutto ha il diritto di comunicare quali sono le volontà espresse dalla città, attraverso il voto unanime del Consiglio Comunale. E' evidente, pertanto, che questo atteggiamento non è in alcun modo accettabile. Da qui la nostra decisione, in assenza di novità, di rivolgerci al Ministro delle Infrastrutture e Trasporti (competente sulle Autorità Portuali) ed al Sottosegretario della Presidenza del Consiglio dei Ministri per segnalare il comportamento scorretto, sotto il profilo istituzionale, evidenziando la palese incompatibilità di funzione di chi, su indicazione del Governo, è chiamato a svolgere la propria funzione nell'interesse della collettività, rappresentata, nello specifico anche e soprattutto dal Comune. La nostra comunità va rispettata, soprattutto quando si parla del suo porto. Nicola Di Donna capogruppo di Forza Italia Lino Luperti capogruppo di Uguaglianza Cittadina e Consigliere Provinciale.

Puglia tv

Brindisi

Porto Di Donna e Luperti: Il Presidente Mastro continua ad ignorare la città di Brindisi.

Forza Italia

Puglia tv

Porto – Di Donna e Luperti: "Il Presidente Mastro continua ad ignorare la città di Brindisi.

04/29/2026 19:24 Forza Italia

L'attuale Presidente dell'Autorità Portuale dell'Adriatico Meridionale, avv. Francesco Mastro, probabilmente ha dimenticato che l'ente che è stato chiamato a guidare è composto anche dal porto di Brindisi, dalla sua economia e dai suoi lavoratori. Questa considerazione nasce dal fatto che continua a rifiutare qualsiasi forma di confronto con il nostro territorio, pur in presenza di specifiche richieste che giungono dall'Amministrazione Comunale e dal suo Sindaco. Il riferimento specifico è alla richiesta di interlocuzione su quanto approvato dal Consiglio Comunale di Brindisi e cioè la nascita di una Darsena pubblica destinata ai diportisti. L'incontro con l'Autorità Portuale ovviamente è fondamentale per stabilire tempi e modalità di attuazione di quanto richiesto, atteso che il porto non è proprietà privata dell'avv. Mastro. Al Presidente, inoltre, vorremmo chiedere anche il motivo per cui è stata sospesa la rimozione dei distanziatori sulla banchina del lungomare Regina Margherita e soprattutto quanto costa questa operazione di un'opera della quale è stata acclarata l'inutilità. Così come chiederemo conto del mancato collegamento (a carico dell'ente portuale) tra le banchine di Costa Morena dove ormeggiano le navi da crociera e il centro cittadino. Chi amministra la città di Brindisi, anche nella veste di consigliere comunale e di rappresentante di forze politiche, ha il diritto di sapere e soprattutto ha il diritto di comunicare quali sono le volontà espresse dalla città, attraverso il voto unanime del Consiglio Comunale. E' evidente, pertanto, che questo atteggiamento non è in alcun modo accettabile. Da qui la nostra decisione, in assenza di novità, di rivolgerci al Ministro delle Infrastrutture e Trasporti (competente sulle Autorità Portuali) ed al Sottosegretario della Presidenza del Consiglio dei Ministri per segnalare il comportamento scorretto, sotto il profilo istituzionale, evidenziando la palese incompatibilità di funzione di chi, su indicazione del Governo, è chiamato a svolgere la propria funzione nell'interesse della collettività, rappresentata, nello specifico anche e soprattutto dal Comune. La nostra comunità va rispettata, soprattutto quando si parla del suo porto. Nicola Di Donna capogruppo di Forza Italia.

Ansa.it

Taranto

Capitaneria Taranto rafforza prevenzione emissioni odorigene da navi cisterna

Ansa.it

Capitaneria Taranto rafforza prevenzione emissioni odorigene da navi cisterna

04/29/2026 10:52

Gli operatori dovranno garantire la tracciabilità delle attività svolte La Capitaneria di Porto-Guardia Costiera di Taranto rafforza la prevenzione e il contenimento delle emissioni odorigene e dei composti organici volatili (Voc) provenienti dalle navi cisterna che trasportano idrocarburi e che sostano in rada, operano presso gli approdi petroliferi o effettuano operazioni commerciali nel porto di Taranto. Il nuovo percorso regolamentare è stato sviluppato in sinergia con Arpa Puglia, il consulente chimico del porto, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio ed Eni con l'obiettivo di individuare misure condivise per ridurre il rischio di fenomeni odo-rigeni, soprattutto in vista della stagione estiva, quando l'aumento delle temperature può favo-rirne la manifestazione. La nuova disciplina, è detto in una nota, introduce specifiche misure per prevenire e contenere il rilascio in atmosfera di vapori di carico, gas e sostanze odorigene provenienti dalle navi cisterna. Tali misure sono complementari a quelle già previste durante le operazioni di movimentazione degli idrocarburi e si applicano anche durante la sosta in rada, l'ormeggio agli approdi petroliferi e le attività commerciali in porto. In particolare, le navi cisterna dovranno mantenere efficienti i sistemi di bordo utili al controllo delle emissioni e assicurare un attento monitoraggio della pressione delle cisterne e, dove necessario, della temperatura del carico. I dati rilevati dovranno essere registrati, così da consentire eventuali verifiche successive e garantire la tracciabilità delle attività svolte e dovranno essere adottate tempestivamente le misure correttive previste dalle procedure di bordo, fino al ripristino delle condizioni di sicurezza. "L'obiettivo – evidenzia la Guardia Costiera di Taranto – è rafforzare il sistema di prevenzione e controllo nell'ambito delle operazioni petrolifere portuali, attraverso misure chiare, verificabili e coerenti con gli standard internazionali".

Gli operatori dovranno garantire la tracciabilità delle attività svolte La Capitaneria di Porto-Guardia Costiera di Taranto rafforza la prevenzione e il contenimento delle emissioni odorigene e dei composti organici volatili (Voc) provenienti dalle navi cisterna che trasportano idrocarburi e che sostano in rada, operano presso gli approdi petroliferi o effettuano operazioni commerciali nel porto di Taranto. Il nuovo percorso regolamentare è stato sviluppato in sinergia con Arpa Puglia, il consulente chimico del porto, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio ed Eni con l'obiettivo di individuare misure condivise per ridurre il rischio di fenomeni odo-rigeni, soprattutto in vista della stagione estiva, quando l'aumento delle temperature può favo-rirne la manifestazione. La nuova disciplina, è detto in una nota, introduce specifiche misure per prevenire e contenere il rilascio in atmosfera di vapori di carico, gas e sostanze odorigene provenienti dalle navi cisterna. Tali misure sono complementari a quelle già previste durante le operazioni di movimentazione degli idrocarburi e si applicano anche durante la sosta in rada, l'ormeggio agli approdi petroliferi e le attività commerciali in porto. In particolare, le navi cisterna dovranno mantenere efficienti i sistemi di bordo utili al controllo delle emissioni e assicurare un attento monitoraggio della pressione delle cisterne e, dove necessario, della temperatura del carico. I dati rilevati dovranno essere registrati, così da consentire eventuali verifiche successive e garantire la tracciabilità delle attività svolte e dovranno essere adottate tempestivamente le misure correttive previste dalle procedure di bordo, fino al ripristino delle condizioni di sicurezza. "L'obiettivo - evidenzia la Guardia Costiera di Taranto - è rafforzare il sistema di prevenzione e controllo nell'ambito delle operazioni petrolifere portuali, attraverso misure chiare, verificabili e coerenti con gli standard internazionali".

Shipping Italy

Taranto

Meno emissioni e odori dalle navi cisterna a Taranto

Shipping Italy

Meno emissioni e odori dalle navi cisterna a Taranto

04/29/2026 12:00 Nicola Capuzzo

Nuovo regolamento della Capitaneria per prevenire il fenomeno in vista della stagione estiva Nuovo regolamento a Taranto per rafforzare le misure di prevenzione e contenimento delle emissioni odorigene e dei composti organici volatili – Voc – provenienti dalle navi cisterna trasportanti idrocarburi che sostano in rada, operano presso gli approdi petroliferi o sono impegnate in operazioni commerciali nel porto L'iniziativa della locale Capitaneria di Porto nasce dall'esigenza di consolidare, in ambito portuale, un sistema di prevenzione sempre più efficace, capace di coniugare la sicurezza della navigazione, la sicurezza delle operazioni portuali e la tutela dell'ambiente e della collettività. Il porto di Taranto, infatti, è caratterizzato dalla presenza di rilevanti infrastrutture dedicate alla movimentazione di idrocarburi, attività che richiedono elevati standard di controllo tecnico-operativo. "In tale contesto, la Capitaneria di Porto ha promosso un percorso tecnico condiviso, in piena sinergia con Arpa Puglia, il Consulente Chimico del Porto, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio e la società Eni S.p.A. Il confronto ha consentito di approfondire i profili normativi, operativi e ambientali della nuova disciplina, con l'obiettivo comune di adottare procedure idonee a mitigare il rischio di insorgenza dei cosiddetti 'fenomeni odorigeni', soprattutto in vista della stagione estiva, quando l'innalzamento delle temperature può favorirne la manifestazione" ha spiegato una nota della Capitaneria. Introdotte quindi specifiche misure per la prevenzione e il contenimento delle emissioni odorigene e dei composti organici volatili da navi ci-sterna complementari rispetto a quelle già esistenti e valide durante l'effettuazione delle operazioni di movimentazione degli idrocarburi. La nuova disciplina regolamenta in modo puntuale le condotte operative da adottare durante la sosta in rada, l'ormeggio presso gli approdi petroliferi e lo svolgimento delle operazioni commerciali, prevedendo il divieto di rilascio in atmosfera di vapori di carico, Voc o altre emissioni gassose suscettibili di

Nuovo regolamento della Capitaneria per prevenire il fenomeno in vista della stagione estiva Nuovo regolamento a Taranto per rafforzare le misure di prevenzione e contenimento delle emissioni odorigene e dei composti organici volatili - Voc - provenienti dalle navi cisterna trasportanti idrocarburi che sostano in rada, operano presso gli approdi petroliferi o sono impegnate in operazioni commerciali nel porto L'iniziativa della locale Capitaneria di Porto nasce dall'esigenza di consolidare, in ambito portuale, un sistema di prevenzione sempre più efficace, capace di coniugare la sicurezza della navigazione, la sicurezza delle operazioni portuali e la tutela dell'ambiente e della collettività. Il porto di Taranto, infatti, è caratterizzato dalla presenza di rilevanti infrastrutture dedicate alla movimentazione di idrocarburi, attività che richiedono elevati standard di controllo tecnico-operativo. "In tale contesto, la Capitaneria di Porto ha promosso un percorso tecnico condiviso, in piena sinergia con Arpa Puglia, il Consulente Chimico del Porto, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio e la società Eni S.p.A. Il confronto ha consentito di approfondire i profili normativi, operativi e ambientali della nuova disciplina, con l'obiettivo comune di adottare procedure idonee a mitigare il rischio di insorgenza dei cosiddetti 'fenomeni odorigeni', soprattutto in vista della stagione estiva, quando l'innalzamento delle temperature può favorirne la manifestazione" ha spiegato una nota della Capitaneria. Introdotte quindi specifiche misure per la prevenzione e il contenimento delle emissioni odorigene e dei composti organici volatili da navi ci-sterna complementari rispetto a quelle già esistenti e valide durante l'effettuazione delle operazioni di movimentazione degli idrocarburi. La nuova disciplina regolamenta in modo puntuale le condotte operative da adottare durante la sosta in rada, l'ormeggio presso gli approdi petroliferi e lo svolgimento delle operazioni commerciali, prevedendo il divieto di rilascio in atmosfera di vapori di carico, Voc o altre emissioni gassose suscettibili di arrecare molestie olfattive, salvo i casi strettamente necessari per la sicurezza della nave, del carico e degli impianti. Tra le principali misure introdotte vi è l'obbligo, per le navi cisterna, di mantenere efficienti e correttamente operativi il sistema di inert gas , il sistema di venting, le pressure/vacuum valves e ogni eventuale dispositivo di controllo o riduzione delle emissioni odorigene e Voc. Particolare attenzione è inoltre dedicata al monitoraggio della pressione delle cisterne e, ove rilevante, della temperatura del carico, con registrazioni periodiche utili a consentire successive verifiche e a garantire la piena tracciabilità dei parametri di bordo. La nuova disciplina prevede anche un sistema progressivo di controllo: in caso di incremento anomalo della pressione e conseguente rischio di rilascio in atmosfera di gas, il monitoraggio dovrà essere intensificato e dovranno essere tempestivamente adottate le misure

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

correttive previste dalle procedure di bordo secondo un sistema flessibile, tracciabile ed utile allo scopo di ripristinare le condizioni si sicurezza. "Con questa iniziativa - ha evidenziato la Guardia Costiera di Taranto - si rafforza ulteriormente il sistema di controllo e prevenzione nell'ambito delle operazioni petrolifere portuali, attraverso misure chiare, verificabili e coerenti con gli standard internazionali. L'obiettivo è prevenire il verificarsi di fenomeni odorigeni, assicurare una tempestiva gestione delle anomalie e garantire il giusto equilibrio tra le esigenze operative del porto, la sicurezza delle attività marittime e la tutela della collettività". L'attività della Guardia Costiera di Taranto proseguirà attraverso il monitoraggio dell'applicazione delle nuove misure, la verifica del rispetto degli obblighi da parte delle navi e degli operatori interessati e l'adozione, ove necessario, di prescrizioni integrative, sospensioni operative o ulteriori provvedimenti a tutela della sicurezza e dell'ambiente. 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.

Sea Reporter

Manfredonia

Grave carenza di sicurezza e fermo amministrativo per una nave straniera a Manfredonia

Sea Reporter

Grave carenza di sicurezza e fermo amministrativo per una nave straniera a Manfredonia

04/29/2026 09:51 Redazione Seareporter

Apr 29, 2026 Manfredonia – Nell'ambito delle costanti attività di vigilanza sul naviglio straniero, il nucleo ispettivo Port State Control (PSC) della Capitaneria di Porto – Guardia Costiera di Manfredonia ha disposto il fermo amministrativo di una nave da carico battente bandiera Gambia. L'unità, proveniente dal porto di La Valletta, è stata sottoposta a un rigoroso controllo tecnico una volta giunta nello scalo pugliese. L'ispezione è stata eseguita in conformità al Decreto Legislativo 53/2011 , che recepisce le normative comunitarie e internazionali in materia di sicurezza della navigazione, prevenzione dell'inquinamento e tutela delle condizioni di vita e di lavoro a bordo. Durante le verifiche, gli ispettori hanno riscontrato numerose irregolarità, giudicate di gravità tale da rendere necessario il provvedimento di detenzione immediata. Il quadro delle deficienze accertate riguarda pilastri fondamentali della gestione navale. In particolare, sono state rilevate criticità sull'efficienza dei mezzi di salvataggio e delle dotazioni antincendio, oltre a una carente prontezza operativa dell'equipaggio durante le simulazioni delle procedure di emergenza. Ulteriori mancanze hanno interessato gli standard di manutenzione della sala macchine, con potenziali rischi ambientali e di incendio, e la corretta applicazione dell' ISM Code , il codice internazionale che disciplina i sistemi di gestione della sicurezza di bordo. Per effetto del fermo, l'imbarcazione non potrà lasciare il porto di Manfredonia fino a quando non saranno ripristinati i requisiti minimi di sicurezza e non verrà superato un audit ispettivo supplementare. Tale verifica dovrà confermare l'effettiva capacità operativa della nave e la piena idoneità del personale imbarcato. L'intervento sottolinea il ruolo cruciale del personale specializzato del Corpo delle Capitanerie di Porto nella vigilanza marittima. Il Comandante della Capitaneria di porto ha ribadito come questi controlli tecnico-operativi costituiscano una garanzia imprescindibile non solo per la regolarità dei traffici marittimi, ma soprattutto per la salvaguardia della vita umana in mare e la protezione dell'ecosistema marino contro i rischi derivanti da imbarcazioni non a norma.

Apr 29, 2026 Manfredonia - Nell'ambito delle costanti attività di vigilanza sul naviglio straniero, il nucleo ispettivo Port State Control (PSC) della Capitaneria di Porto - Guardia Costiera di Manfredonia ha disposto il fermo amministrativo di una nave da carico battente bandiera Gambia. L'unità, proveniente dal porto di La Valletta, è stata sottoposta a un rigoroso controllo tecnico una volta giunta nello scalo pugliese. L'ispezione è stata eseguita in conformità al Decreto Legislativo 53/2011 , che recepisce le normative comunitarie e internazionali in materia di sicurezza della navigazione, prevenzione dell'inquinamento e tutela delle condizioni di vita e di lavoro a bordo. Durante le verifiche, gli ispettori hanno riscontrato numerose irregolarità, giudicate di gravità tale da rendere necessario il provvedimento di detenzione immediata. Il quadro delle deficienze accertate riguarda pilastri fondamentali della gestione navale. In particolare, sono state rilevate criticità sull'efficienza dei mezzi di salvataggio e delle dotazioni antincendio, oltre a una carente prontezza operativa dell'equipaggio durante le simulazioni delle procedure di emergenza. Ulteriori mancanze hanno interessato gli standard di manutenzione della sala macchine, con potenziali rischi ambientali e di incendio, e la corretta applicazione dell' ISM Code , il codice internazionale che disciplina i sistemi di gestione della sicurezza di bordo. Per effetto del fermo, l'imbarcazione non potrà lasciare il porto di Manfredonia fino a quando non saranno ripristinati i requisiti minimi di sicurezza e non verrà superato un audit ispettivo supplementare. Tale verifica dovrà confermare l'effettiva capacità operativa della nave e la piena idoneità del personale imbarcato. L'intervento sottolinea il ruolo cruciale del personale specializzato del Corpo delle Capitanerie di Porto nella vigilanza marittima. Il Comandante della Capitaneria di porto ha ribadito come questi controlli tecnico-operativi costituiscano una garanzia imprescindibile non solo per la regolarità dei traffici marittimi, ma soprattutto per la salvaguardia della vita umana in mare e la protezione dell'ecosistema marino contro i rischi derivanti da imbarcazioni non a norma.

Ilsipontino.net

Manfredonia

Forza Manfredonia: Spiaggia curata vs spiaggia abbandonata: il problema delle competenze

Comunicato Stampa

SPIAGGIA CURATA vs. SPIAGGIA ABBANDONATA IL PROBLEMA DELLE COMPETENZE: FACCIAMO CHIAREZZA Lungo l'intero litorale di Manfredonia, le spiagge libere sembrano soffrire di un male comune e diffuso: il complesso labirinto delle competenze. Non si tratta di un'eccezione, ma di una criticità cronica che affligge quasi tutti i tratti di costa non soggetti a concessione privata, dove i continui rimpalli di responsabilità tra i vari enti finiscono puntualmente per penalizzare i cittadini e il decoro urbano. Di conseguenza, il contrasto che emerge tra spiagge libere e spiagge in concessione è evidente e si ripete in maniera sistematica: da una parte, porzioni di costa perfettamente curate, pulite e pronte ad accogliere i bagnanti; dall'altra, fazzoletti di sabbia e scogliera lasciati in balia dell'incuria e del degrado. Il caso emblematico è quello del tratto di spiaggia libera adiacente al lido La Sirenetta. Si parla di un angolo di spiaggia che, come tutte le spiagge libere, non è assoggettato ad alcuna concessione; tuttavia, le autorità preposte avrebbero il dovere (almeno in teoria) di rendere e mantenere fruibile l'area al fine di garantire alla collettività il diritto alla balneazione gratuita. In realtà ogni anno, proprio quel tratto di arenile viene abbandonato, fino a diventare un cumulo di alghe e di sassi che copre interamente ogni lembo di sabbia. Ma perché accade questo? E, soprattutto, di chi è la colpa quando una spiaggia libera viene abbandonata a sé stessa? Per rispondere, è necessario districare la rete della burocrazia e capire come (e se) le istituzioni dialogano tra loro. Il dovere di collaborare: cosa dice la legge Nel nostro ordinamento, la cooperazione tra Pubbliche Amministrazioni non è una cortesia istituzionale, ma un preciso obbligo normativo strutturato su tre livelli: Costituzione Italiana: L'Articolo 97 impone il principio di buon andamento e imparzialità. Un ente che si isola e non coordina i propri sforzi con le altre istituzioni sul territorio agisce in modo inefficiente, violando il dettato costituzionale della leale collaborazione. Legge 241/1990: È la norma base dell'azione amministrativa. L'Articolo 15 sancisce in modo inequivocabile che le amministrazioni pubbliche possono sempre concludere tra loro accordi per disciplinare lo svolgimento in collaborazione di attività di interesse comune. È lo strumento principe per evitare lo scaricabarile. Testo Unico degli Enti Locali (TUEL): Il D.Lgs. 267/2000, agli articoli 30 e 34, fornisce agli enti locali, tra cui comuni, province, regioni e ad altri enti pubblici, gli strumenti pratici per questa cooperazione, istituendo le convenzioni e gli accordi di programma per gestire servizi in forma associata e coordinata. La cornice giuridica è chiara: le amministrazioni hanno il dovere e gli strumenti per lavorare insieme. Dunque alla luce del quadro normativo illustrato poc'anzi, utilizzare il pretesto delle competenze territoriali per eludere le proprie responsabilità risulta essere una narrazione fuorviante e del tutto priva di aderenza alla realtà.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Ilsipontino.net

Manfredonia

Privato vs. Pubblico: le radici del doppio standard Per capire la differenza di trattamento tra i vari tratti di costa del litorale di Manfredonia, bisogna guardare alle concessioni. Le spiagge curate (come l'area dei lidi adiacenti al tratto di spiaggia in questione) sono porzioni di demanio marittimo affidate a concessionari privati. In questo caso, l'onere della pulizia, del decoro e della manutenzione ricade interamente e obbligatoriamente sul titolare dell'attività balneare. La Pubblica Amministrazione fa un passo indietro a livello operativo e mantiene solo un ruolo di vigilanza e controllo: se il privato non pulisce, scattano sanzioni salate che possono portare fino alla revoca della concessione. Il problema sorge sulle spiagge libere. Nel caso specifico del tratto di spiaggia che si trova, per intenderci, di fianco al lido La Sirenetta, l'area non è oggetto di alcuna concessione né di diretta competenza del Comune di Manfredonia. Infatti, come stabilito dalla Legge 84/1994 (Legge sui Porti), che definisce i confini e le giurisdizioni territoriali in ambito portuale, tutto il tratto di costa che va dal porto commerciale alla zona Acqua di Cristo, compresa la spiaggia libera in argomento, ricade sotto la giurisdizione esclusiva dell'AdSPMAM (Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale). Formalmente, quindi, spetta all'Autorità Portuale garantire la pulizia ordinaria in quel punto, a meno che non ci sia un accordo per la gestione di tale servizio in forma coordinata con altri Enti. Ed è qui che la teoria normativa incontra (o dovrebbe incontrare) la pratica. L'accordo c'è: il Comune non può restare a guardare Di fronte all'incuria di un'area dell'Autorità Portuale, l'Amministrazione Comunale può limitarsi ad essere mera spettatrice, dicendo non è competenza nostra? Assolutamente no. Proprio per superare le frammentazioni territoriali e garantire un litorale dignitoso, a Gennaio 2025 è stato stipulato un accordo di collaborazione tra il Comune di Manfredonia e l'AdSPMAM. Questa convenzione affida all'A.S.E. SpA, la società in-house del Comune, il servizio di igiene urbana e la gestione dei rifiuti all'interno delle aree di pertinenza dell'Autorità Portuale. La presenza di questa convenzione elimina ogni vuoto normativo, ponendo le due amministrazioni di fronte a un bivio inesorabile. Se oggi la spiaggia libera versa nel degrado, le opzioni sono solo due, ed entrambe amministrativamente inaccettabili: 1. Opzione A: L'accordo prevede la pulizia integrale dell'area (sabbia compresa), e in questo caso il servizio pagato con soldi pubblici non viene erogato in modo efficiente dalla municipalizzata preposta. 2. Opzione B: L'Autorità Portuale ha appaltato al Comune solo la raccolta dei rifiuti dalle aree portuali, dimenticandosi della pulizia dell'arenile. In questo caso, essendo l'area di giurisdizione esclusiva dell'AdSPMAM, la responsabilità dell'abbandono della spiaggia ricade interamente sull'Ente portuale, colpevole di non garantire il decoro di un bene statale in piena città. I cittadini hanno il diritto di vivere la propria costa senza dover subire rimpalli di responsabilità tra gli enti. Gli strumenti per intervenire ci sono: ora serve solo la volontà politica e operativa di applicarli, possibilmente garantendo la pulizia e il ripristino dell'area in tempo utile per l'avvio della stagione balneare ormai alle porte. A cura di Pasquale D'Antuono Il coordinamento.

Ansa.it

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Primo maggio, manifestazione di Cgil, Cisl e Uil al porto di Gioia Tauro

'Accendere i riflettori sul lavoro di qualità e sulla dignità del lavoratore' Sarà un 1° maggio dedicato ad accendere i riflettori sul lavoro di qualità e sulla dignità del lavoratore quello promosso dai sindacati confederali Cgil, Cil e Uil in Calabria. Teatro della riflessione sui temi del lavoro sarà il Porto di Gioia Tauro, hub strategico per il transhipment nel Mediterraneo, il cui impatto sull'economia regionale, tuttavia, risulta inferiore alle enormi potenzialità. Lo rendono noto i sindacati. L'appuntamento è alle 9.30, all'entrata del Varco Doganale nell'area industriale di San Ferdinando. "Sicurezza sul lavoro - è scritto in una nota - piani per lo sviluppo sostenibile, diritti e dignità dei lavoratori, ma anche attenzione ai temi sociali che minano la vivibilità della Calabria: sanità, infrastrutture e trasporti, tutela dei cittadini dal rischio idrogeologico. Questioni che, inevitabilmente, si incrociano con il diritto al lavoro e alla sicurezza". Dal palco, interverranno i segretari generali calabresi di Cgil, Cisl e Uil, rispettivamente, Gianfranco Trotta, Giuseppe Lavia e Mariaelena Senese.

Ansa.it

Primo maggio, manifestazione di Cgil, Cisl e Uil al porto di Gioia Tauro

04/29/2026 15:29

'Accendere i riflettori sul lavoro di qualità e sulla dignità del lavoratore' Sarà un 1° maggio dedicato ad accendere i riflettori sul lavoro di qualità e sulla dignità del lavoratore quello promosso dai sindacati confederali Cgil, Cil e Uil in Calabria. Teatro della riflessione sui temi del lavoro sarà il Porto di Gioia Tauro, hub strategico per il transhipment nel Mediterraneo, il cui impatto sull'economia regionale, tuttavia, risulta inferiore alle enormi potenzialità. Lo rendono noto i sindacati. L'appuntamento è alle 9.30, all'entrata del Varco Doganale nell'area industriale di San Ferdinando. "Sicurezza sul lavoro - è scritto in una nota - piani per lo sviluppo sostenibile, diritti e dignità dei lavoratori, ma anche attenzione ai temi sociali che minano la vivibilità della Calabria: sanità, infrastrutture e trasporti, tutela dei cittadini dal rischio idrogeologico. Questioni che, inevitabilmente, si incrociano con il diritto al lavoro e alla sicurezza". Dal palco, interverranno i segretari generali calabresi di Cgil, Cisl e Uil, rispettivamente, Gianfranco Trotta, Giuseppe Lavia e Mariaelena Senese.

Cn24 Tv

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Pd Calabria, chiarezza sul materiale militare in transito a Gioia Tauro verso Israele

Cn24 Tv

Pd Calabria, "chiarezza sul materiale militare in transito a Gioia Tauro verso Israele"

04/29/2026 18:48

Il Partito Democratico della Calabria interviene sulla notizia relativa al possibile transito, dal porto di Gioia Tauro , di container con materiale destinato a uso militare diretto verso Israele . In una nota, sollecita alle autorità competenti un immediato accertamento dei fatti e la massima trasparenza sulle dinamiche in corso. "Urge chiarezza su quanto sta accadendo. Il porto di Gioia Tauro – si legge nella nota – è un'infrastruttura strategica per l' economia regionale e nazionale , che deve operare nel pieno rispetto delle normative italiane ed europee, soprattutto in presenza di traffici sensibili come quelli di materiale per uso militare ". Il Pd chiede al governo, alle autorità portuali e a tutti gli organismi di controllo di fornire chiarimenti puntuali sulla natura dei materiali, sulle autorizzazioni rilasciate e sulla destinazione finale dei carichi. Il partito sottolinea che è indispensabile fugare ogni dubbio , per non compromettere la credibilità internazionale dello scalo e la sua funzione di snodo logistico di primo piano nel Mediterraneo Nel testo viene ribadita la necessità di rispettare sempre le normative vigenti in materia di esportazione di armamenti e i principi del diritto internazionale umanitario, in un contesto globale segnato da tensioni e conflitti che richiede responsabilità, prudenza e piena legalità nelle scelte del nostro Paese. "Chiediamo che venga fatta luce nel più breve tempo possibile – conclude la nota del Partitto democratico – La Calabria ha diritto a trasparenza, legalità e alla tutela delle proprie principali risorse , tra cui il porto di Gioia Tauro".

Il Partito Democratico della Calabria interviene sulla notizia relativa al possibile transito, dal porto di Gioia Tauro , di container con materiale destinato a uso militare diretto verso Israele . In una nota, sollecita alle autorità competenti un immediato accertamento dei fatti e la massima trasparenza sulle dinamiche in corso. Urge chiarezza su quanto sta accadendo. Il porto di Gioia Tauro si legge nella nota è un'infrastruttura strategica per l'economia regionale e nazionale , che deve operare nel pieno rispetto delle normative italiane ed europee, soprattutto in presenza di traffici sensibili come quelli di materiale per uso militare . Il Pd chiede al governo, alle autorità portuali e a tutti gli organismi di controllo di fornire chiarimenti puntuali sulla natura dei materiali, sulle autorizzazioni rilasciate e sulla destinazione finale dei carichi. Il partito sottolinea che è indispensabile fugare ogni dubbio , per non compromettere la credibilità internazionale dello scalo e la sua funzione di snodo logistico di primo piano nel Mediterraneo Nel testo viene ribadita la necessità di rispettare sempre le normative vigenti in materia di esportazione di armamenti e i principi del diritto internazionale umanitario, in un contesto globale segnato da tensioni e conflitti che richiede responsabilità, prudenza e piena legalità nelle scelte del nostro Paese. Chiediamo che venga fatta luce nel più breve tempo possibile conclude la nota del Partitto democratico La Calabria ha diritto a trasparenza, legalità e alla tutela delle proprie principali risorse , tra cui il porto di Gioia Tauro.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Corriere Della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Primo Maggio in Calabria, mobilitazione dei sindacati al porto di Gioia Tauro

L'obiettivo di Cgil, Cisl e Uil è accendere i riflettori sul lavoro di qualità e sulla dignità del lavoratore LAMEZIA TERME Sarà un 1 maggio dedicato ad accendere i riflettori sul lavoro di qualità e sulla dignità del lavoratore quello promosso dai sindacati confederali Cgil, Cisl e Uil in Calabria. Teatro della riflessione sui temi del lavoro - spiega una nota - sarà il Porto di Gioia Tauro, hub strategico per il transhipment nel Mediterraneo, il cui impatto sull'economia regionale, tuttavia, risulta inferiore alle enormi potenzialità. L'appuntamento è alle ore 9:30, all'entrata del Varco Doganale (nell'area industriale di San Ferdinando). Sicurezza sul lavoro, piani per lo sviluppo sostenibile, diritti e dignità dei lavoratori, ma anche attenzione ai temi sociali che minano alla vivibilità della Calabria: sanità, infrastrutture e trasporti, tutela dei cittadini dal rischio idrogeologico. Questioni che, inevitabilmente, si incrociano con il diritto al lavoro e alla sicurezza. Dal palco, interverranno i segretari generali calabresi di Cgil, Cisl e Uil, rispettivamente Gianfranco Trotta, Giuseppe Lavia e Mariaelena Senese.

Corriere Della Calabria

Primo Maggio in Calabria, mobilitazione dei sindacati al porto di Gioia Tauro

04/29/2026 16:37

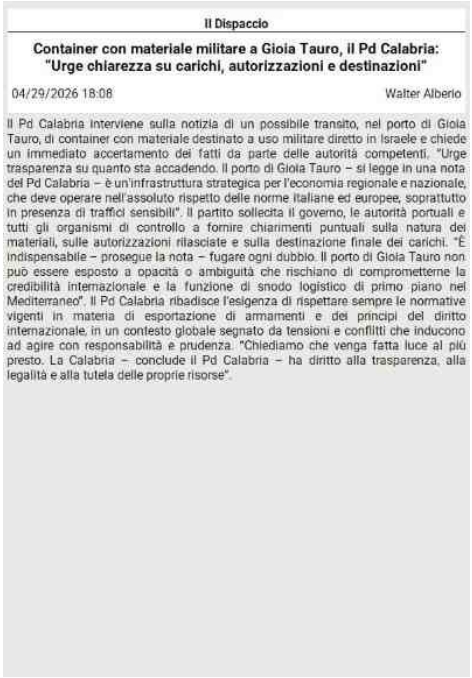
L'obiettivo di Cgil, Cisl e Uil è accendere i riflettori sul lavoro di qualità e sulla dignità del lavoratore LAMEZIA TERME Sarà un 1 maggio dedicato ad accendere i riflettori sul lavoro di qualità e sulla dignità del lavoratore quello promosso dai sindacati confederali Cgil, Cisl e Uil in Calabria. Teatro della riflessione sui temi del lavoro – spiega una nota – sarà il Porto di Gioia Tauro, hub strategico per il transhipment nel Mediterraneo, il cui impatto sull'economia regionale, tuttavia, risulta inferiore alle enormi potenzialità. L'appuntamento è alle ore 9:30, all'entrata del Varco Doganale (nell'area industriale di San Ferdinando). Sicurezza sul lavoro, piani per lo sviluppo sostenibile, diritti e dignità dei lavoratori, ma anche attenzione ai temi sociali che minano alla vivibilità della Calabria: sanità, infrastrutture e trasporti, tutela dei cittadini dal rischio idrogeologico. Questioni che, inevitabilmente, si incrociano con il diritto al lavoro e alla sicurezza. Dal palco, interverranno i segretari generali calabresi di Cgil, Cisl e Uil, rispettivamente Gianfranco Trotta, Giuseppe Lavia e Mariaelena Senese.

Il Dispaccio

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Container con materiale militare a Gioia Tauro, il Pd Calabria: Urge chiarezza su carichi, autorizzazioni e destinazioni

Walter Alberio



Il Dispaccio

Container con materiale militare a Gioia Tauro, il Pd Calabria: "Urge chiarezza su carichi, autorizzazioni e destinazioni"

04/29/2026 18:08 Walter Alberio

Il Pd Calabria interviene sulla notizia di un possibile transito, nel porto di Gioia Tauro, di container con materiale destinato a uso militare diretto in Israele e chiede un immediato accertamento dei fatti da parte delle autorità competenti. "Urge trasparenza su quanto sta accadendo. Il porto di Gioia Tauro – si legge in una nota del Pd Calabria – è un'infrastruttura strategica per l'economia regionale e nazionale, che deve operare nell'assoluto rispetto delle norme italiane ed europee, soprattutto in presenza di traffici sensibili". Il partito sollecita il governo, le autorità portuali e tutti gli organismi di controllo a fornire chiarimenti puntuali sulla natura dei materiali, sulle autorizzazioni rilasciate e sulla destinazione finale dei carichi. "È indispensabile – prosegue la nota – fugare ogni dubbio. Il porto di Gioia Tauro non può essere esposto a opacità o ambiguità che rischiano di comprometterne la credibilità internazionale e la funzione di snodo logistico di primo piano nel Mediterraneo". Il Pd Calabria ribadisce l'esigenza di rispettare sempre le normative vigenti in materia di esportazione di armamenti e dei principi del diritto internazionale, in un contesto globale segnato da tensioni e conflitti che inducono ad agire con responsabilità e prudenza. "Chiediamo che venga fatta luce al più presto. La Calabria – conclude il Pd Calabria – ha diritto alla trasparenza, alla legalità e alla tutela delle proprie risorse".

Il Pd Calabria interviene sulla notizia di un possibile transito, nel porto di Gioia Tauro, di container con materiale destinato a uso militare diretto in Israele e chiede un immediato accertamento dei fatti da parte delle autorità competenti. Urge trasparenza su quanto sta accadendo. Il porto di Gioia Tauro si legge in una nota del Pd Calabria è un'infrastruttura strategica per l'economia regionale e nazionale, che deve operare nell'assoluto rispetto delle norme italiane ed europee, soprattutto in presenza di traffici sensibili. Il partito sollecita il governo, le autorità portuali e tutti gli organismi di controllo a fornire chiarimenti puntuali sulla natura dei materiali, sulle autorizzazioni rilasciate e sulla destinazione finale dei carichi. È indispensabile prosegue la nota fugare ogni dubbio. Il porto di Gioia Tauro non può essere esposto a opacità o ambiguità che rischiano di comprometterne la credibilità internazionale e la funzione di snodo logistico di primo piano nel Mediterraneo. Il Pd Calabria ribadisce l'esigenza di rispettare sempre le normative vigenti in materia di esportazione di armamenti e dei principi del diritto internazionale, in un contesto globale segnato da tensioni e conflitti che inducono ad agire con responsabilità e prudenza. Chiediamo che venga fatta luce al più presto. La Calabria conclude il Pd Calabria ha diritto alla trasparenza, alla legalità e alla tutela delle proprie risorse.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Il Reggino

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Container con materiale militare a Gioia Tauro, il Pd Calabria: «Urge chiarezza su carichi, autorizzazioni e destinazioni»

Il Reggino

Container con materiale militare a Gioia Tauro, il Pd Calabria: «Urge chiarezza su carichi, autorizzazioni e destinazioni»

04/29/2026 19:04

29 aprile 2026 I dem all'attacco: «Chiediamo che venga fatta luce al più presto» Redazione Tutti gli articoli di Politica Il Pd Calabria interviene sulla notizia di un possibile transito, nel porto di Gioia Tauro, di container con materiale destinato a uso militare diretto in Israele e chiede un immediato accertamento dei fatti da parte delle autorità competenti. «Urge trasparenza su quanto sta accadendo. Il porto di Gioia Tauro – si legge in una nota del Pd Calabria – è un'infrastruttura strategica per l'economia regionale e nazionale, che deve operare nell'assoluto rispetto delle norme italiane ed europee, soprattutto in presenza di traffici sensibili». Il partito sollecita il governo, le autorità portuali e tutti gli organismi di controllo a fornire chiarimenti puntuali sulla natura dei materiali, sulle autorizzazioni rilasciate e sulla destinazione finale dei carichi. «È indispensabile – prosegue la nota – fugare ogni dubbio. Il porto di Gioia Tauro non può essere esposto a opacità o ambiguità che rischiano di comprometterne la credibilità internazionale e la funzione di snodo logistico di primo piano nel Mediterraneo». Il Pd Calabria ribadisce l'esigenza di rispettare sempre le normative vigenti in materia di esportazione di armamenti e dei principi del diritto internazionale, in un contesto globale segnato da tensioni e conflitti che inducono ad agire con responsabilità e prudenza. «Chiediamo che venga fatta luce al più presto. La Calabria – conclude il Pd Calabria – ha diritto alla trasparenza, alla legalità e alla tutela delle proprie risorse».

29 aprile 2026 I dem all'attacco: «Chiediamo che venga fatta luce al più presto» Redazione Tutti gli articoli di Politica Il Pd Calabria interviene sulla notizia di un possibile transito, nel porto di Gioia Tauro, di container con materiale destinato a uso militare diretto in Israele e chiede un immediato accertamento dei fatti da parte delle autorità competenti. «Urge trasparenza su quanto sta accadendo. Il porto di Gioia Tauro si legge in una nota del Pd Calabria è un'infrastruttura strategica per l'economia regionale e nazionale, che deve operare nell'assoluto rispetto delle norme italiane ed europee, soprattutto in presenza di traffici sensibili». Il partito sollecita il governo, le autorità portuali e tutti gli organismi di controllo a fornire chiarimenti puntuali sulla natura dei materiali, sulle autorizzazioni rilasciate e sulla destinazione finale dei carichi. «È indispensabile prosegue la nota fugare ogni dubbio. Il porto di Gioia Tauro non può essere esposto a opacità o ambiguità che rischiano di comprometterne la credibilità internazionale e la funzione di snodo logistico di primo piano nel Mediterraneo». Il Pd Calabria ribadisce l'esigenza di rispettare sempre le normative vigenti in materia di esportazione di armamenti e dei principi del diritto internazionale, in un contesto globale segnato da tensioni e conflitti che inducono ad agire con responsabilità e prudenza. «Chiediamo che venga fatta luce al più presto. La Calabria conclude il Pd Calabria ha diritto alla trasparenza, alla legalità e alla tutela delle proprie risorse».

LaC News 24

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Materiale per uso militare diretto dal porto di Gioia Tauro in Israele, il Pd non ci sta: «Urge trasparenza»

LaC News 24

Materiale per uso militare diretto dal porto di Gioia Tauro in Israele, il Pd non ci sta: «Urge trasparenza»

04/29/2026 22:55

I dem chiedono accertamenti urgenti alle autorità competenti: «Il porto non può essere esposto ad opacità che ne compromettano la credibilità internazionale. La Calabria ha diritto alla legalità» Redazione Tutti gli articoli di Attualità Il Pd Calabria interviene sulla notizia di un possibile transito, nel porto di Gioia Tauro , di container con materiale destinato a uso militare diretto in Israele e chiede un immediato accertamento dei fatti da parte delle autorità competenti. «Urge trasparenza su quanto sta accadendo. Il porto di Gioia Tauro – si legge in una nota del Pd Calabria – è un'infrastruttura strategica per l'economia regionale e nazionale, che deve operare nell'assoluto rispetto delle norme italiane ed europee , soprattutto in presenza di traffici sensibili». Il partito sollecita il governo, le autorità portuali e tutti gli organismi di controllo a fornire chiarimenti puntuali sulla natura dei materiali, sulle autorizzazioni rilasciate e sulla destinazione finale dei carichi. «È indispensabile – prosegue la nota – fugare ogni dubbio. Il porto di Gioia Tauro non può essere esposto a opacità o ambiguità che rischiano di comprometterne la credibilità internazionale e la funzione di snodo logistico di primo piano nel Mediterraneo». Il Pd Calabria ribadisce l'esigenza di rispettare sempre le normative vigenti in materia di esportazione di armamenti e dei principi del diritto internazionale, in un contesto globale segnato da tensioni e conflitti che inducono ad agire con responsabilità e prudenza . «Chiediamo che venga fatta luce al più presto. La Calabria – conclude il Pd Calabria – ha diritto alla trasparenza, alla legalità e alla tutela delle proprie risorse».

I dem chiedono accertamenti urgenti alle autorità competenti: «Il porto non può essere esposto ad opacità che ne compromettano la credibilità internazionale. La Calabria ha diritto alla legalità» Redazione Tutti gli articoli di Attualità Il Pd Calabria interviene sulla notizia di un possibile transito, nel porto di Gioia Tauro , di container con materiale destinato a uso militare diretto in Israele e chiede un immediato accertamento dei fatti da parte delle autorità competenti. «Urge trasparenza su quanto sta accadendo. Il porto di Gioia Tauro si legge in una nota del Pd Calabria è un'infrastruttura strategica per l'economia regionale e nazionale, che deve operare nell'assoluto rispetto delle norme italiane ed europee , soprattutto in presenza di traffici sensibili». Il partito sollecita il governo, le autorità portuali e tutti gli organismi di controllo a fornire chiarimenti puntuali sulla natura dei materiali, sulle autorizzazioni rilasciate e sulla destinazione finale dei carichi. «È indispensabile prosegue la nota fugare ogni dubbio. Il porto di Gioia Tauro non può essere esposto a opacità o ambiguità che rischiano di comprometterne la credibilità internazionale e la funzione di snodo logistico di primo piano nel Mediterraneo». Il Pd Calabria ribadisce l'esigenza di rispettare sempre le normative vigenti in materia di esportazione di armamenti e dei principi del diritto internazionale, in un contesto globale segnato da tensioni e conflitti che inducono ad agire con responsabilità e prudenza . «Chiediamo che venga fatta luce al più presto. La Calabria conclude il Pd Calabria ha diritto alla trasparenza, alla legalità e alla tutela delle proprie risorse».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Lamezia oggi

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Container con materiale militare a Gioia Tauro, il Pd Calabria: Urge chiarezza su carichi, autorizzazioni e destinazioni

Giuseppe Natrella

Lamezia oggi

Container con materiale militare a Gioia Tauro, il Pd Calabria: "Urge chiarezza su carichi, autorizzazioni e destinazioni"

04/29/2026 18:24 Giuseppe Natrella

Lamezia Terme, 29 aprile 2026 – Il Pd Calabria interviene sulla notizia di un possibile transito, nel porto di Gioia Tauro, di container con materiale destinato a uso militare diretto in Israele e chiede un immediato accertamento dei fatti da parte delle autorità competenti. "Urge trasparenza su quanto sta accadendo. Il porto di Gioia Tauro – si legge in una nota del Pd Calabria – è un'infrastruttura strategica per l'economia regionale e nazionale, che deve operare nell'assoluto rispetto delle norme italiane ed europee, soprattutto in presenza di traffici sensibili". Il partito sollecita il governo, le autorità portuali e tutti gli organismi di controllo a fornire chiarimenti puntuali sulla natura dei materiali, sulle autorizzazioni rilasciate e sulla destinazione finale dei carichi. "È indispensabile – prosegue la nota – fugare ogni dubbio. Il porto di Gioia Tauro non può essere esposto a opacità o ambiguità che rischiano di comprometterne la credibilità internazionale e la funzione di snodo logistico di primo piano nel Mediterraneo". Il Pd Calabria ribadisce l'esigenza di rispettare sempre le normative vigenti in materia di esportazione di armamenti e dei principi del diritto internazionale, in un contesto globale segnato da tensioni e conflitti che inducono ad agire con responsabilità e prudenza. "Chiediamo che venga fatta luce al più presto. La Calabria – conclude il Pd Calabria – ha diritto alla trasparenza, alla legalità e alla tutela delle proprie risorse". Articoli correlati Gioia Tauro (RC): i Carabinieri scoprono ingente...Arrestato per furto aggravato: i carabinieri di Gioia Tauro...Calabria, Anas: gara da 98 milioni per il collegamento tra...Nuove rotte dagli aeroporti calabresi: Lamezia protagonista... Lamezia, Masi (Pd): "Fare chiarezza su situazione... Lamezia, Masi (Pd) su scuole e disabilità: "Sindaco faccia...Gioia Tauro: "operazione "smart delivery" spaccio nella...Controlli dei carabinieri a Gioia Tauro: un arresto e 12... Gioia Tauro: continuano i controlli dei carabinieri,sette...

Lamezia Terme, 29 aprile 2026 Il Pd Calabria interviene sulla notizia di un possibile transito, nel porto di Gioia Tauro, di container con materiale destinato a uso militare diretto in Israele e chiede un immediato accertamento dei fatti da parte delle autorità competenti. Urge trasparenza su quanto sta accadendo. Il porto di Gioia Tauro si legge in una nota del Pd Calabria è un'infrastruttura strategica per l'economia regionale e nazionale, che deve operare nell'assoluto rispetto delle norme italiane ed europee, soprattutto in presenza di traffici sensibili. Il partito sollecita il governo, le autorità portuali e tutti gli organismi di controllo a fornire chiarimenti puntuali sulla natura dei materiali, sulle autorizzazioni rilasciate e sulla destinazione finale dei carichi. È indispensabile prosegue la nota fugare ogni dubbio. Il porto di Gioia Tauro non può essere esposto a opacità o ambiguità che rischiano di comprometterne la credibilità internazionale e la funzione di snodo logistico di primo piano nel Mediterraneo. Il Pd Calabria ribadisce l'esigenza di rispettare sempre le normative vigenti in materia di esportazione di armamenti e dei principi del diritto internazionale, in un contesto globale segnato da tensioni e conflitti che inducono ad agire con responsabilità e prudenza. Chiediamo che venga fatta luce al più presto. La Calabria conclude il Pd Calabria ha diritto alla trasparenza, alla legalità e alla tutela delle proprie risorse. Articoli correlati Gioia Tauro (RC): i Carabinieri scoprono ingenteArrestato per furto aggravato: i carabinieri di Gioia TauroCalabria, Anas: gara da 98 milioni per il collegamento traNuove rotte dagli aeroporti calabresi: Lamezia protagonista Lamezia, Masi (Pd): "Fare chiarezza su situazione Lamezia, Masi (Pd) su scuole e disabilità: Sindaco facciaGioia Tauro: operazione smart delivery spaccio nellaControlli dei carabinieri a Gioia Tauro: un arresto e 12 Gioia Tauro: continuano i controlli dei carabinieri,sette.

LameziaTerme.it

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Pd Calabria: container con materiale militare a Gioia Tauro

Redazione Lameziaterme

LameziaTerme.it

Pd Calabria: container con materiale militare a Gioia Tauro

04/29/2026 18:49 Redazione Lameziaterme

"Urge chiarezza su carichi, autorizzazioni e destinazioni" Comunicato Stampa Il Pd Calabria interviene sulla notizia di un possibile transito, nel porto di Gioia Tauro, di container con materiale destinato a uso militare diretto in Israele e chiede un immediato accertamento dei fatti da parte delle autorità competenti. "Urge trasparenza su quanto sta accadendo. Il porto di Gioia Tauro – si legge in una nota del Pd Calabria – è un'infrastruttura strategica per l'economia regionale e nazionale, che deve operare nell'assoluto rispetto delle norme italiane ed europee, soprattutto in presenza di traffici sensibili". Il partito sollecita il governo, le autorità portuali e tutti gli organismi di controllo a fornire chiarimenti puntuali sulla natura dei materiali, sulle autorizzazioni rilasciate e sulla destinazione finale dei carichi. "È indispensabile – prosegue la nota – fugare ogni dubbio. Il porto di Gioia Tauro non può essere esposto a opacità o ambiguità che rischiano di comprometterne la credibilità internazionale e la funzione di snodo logistico di primo piano nel Mediterraneo". Il Pd Calabria ribadisce l'esigenza di rispettare sempre le normative vigenti in materia di esportazione di armamenti e dei principi del diritto internazionale, in un contesto globale segnato da tensioni e conflitti che inducono ad agire con responsabilità e prudenza. "Chiediamo che venga fatta luce al più presto. La Calabria – conclude il Pd Calabria – ha diritto alla trasparenza, alla legalità e alla tutela delle proprie risorse". Condividi: Condividi su WhatsApp (Si apre in una nuova finestra) WhatsApp Condividi su Facebook (Si apre in una nuova finestra) Facebook Condividi su LinkedIn (Si apre in una nuova finestra) LinkedIn Condividi su Telegram (Si apre in una nuova finestra) Telegram Condividi su Reddit (Si apre in una nuova finestra) Reddit Condividi su Pinterest (Si apre in una nuova finestra) Pinterest Stampa (Si apre in una nuova finestra) Stampa Invia un link a un amico via e-mail (Si apre in una nuova finestra) E-mail Condividi su X (Si apre in una nuova finestra) X Continue Reading Previous Statuto, referendum stoppato, Enzo Bruno attacca: democrazia negata.

Urge chiarezza su carichi, autorizzazioni e destinazioni Comunicato Stampa Il Pd Calabria interviene sulla notizia di un possibile transito, nel porto di Gioia Tauro, di container con materiale destinato a uso militare diretto in Israele e chiede un immediato accertamento dei fatti da parte delle autorità competenti. Urge trasparenza su quanto sta accadendo. Il porto di Gioia Tauro si legge in una nota del Pd Calabria è un'infrastruttura strategica per l'economia regionale e nazionale, che deve operare nell'assoluto rispetto delle norme italiane ed europee, soprattutto in presenza di traffici sensibili. Il partito sollecita il governo, le autorità portuali e tutti gli organismi di controllo a fornire chiarimenti puntuali sulla natura dei materiali, sulle autorizzazioni rilasciate e sulla destinazione finale dei carichi. È indispensabile prosegue la nota fugare ogni dubbio. Il porto di Gioia Tauro non può essere esposto a opacità o ambiguità che rischiano di comprometterne la credibilità internazionale e la funzione di snodo logistico di primo piano nel Mediterraneo. Il Pd Calabria ribadisce l'esigenza di rispettare sempre le normative vigenti in materia di esportazione di armamenti e dei principi del diritto internazionale, in un contesto globale segnato da tensioni e conflitti che inducono ad agire con responsabilità e prudenza. Chiediamo che venga fatta luce al più presto. La Calabria conclude il Pd Calabria ha diritto alla trasparenza, alla legalità e alla tutela delle proprie risorse. Condividi: Condividi su WhatsApp (Si apre in una nuova finestra) WhatsApp Condividi su Facebook (Si apre in una nuova finestra) Facebook Condividi su LinkedIn (Si apre in una nuova finestra) LinkedIn Condividi su Telegram (Si apre in una nuova finestra) Telegram Condividi su Reddit (Si apre in una nuova finestra) Reddit Condividi su Pinterest (Si apre in una nuova finestra) Pinterest Stampa (Si apre in una nuova finestra) Stampa Invia un link a un amico via e-mail (Si apre in una nuova finestra) E-mail Condividi su X (Si apre in una nuova finestra) X Continue Reading Previous Statuto, referendum stoppato, Enzo Bruno attacca: democrazia negata.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

LameziaTerme.it

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Gioia Tauro, il Pd Calabria chiede verifiche sui container diretti in Israele

Redazione Lameziaterme

LameziaTerme.it

Gioia Tauro, il Pd Calabria chiede verifiche sui container diretti in Israele

04/29/2026 19:47 Redazione Lameziaterme

"Serve massima trasparenza su carichi, autorizzazioni e destinazioni": appello alle autorità per fare chiarezza sul possibile transito di materiale a uso militare Comunicato Stampa Il Pd Calabria interviene sulla notizia di un possibile transito, nel porto di Gioia Tauro, di container con materiale destinato a uso militare diretto in Israele e chiede un immediato accertamento dei fatti da parte delle autorità competenti. "Urge trasparenza su quanto sta accadendo. Il porto di Gioia Tauro – si legge in una nota del Pd Calabria – è un'infrastruttura strategica per l'economia regionale e nazionale, che deve operare nell'assoluto rispetto delle norme italiane ed europee, soprattutto in presenza di traffici sensibili". Il partito sollecita il governo, le autorità portuali e tutti gli organismi di controllo a fornire chiarimenti puntuali sulla natura dei materiali, sulle autorizzazioni rilasciate e sulla destinazione finale dei carichi. "È indispensabile – prosegue la nota – fugare ogni dubbio. Il porto di Gioia Tauro non può essere esposto a opacità o ambiguità che rischiano di comprometterne la credibilità internazionale e la funzione di snodo logistico di primo piano nel Mediterraneo". Il Pd Calabria ribadisce l'esigenza di rispettare sempre le normative vigenti in materia di esportazione di armamenti e dei principi del diritto internazionale, in un contesto globale segnato da tensioni e conflitti che inducono ad agire con responsabilità e prudenza. "Chiediamo che venga fatta luce al più presto. La Calabria – conclude il Pd Calabria – ha diritto alla trasparenza, alla legalità e alla tutela delle proprie risorse". Condividi: Condividi su WhatsApp (Si apre in una nuova finestra) WhatsApp Condividi su Facebook (Si apre in una nuova finestra) Facebook Condividi su LinkedIn (Si apre in una nuova finestra) LinkedIn Condividi su Telegram (Si apre in una nuova finestra) Telegram Condividi su Reddit (Si apre in una nuova finestra) Reddit Condividi su Pinterest (Si apre in una nuova finestra) Pinterest Stampa (Si apre in una nuova finestra) Stampa Invia un link a un

Serve massima trasparenza su carichi, autorizzazioni e destinazioni: appello alle autorità per fare chiarezza sul possibile transito di materiale a uso militare Comunicato Stampa Il Pd Calabria interviene sulla notizia di un possibile transito, nel porto di Gioia Tauro, di container con materiale destinato a uso militare diretto in Israele e chiede un immediato accertamento dei fatti da parte delle autorità competenti. Urge trasparenza su quanto sta accadendo. Il porto di Gioia Tauro si legge in una nota del Pd Calabria è un'infrastruttura strategica per l'economia regionale e nazionale, che deve operare nell'assoluto rispetto delle norme italiane ed europee, soprattutto in presenza di traffici sensibili. Il partito sollecita il governo, le autorità portuali e tutti gli organismi di controllo a fornire chiarimenti puntuali sulla natura dei materiali, sulle autorizzazioni rilasciate e sulla destinazione finale dei carichi. È indispensabile prosegue la nota fugare ogni dubbio. Il porto di Gioia Tauro non può essere esposto a opacità o ambiguità che rischiano di comprometterne la credibilità internazionale e la funzione di snodo logistico di primo piano nel Mediterraneo. Il Pd Calabria ribadisce l'esigenza di rispettare sempre le normative vigenti in materia di esportazione di armamenti e dei principi del diritto internazionale, in un contesto globale segnato da tensioni e conflitti che inducono ad agire con responsabilità e prudenza. Chiediamo che venga fatta luce al più presto. La Calabria conclude il Pd Calabria ha diritto alla trasparenza, alla legalità e alla tutela delle proprie risorse. Condividi: Condividi su WhatsApp (Si apre in una nuova finestra) WhatsApp Condividi su Facebook (Si apre in una nuova finestra) Facebook Condividi su LinkedIn (Si apre in una nuova finestra) LinkedIn Condividi su Telegram (Si apre in una nuova finestra) Telegram Condividi su Reddit (Si apre in una nuova finestra) Reddit Condividi su Pinterest (Si apre in una nuova finestra) Pinterest Stampa (Si apre in una nuova finestra) Stampa Invia un link a un amico via e-mail (Si apre in una nuova finestra) E-mail Condividi su X (Si apre in una nuova finestra) X Continue Reading Previous Statuto, referendum stoppato, Enzo Bruno attacca: democrazia negata Next GD Lamezia Terme: gli Anni di Piombo non sono un modello.

Reggio Tv

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Container con materiale militare a Gioia Tauro, il Pd Calabria: Urge chiarezza su carichi, autorizzazioni e destinazioni"

Reggio Tv

Container con materiale militare a Gioia Tauro, il Pd Calabria: "Urge chiarezza su carichi, autorizzazioni e destinazioni"

Partito Democratico

04/29/2026 19:35

Il dem ribadiscono l'esigenza di rispettare sempre le normative vigenti in materia di esportazione degli armamenti Il Pd Calabria interviene sulla notizia di un possibile transito , nel porto di Gioia Tauro, di container con materiale destinato a uso militare diretto in Israele e chiede un immediato accertamento dei fatti da parte delle autorità competenti. "Urge trasparenza su quanto sta accadendo. Il porto di Gioia Tauro – si legge in una nota del Pd Calabria – è un'infrastruttura strategica per l' economia regionale e nazionale , che deve operare nell'assoluto rispetto delle norme italiane ed europee, soprattutto in presenza di traffici sensibili". Il partito sollecita il governo, le autorità portuali e tutti gli organismi di controllo a fornire chiarimenti puntuali sulla natura dei materiali, sulle autorizzazioni rilasciate e sulla destinazione finale dei carichi. "È indispensabile – prosegue la nota – fugare ogni dubbio. Il porto di Gioia Tauro non può essere esposto a opacità o ambiguità che rischiano di comprometterne la credibilità internazionale e la funzione di snodo logistico di primo piano nel Mediterraneo". Il Pd Calabria ribadisce l'esigenza di rispettare sempre le normative vigenti in materia di esportazione di armamenti e dei principi del diritto internazionale, in un contesto globale segnato da tensioni e conflitti che inducono ad agire con responsabilità e prudenza. "Chiediamo che venga fatta luce al più presto. La Calabria – conclude il Pd Calabria – ha diritto alla trasparenza , alla legalità e alla tutela delle proprie risorse ".

Il dem ribadiscono l'esigenza di rispettare sempre le normative vigenti in materia di esportazione degli armamenti Il Pd Calabria interviene sulla notizia di un possibile transito , nel porto di Gioia Tauro, di container con materiale destinato a uso militare diretto in Israele e chiede un immediato accertamento dei fatti da parte delle autorità competenti. Urge trasparenza su quanto sta accadendo. Il porto di Gioia Tauro si legge in una nota del Pd Calabria è un'infrastruttura strategica per l'economia regionale e nazionale , che deve operare nell'assoluto rispetto delle norme italiane ed europee, soprattutto in presenza di traffici sensibili. Il partito sollecita il governo, le autorità portuali e tutti gli organismi di controllo a fornire chiarimenti puntuali sulla natura dei materiali, sulle autorizzazioni rilasciate e sulla destinazione finale dei carichi. È indispensabile prosegue la nota fugare ogni dubbio. Il porto di Gioia Tauro non può essere esposto a opacità o ambiguità che rischiano di comprometterne la credibilità internazionale e la funzione di snodo logistico di primo piano nel Mediterraneo. Il Pd Calabria ribadisce l'esigenza di rispettare sempre le normative vigenti in materia di esportazione di armamenti e dei principi del diritto internazionale, in un contesto globale segnato da tensioni e conflitti che inducono ad agire con responsabilità e prudenza. Chiediamo che venga fatta luce al più presto. La Calabria conclude il Pd Calabria ha diritto alla trasparenza , alla legalità e alla tutela delle proprie risorse .

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Approdo Calabria

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Reggio, botta e risposta tra l'ex sindaco Falcomatà e il candidato a sindaco Cannizzaro, Loro sono quelli che hanno lasciato 800 milioni di euro di debiti, noi siamo quelli che hanno risanato il bilancio. La replica, Noi, quelli del Capodanno Rai, del Vinitaly e Ryanair. Voi quelli del Sunsetland e comunque andranno le cose, noi abbiamo già vinto.

Giuseppe Larosa

Approdo Calabria

Reggio, botta e risposta tra l'ex sindaco Falcomatà e il candidato a sindaco Cannizzaro, "Loro sono quelli che hanno lasciato 800 milioni di euro di debiti, noi siamo quelli che hanno risanato il bilancio". La replica, "Noi, quelli del Capodanno Rai, del Vinitaly e Ryanair. Voi quelli del Sunsetland e comunque andranno le cose, noi abbiamo già vinto".

04/29/2026 16:46 Giuseppe Larosa

Si accendono i fuochi alle Comunali di Reggio Calabria e la sfida è partita da Facebook, dove l'ex sindaco e attuale Consigliere regionale Giuseppe Falcomatà in un lungo post scrive parole al vetriolo, iniziando con "Come in ogni cosa nella vita, anche in politica c'è un "noi" e c'è un "loro". E queste differenze è importante rimarcarle soprattutto all'inizio di una campagna elettorale. E' importante rimarcarle, sempre, a Reggio Calabria. C'è un noi e c'è un loro. Loro sono quelli che hanno lasciato 800 milioni di euro di debiti, noi siamo quelli che hanno risanato il bilancio comunale . Loro sono quelli che hanno causato il buco di bilancio, noi siamo quelli che hanno evitato il dissesto e grazie al "Decreto Agosto" hanno pagato tutti i crediti alle imprese, alle ditte, ai professionisti e alle cooperative della nostra città. Loro sono quelli del fallimento delle vecchie società miste, noi siamo quelli che le hanno salvate, trasformate in società pubbliche e risanate. Loro sono quelli del precariato e dei licenziamenti dei lavoratori, noi siamo quelli delle stabilizzazioni e dell'azzeramento del precariato al comune. Loro sono quelli del merito a parole, noi siamo quelli delle assunzioni attraverso concorsi pubblici per circa 250 persone. Loro sono quelli della città in cui va avanti chi conosce qualcuno, noi quelli della città in cui va avanti chi conosce qualcosa. Loro sono quelli che hanno fatto fallire Atam, noi siamo quelli che l'hanno salvata, ampliata, valorizzata, realizzando una delle flotte bus più moderne in Italia. Loro sono quelli di zero asili nido, noi siamo quelli che hanno aperto 8 nuovi asili nido per 355

Si accendono i fuochi alle Comunali di Reggio Calabria e la sfida è partita da Facebook, dove l'ex sindaco e attuale Consigliere regionale Giuseppe Falcomatà in un lungo post scrive parole al vetriolo, iniziando con Come in ogni cosa nella vita, anche in politica c'è un noi e c'è un loro. E queste differenze è importante rimarcarle soprattutto all'inizio di una campagna elettorale. E' importante rimarcarle, sempre, a Reggio Calabria. C'è un noi e c'è un loro. Loro sono quelli che hanno lasciato 800 milioni di euro di debiti, noi siamo quelli che hanno risanato il bilancio comunale . Loro sono quelli che hanno causato il buco di bilancio, noi siamo quelli che hanno evitato il dissesto e grazie al Decreto Agosto hanno pagato tutti i crediti alle imprese, alle ditte, ai professionisti e alle cooperative della nostra città. Loro sono quelli del fallimento delle vecchie società miste, noi siamo quelli che le hanno salvate, trasformate in società pubbliche e risanate. Loro sono quelli del precariato e dei licenziamenti dei lavoratori, noi siamo quelli delle stabilizzazioni e dell'azzeramento del precariato al comune. Loro sono quelli del merito a parole, noi siamo quelli delle assunzioni attraverso concorsi pubblici per circa 250 persone. Loro sono quelli della città in cui va avanti chi conosce qualcuno, noi quelli della città in cui va avanti chi conosce qualcosa. Loro sono quelli che hanno fatto fallire Atam, noi siamo quelli che l'hanno salvata, ampliata, valorizzata, realizzando una delle flotte bus più moderne in Italia. Loro sono quelli di zero asili nido, noi siamo quelli che hanno aperto 8 nuovi asili nido per 355 bambini, creando anche nuove opportunità lavorative. Loro sono quelli delle proteste degli operatori sociali perchè hanno azzerato i servizi alla persona, noi siamo quelli che investono ogni anno ben 18 milioni per mense scolastiche, scuolabus, assistenza domiciliare, centri diurni, centro Dopo di noi. Ed ancora, riportiamo tutto il post dell'ex sindaco Falcomatà , Loro sono quelli dei lampadari di Palazzo San Giorgio pignorati dalle ditte che non ricevevano i pagamenti, noi siamo quelli che hanno investito 1,5 miliardi di euro in opere pubbliche. Loro sono quelli che utilizzavano i fondi comunitari per pagare (in ritardo) gli stipendi dei dipendenti comunali, noi siamo quelli che hanno speso e rendicontato il 94% dei fondi comunitari. Loro sono quelli del buio, noi siamo quelli che hanno sostituito 33 mila punti luce a led in tutta la città. Loro sono quelli che oggi fanno video e foto con sullo sfondo i luoghi belli della nostra città, noi siamo quelli che in questi anni quei luoghi li hanno riqualificati o realizzati. Loro sono quelli del saluto romano e delle piazze ai fascisti, noi siamo quelli che celebrano il 25 aprile con i murales in onore dei nostri partigiani. Loro sono quelli per cui il concetto di donna è Valeria Marini che passeggia sul Corso Garibaldi a spese dei reggini, noi siamo quelli che hanno aperto centri antiviolenza e case rifugio per donne vittime di violenza Loro sono quelli di Lele Mora, noi

siamo quelli di Reggio finalista come capitale della cultura. Loro sono quelli sciolti per mafia, noi siamo quelli che i beni confiscati alla mafia li hanno destinati ad associazioni, centri giovanili e case per i più poveri. Loro sono quelli che votano contro il Sud e per l'autonomia differenziata, noi siamo quelli che il Sud lo difendono e che tra gli interessi di partito e quelli della nostra terra scegliamo sempre e comunque Reggio Calabria. Noi Reggio l'abbiamo scelta ieri, quando amministrarla significava fare i conti con tutti i loro disastri. L'abbiamo amata, difesa, servita, con fatica e passione, tra notti insonni, sudore e lacrime. Insieme abbiamo scalato montagne e attraverasato deserti, tutti insieme. Ed anche nei momenti più bui, non abbiamo mai perso la speranza e ci siamo stretti consapevoli che la strada era quella giusta e che quel silenzioso seminare avrebbe prodotto i suoi frutti. Oggi è cambiato tutto. Sceglierla adesso è facile, è troppo facile, anzi come diciamo noi reggini per rendere meglio l'dea manch'i fissa. Buona campagna elettorale Reggio. Indietro non si torna, anzi indietro non si sogna, conclude. Non si fa attendere la risposta altrettanto infuocata del deputato Francesco Cannizzaro che risponde con un commento nella casa di Falcomatà, quindi sotto il suo post, rimarcando punto per punto e controbattendo ogni parola di Falcomatà, concludendo con, comunque andranno le cose, noi abbiamo già vinto Di seguito il commento integrale del deputato reggino e candidato a sindaco della Città Metropolitana di Reggio Calabria il 24 e 25 maggio. Caro Giuseppe, in un mondo dove sono sempre di più le persone che preferiscono affidarsi ad un post qualunquista, mirato a gettare fumo negli occhi, piuttosto che parlare di proposte concrete, ti rispondo qui, così spero tu la smetta di guardare ad un passato che non esiste più, ancorato a concetti come Lele Mora e Valeria Marini, che ritengo non appartengano a nessuno da queste parti, se non al tuo tentativo di ergerti al Fabrizio Corona di turno. Vorrei ricordarti, pertanto, che la campagna elettorale non è fra te e Scopelliti, tra oggi e gli anni 2000. La campagna elettorale si fa sul qui e ora ha esordito. A tal proposito, è la seconda volta in pochi giorni in cui leggo tue considerazioni su NOI e LORO. Quindi, intanto avrei una domanda: chi intendi esattamente con loro? Perché io in questi anni in Parlamento di soldi mi pare di averne portati al Comune di Reggio Calabria e non di averne sottratti, senza ricevere mai neppure un plauso da chi quei fondi li ha ricevuti e li ha potuti utilizzare. Anzi, AVREBBE potuto utilizzare e non lo ha fatto! Perché dei vari emendamenti per la città da me portati a casa gli unici realmente messi a terra sono stati quelli dell'aeroporto, e non è certo grazie all'amministrazione comunale, bensì a Sacal. A proposito, voi l'aeroporto mi pare che lo stavate per chiudere. Se parliamo di occupazione, tra i lavoratori stabilizzati dalla Regione da quando alla presidenza c'è Roberto Occhiuto e quelli stabilizzati grazie alle varie norme per cui mi sono battuto io alla Camera dei Deputati e nei vari ministeri (senza il men che minimo supporto dei colleghi parlamentari calabresi di sinistra), credo che nessuno abbia mai fatto tanto per l'occupazione dei lavoratori di Reggio e dell'intera Calabria. E ho iniziato citando solo gli argomenti a me più cari che tu hai toccato. Ma andiamo per ordine E visto che, come dici tu, le cose è giusto rimarcarle, soprattutto all'inizio di una campagna elettorale, procedo anche io.

Approdo Calabria

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Noi siamo quelli dei 25 milioni di euro per l'aeroporto; voi siete quelli che dallo scalo non riuscite neppure a creare un collegamento pubblico stabile col resto della città. Noi siamo quelli che hanno portato qui Ryanair; voi siete quelli del volano frottole. Noi siamo quelli dei 15 milioni di euro per il porto; voi siete quelli che da allora, in quasi 5 anni, non siete riusciti a sedervi al tavolo con l'Autorità portuale ed enti vari per poter mettere quei soldi a frutto. Noi siamo quelli dei 4 milioni di euro per la realizzazione del Campus universitario per trattenere qui i nostri giovani e attirarne qui altri; voi siete quelli che non mettono neanche un euro per salvare l'Università per stranieri (pur essendo tu ancora impropriamente seduto all'interno del cda). Noi siamo quelli dei 3 milioni di euro per il lido comunale; voi siete quelli che lo hanno mandato in malora, lasciandolo alla mercé dei senzatetto e degli spacciatori. Noi siamo quelli dei 500mila euro per i mezzi di trasporto dedicati ai disabili; voi siete quelli del servizio di assistenza domiciliare per sole 4 ore a settimana. Noi siamo quelli che hanno ri-voluto le circoscrizioni, creando una norma ad hoc e portando qui una base economica di partenza per poterle istituire; voi siete quelli che ci hanno ostacolato fino all'ultimo giorno e per ricostituirle ci avete messo una vita, facendolo anche male. Noi siamo quelli che hanno stabilizzato migliaia di lavoratori calabresi, i cosiddetti tirocinanti, dando uno stipendio stabile a chi spesso non arriva a fine mese; voi siete quelli che il bacino dei tirocinanti lo avete creato e ampliato con Oliverio presidente. Noi siamo quelli che poche settimane fa hanno incassato un emendamento da 15 milioni di euro per ridare dignità, decoro e sicurezza alle aree costiere di Reggio e Cannitello; voi siete quelli che, dopo un mese dal ciclone, a Pasqua e Pasquetta ci avete fatto fare una figura di m*** con centinaia di turisti stranieri che allibiti guardavano il più bel chilometro d'Italia schifati dal degrado, dall'immondizia e dai detriti che dovevano schivare passeggiando. E con l'info-point chiuso. Noi siamo quelli che vogliono gli stabilimenti balneari sul Lungomare attivi tutto l'anno; voi siete quelli dei dehors che hanno fatto andare in malora decine di attività commerciali e mandato in tilt il traffico cittadino. Noi siamo quelli del Capodanno RAI e del VinItaly & the City; voi siete quelli del Patto per il Commercio a 20 giorni dalle elezioni comunali. Noi siamo quelli che a costo zero hanno portato qui il G7, facendo apprezzare le nostre bellezze e potenzialità ai più grandi di tutto il mondo; voi siete quelli che con quasi 500mila euro avete organizzato Sunsetland. Noi siamo quelli del Piano Mattei; voi siete quelli del Piano Marsel. Noi siamo quelli del brand Made in Reggio e del portare qui le multinazionali; voi siete quelli che affidate il Miramare all'amico della scala accanto. Noi siamo quelli per una Reggina più ambiziosa; voi siete quelli per meglio 10 anni in serie D. Noi siamo quelli che pensano in grande, avviando il progetto della funivia di Pentimele; voi siete quelli che per un ponte di 30 metri ci state mettendo una vita, con tanto di baci alle travi. Noi siamo quelli di un CentroDestra più unito che mai; voi siete quelli dei continui rimpasti di giunta e vendette interne. E se parliamo di passato, I REGGINI NON DOVREBBERO MAI DIMENTICARE CHE VOI SIETE QUELLI CHE HANNO FATTO VOTARE I MORTI. E potrei andare avanti per ore. Ma non ritengo sia questa la sede. Ah, un'ultima cosa,

Approdo Calabria

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

che stavo dimenticando: voi sareste quelli dei concorsi pubblici meritocratici? Intendi quelli dove chi risulta vincitore poi si candida nelle vostre liste? Senza considerare le assunzioni pro tempore a valanga nelle varie strutture della Città metropolitana che ancora in questi giorni di campagna elettorale state sfruttando? Caro Giuseppe, se gli argomenti della vostra campagna elettorale sono legati a questioni di 15/20 anni fa, o ai miei riferimenti da credente convinto alla Madonna della Consolazione, oppure ad un condizionale sbagliato o ad una maglietta che si alza in preda alla foga di un comizio, posso solo dire che, comunque andranno le cose, noi abbiamo già vinto .

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

City Now

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Elezioni, Cannizzaro a Falcomatá: Noi, quelli del Capodanno RAI, del Vinitaly e Ryanair. Voi quelli del Sunsetland'.

City Now

Elezioni, Cannizzaro a Falcomatá: 'Noi, quelli del Capodanno RAI, del Vinitaly e Ryanair. Voi quelli del Sunsetland'.

04/29/2026 15:20

Botta e risposta tra il candidato sindaco di cdx ed il consigliere regionale: "La campagna non è tra te e Scopelliti. Si parla del qui e ora" 29 Aprile 2026 - 15:02 | di Redazione Dopo il lungo post pubblicato da , oggi consigliere regionale ed ex sindaco della città, arriva la replica di candidato sindaco del centrodestra alle elezioni comunali del 24 e 25 maggio Cannizzaro ha scelto di rispondere direttamente sotto il post di Falcomatà, contestando l'impostazione del messaggio dell'ex primo cittadino, costruito sulla contrapposizione tra " noi " e " loro ". Per il candidato del centrodestra, il confronto elettorale non può essere impostato sul passato. La replica di Cannizzaro "Caro Giuseppe, in un mondo dove sono sempre di più le persone che preferiscono affidarsi ad un post qualunquista, mirato a gettare fumo negli occhi, piuttosto che parlare di proposte concrete, ti rispondo qui, così spero tu la smetta di guardare ad un passato che non esiste più, ancorato a concetti come Lele Mora e Valeria Marini, che ritengo non appartengano a nessuno da queste parti, se non al tuo tentativo di ergerti al Fabrizio Corona di turno". Poi l'affondo politico: "La campagna elettorale non è fra te e Scopelliti , tra oggi e gli anni 2000. La campagna elettorale si fa sul qui e ora". Cannizzaro contesta anche l'uso ripetuto della distinzione tra " noi " e " loro ": "È la seconda volta in pochi giorni in cui leggo tue considerazioni su 'NOI' e 'LORO'. Quindi, intanto avrei una domanda: chi intendi esattamente con 'loro'? Perché io in questi anni in Parlamento di soldi mi pare di averne portati al Comune di Reggio Calabria e non di averne sottratti, senza ricevere mai neppure un 'plauso' da chi quei fondi li ha ricevuti e li ha potuti utilizzare. Anzi, AVREBBE potuto utilizzare... e non lo ha fatto". Aeroporto, porto, università e servizi: il contrattacco del candidato Il deputato rivendica gli interventi portati avanti per Reggio Calabria, a partire dall' aeroporto "Noi siamo quelli dei 25 milioni di euro per l'aeroporto; voi siete quelli che dallo scalo non riuscite neppure a

Botta e risposta tra il candidato sindaco di cdx ed il consigliere regionale: La campagna non è tra te e Scopelliti. Si parla del qui e ora 29 Aprile 2026 - 15:02 | di Redazione Dopo il lungo post pubblicato da , oggi consigliere regionale ed ex sindaco della città, arriva la replica di candidato sindaco del centrodestra alle elezioni comunali del 24 e 25 maggio Cannizzaro ha scelto di rispondere direttamente sotto il post di Falcomatà, contestando l'impostazione del messaggio dell'ex primo cittadino, costruito sulla contrapposizione tra noi e loro . Per il candidato del centrodestra, il confronto elettorale non può essere impostato sul passato. La replica di Cannizzaro Caro Giuseppe, in un mondo dove sono sempre di più le persone che preferiscono affidarsi ad un post qualunquista, mirato a gettare fumo negli occhi, piuttosto che parlare di proposte concrete, ti rispondo qui, così spero tu la smetta di guardare ad un passato che non esiste più, ancorato a concetti come Lele Mora e Valeria Marini, che ritengo non appartengano a nessuno da queste parti, se non al tuo tentativo di ergerti al Fabrizio Corona di turno. Poi l'affondo politico: La campagna elettorale non è fra te e Scopelliti , tra oggi e gli anni 2000. La campagna elettorale si fa sul qui e ora. Cannizzaro contesta anche l'uso ripetuto della distinzione tra noi e loro : È la seconda volta in pochi giorni in cui leggo tue considerazioni su NOI' e LORO'. Quindi, intanto avrei una domanda: chi intendi esattamente con loro'? Perché io in questi anni in Parlamento di soldi mi pare di averne portati al Comune di Reggio Calabria e non di averne sottratti, senza ricevere mai neppure un plauso' da chi quei fondi li ha ricevuti e li ha potuti utilizzare. Anzi, AVREBBE potuto utilizzare e non lo ha fatto. Aeroporto, porto, università e servizi: il contrattacco del candidato Il deputato rivendica gli interventi portati avanti per Reggio Calabria, a partire dall'aeroporto Noi siamo quelli dei 25 milioni di euro per l'aeroporto; voi siete quelli che dallo scalo non riuscite neppure a creare un collegamento pubblico stabile col resto della città. E ancora: Noi siamo quelli che hanno portato qui Ryanair; voi siete quelli del volano frottole'. Cannizzaro cita anche il porto , il campus universitario , il lido comunale e il trasporto per le persone con disabilità. Noi siamo quelli dei 15 milioni di euro per il porto; voi siete quelli che da allora, in quasi 5 anni, non siete riusciti a sedervi al tavolo con l'Autorità portuale ed enti vari per poter mettere quei soldi a frutto. Poi il passaggio sull'università: Noi siamo quelli dei 4 milioni di euro per la realizzazione del Campus universitario per trattenere qui i nostri giovani e attirarne qui altri; voi siete quelli che non mettono neanche un euro per salvare l'Università per stranieri. Noi quelli delle circoscrizioni, voi ci avete ostacolato Nella replica, Cannizzaro rivendica anche il ritorno delle circoscrizioni Noi siamo quelli che hanno ri-voluto

City Now

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

le circoscrizioni, creando una norma ad hoc e portando qui una base economica di partenza per poterle istituire; voi siete quelli che ci hanno ostacolato fino all'ultimo giorno e per ricostituirle ci avete messo una vita, facendolo anche male. Il candidato del centrodestra lega il tema anche alla rappresentanza dei territori e alla necessità di avvicinare l'amministrazione ai quartieri. Lungomare, turismo e grandi eventi Il confronto si sposta poi sul decoro urbano e sugli eventi Cannizzaro richiama le condizioni del Lungomare dopo il ciclone e attacca l'amministrazione per la gestione della città durante le festività pasquali. Noi siamo quelli che poche settimane fa hanno incassato un emendamento da 15 milioni di euro per ridare dignità, decoro e sicurezza alle aree costiere di Reggio e Cannitello; voi siete quelli che, dopo un mese dal ciclone, a Pasqua e Pasquetta ci avete fatto fare una figura di m*** con centinaia di turisti stranieri che allibiti guardavano il più bel chilometro d'Italia schifati dal degrado, dall'immondizia e dai detriti che dovevano schivare passeggiando. E con l'info-point chiuso. Poi il confronto sugli eventi: Noi siamo quelli del Capodanno RAI e del VinItaly & the City; voi siete quelli del Patto per il Commercio a 20 giorni dalle elezioni comunali. E ancora: Noi siamo quelli che a costo zero hanno portato qui il G7 , facendo apprezzare le nostre bellezze e potenzialità ai più grandi di tutto il mondo; voi siete quelli che con quasi 500mila euro avete organizzato Sunsetland '. L'attacco finale: Noi abbiamo già vinto La replica di Cannizzaro si chiude con un attacco duro alla precedente esperienza amministrativa del centrosinistra. Caro Giuseppe, se gli argomenti della vostra campagna elettorale sono legati a questioni di 15/20 anni fa, o ai miei riferimenti da credente convinto alla Madonna della Consolazione, oppure ad un condizionale sbagliato o ad una maglietta che si alza in preda alla foga di un comizio, posso solo dire che, comunque andranno le cose, noi abbiamo già vinto. Una risposta lunga, frontale, che alza subito il tono della sfida. Da una parte Falcomatà prova a riportare il confronto sul bilancio dei dieci anni di amministrazione comunale. Dall'altra Cannizzaro respinge quella lettura e sposta il terreno sul presente: fondi, infrastrutture, aeroporto, turismo, lavoro, decoro urbano e futuro della città. Iscriviti al nostro Canale Whatsapp per restare sempre aggiornato con le ultime notizie.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Reggiotoday

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Falcomatà a tutto campo elettorale contro il centrodestra, scontro social con Cannizzaro

Reggiotoday

Falcomatà a tutto campo elettorale contro il centrodestra, scontro social con Cannizzaro

04/29/2026 17:42

Il post dell'ex sindaco elenca le differenze tra "noi" e "loro" richiamando alla memoria dei reggini una lunga serie di danni fatti dagli avversari; il deputato candidato del cdx gli risponde con la stessa moneta Baci, abbracci, scambi di complimenti tra candidati. La campagna elettorale di Reggio Calabria sembrava essere iniziata in un'atmosfera (vera o diplomatica che sia) di fair play, alimentata dall'amichevole esuberanza di Francesco Cannizzaro e l'indole signorile e garbata di Mimmo Battaglia. La competizione è però agguerrita, e nessuno finge di non saperlo. Con uno scontro frontale e inevitabile tra due dei quattro candidati, che a Reggio e in Calabria rappresentano i partiti principali delle due coalizioni. Se Battaglia non è il tipo da provocazioni, ad accendere il clima ci sta pensando Giuseppe Falcomatà, ex primo cittadino e oggi consigliere regionale, che non rinuncia al ruolo di primo piano sulla scena reggina. L'influenza e il protagonismo di Falcomatà nella campagna elettorale delle comunali Grande trascinatore della campagna elettorale del suo aspirante successore dem, Falcomatà sembra voler mettere in atto una strategia chiarissima. I sondaggi poco confortanti e certi segnali (ovviamente tutti da confermare nel responso delle urne) di svantaggio del centrosinistra sembrano profetizzare un esito elettorale negativo? La risposta dell'ex sindaco è guardare al passato con l'obiettivo di richiamare alla memoria dei cittadini l'operato del centrodestra, le ferite di Reggio e il risanamento che rivendica come merito della propria amministrazione. In un post a gamba tesa, Falcomatà si è prodotto in un vero e proprio comizio virtuale dove non il lui, cioè il futuro sindaco, ma il noi è filo conduttore (anche se per Battaglia ha fatto anche da tecnico del suono e manovalanza sorreggendo simpaticamente un amplificatore). La linea è l'unica possibile, additare gli scheletri nell'armadio del presunto favorito nella corsa elettorale, rendicontare danni e disfatte e, infine, marcare la distanza.

Il post dell'ex sindaco elenca le differenze tra "noi" e "loro" richiamando alla memoria dei reggini una lunga serie di danni fatti dagli avversari; il deputato candidato del cdx gli risponde con la stessa moneta Baci, abbracci, scambi di complimenti tra candidati. La campagna elettorale di Reggio Calabria sembrava essere iniziata in un'atmosfera (vera o diplomatica che sia) di fair play, alimentata dall'amichevole esuberanza di Francesco Cannizzaro e l'indole signorile e garbata di Mimmo Battaglia. La competizione è però agguerrita, e nessuno finge di non saperlo. Con uno scontro frontale e inevitabile tra due dei quattro candidati, che a Reggio e in Calabria rappresentano i partiti principali delle due coalizioni. Se Battaglia non è il tipo da provocazioni, ad accendere il clima ci sta pensando Giuseppe Falcomatà, ex primo cittadino e oggi consigliere regionale, che non rinuncia al ruolo di primo piano sulla scena reggina. L'influenza e il protagonismo di Falcomatà nella campagna elettorale delle comunali Grande trascinatore della campagna elettorale del suo aspirante successore dem, Falcomatà sembra voler mettere in atto una strategia chiarissima. I sondaggi poco confortanti e certi segnali (ovviamente tutti da confermare nel responso delle urne) di svantaggio del centrosinistra sembrano profetizzare un esito elettorale negativo? La risposta dell'ex sindaco è guardare al passato con l'obiettivo di richiamare alla memoria dei cittadini l'operato del centrodestra, le ferite di Reggio e il risanamento che rivendica come merito della propria amministrazione. In un post a gamba tesa, Falcomatà si è prodotto in un vero e proprio comizio virtuale dove non il lui, cioè il futuro sindaco, ma il noi è filo conduttore (anche se per Battaglia ha fatto anche da tecnico del suono e manovalanza sorreggendo simpaticamente un amplificatore). La linea è l'unica possibile, additare gli scheletri nell'armadio del presunto favorito nella corsa elettorale, rendicontare danni e disfatte e, infine, marcare la distanza. Falcomatà, in modo plateale, sta prendendo le redini di questo piano d'attacco. Così nella piazza social si consuma un surreale duello dialettico tra un candidato e qualcuno che non è lo, ma per veemenza e argomentazioni si presenta proprio come il diretto avversario in campo. Non è un caso che il post sia corredato da una foto vintage', con Falcomatà sindaco all'ingresso del palazzo municipale, circondato dall'affetto dei reggini. Molti anni fa, senza l'argento dei capelli e un futuro intatto, bello e possibile. Cannizzaro non è, però, rimasto in silenzio e ha replicato dalla stessa agorà, dando vita a un botta e risposta altrettanto sferzante. Il noi' e loro' del centrosinistra: dai lampadari pignorati e Valeria Marini sul corso al progetto di capitale della cultura Come in ogni cosa nella vita - scrive Falcomatà - anche in politica c'è un noi' e c'è un loro'. Queste differenze è importante rimarcarle soprattutto all'inizio di una campagna elettorale. Ma è importante sempre, a Reggio Calabria. Nella sua arringa,

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Reggiotoday

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

l'ex sindaco elenca poi queste diversità, una lista molto dettagliata ed emblematica. Loro hanno lasciato 800 milioni di euro di debiti, hanno causato il buco di bilancio, sono quelli del fallimento delle vecchie società miste, del precariato e dei licenziamenti dei lavoratori"; mentre dall'altra parte il virtuoso noi' è quello dell'amministrazione che ha risanato il bilancio comunale, evitato il dissesto e grazie al Decreto Agosto ha pagato tutti i crediti, ha salvato le società miste trasformandole in pubbliche e risanandole, hanno stabilizzato i lavoratori e azzerato il precariato al comune. E così via, come in una lotta tra Bene e Male, tra fallimenti e rinascita di aziende, investimento di fondi comunitari, asili nido, autobus, mense scolastiche, assistenza domiciliare e persino illuminazione pubblica dopo anni di buio non solo metaforico; senza dimenticare alcuni grandi classici, come i lampadari pignorati di palazzo San Giorgio nell'epoca del bilancio profondo rosso. E i risvolti nazionali, ricordando come il centrodestra che vuole conquistare il Comune di Reggio è lo stesso del governo che ha varato l'autonomia differenziata: "Loro sono quelli sciolti per mafia, noi siamo quelli che i beni confiscati alla mafia li hanno destinati ad associazioni, centri giovanili e case per i più poveri. Loro sono quelli che votano contro il Sud e per l'autonomia differenziata, noi siamo quelli che il Sud lo difendono e che tra gli interessi di partito e quelli della nostra terra scegliamo sempre e comunque Reggio Calabria". Altre differenze sono descritte quasi come genetiche: Loro sono quelli del merito a parole, noi siamo quelli delle assunzioni attraverso concorsi pubblici per circa 250 persone. Loro sono quelli della città in cui va avanti chi conosce qualcuno, noi quelli della città in cui va avanti chi conosce qualcosa. Loro sono quelli del saluto romano e delle piazze ai fascisti, noi siamo quelli che celebrano il 25 aprile con i murales in onore dei nostri partigiani". Non manca il riferimento alla cultura, che per oltre un anno è stata gestita da Falcomatà con delega in assenza di un assessore, perché loro sono quelli per cui il concetto di donna è Valeria Marini che passeggia sul corso Garibaldi a spese dei reggini, noi siamo quelli che hanno aperto centri antiviolenza e case rifugio per donne vittime di violenza. Loro sono quelli di Lele Mora, noi siamo quelli di Reggio finalista come capitale della cultura. Qui il terreno è scivoloso, perché quel dossier non era stato vincente, sebbene prima Falcomatà e poi Battaglia ne abbiano sottolineato le ricadute positive per la città nel contesto di una nuova visione di brand culturale e turistico. Manch'i fissa. Scegliere Reggio ora è troppo facile Il senso del post di Falcomatà lo riassume lui stesso con un'espressione reggina che più efficace non potrebbe essere. Manch'i fissa, afferma ironizzando su chi arriverà per raccogliere i frutti del lavoro altrui. E adesso è facile, troppo facile, dice. "Noi Reggio l'abbiamo scelta ieri - continua - quando amministrarla significava fare i conti con tutti i loro' disastri. L'abbiamo amata, difesa, servita, con fatica e passione, tra notti insonni, sudore e lacrime. Insieme abbiamo scalato montagne e attraversato deserti, tutti insieme. Ed anche nei momenti più bui, non abbiamo mai perso la speranza e ci siamo stretti consapevoli che la strada era quella giusta e che quel silenzioso seminare avrebbe prodotto i suoi frutti". Falcomatà conclude con un calembour, un gioco di parole che riesce anche a essere poetico: Buona campagna elettorale

Reggiotoday

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Reggio. Indietro non si torna, anzi indietro non si sogna. La replica di Cannizzaro: Smettila di guardare al passato, la campagna non è tra oggi e il 2000 o te e Scopelliti Sotto il post si materializza però proprio il bersaglio della lunga riflessione. Cannizzaro va subito al punto: Caro Giuseppe, in un mondo dove sono sempre di più le persone che preferiscono affidarsi ad un post qualunquista, mirato a gettare fumo negli occhi, piuttosto che parlare di proposte concrete, ti rispondo qui, così spero tu la smetta di guardare ad un passato che non esiste più, ancorato a concetti come Lele Mora e Valeria Marini, che ritengo non appartengano a nessuno da queste parti, se non al tuo tentativo di ergerti al Fabrizio Corona di turno". Il deputato coglie l'occasione per replicare al precedente post di pochi giorni fa, nel quale Falcomatà, insieme alla sua lista Reset, contestava l'endorsement di Scopelliti, l'uomo da 800 milioni di debiti tornato sulla scena reggina. "Vorrei ricordarti - dice Cannizzaro - pertanto, che la campagna elettorale non è fra te e Scopelliti, tra oggi e gli anni 2000. La campagna elettorale si fa sul qui e ora. Sul confronto noi-loro, usando la stessa moneta anche Cannizzaro ha tanto da dire: "Chi intendi esattamente con 'loro'? Perché io in questi anni in Parlamento di soldi mi pare di averne portati al Comune di Reggio Calabria e non di averne sottratti, senza ricevere mai neppure un plauso" da chi quei fondi li ha ricevuti e li ha potuti utilizzare. Anzi, avrebbe potuto utilizzare e non lo ha fatto." Continua il parlamentare: Dei vari emendamenti per la città da me portati a casa gli unici realmente messi a terra sono stati quelli dell'aeroporto, e non è certo grazie all'amministrazione comunale, bensì a Sacal. A proposito, voi l'aeroporto mi pare che lo stavate per chiudere. Poi è il turno di Cannizzaro di mettere in chiaro le cose, stavolta dalla visuale del centrodestra. Nel suo lunghissimo elenco: Noi siamo quelli dei 25 milioni di euro per l'aeroporto; voi siete quelli che dallo scalo non riuscite neppure a creare un collegamento pubblico stabile col resto della città. Noi siamo quelli che hanno portato qui Ryanair; voi siete quelli del volano frottole'. Noi siamo quelli dei 15 milioni di euro per il porto; voi siete quelli che da allora, in quasi 5 anni, non siete riusciti a sedervi al tavolo con l'Autorità portuale ed enti vari per poter mettere quei soldi a frutto. Cannizzaro prosegue citando il lido comunale mandato in malora alla mercé di senzatetto e spacciatori, il Miramare affidato all'amico della scala accanto e i 500 mila usato per organizzare il festival dei dj set; e dall'altra parte il capodanno Rai e Vinitaly; le circoscrizioni; la stabilizzazione dei tirocinanti e il recente emendamento da 15 milioni di euro per risanamento delle aree costiere di Reggio e Cannitello. Voi - puntualizza - siete quelli che, dopo un mese dal ciclone, a Pasqua e Pasquetta ci avete fatto fare una figura di m* con centinaia di turisti stranieri che allibiti guardavano il più bel chilometro d'Italia schifati dal degrado, dall'immondizia e dai detriti che dovevano schivare passeggiando. E con l'info-point chiuso. Cannizzaro sa bene dove colpire: Noi siamo quelli che pensano in grande, avviando il progetto della funivia di Pentimele; voi siete quelli che per un ponte di 30 metri ci state mettendo una vita, con tanto di baci alle travi. Noi siamo quelli di un centrodestra più unito che mai; voi siete quelli dei continui rimpasti di giunta e vendette interne. Lo scontro che si focalizza tra l'ex sindaco

e il deputato candidato e le conseguenze sulla campagna elettorale E se parliamo di passato - conclude - i reggini non dovrebbero mai dimenticare che voi siete quelli che hanno fatto votare i morti". Il finale è un'allusione a frecciate e meme che si sono sentiti e visti in giro dopo l'apertura della campagna elettorale di Cannizzaro in piazza De Nava: Caro Giuseppe, se gli argomenti della vostra campagna elettorale sono legati a questioni di 15/20 anni fa, o ai miei riferimenti da credente convinto alla Madonna della Consolazione, a un condizionale sbagliato o a una maglietta che si alza in preda alla foga di un comizio, posso solo dire che, comunque andranno le cose, noi abbiamo già vinto. Un duello' decisamente animoso se si pensa che uno dei due contendenti non è candidato e la sua presenza sicuramente influente nel panorama elettorale del centrosinistra potrebbe diventare un rischioso boomerang. La continuità con l'amministrazione di Falcomatà è uno scenario sgradito da molti reggini, e se enfatizzato dal protagonismo dell'ex sindaco, evidentemente penalizza il consenso di Battaglia.

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Porto a Sud Villa San Giovanni, FdI preoccupato dalle parole del Sindaco: "omissioni e ricostruzioni mistificatorie"

Stretto Web

Porto a Sud Villa San Giovanni, FdI preoccupato dalle parole del Sindaco: "omissioni e ricostruzioni mistificatorie"

04/29/2026 13:12 Consolato Cicciù

Il Direttivo di FdI Villa San Giovanni critica aspramente le recenti affermazioni del Sindaco riguardo ai progetti portuali e infrastrutturali Il Direttivo di Fratelli d'Italia Villa San Giovanni , in una nota stampa firmata dal Presidente del Circolo Antonio Messina , ha fortemente criticato le recenti dichiarazioni del Sindaco Caminiti , accusandolo di contraddizioni omissioni e tentativi di manipolazione della realtà. Al centro delle accuse ci sono i videomessaggi diffusi dal Sindaco per rispondere alle critiche di Fratelli d'Italia, che, secondo il Direttivo, "hanno portato alla luce elementi che destano seria preoccupazione". "Le sue stesse dichiarazioni, confrontate con gli atti dell'Ente, delineano un quadro di contraddizioni, omissioni e ricostruzioni mistificatorie e contrarie al vero" , ha affermato il Direttivo, accusando il Sindaco di creare un'immagine distorta della situazione riguardante il progetto del Porto a Sud. Il Sindaco avrebbe parlato di un "progetto di Porto a Sud" risalente al 2003/2004, indicando che le precedenti amministrazioni avrebbero occultato tale progetto. Tuttavia, secondo il Direttivo, "questo progetto non è mai entrato nel patrimonio documentale dell'Ente" . Il Sindaco ha anche indicato il progettista, l'Ing. Pietro Viviano , come colui che avrebbe ricevuto un incarico per aggiornare un progetto mai esistito, ma l'unico incarico a Viviano, secondo il Direttivo, "è stato affidato con determina n. 62 del 18.02.2023 per la progettazione e valorizzazione del waterfront del lungomare" , senza alcun legame con il porto a Sud. Il Direttivo continua accusando il Sindaco di dichiarazioni incompatibili, come ad esempio: "di avere aggiornato il progetto del 2003/04; che il 2026 sarà l'anno della progettazione e che poi verranno presentati i progetti." Queste affermazioni, secondo FdI, sono "incompatibili tra loro: non si aggiorna un progetto che non c'è con un incarico che non c'è". Il Direttivo si sofferma anche su altre dichiarazioni del Sindaco riguardanti la bretella di collegamento con l'autoporto, che sarebbe stata definita "un progetto esteticamente brutto" dal Sindaco. Tuttavia, il Direttivo sottolinea che "non è mai esistito un progetto" ma solo un finanziamento del 2009, che ora sarebbe in fase di realizzazione dalla "città metropolitana" , nonostante quest'ultima non abbia competenze sui trasporti. Le critiche al Sindaco si concentrano anche sul fatto che "non c'è una sola opera, tra quelle in programma, che sia venuta da lei o dalla sua amministrazione" , ma che tutte le idee e i progetti, come l'autoporto e la bretella di collegamento, erano "nati molto prima di lei". La nota stampa si conclude con un durissimo attacco: "la narrazione del Sindaco diventa poi estremamente pericolosa, una minaccia reale contro la salute ambientale di questa città e che dimostra non solo pericolosità ma insinua forte il dubbio che dietro ci siano interessi altri". Il Direttivo fa riferimento anche al passato del Sindaco, quando, da giovane militante della "Margherita", avrebbe

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

richiesto l'allargamento del sottopasso FS, un progetto che, secondo FdI, avrebbe avuto effetti negativi sull'inquinamento in una zona molto popolata e con scuole. Fratelli d'Italia ha poi fatto notare che il Sindaco torna a proporre il già bocciato allargamento del sottopasso FS, "con l'entusiasmo di chi vorrebbe far credere ad un colpo di fortuna" , ma che rischierebbe solo di "aggravare l'attuale scenario". "Caminiti in pratica, indica la Luna sperando che gli stolti guardino il dito" , ha concluso il Direttivo, accusando il Sindaco di scarsa attitudine a difendere la città e la popolazione, che, secondo loro, "non ha più tempo per soluzioni intermedie".

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Reggio Calabria, Cannizzaro distrugge Falcomatà: la risposta che infiamma la campagna elettorale, dai morti votanti agli emendamenti mai sfruttati

Consolato Cicciù

Stretto Web

Reggio Calabria, Cannizzaro "distrugge" Falcomatà: la risposta che infiamma la campagna elettorale, dai morti votanti agli emendamenti mai sfruttati

04/29/2026 15:40 Consolato Cicciù

Reggio Calabria, Cannizzaro risponde a Falcomatà e lo "annienta": "fumo negli occhi, pensi a un passato che non esiste più" Francesco Cannizzaro ha risposto a Giuseppe Falcomatà . Sui social, su Facebook, proprio dove l'ex Sindaco ha postato un messaggio intriso di propaganda spicciola. L'Onorevole ha letteralmente "distrutto" il Consigliere Regionale, ribaltando la narrazione del "noi e loro". A partire da un dato: non è una campagna elettorale tra lui e Scopelliti e quel passato non esiste più. "Caro Giuseppe, in un mondo dove sono sempre di più le persone che preferiscono affidarsi ad un post qualunquista, mirato a gettare fumo negli occhi, piuttosto che parlare di proposte concrete, ti rispondo qui, così spero tu la smetta di guardare ad un passato che non esiste più, ancorato a concetti come Lele Mora e Valeria Marini, che ritengo non appartengano a nessuno da queste parti, se non al tuo tentativo di ergerti al Fabrizio Corona di turno. Vorrei ricordarti, pertanto, che la campagna elettorale non è fra te e Scopelliti, tra oggi e gli anni 2000 . La campagna elettorale si fa sul qui e ora" ha esordito. Poi ha riportato la sua versione di "noi e loro". "A tal proposito, è la seconda volta in pochi giorni in cui leggo tue considerazioni su "NOI" e "LORO". Quindi, intanto avrei una domanda: chi intendi esattamente con "loro"? Perché io in questi anni in Parlamento di soldi mi pare di averne portati al Comune di Reggio Calabria e non di averne sottratti , senza ricevere mai neppure un "plauso" da chi quei fondi li ha ricevuti e li ha potuti utilizzare. Anzi, AVREBBE potuto utilizzare... e non lo ha fatto! Perché dei vari emendamenti per la città da me "portati a casa" gli unici realmente messi a terra

Reggio Calabria, Cannizzaro risponde a Falcomatà e lo "annienta": "fumo negli occhi, pensi a un passato che non esiste più" Francesco Cannizzaro ha risposto a Giuseppe Falcomatà . Sui social, su Facebook, proprio dove l'ex Sindaco ha postato un messaggio intriso di propaganda spicciola. L'Onorevole ha letteralmente distrutto il Consigliere Regionale, ribaltando la narrazione del noi e loro. A partire da un dato: non è una campagna elettorale tra lui e Scopelliti e quel passato non esiste più. Caro Giuseppe, in un mondo dove sono sempre di più le persone che preferiscono affidarsi ad un post qualunquista, mirato a gettare fumo negli occhi, piuttosto che parlare di proposte concrete, ti rispondo qui, così spero tu la smetta di guardare ad un passato che non esiste più, ancorato a concetti come Lele Mora e Valeria Marini, che ritengo non appartengano a nessuno da queste parti, se non al tuo tentativo di ergerti al Fabrizio Corona di turno. Vorrei ricordarti, pertanto, che la campagna elettorale non è fra te e Scopelliti, tra oggi e gli anni 2000 . La campagna elettorale si fa sul qui e ora ha esordito. Poi ha riportato la sua versione di noi e loro. A tal proposito, è la seconda volta in pochi giorni in cui leggo tue considerazioni su NOI e LORO. Quindi, intanto avrei una domanda: chi intendi esattamente con loro? Perché io in questi anni in Parlamento di soldi mi pare di averne portati al Comune di Reggio Calabria e non di averne sottratti , senza ricevere mai neppure un plauso da chi quei fondi li ha ricevuti e li ha potuti utilizzare. Anzi, AVREBBE potuto utilizzare e non lo ha fatto! Perché dei vari emendamenti per la città da me portati a casa gli unici realmente messi a terra sono stati quelli dell'aeroporto, e non è certo grazie all'amministrazione comunale, bensì a Sacal. A proposito, voi l'aeroporto mi pare che lo stavate per chiudere Se parliamo di occupazione , tra i lavoratori stabilizzati dalla Regione da quando alla presidenza c'è Roberto Occhiuto e quelli stabilizzati grazie alle varie norme per cui mi sono battuto io alla Camera dei Deputati e nei vari ministeri (senza il men che minimo supporto dei colleghi parlamentari calabresi di sinistra), credo che nessuno abbia mai fatto tanto per l'occupazione dei lavoratori di Reggio e dell'intera Calabria. E ho iniziato citando solo gli argomenti a me più cari che tu hai toccato. Ma andiamo per ordine E visto che, come dici tu, le cose è giusto rimarcarle, soprattutto all'inizio di una campagna elettorale, procedo anche io. I noi e loro di Cannizzaro: da Aeroporto e Porto a Campus e Reggina, noi Piano Mattei e voi Piano Marsel Noi siamo quelli dei 25 milioni di euro per l'aeroporto ; voi siete quelli che dallo scalo non riuscite neppure a creare un collegamento pubblico stabile col resto della città. Noi siamo quelli che hanno portato qui Ryanair; voi siete quelli del volano frottole. Noi siamo quelli dei 15 milioni di euro per il porto ; voi siete quelli che da allora, in quasi 5 anni, non siete riusciti a sedervi al tavolo con l'Autorità portuale ed enti vari per poter mettere quei soldi a frutto. Noi

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

siamo quelli dei 4 milioni di euro per la realizzazione del Campus universitario per trattenere qui i nostri giovani e attirarne qui altri; voi siete quelli che non mettono neanche un euro per salvare l'Università per stranieri (pur essendo tu ancora impropriamente seduto all'interno del cda). Noi siamo quelli dei 3 milioni di euro per il lido comunale ; voi siete quelli che lo hanno mandato in malora, lasciandolo alla mercé dei senzatetto e degli spacciatori. Noi siamo quelli dei 500mila euro per i mezzi di trasporto dedicati ai disabili ; voi siete quelli del servizio di assistenza domiciliare per sole 4 ore a settimana. Noi siamo quelli che hanno ri-voluto le circoscrizioni , creando una norma ad hoc e portando qui una base economica di partenza per poterle istituire; voi siete quelli che ci hanno ostacolato fino all'ultimo giorno e per ricostituirle ci avete messo una vita, facendolo anche male. Noi siamo quelli che hanno stabilizzato migliaia di lavoratori calabresi , i cosiddetti tirocinanti, dando uno stipendio stabile a chi spesso non arriva a fine mese; voi siete quelli che il bacino dei tirocinanti lo avete creato e ampliato con Oliverio presidente. Noi siamo quelli che poche settimane fa hanno incassato un emendamento da 15 milioni di euro per ridare dignità, decoro e sicurezza alle aree costiere di Reggio e Cannitello ; voi siete quelli che, dopo un mese dal ciclone, a Pasqua e Pasquetta ci avete fatto fare una figura di m*** con centinaia di turisti stranieri che allibiti guardavano il più bel chilometro d'Italia schifati dal degrado, dall'immondizia e dai detriti che dovevano schivare passeggiando. E con l'info-point chiuso. Noi siamo quelli che vogliono gli stabilimenti balneari sul Lungomare attivi tutto l'anno ; voi siete quelli dei dehors che hanno fatto andare in malora decine di attività commerciali e mandato in tilt il traffico cittadino. Noi siamo quelli del Capodanno RAI e del VinItaly & the City ; voi siete quelli del Patto per il Commercio a 20 giorni dalle elezioni comunali. Noi siamo quelli che a costo zero hanno portato qui il G7 , facendo apprezzare le nostre bellezze e potenzialità ai più grandi di tutto il mondo; voi siete quelli che con quasi 500mila euro avete organizzato Sunsetland. Noi siamo quelli del Piano Mattei ; voi siete quelli del Piano Marsel. Noi siamo quelli del brand Made in Reggio e del portare qui le multinazionali; voi siete quelli che affidate il Miramare all'amico della scala accanto. Noi siamo quelli per una Reggina più ambiziosa; voi siete quelli per meglio 10 anni in serie D. Noi siamo quelli che pensano in grande, avviando il progetto della funivia di Pentimele ; voi siete quelli che per un ponte di 30 metri ci state mettendo una vita, con tanto di baci alle travi . Noi siamo quelli di un CentroDestra più unito che mai; voi siete quelli dei continui rimpasti di giunta e vendette interne. E se parliamo di passato, I REGGINI NON DOVREBBERO MAI DIMENTICARE CHE VOI SIETE QUELLI CHE HANNO FATTO VOTARE I MORTI E potrei andare avanti per ore. Ma non ritengo sia questa la sede. Ah, un'ultima cosa, che stavo dimenticando: voi sareste quelli dei concorsi pubblici meritocratici? Intendi quelli dove chi risulta vincitore poi si candida nelle vostre liste? Senza considerare le assunzioni pro tempore a valanga nelle varie strutture della Città metropolitana che ancora in questi giorni di campagna elettorale state sfruttando? Caro Giuseppe, se gli argomenti della vostra campagna elettorale sono legati a questioni di 15/20 anni fa, o ai miei riferimenti da credente convinto alla

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Madonna della Consolazione, oppure ad un condizionale sbagliato o ad una maglietta che si alza in preda alla foga di un comizio, posso solo dire che, comunque andranno le cose, noi abbiamo già vinto ha concluso.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Il Fatto Nisseno

Catania

Stasi sui lavori del porto rifugio di Gela, Alario(Ugl Caltanissetta): Non è più tempo di silenzi

Il Fatto Nisseno

Stasi sui lavori del porto rifugio di Gela, Alario(Ugl Caltanissetta): "Non è più tempo di silenzi"

04/29/2026 10:16

Mer, 29/04/2026 - 10:15 "Ancora altro tempo trascorso senza avere certezze sulla programmazione per arrivare ai lavori del porto rifugio di Gela". Il segretario Ugl Caltanissetta Andrea Alario non condivide per nulla la stasi che ancora una volta sta prevalendo intorno ai lavori per un'infrastruttura fondamentale ma da anni in attesa di dragaggio e degli interventi per il braccio di ponente. "Il silenzio dell'Autorità portuale è preoccupante – continua il segretario – addirittura, il Comune di Gela non riesce a ricevere riscontri su una richiesta di incontro. Questo non è ammissibile". In più occasioni, Alario ha citato il porto come punto nevralgico per un nuovo sviluppo via mare dell'area gelese, attualmente al centro di attività collaterali, come quella per la realizzazione dei collegamenti viari verso la zona portuale. "Non è più tempo di silenzi o di passerelle del presidente dell'Autorità portuale – sottolinea Alario – i fondi per gli interventi sono stati previsti e rientrano nelle compensazioni che spettano alla città. Non si può attendere in eterno né si può andare indietro, ripetendo continuamente i rilievi sulle sabbie che poi, sistematicamente, vengono fatti scadere. L'Autorità portuale e le istituzioni a tutti i livelli, regionale e nazionale, non possono voltarsi dall'altra parte. E' inammissibile che una città al centro del Mediterraneo sia tagliata fuori da qualsiasi rotta, commerciale e turistica".

Mer, 29/04/2026 - 10:15 Ancora altro tempo trascorso senza avere certezze sulla programmazione per arrivare ai lavori del porto rifugio di Gela. Il segretario Ugl Caltanissetta Andrea Alario non condivide per nulla la stasi che ancora una volta sta prevalendo intorno ai lavori per un'infrastruttura fondamentale ma da anni in attesa di dragaggio e degli interventi per il braccio di ponente. Il silenzio dell'Autorità portuale è preoccupante continua il segretario addirittura, il Comune di Gela non riesce a ricevere riscontri su una richiesta di incontro. Questo non è ammissibile. In più occasioni, Alario ha citato il porto come punto nevralgico per un nuovo sviluppo via mare dell'area gelese, attualmente al centro di attività collaterali, come quella per la realizzazione dei collegamenti viari verso la zona portuale. Non è più tempo di silenzi o di passerelle del presidente dell'Autorità portuale sottolinea Alario i fondi per gli interventi sono stati previsti e rientrano nelle compensazioni che spettano alla città. Non si può attendere in eterno né si può andare indietro, ripetendo continuamente i rilievi sulle sabbie che poi, sistematicamente, vengono fatti scadere. L'Autorità portuale e le istituzioni a tutti i livelli, regionale e nazionale, non possono voltarsi dall'altra parte. E' inammissibile che una città al centro del Mediterraneo sia tagliata fuori da qualsiasi rotta, commerciale e turistica.

Key4Biz

Catania

La Giornata Parlamentare. Patto di stabilità, Roma invoca la clausola nazionale. Altolà dell'Ue

Key4Biz

La Giornata Parlamentare. Patto di stabilità, Roma invoca la clausola nazionale. Altolà dell'Ue

04/29/2026 11:27 Studi Parlamentari

Bruxelles manda un altolà a Roma sull'ipotesi di uscire unilateralmente dal Patto di stabilità. Giorgetti è per "l'attivazione dell'articolo 26", la clausola nazionale, già adottato da altri Paesi Ue per le spese della difesa. La Giornata Parlamentare è curata da Nomos , il Centro studi parlamentari, e traccia i temi principali del giorno. Ogni mattina per i lettori di Key4biz . Per leggere tutti gli articoli della rubrica clicca qui. Il Governo fa quadrato sulla flessibilità. Altolà dell'UE Il Ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti torna a evocare lo scenario dello scostamento nel giorno in cui Bruxelles manda un altolà a Roma sull'ipotesi di uscire unilateralmente dal Patto di stabilità: non è possibile. La presidente del consiglio Giorgia Meloni intanto non esclude nessuna opzione, ma vuole prima vedere cosa si deciderà in Europa. Il titolare del Mef già presentando il Dfp aveva ventilato la possibilità che l'Italia si movesse da sola sullo scostamento . "Quello che auspichiamo è l'attivazione dell'articolo 25", la clausola generale, ma "non escludiamo l'attivazione dell'articolo 26", la clausola nazionale, "perché funziona e 16 paesi l'hanno adottato per le spese della difesa ", spiega Giorgetti, che comunque passa la palla al Parlamento : il Governo da solo non può fare niente, "decide il Parlamento se farlo e di quanto". L' Europa intanto lancia un messaggio chiaro: "Non esiste alcuna possibilità per uno Stato membro di uscire unilateralmente dal Patto di stabilità e crescita ", spiega un portavoce della Commissione europea, ricordando che "le regole fiscali sono vincolanti per tutti". E comunque "non siamo in uno scenario di grave recessione " tale da giustificare la sospensione del Patto per le spese energetiche; chiude anche il Commissario all'Economia Valdis Dombrovskis , precisando che l'Italia non ha presentato richieste di deroga. "Molto di quello che faremo noi dipende da come evolve il dibattito europeo", afferma la premier, che lancia l'idea di usare la flessibilità già autorizzata dal Parlamento per le spese di difesa (lo 0,15% del Pil, pari a 3,7 miliardi). Meloni assicura di non aver cambiato idea sulle spese per la difesa: ma ora ci sono altre priorità, spiega, anticipando che la nuova proroga del taglio delle accise , atteso in Cdm di domani, sarà "forse più breve" delle precedenti e aiuterà di più il gasolio. Giorgetti richiama intanto l'Europa al realismo: bisogna valutare "se le nuove regole mostreranno un livello sufficiente di flessibilità anche nelle fasi non ordinarie , come quella attuale, e misurarne quindi l'adeguatezza alla prova dei fatti", spiega il titolare del Mef dettando la linea dell'Italia, equilibrio tra rigore, crescita e capacità di adattamento. In audizione il Ministro ricorda le incertezze dello scenario, ma assicura che l'Italia ha "punti di forza" riconosciuta dagli organismi internazionali. Poi sul deficit precisa che il Governo non ha mai indicato obiettivi tali da prefigurare l'uscita dalla procedura, richiama dunque al "realismo" e indica la strada: rafforzare la tenuta del sistema produttivo

Key4Biz

Catania

, consolidare la credibilità della finanza pubblica e mantenere la capacità di proteggere famiglie e imprese dagli effetti". Con l'ultimo round di audizioni sul Dfp arrivano intanto nuovi alert sullo scenario economico . "L'imprevedibilità dell'evoluzione della crisi rende particolarmente incerta ogni previsione puntuale", segnala la Banca d'Italia , che avverte sul quadro di "elevata incertezza" in cui devono muoversi le decisioni di bilancio. "Sarà cruciale monitorare in modo accurato l'andamento delle spese", è il monito di via Nazionale, che sollecita per l'energia "interventi mirati e di entità e durata contenute". Aiuti "mirati" serviranno anche per le famiglie con meno capacità di spesa, anziché misure generalizzate sui prezzi, raccomanda l' Upb , che traccia previsioni "leggermente più caute" di quelle del Governo e segnala criticità sull'andamento della spesa netta. Nei primi tre mesi dell'anno la dinamica è "meno positiva" di fine 2025, osserva l' Istat , con spinte inflazionistiche legate alla guerra che minacciano la tenuta del potere d'acquisto. L'Istituto di statistica, che rispondendo indirettamente alle accuse arrivate nei giorni scorsi rivendica il proprio ruolo "autonomo e indipendente", replica anche sulla questione del deficit, dopo il 3,1% che ha fatto sfumare il sogno del Governo di un'uscita anticipata dalla procedura d'infrazione . In base all'interpretazione di Bruxelles, spiega, "2,94 sarebbe stato l'unico valore" che avrebbe potuto portare il Paese fuori dalla procedura. Secondo la Corte dei Conti il deficit è cresciuto più che per il Superbonus "per il determinante effetto della bassa crescita". Il problema, comunque, è che "la restrizione dei margini di bilancio" comporta ora "una rigorosa definizione delle priorità di spesa" e la raccomandazione è di "mantenere il controllo sui conti pubblici e di garantire una più attenta selezione degli interventi". La guerra in atto rischia anche di mettere nuovamente in crisi i salari , segnala il Cnel , stimando come la crisi, nell'ipotesi migliore, possa costare all'Italia circa sei mesi di crescita. Il Cdm approva il decreto lavoro: arriva il salario giusto Via libera del Cdm 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. Ci sono le norme per il contrasto al caporalato digitale e più tutele ai rider , ma anche i rinnovi contrattuali : se non avvengono entro 12 mesi dalla scadenza, le retribuzioni sono adeguate forfettariamente al 30% dell'inflazione armonizzata Ipca. A scandire la principale novità è la stessa Giorgia Meloni ; il decreto altro non è che un "ulteriore tassello" di una strategia messa in campo da inizio legislatura che ha portato a "1,2 milioni di occupati in più e oltre 550mila precari in meno". Più "lavoro stabile e meno precarietà", sintetizza la premier citando i numeri dell'Istat, che certificano che "oggi più di ieri l'Italia è una Repubblica fondata sul lavoro", e sottolineando che approvare misure sul lavoro è "il modo migliore per ringraziare gli italiani" e "celebrare" la Festa dei Lavoratori . Ecco, quindi, il nuovo salario "giusto" legato alla contrattazione collettiva nazionale, che aprirà la porta agli incentivi. Niente fondi pubblici invece, scandisce Meloni,

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

a "chi sottoscrive contratti pirata e sottopaga i lavoratori". La linea, rimarca anche la Ministra del Lavoro e delle Politiche sociali Marina Calderone , difende il lavoro di qualità e stabile, e assicura che con le parti sociali "le interlocuzioni ci sono e il governo ascolta". Si tratta di un "punto di partenza per un'alleanza, un patto con le parti sociali", rilancia la premier. Meloni difende Nordio sul caso Minetti La difesa dell'operato di Carlo Nordio è esplicita: "Mi fido di lui", e "a oggi escludo l'ipotesi di dimissioni del Ministro" e insiste 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". Giorgia Meloni , invece, evita in ogni modo di esprimersi su come Sergio Mattarella dovrà gestire ora il caso: "Se vuole beviamo un bicchiere di vino e le dico cosa penso ma non è il mio ruolo dire cosa il presidente della Repubblica dovrebbe fare rispetto alla concessione di una grazia, mi mette in difficoltà". La premier si presenta a sorpresa in conferenza stampa dopo il Consiglio dei ministri a metà pomeriggio e il caso Minetti finisce per prendersi la scena, più del decreto lavoro o degli scenari dei conti pubblici. Dopo una prima giornata di silenzio imbarazzato, Palazzo Chigi alza gli scudi a difesa di Nordio, mentre le opposizioni accusano il Governo di fare "scaricabarile", al Senato chiedono una sua informativa e insistono a più voci per un passo indietro del guardasigilli. La linea è definita prima del Cdm, anche a cavallo dell'incontro in tarda mattinata tra Carlo Nordio e Alfredo Mantovano . È lo stesso sottosegretario poi in conferenza stampa a scagionarlo: dopo gli accertamenti demandati dalla Procura generale di Milano alla Polizia giudiziaria, "ciò che è nel fascicolo credo che lasciasse pochi margini alla valutazione del Ministro nel momento in cui c'erano solo questi documenti a disposizione". In particolare, cita il passaggio secondo cui i dati "sono indicativi di una radicale presa di distanza dal passato deviante", con poi "il riferimento al figlio". Il governo "non può essere sempre il capro espiatorio", è la tesi della Meloni, che sottolinea di aver appreso della grazia solo dalla stampa. L'attesa potrebbe non essere brevissima. Filtra solo silenzio dal Colle , ora parleranno le carte: si aspettano le risultanze delle indagini per capire se esistono gli estremi per confermare o revocare la grazia. Alla Camera L' Assemblea della Camera tornerà a riunirsi alle 10.00 per esaminare il ddl sulla valorizzazione della risorsa mare , le pdl sulla programmazione dell'edilizia residenziale pubblica , il ddl costituzionale su Roma Capitale e il ddl sull' ordinamento della polizia locale . A seguire, discuterà sul ddl sull' intesa tra il Governo della Repubblica italiana e l' Unione Induista italiana , il ddl sull'intesa tra il Governo della Repubblica italiana e la Chiesa apostolica in Italia e il ddl sull"intesa tra il Governo della Repubblica italiana e l' Unione italiana delle Chiese cristiane avventiste del 7° giorno . Come di consueto, alle ore 15.00 svolgerà le interrogazioni a risposta immediata question time Per quanto riguarda le Commissioni , la Affari Costituzionali esaminerà il ddl sulla proroga dei termini per l'esercizio di deleghe legislative di competenza del Ministero dell'interno, le pdl sul contrasto dell'antisemitismo e la pdl sull'elezione dei candidati

Key4Biz

Catania

delle liste di minoranza linguistica collegate, per la regione Valle d'Aosta. La Giustizia con la Finanze esaminerà lo schema di Dlgs sulla prevenzione del riciclaggio o finanziamento del terrorismo, dibatterà sulla pdl sulla protezione dei minori in contesti di criminalità organizzata e sul ddl per la riforma dell'ordinamento forense. Infine, esaminerà le pdl sulla pubblicità delle sentenze di assoluzione o proscioglimento e sul ddl e la pdl sul legittimo impedimento del difensore. La Affari Esteri proseguirà l'indagine conoscitiva sulle dinamiche geopolitiche dell'Artico ascoltando, tra gli altri, il Sottosegretario di Stato per la Difesa Isabella Rauti. Con la Politiche dell'Ue ascolterà la Vice Prima Ministra per l'integrazione europea della Repubblica di Moldova Cristina Gherasimov sulla politica di allargamento Ue nel 2025. La Difesa esaminerà la risoluzione sul potenziamento dell'Operazione "Strade Sicure" e dei presìdi nei luoghi sensibili. La Bilancio esaminerà il Dfp 2026, lo schema di Dlgs sulla repressione della tratta di esseri umani e la protezione delle vittime, lo schema di Dlgs sull'istituzione dell'Autorità Garante nazionale dei diritti delle persone con disabilità e lo schema di Dlgs sulla revisione del sistema degli incentivi. La Finanze esaminerà il ddl sulla cessione di territori del demanio marittimo al comune di Praia a Mare. La Cultura con la Affari Sociali dibatterà sulla pdl sull'istituzione di spazi adibiti all'allattamento dei neonati presso istituti e luoghi della cultura, si confronterà sulla proposta d'istituzione della Giornata nazionale in memoria delle vittime della strage dello stadio Heysel di Bruxelles e svolgerà audizioni sulla risoluzione sull'inserimento delle arti culinarie e dell'ospitalità tra le discipline artistiche tutelate e riconosciute nell'ambito del sistema Afam. La Ambiente esaminerà la proposta di nomina dell'ingegnere Marco Bessi a presidente del Consorzio dell'Oglio ed esaminerà il ddl sul riordino della disciplina edilizia e con la Attività Produttive discuterà sulla decadenza dell'ingegnere Luca Desiata dall'incarico di componente della Consulta dell'Ispettorato nazionale per la sicurezza nucleare e la radioprotezione (ISIN). La Trasporti svolgerà audizioni sul documento strategico pluriennale della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci e discuterà sullo schema di DPR sulla modifica dei limiti territoriali della circoscrizione dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia orientale nel porto di Catania. La Attività Produttive discuterà sulla pdl per l'istituzione delle zone di commercio nei centri storici e il ddl di delega al Governo per la riforma delle amministrazioni straordinarie e per la riforma della vigilanza sugli enti cooperativi e mutualistici. La Lavoro dibatterà sulla pdl sulla valorizzazione della fraternità umana nei luoghi di lavoro e svolgerà audizioni sulle pdl sul supporto alla ricollocazione professionale dei lavoratori nei casi di licenziamento per giustificato motivo oggettivo. La Affari Sociali discuterà sulla risoluzione sui requisiti qualitativi standardizzati per l'immissione in commercio dei sistemi di monitoraggio continuo della glicemia (CGM), sul ddl di delega al Governo in materia di professioni sanitarie e svolgerà audizioni sul ddl per la salute e la sicurezza nelle piscine. La Agricoltura svolgerà audizioni sulle pdl sugli equidi e il loro riconoscimento come animali di affezione. La Politiche dell'Ue esaminerà lo schema di Dlgs sul riciclaggio o finanziamento del terrorismo. Al Senato Dopo che ieri ha approvato, in prima lettura, il ddl sulla vendita del

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

pane , nella giornata di oggi l' Assemblea del Senato tornerà a riunirsi alle 10.00 per la discussione del decreto-legge sui Commissari straordinari e le concessioni . A seguire dibatterà sul ddl per l'istituzione della Giornata nazionale in memoria dei giornalisti uccisi a causa dello svolgimento della loro professione, sul ddl per l'istituzione del Giorno del ricordo dei piccoli martiri della strage di Gorla e delle piccole vittime di tutte le guerre e sul ddl per l'istituzione della Giornata della ristorazione Per quanto riguarda le Commissioni , la Affari Costituzionali esaminerà il ddl sulla valutazione delle performance del personale delle pubbliche amministrazioni. Dibatterà sul ddl sulla medaglia al merito dei donatori di sangue, sul ddl sulla reintroduzione festività del 2 novembre e sul ddl sulla protezione civile. Infine, si confronterà sul ddl sulla determinazione dei LEP. La Giustizia svolgerà audizioni sul ddl sull'allontanamento del minore. Esaminerà lo schema di Dlgs sulla repressione della tratta di esseri umani e la protezione delle vittime e i ddl sul reato di manipolazione psicologica e mentale. Si confronterà sui ddl sulla riforma degli ordinamenti professionali, sul ddl sulle indagini informatiche e sul ddl sui furti d'auto. Discuterà sui ddl sui CTU, sui ddl sulla crisi da sovraindebitamento e sui ddl sul reato di apologia della criminalità organizzata. Proseguirà l'esame del ddl sui detenuti sottoposti a regime speciale in aree insulari, del ddl sulla detenzione domiciliare dei tossicodipendenti e alcoldipendenti e del ddl sulla giornata nazionale persone scomparse. Dibatterà sul ddl sulle professioni pedagogiche ed educative, sul ddl sul gratuito patrocinio per i genitori delle vittime di femminicidio e sul ddl sulla libertà personale dell'imputato durante le udienze. Con la Finanze esaminerà lo schema di Dlgs sulla riforma delle sanzioni previste dal TUF e lo schema di Dlgs sulla prevenzione del finanziamento del terrorismo. La Affari Esteri e Difesa si confronterà s sul ddl sull'accordo UE-Costa d'Avorio di partenariato economico interinale. Infine, con la Politiche dell'Ue ascolterà la Vice Primo Ministro per l'integrazione europea della Repubblica di Moldova Cristina Gherasimov sugli ulteriori sviluppi delle prospettive di adesione della Moldova all'Unione europea. La Politiche dell'Ue esaminerà la relazione programmatica sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea per l'anno 2026 e per il 2025 e dibatterà sull'affare assegnato relativo agli aspetti istituzionali della strategia commerciale dell'Unione europea. La Bilancio si confronterà sullo schema di Dlgs sui mercati interni del gas rinnovabile, del gas naturale e dell'idrogeno, sullo schema di Dlgs sui tributi regionali e locali e di federalismo fiscale regionale e sullo schema di Dlgs per la prevenzione e la repressione della tratta di esseri umani e la protezione delle vittime. Infine, esaminerà lo schema di Dlgs sulla revisione del sistema degli incentivi e inizierà la discussione sul DFP 2026 e sullo schema di Dlgs sulle imposte sui redditi. La Finanze esaminerà lo schema di Dlgs sulle imposte sui redditi, il DL fiscale e il DL carburanti-bis. La Cultura riprenderà l'esame del ddl sui teatri italiani e del ddl sul valore culturale della Vespa Piaggio. Con la Sanità si confronterà sul ddl sulla promozione della salute nelle scuole e sulla giornata sulla prevenzione e la promozione della salute e dei corretti stili di vita. Dibatterà sul ddl sulla miniera di Montecatini Val di Cecina, sui ddl sulla valorizzazione dell'architettura e sui ddl sulle opere d'arte straniere

in prestito temporaneo. La Ambiente proseguirà l'esame sul DL sui Commissari straordinari e sulle concessioni, e sulla proposta di decadenza dell'ingegnere Luca Desiata dall'incarico di componente della Consulta dell'Ispettorato nazionale per la sicurezza nucleare e la radioprotezione (ISIN). Discuterà sulla nomina del Presidente del Consorzio dell'Oglio e sul ddl sulle isole minori. La Industria proseguirà l'esame dell'affare assegnato sulle aree di crisi industriale complessa in Italia e inizierà l'esame del ddl sui proventi derivanti dalla vendita di prodotti. Discuterà sullo schema di Dlgs sulla revisione del sistema degli incentivi, sul ddl per l'introduzione della rete delle Città madri del made in Italy , sul ddl sul registro nazionale dei pizzaioli professionisti, sui ddl per la riduzione dello spreco alimentare e sul ddl sull'attività di acconciatore ed estetista. La Affari Sociali esaminerà il ddl per il potenziamento della medicina di genere del SSN e i ddl sull'inserimento lavorativo di persone con il disturbo dello spettro autistico. Dibatterà sui ddl sulla salute mentale, sui ddl sulla sostituzione mitocondriale e sui ddl sull'esercizio fisico come strumento di prevenzione e terapia. Si confronterà sullo schema di Dlgs sull'istituzione dell'Autorità Garante nazionale dei diritti delle persone con disabilità e incontrerà una delegazione della Commissione Lavoro e Affari Sociali del Bundestag tedesco. Leggi le altre notizie sull'home page di Key4biz.

Quotidiano di Gela

Catania

Porto, Alario: "Troppi silenzi, non è più tempo di passerelle neanche del presidente dell'Autorità"

Quotidiano di Gela

Porto, Alario: "Troppi silenzi, non è più tempo di passerelle neanche del presidente dell'Autorità"

04/29/2026 09:52

In più occasioni, Alario ha citato il porto come punto nevralgico per un nuovo sviluppo via mare dell'area gelese Gela. "Ancora altro tempo trascorso senza avere certezze sulla programmazione per arrivare ai lavori del porto rifugio di Gela". Il segretario Ugl Caltanissetta Andrea Alario non condivide per nulla la stasi che ancora una volta sta prevalendo intorno ai lavori per un'infrastruttura fondamentale ma da anni in attesa di dragaggio e degli interventi per il braccio di ponente. "Il silenzio dell'Autorità portuale è preoccupante – continua il segretario – addirittura, il Comune di Gela non riesce a ricevere riscontri su una richiesta di incontro. Questo non è ammissibile". In più occasioni, Alario ha citato il porto come punto nevralgico per un nuovo sviluppo via mare dell'area gelese, attualmente al centro di attività collaterali, come quella per la realizzazione dei collegamenti viari verso la zona portuale. "Non è più tempo di silenzi o di passerelle del presidente dell'Autorità portuale – sottolinea Alario – i fondi per gli interventi sono stati previsti e rientrano nelle compensazioni che spettano alla città. Non si può attendere in eterno né si può andare indietro, ripetendo continuamente i rilievi sulle sabbie che poi, sistematicamente, vengono fatti scadere. L'Autorità portuale e le istituzioni a tutti i livelli, regionale e nazionale, non possono voltarsi dall'altra parte. E' inammissibile che una città al centro del Mediterraneo sia tagliata fuori da qualsiasi rotta, commerciale e turistica".

In più occasioni, Alario ha citato il porto come punto nevralgico per un nuovo sviluppo via mare dell'area gelese Gela. Ancora altro tempo trascorso senza avere certezze sulla programmazione per arrivare ai lavori del porto rifugio di Gela. Il segretario Ugl Caltanissetta Andrea Alario non condivide per nulla la stasi che ancora una volta sta prevalendo intorno ai lavori per un'infrastruttura fondamentale ma da anni in attesa di dragaggio e degli interventi per il braccio di ponente. Il silenzio dell'Autorità portuale è preoccupante continua il segretario addirittura, il Comune di Gela non riesce a ricevere riscontri su una richiesta di incontro. Questo non è ammissibile. In più occasioni, Alario ha citato il porto come punto nevralgico per un nuovo sviluppo via mare dell'area gelese, attualmente al centro di attività collaterali, come quella per la realizzazione dei collegamenti viari verso la zona portuale. Non è più tempo di silenzi o di passerelle del presidente dell'Autorità portuale sottolinea Alario i fondi per gli interventi sono stati previsti e rientrano nelle compensazioni che spettano alla città. Non si può attendere in eterno né si può andare indietro, ripetendo continuamente i rilievi sulle sabbie che poi, sistematicamente, vengono fatti scadere. L'Autorità portuale e le istituzioni a tutti i livelli, regionale e nazionale, non possono voltarsi dall'altra parte. E' inammissibile che una città al centro del Mediterraneo sia tagliata fuori da qualsiasi rotta, commerciale e turistica.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Agenparl

Palermo, Termini Imerese

[Comune Palermo] Autorità Portuale. Dichiarazione di Leopoldo Piampiano

Agenparl

[Comune Palermo] Autorità Portuale. Dichiarazione di Leopoldo Piampiano

Città di Palermo

04/29/2026 12:53

(AGENPARL) - Roma , 29 Aprile 2026 - "Accolgo con soddisfazione il riscontro trasmesso dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale in merito alle criticità dell'impianto di illuminazione del porticciolo dell'Arenella, oggetto di una mia specifica segnalazione. L'Autorità Portuale ha comunicato di avere programmato gli interventi necessari per il ripristino del servizio. Si tratta di un intervento importante perché non prevede soltanto la riparazione delle criticità esistenti, ma un vero e proprio rifacimento e ammodernamento dell'impianto, con l'installazione di nuove linee di alimentazione e corpi illuminanti a tecnologia LED, capaci di garantire maggiore efficienza e sicurezza. Apprendo inoltre che la procedura di affidamento dei lavori è in fase di perfezionamento e che la durata prevista del cantiere sarà di circa 20 giorni dall'avvio delle attività. Questo rappresenta un segnale concreto di attenzione verso il territorio e verso le istanze dei cittadini che da tempo segnalavano questa problematica. Continuerò a seguire con attenzione l'iter dei lavori affinché si rispettino i tempi annunciati e si restituisca al più presto piena funzionalità e sicurezza al porticciolo dell'Arenella, un luogo strategico per il quartiere e per l'intera città." Lo dichiara il consigliere comunale Leopoldo Piampiano. Fabio Citrano (AGENPARL) Comments are closed.

(AGENPARL) - Roma , 29 Aprile 2026 - "Accolgo con soddisfazione il riscontro trasmesso dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale in merito alle criticità dell'impianto di illuminazione del porticciolo dell'Arenella, oggetto di una mia specifica segnalazione. L'Autorità Portuale ha comunicato di avere programmato gli interventi necessari per il ripristino del servizio. Si tratta di un intervento importante perché non prevede soltanto la riparazione delle criticità esistenti, ma un vero e proprio rifacimento e ammodernamento dell'impianto, con l'installazione di nuove linee di alimentazione e corpi illuminanti a tecnologia LED, capaci di garantire maggiore efficienza e sicurezza. Apprendo inoltre che la procedura di affidamento dei lavori è in fase di perfezionamento e che la durata prevista del cantiere sarà di circa 20 giorni dall'avvio delle attività. Questo rappresenta un segnale concreto di attenzione verso il territorio e verso le istanze dei cittadini che da tempo segnalavano questa problematica. Continuerò a seguire con attenzione l'iter dei lavori affinché si rispettino i tempi annunciati e si restituisca al più presto piena funzionalità e sicurezza al porticciolo dell'Arenella, un luogo strategico per il quartiere e per l'intera città." Lo dichiara il consigliere comunale Leopoldo Piampiano. Fabio Citrano (AGENPARL) Comments are closed.

Il Moderatore

Palermo, Termini Imerese

Porticciolo dell'Arenella, al via il restyling dell'illuminazione

Redazione ilModeratore

Il Moderatore

Porticciolo dell'Arenella, al via il restyling dell'illuminazione

04/29/2026 16:11 Redazione ilModeratore

Al via l'installazione di linee di alimentazione moderne. Il consigliere Piampiano: "Un segnale concreto per la sicurezza del quartiere" RIGENERAZIONE URBANA Porticciolo dell'Arenella, al via il rifacimento dell'impianto di illuminazione Il consigliere comunale Leopoldo Piampiano conferma l'avvio della procedura di affidamento: previsti 20 giorni di lavori per l'ammodernamento tecnologico con luci L E D Il porticciolo dell'Arenella si prepara a un significativo intervento di riqualificazione. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale ha ufficializzato la programmazione degli interventi necessari per risolvere le criticità dell'impianto di illuminazione, rispondendo direttamente alle sollecitazioni giunte nei mesi scorsi. Un progetto di ammodernamento strutturale La manutenzione non si limiterà a un semplice ripristino delle vecchie lampade. Il piano operativo prevede un intervento strutturale che comprende il rifacimento completo dell'impianto. Verranno installate nuove linee di alimentazione e corpi illuminanti a tecnologia LED. L'obiettivo tecnico è quello di garantire una maggiore efficienza energetica e standard di sicurezza più elevati per l'intera area portuale, rendendo il sito più fruibile nelle ore notturne. Il commento del consigliere Piampiano "Accolgo con soddisfazione il riscontro trasmesso dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale in merito alle criticità dell'impianto di illuminazione del porticciolo dell'Arenella, oggetto di una mia specifica segnalazione. L'Autorità Portuale ha comunicato di avere programmato gli interventi necessari per il ripristino del servizio". – Leopoldo Piampiano , consigliere comunale di Forza Italia Tempistiche e monitoraggio dei lavori Per quanto riguarda l'iter burocratico, la procedura di affidamento dei lavori si trova attualmente in fase di perfezionamento. Una volta aperto il cantiere, la durata prevista delle attività sarà di circa 20 giorni . Piampiano ribadisce l'importanza dell'opera: "Si tratta di un intervento importante perché non prevede soltanto la riparazione delle criticità esistenti, ma un vero e

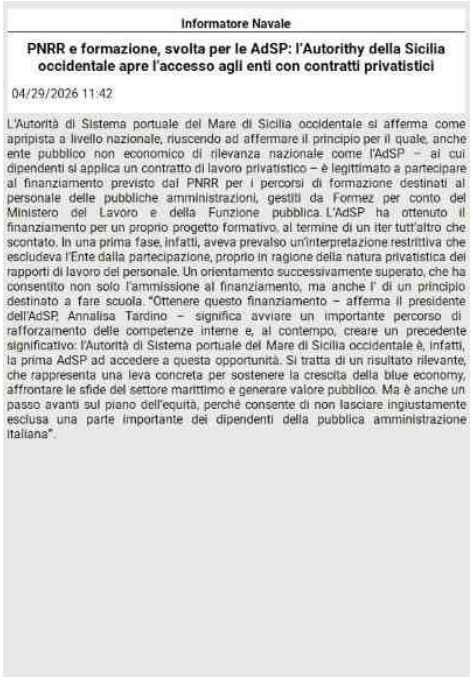
Al via l'installazione di linee di alimentazione moderne. Il consigliere Piampiano: "Un segnale concreto per la sicurezza del quartiere" RIGENERAZIONE URBANA Porticciolo dell'Arenella, al via il rifacimento dell'impianto di illuminazione Il consigliere comunale Leopoldo Piampiano conferma l'avvio della procedura di affidamento: previsti 20 giorni di lavori per l'ammodernamento tecnologico con luci LED Il porticciolo dell'Arenella si prepara a un significativo intervento di riqualificazione. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale ha ufficializzato la programmazione degli interventi necessari per risolvere le criticità dell'impianto di illuminazione, rispondendo direttamente alle sollecitazioni giunte nei mesi scorsi. Un progetto di ammodernamento strutturale La manutenzione non si limiterà a un semplice ripristino delle vecchie lampade. Il piano operativo prevede un intervento strutturale che comprende il rifacimento completo dell'impianto. Verranno installate nuove linee di alimentazione e corpi illuminanti a tecnologia LED. L'obiettivo tecnico è quello di garantire una maggiore efficienza energetica e standard di sicurezza più elevati per l'intera area portuale, rendendo il sito più fruibile nelle ore notturne. Il commento del consigliere Piampiano Accolgo con soddisfazione il riscontro trasmesso dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale in merito alle criticità dell'impianto di illuminazione del porticciolo dell'Arenella, oggetto di una mia specifica segnalazione. L'Autorità Portuale ha comunicato di avere programmato gli interventi necessari per il ripristino del servizio. Leopoldo Piampiano , consigliere comunale di Forza Italia Tempistiche e monitoraggio dei lavori Per quanto riguarda l'iter burocratico, la procedura di affidamento dei lavori si trova attualmente in fase di perfezionamento. Una volta aperto il cantiere, la durata prevista delle attività sarà di circa 20 giorni . Piampiano ribadisce l'importanza dell'opera: Si tratta di un intervento importante perché non prevede soltanto la riparazione delle criticità esistenti, ma un vero e proprio rifacimento e ammodernamento dell'impianto, con l'installazione di nuove linee di alimentazione e corpi illuminanti a tecnologia LED, capaci di garantire maggiore efficienza e sicurezza. Leopoldo Piampiano , consigliere comunale di Forza Italia Il rappresentante di Forza Italia ha assicurato che seguirà con attenzione l'evoluzione del cantiere per garantire il rispetto delle tempistiche annunciate. L'obiettivo resta quello di restituire quanto prima piena funzionalità e sicurezza al porticciolo dell'Arenella, considerato un punto di riferimento strategico sia per il quartiere che per l'intera città di Palermo. Tag arenella autorità portuale efficienza energetica Forza italia illuminazione pubblica lavori pubblici LED Leopoldo Piampiano palermo Porticciolo Arenella rigenerazione urbana Sicurezza urbana.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Informatore Navale

Palermo, Termini Imerese

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


Informatore Navale

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

04/29/2026 11:42

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' 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".

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' 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".

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Informatore Navale

Palermo, Termini Imerese

Federlogistica: nel tavolo di partenariato dell'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale

Informatore Navale

Federlogistica: nel tavolo di partenariato dell'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale

04/29/2026 13:12

Federlogistica entra a far parte del Tavolo di Partenariato della più importante Autorità di sistema portuale della Sicilia, la AdSP del Mare di Sicilia occidentale. È accaduto in queste ore in Sicilia con la designazione di Giuseppe Fabio La Vardera, individuato quale rappresentante per la categoria degli operatori logistici intermodali, nell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, 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 Davide 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.".

Federlogistica entra a far parte del Tavolo di Partenariato della più importante Autorità di sistema portuale della Sicilia, la AdSP del Mare di Sicilia occidentale. È accaduto in queste ore in Sicilia con la designazione di Giuseppe Fabio La Vardera, individuato quale rappresentante per la categoria degli operatori logistici intermodali, nell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, 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 Davide 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.".

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

La Gazzetta Marittima

Palermo, Termini Imerese

Authority di Palermo, l'ingresso di Federlogistica nel tavolo di partenariato

La Gazzetta Marittima

Authority di Palermo, l'ingresso di Federlogistica nel tavolo di partenariato

04/29/2026 08:47

PALERMO. Federlogistica entra a far parte del Tavolo di Partenariato dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, quella con quartier generale a Palermo. Giuseppe Fabio La Vardera è stato individuato come rappresentante per la categoria degli operatori logistici intermodali, nell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, uno dei principali tavoli istituzionali di confronto tra pubblico e privato per la definizione delle strategie portuali, logistiche e intermodali. A darne notizia è Federlogistica, segnalando che nello stesso organismo è «presente anche Michele D'Amico, che ha evidenziato come questo ingresso rappresenti un passaggio inedito per Federlogistica nel contesto siciliano». Queste le parole del presidente dell'organizzazione di categoria, Davide Falteri: «L'ingresso di Federlogistica in questo organismo 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». Aggiungendo poi: «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».

PALERMO. Federlogistica entra a far parte del Tavolo di Partenariato dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, quella con quartier generale a Palermo. Giuseppe Fabio La Vardera è stato individuato come rappresentante per la categoria degli operatori logistici intermodali, nell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, uno dei principali tavoli istituzionali di confronto tra pubblico e privato per la definizione delle strategie portuali, logistiche e intermodali. A darne notizia è Federlogistica, segnalando che nello stesso organismo è «presente anche Michele D'Amico, che ha evidenziato come questo ingresso rappresenti un passaggio inedito per Federlogistica nel contesto siciliano». Queste le parole del presidente dell'organizzazione di categoria, Davide Falteri: «L'ingresso di Federlogistica in questo organismo 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». Aggiungendo poi: «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».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

La Repubblica (ed. Palermo)

Palermo, Termini Imerese

la storia

Non fu colpa della tempesta la perizia che riscrive il naufragio del Bayesian

I tecnici della procura sul disastro dello yacht, affondato in Sicilia nel 2024 Il maltempo non era così violento. Fatali anche gli errori dell'equipaggio

FRANCESCO PATANÈ PALERMO

"Non fu colpa della tempesta" la perizia che riscrive il naufragio del Bayesian

A Porticello la notte della tragedia del Bayesian c'era «poco più di un groppo meteorologico, un improvviso aumento della velocità del vento che precede temporali e rovesci». Lo sostengono i periti incaricati dalla procura di Termini Imerese di stabilire la forza dell'evento climatico che ha investito il Bayesian, il mega yacht affondato la notte del 19 agosto 2024 davanti al porticciolo a pochi chilometri da Palermo. Nell'anticipazione della consulenza meteo emerge chiaramente la tesi che l'evento climatico non è stato così intenso da non poter essere gestito.

Dieci minuti prima delle 4 di notte, davanti a Porticello, non si scatenarono una tempesta o un uragano tali da affondare il veliero a prescindere dagli errori umani. Dopo un anno e otto mesi di indagine, gli investigatori continuano a sostenere che le cause del naufragio sono soprattutto conseguenza di sottovalutazioni ed errori dell'equipaggio. «Non fu colpa solo della tempesta» è la tesi ormai consolidata e la ricostruzione del meteo di quella notte ne è un ulteriore tassello.

Nella tragedia hanno perso la vita il magnate inglese Mike Lynch, sua figlia Hannah, il cuoco di bordo Recaldo Thomas, i coniugi Jonathan e Judy Bloomer, Chris e Neda Morvillo. Per gli investigatori i motivi dell'affondamento del veliero non furono le «condizioni meteo estreme, impossibili da prevedere e gestire». Come sostiene invece la ricostruzione del Maib, la sezione del dipartimento dei Trasporti del Regno Unito responsabile delle indagini sugli incidenti marittimi, che nel primo rapporto pubblicato ha anche indicato «una significativa vulnerabilità» strutturale dello yacht, dovuta all'altezza dell'albero di 75 metri.

Sull'ipotesi che possa esserci una responsabilità anche del costruttore, la Perini Navi dell'Italian Sea Group, il nuovo procuratore capo di Termini Imerese, Angelo Cavallo, attende la conclusione dell'altra perizia fondamentale per l'inchiesta, quella sulla dinamica dell'affondamento. Il pool di esperti da quasi un anno sta passando in rassegna ogni centimetro quadrato del relitto, ripescato e posto sotto sequestro su una banchina del porto di Termini Imerese.

Stanno cercando tutti gli elementi che possano aiutare a comporre il puzzle del naufragio: sono stati analizzati i locali protetti dalle porte a tenuta stagna, che sarebbero dovuti rimanere asciutti per garantire la galleggiabilità del veliero.

È stato simulato il riempimento dello scafo per individuare quali vie d'acqua fossero rimaste aperte causando l'allagamento fatale.

Non solo, i periti stanno analizzando i tempi di reazione del Bayesian al fronte di maltempo che l'investiva

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

La Repubblica (ed. Palermo)

Palermo, Termini Imerese

e il rispetto delle procedure standard di sicurezza in casi di violento maltempo. Un aiuto fondamentale lo stanno dando i dati degli hard disk del ponte di controllo e della sala macchine, ripescati dai sub e recuperati da una ditta tedesca. È ormai certo che il Bayesian non aveva la prua al vento quando è stato investito dalle raffiche fino a 100 nodi. Il groppo meteorologico lo ha colpito di lato, inclinandolo in pochi secondi. Sulle barche tradizionali una volta calata la forza del vento, la coppia raddrizzante riporta lo scafo in posizione.

Può anche accadere che l'albero finisca sott'acqua, ma quando la spinta si esaurisce la barca torna eretta. Nei super yacht questo avviene solo fino ad un certo angolo (fra i 90 e i 110 gradi), oltre il quale la coppia raddrizzante si annulla, impedendo allo scafo di tornare dritto.

Questo potrebbe essere accaduto al veliero di Mike Lynch, con una variabile in più: la chiglia retrattile. Soprattutto su questo punto la procura attende risposte: quanto ha inciso la deriva mobile alzata e non abbassata nella capacità di raddrizzarsi dello scafo dopo le sbandate dovute al vento? Un aspetto che in questi venti mesi di indagini è diventato cruciale. A meno di un mese dal suo insediamento, per il procuratore il dossier Bayesian è uno dei primi da affrontare. Entro metà maggio Cavallo ha programmato un sopralluogo a bordo del relitto ripescato e sotto sequestro su una banchina del porto termitano. Vuole rendersi conto in prima persona delle condizioni dello scafo. Con lui ci saranno il sostituto Raffaele Cammarano, i periti e gli investigatori della guardia costiera. L'obiettivo della procura è quello di avere la consulenza finale entro il 19 agosto, la data del secondo anniversario della tragedia per cui sono indagati (per naufragio e omicidio colposo plurimo) il comandante James Cutfield, l'ufficiale di macchina Tim Parker Eaton e il marinaio di guardia quella notte, Matthew Griffiths. Solo dopo la relazione conclusiva dei periti la procura potrà arrivare alla conclusione delle indagini. ©RIPRODUZIONE RISERVATA

Palermo Mania

Palermo, Termini Imerese

Palermo, porticciolo dell'Arenella: al via il rifacimento dell'illuminazione, Piampiano "Più sicurezza ed efficienza"

Informatica Netizen

Intervento dell'Autorità Portuale sull'illuminazione del porticciolo dell'Arenella. Piampiano: "Segnale concreto per il territorio".

Palermo Mania

Palermo, porticciolo dell'Arenella: al via il rifacimento dell'illuminazione, Piampiano "Più sicurezza ed efficienza"

04/29/2026 16:10 Informatica Netizen

Intervento dell'Autorità Portuale sull'illuminazione del porticciolo dell'Arenella. Piampiano: "Segnale concreto per il territorio".

New Sicilia

Trapani

Trapani, Guardia Costiera ferma un'altra nave: gravi irregolarità su sicurezza e impianti

New Sicilia

Trapani, Guardia Costiera ferma un'altra nave: gravi irregolarità su sicurezza e impianti

04/29/2026 08:57

TRAPANI – Prosegue senza sosta l'attività di controllo nel porto di Trapani, dove la Guardia Costiera ha disposto il fermo amministrativo di un'altra [...] TRAPANI – Prosegue senza sosta l'attività di controllo nel porto di Trapani, dove la Guardia Costiera ha disposto il fermo amministrativo di un'altra nave cargo battente bandiera delle Isole Marshall, proveniente dal porto di La Valletta (Malta). L'operazione è stata condotta dal team ispettivo "Port State Control" della Capitaneria di Porto di Trapani, sotto il coordinamento della Direzione Marittima di Palermo, nell'ambito delle verifiche finalizzate a garantire il rispetto delle normative internazionali in materia di sicurezza della navigazione. Nel corso dell'ispezione a bordo sono state accertate complessivamente sette irregolarità, alcune delle quali particolarmente gravi. Tra queste vi sono criticità legate all'impianto antincendio e la mancata comunicazione di un'avaria al Voyage Data Recorder (VDR). Il VDR è uno strumento essenziale per la sicurezza marittima, in quanto consente di registrare tutti i dati di navigazione, risultando fondamentale sia per il monitoraggio delle condizioni della nave sia per eventuali indagini in caso di incidenti. A seguito delle violazioni riscontrate, è stato disposto il fermo amministrativo dell'unità, che non potrà lasciare il porto di Trapani fino al completo ripristino delle condizioni di sicurezza e a una nuova ispezione da parte del Nucleo Port State Control. Si tratta del terzo provvedimento di questo tipo adottato nei primi mesi dell'anno, a conferma dell'intensificazione dei controlli sulle navi mercantili in transito. Le attività ispettive vengono svolte da personale altamente specializzato della Guardia Costiera, formato attraverso percorsi di alto livello nazionale e internazionale. L'obiettivo è garantire standard elevati di sicurezza per equipaggi e traffici marittimi, tutelare l'ambiente marino e assicurare adeguate condizioni di vita e lavoro a bordo. Per restare informato iscriviti al canale Telegram di NewSicilia.

TRAPANI - Prosegue senza sosta l'attività di controllo nel porto di Trapani, dove la Guardia Costiera ha disposto il fermo amministrativo di un'altra [...] TRAPANI - Prosegue senza sosta l'attività di controllo nel porto di Trapani, dove la Guardia Costiera ha disposto il fermo amministrativo di un'altra nave cargo battente bandiera delle Isole Marshall, proveniente dal porto di La Valletta (Malta). L'operazione è stata condotta dal team ispettivo "Port State Control" della Capitaneria di Porto di Trapani, sotto il coordinamento della Direzione Marittima di Palermo, nell'ambito delle verifiche finalizzate a garantire il rispetto delle normative internazionali in materia di sicurezza della navigazione. Nel corso dell'ispezione a bordo sono state accertate complessivamente sette irregolarità, alcune delle quali particolarmente gravi. Tra queste vi sono criticità legate all'impianto antincendio e la mancata comunicazione di un'avaria al Voyage Data Recorder (VDR). Il VDR è uno strumento essenziale per la sicurezza marittima, in quanto consente di registrare tutti i dati di navigazione, risultando fondamentale sia per il monitoraggio delle condizioni della nave sia per eventuali indagini in caso di incidenti. A seguito delle violazioni riscontrate, è stato disposto il fermo amministrativo dell'unità, che non potrà lasciare il porto di Trapani fino al completo ripristino delle condizioni di sicurezza e a una nuova ispezione da parte del Nucleo Port State Control. Si tratta del terzo provvedimento di questo tipo adottato nei primi mesi dell'anno, a conferma dell'intensificazione dei controlli sulle navi mercantili in transito. Le attività ispettive vengono svolte da personale altamente specializzato della Guardia Costiera, formato attraverso percorsi di alto livello nazionale e internazionale. L'obiettivo è garantire standard elevati di sicurezza per equipaggi e traffici marittimi, tutelare l'ambiente marino e assicurare adeguate condizioni di vita e lavoro a bordo. Per restare informato iscriviti al canale Telegram di NewSicilia. Segui NewSicilia anche su Facebook Instagram e Twitter.

TP24

Trapani

Trapani, adesso il dossier Mab Unesco è in un vicolo cieco

TP24

TP24

Trapani, adesso il dossier Mab Unesco è in un vicolo cieco

04/29/2026 06:01

Il dossier Unesco sulle Saline di Trapani e Marsala è entrato in un vicolo cieco. E questa volta a dirlo, nero su bianco, sono le principali organizzazioni degli operatori del porto, con un nuovo documento formale che segna un ulteriore irrigidimento della posizione. La nota, firmata il 22 aprile e indirizzata a Comune, Autorità portuale, Capitaneria e altri soggetti istituzionali, mette in discussione uno dei punti cardine della narrazione ufficiale: l'assenza di vincoli per il porto. Secondo i firmatari, quelle rassicurazioni "non risultano allo stato supportate da atti giuridicamente vincolanti" . Un passaggio chiave, perché sposta il confronto dal piano politico a quello giuridico. "Non ci sono vincoli"? Solo sulla carta Il documento parte da una premessa: il programma MaB non introduce vincoli diretti nell'ordinamento italiano. Ma è uno strumento di "soft law internazionale" capace di produrre effetti indiretti nei procedimenti amministrativi e nelle scelte di pianificazione . Tradotto: anche senza norme vincolanti, il riconoscimento Unesco può cambiare il modo in cui si autorizzano opere, si valutano progetti e si prendono decisioni. E infatti, richiamando le Linee guida nazionali, gli operatori sottolineano che ogni iniziativa sarà comunque sottoposta a un giudizio di compatibilità con il programma MaB. Un filtro che, di fatto, può incidere sulle attività economiche. Il precedente Venezia e i rischi per Trapani Per sostenere questa tesi viene citato un caso concreto: Venezia. Un sito Unesco che, pur senza vincoli normativi diretti, ha progressivamente rafforzato le istanze di tutela ambientale e paesaggistica, incidendo sulle scelte amministrative e sull'operatività portuale . Il parallelismo è chiaro: anche per Trapani il rischio è che l'inserimento nel perimetro MaB produca effetti analoghi. E le conseguenze vengono elencate in modo puntuale. Dragaggi, banchine, investimenti: cosa potrebbe cambiare Secondo il documento, interventi strategici per il porto potrebbero subire un aggravamento delle procedure autorizzative: dragaggi portuali, con verifiche ambientali più stringenti; realizzazione del waterfront e nuove banchine, esposte a valutazioni di compatibilità paesaggistica; nuove infrastrutture, come la stazione marittima, soggette a criteri più rigidi . Non divieti formali, ma un aumento di tempi, costi e incertezza. Un elemento che, per un sistema portuale, può fare la differenza. Un impatto strutturale, non episodico Il documento insiste su questo punto: non si tratta di effetti marginali o temporanei. Ma di un possibile aggravamento strutturale dei processi decisionali. Il riconoscimento MaB, pur non modificando formalmente le norme, può influenzare l'esito delle valutazioni ambientali (VIA e VAS), ampliando la discrezionalità delle amministrazioni e legittimando prescrizioni più restrittive . Con un effetto diretto sulla competitività del porto, che si basa su rapidità e certezza delle decisioni. Energia e occupazione: il nodo strategico C'è poi un passaggio che amplia ulteriormente il quadro. Gli operatori segnalano il rischio che l'inclusione

del porto nel perimetro MaB possa incidere anche su progetti legati all'energia, come i parchi eolici offshore. Interventi considerati strategici non solo per il territorio, ma per l'intero sistema nazionale, legati alla sicurezza energetica e alla transizione ecologica . In questo scenario, l'aumento dell'incertezza autorizzativa potrebbe scoraggiare investimenti e compromettere opportunità di sviluppo. Le ricadute, si legge, sarebbero significative: perdita di competitività, riduzione dei traffici, rischio per centinaia se non migliaia di posti di lavoro . Rassicurazioni senza valore giuridico Altro punto centrale: le rassicurazioni pubbliche. Secondo il documento, le dichiarazioni secondo cui non ci sarebbero vincoli aggiuntivi non hanno valore normativo, non vincolano le amministrazioni nei procedimenti futuri e non escludono l'introduzione di limitazioni indirette . In sostanza, non bastano a eliminare i rischi evidenziati. La richiesta: una valutazione negativa La conclusione è netta. Gli operatori chiedono che Comune e Autorità portuale esprimano una valutazione negativa sulla candidatura, coerente con l'impatto reale e concreto evidenziato. E parlano di un rischio immediato e non trascurabile per lo sviluppo del porto e per il suo ruolo strategico nel contesto economico . Il nodo che resta Questo nuovo documento cambia ancora una volta il quadro. Perché non mette in discussione solo il metodo, ma anche il merito del progetto. E si innesta su un contesto già segnato dall'esposto sulla gestione della Riserva naturale orientata Saline di Trapani e Paceco e dal silenzio della direzione della Riserva, gestita dal WWF, che finora non ha fornito risposte. Il risultato è uno stallo evidente. Da una parte un progetto che punta al riconoscimento internazionale. Dall'altra un sistema economico che vede crescere i rischi. Nel mezzo, una domanda che resta senza risposta. Che cos'è davvero il programma MaB Unesco Per capire la portata del confronto, serve però chiarire di cosa si sta parlando. Il Programma L'uomo e la biosfera (Man and the Biosphere MaB) è un programma scientifico intergovernativo avviato dall'UNESCO nel 1971. L'obiettivo è promuovere un rapporto equilibrato tra uomo e ambiente, basato sulla tutela della biodiversità e su modelli di sviluppo sostenibile. Non è un sistema di vincoli in senso stretto. Il MaB lavora piuttosto su un altro piano: quello della gestione. Utilizza le scienze naturali e sociali, l'economia e l'educazione per migliorare la qualità della vita delle comunità e, allo stesso tempo, proteggere gli ecosistemi, favorendo pratiche di sviluppo compatibili dal punto di vista ambientale, sociale e culturale. Le Riserve della Biosfera che sono lo strumento operativo del programma comprendono aree terrestri, costiere o marine in cui si sperimentano modelli di convivenza tra attività umane e ambiente. Non musei naturali, ma territori vivi, dove si punta a conciliare conservazione, sviluppo e ricerca scientifica, con il coinvolgimento diretto delle comunità locali. È proprio qui che nasce il punto di equilibrio, ma anche il nodo del dibattito. Perché il MaB non introduce automaticamente divieti, ma orienta le scelte. E questo significa che ogni decisione dagli interventi infrastrutturali alla pianificazione urbana deve misurarsi con criteri di compatibilità ambientale e sostenibilità. Non un vincolo formale, ma un indirizzo che può incidere, nel tempo, sulle scelte amministrative e sullo sviluppo del territorio. La visita dell'assessore Savarino e il sostegno al modello della Riserva

TP24

Trapani

Sul dossier è intervenuta anche l'assessore regionale al Territorio e Ambiente, Giusi Savarino, che il 24 aprile ha visitato la Riserva naturale orientata Saline di Trapani e Paceco. Una visita istituzionale che ha avuto anche un significato politico: ribadire il valore del modello costruito in trent'anni di gestione. Accompagnata dalla direttrice Silvana Piacentino e dai vertici del Dipartimento Ambiente, Savarino ha parlato di risultati concreti, sottolineando come nella Riserva convivano tutela della biodiversità, produzione del sale, ricerca scientifica e turismo sostenibile. I numeri oltre 240 specie di uccelli censite e più di 440 specie vegetali sono stati portati come prova di un equilibrio possibile tra ambiente e attività economiche. Non a caso, durante la giornata, si è parlato anche della candidatura al programma MaB Unesco, sostenuta dalla Regione insieme alla Camera di Commercio e agli enti locali. Un passaggio che rafforza la linea istituzionale: il progetto viene presentato come un'evoluzione naturale di un'esperienza già consolidata, capace di coniugare tutela e sviluppo. Una visione che però, alla luce delle contestazioni degli operatori portuali e dei dubbi sollevati sugli atti della governance della Riserva, si inserisce in un contesto sempre più conflittuale.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Agenparl

Focus

Ddl Mare, Ruffino (Az): "Va nella giusta direzione ma è ancora insufficiente

Agenparl

Ddl Mare, Ruffino (Az): "Va nella giusta direzione ma è ancora insufficiente

04/29/2026 11:52

Ddl Mare, Ruffino (Az): "Va nella giusta direzione ma è ancora insufficiente" "Il ddl sulla valorizzazione della risorsa mare interviene su un ambito che riteniamo strategico per il nostro Paese: mare significa economia reale, lavoro e futuro. L'economia del mare vale in Italia 150 miliardi di euro e coinvolge oltre 900 mila occupati, è una leva straordinaria di sviluppo. Ma questo provvedimento appare ancora insufficiente per tradurre alcuni obiettivi in azioni concrete". Lo dichiara Daniela Ruffino, deputata di Azione, intervenuta alla Camera sul ddl per la valorizzazione della risorsa mare. "Il mare – ha proseguito Ruffino – può essere un grande motore di occupazione, ma ciò non avviene automaticamente: richiede scelte politiche precise e una chiara assunzione di responsabilità da parte del governo. Accanto al tema dello sviluppo vi è la questione decisiva della tutela ambientale: non possiamo parlare di valorizzazione del mare senza affrontare con serietà il problema dell'inquinamento e del degrado delle nostre coste e spiagge. Se davvero vogliamo valorizzare il mare dobbiamo partire da tre priorità concrete: protezione degli ecosistemi marini, rafforzando le aree marine protette e investendo nel monitoraggio scientifico; il contrasto all'inquinamento, con controlli, depuratori che funzionano e un piano nazionale sulla plastica in mare; sostenibilità ambientale come criterio industriale e condizione per fare sviluppo. Ci vuole un turismo sostenibile, porti più efficienti, imprese accompagnate nella transizione ecologica con strumenti concreti. Quindi meno annunci, più risultati". "Azione esprime un voto di astensione, riconoscendo come il ddl rappresenti un passo in avanti, ma non sia ancora adeguato alla portata delle sfide economiche, ambientali

Ddl Mare, Ruffino (Az): "Va nella giusta direzione ma è ancora insufficiente" "Il ddl sulla valorizzazione della risorsa mare interviene su un ambito che riteniamo strategico per il nostro Paese: mare significa economia reale, lavoro e futuro. L'economia del mare vale in Italia 150 miliardi di euro e coinvolge oltre 900 mila occupati, è una leva straordinaria di sviluppo. Ma questo provvedimento appare ancora insufficiente per tradurre alcuni obiettivi in azioni concrete". Lo dichiara Daniela Ruffino, deputata di Azione, intervenuta alla Camera sul ddl per la valorizzazione della risorsa mare. "Il mare - ha proseguito Ruffino - può essere un grande motore di occupazione, ma ciò non avviene automaticamente: richiede scelte politiche precise e una chiara assunzione di responsabilità da parte del governo. Accanto al tema dello sviluppo vi è la questione decisiva della tutela ambientale: non possiamo parlare di valorizzazione del mare senza affrontare con serietà il problema dell'inquinamento e del degrado delle nostre coste e spiagge. Se davvero vogliamo valorizzare il mare dobbiamo partire da tre priorità concrete: protezione degli ecosistemi marini, rafforzando le aree marine protette e investendo nel monitoraggio scientifico; il contrasto all'inquinamento, con controlli, depuratori che funzionano e un piano nazionale sulla plastica in mare; sostenibilità ambientale come criterio industriale e condizione per fare sviluppo. Ci vuole un turismo sostenibile, porti più efficienti, imprese accompagnate nella transizione ecologica con strumenti concreti. Quindi meno annunci, più risultati". "Azione esprime un voto di astensione, riconoscendo come il ddl rappresenti un passo in avanti, ma non sia ancora adeguato alla portata delle sfide economiche, ambientali e occupazionali del Paese" - ha concluso la deputata di Azione. (AGENPARL) Comments are closed.

Agenparl

Focus

DDL MARE: IARIA (M5S), VOTIAMO CONTRO PROVVEDIMENTO SENZA STRATEGIA CHE IGNORA CRITICITÀ REALI

Agenparl

DDL MARE: IARIA (M5S), VOTIAMO CONTRO PROVVEDIMENTO SENZA STRATEGIA CHE IGNORA CRITICITÀ REALI

04/29/2026 11:52

DDL MARE: IARIA (M5S), VOTIAMO CONTRO PROVVEDIMENTO SENZA STRATEGIA CHE IGNORA CRITICITÀ REALI Roma, 29 apr. - Il ddl per la valorizzazione della risorsa mare non costruisce una vera politica nazionale del mare e lascia aperti nodi concreti che stanno già producendo conflitti nei territori. Un testo che coordina materie diverse senza trasformarle in una strategia pubblica capace di mettere al centro tutela ambientale, qualità della progettazione e lavoro. Per questo voteremo contro questo provvedimento". Così in aula il deputato Antonino Iaria, capogruppo M5S in commissione Trasporti, durante la dichiarazione di voto sul ddl mare. "Alla Camera il testo è arrivato chiuso – continua – con proposte emendative respinte anche quando tecniche e condivise con operatori e territori. Il caso del porto di Catania è emblematico. L'ampliamento presenta criticità rilevanti sulla valutazione ambientale, sulla pianificazione strategica di sistema e sulla tutela di aree di grande valore come la Scogliera dell'Armisi e la foce dell'Acquicella. Ci sono ricorsi e contestazioni che non possono essere liquidati come questioni locali, perché sono il segnale di una progettazione accelerata senza adeguata qualità, trasparenza e partecipazione. Sul fronte della nautica e del trasporto passeggeri e merci, emergono poi scelte di deregolazione che creano zone grigie. Nella laguna di Venezia si apre a semplificazioni che rischiano di comprimere sicurezza, controlli e corrette condizioni di concorrenza. È un punto segnalato anche da esponenti della stessa maggioranza. Quando le regole diventano ambigue si penalizzano gli operatori seri e si espone un ecosistema fragile a pressioni ulteriori. Il provvedimento resta debole anche su lavoro e

DDL MARE: IARIA (M5S), VOTIAMO CONTRO PROVVEDIMENTO SENZA STRATEGIA CHE IGNORA CRITICITÀ REALI Roma, 29 apr. - Il ddl per la valorizzazione della risorsa mare non costruisce una vera politica nazionale del mare e lascia aperti nodi concreti che stanno già producendo conflitti nei territori. Un testo che coordina materie diverse senza trasformarle in una strategia pubblica capace di mettere al centro tutela ambientale, qualità della progettazione e lavoro. Per questo voteremo contro questo provvedimento". Così in aula il deputato Antonino Iaria, capogruppo M5S in commissione Trasporti, durante la dichiarazione di voto sul ddl mare. "Alla Camera il testo è arrivato chiuso – continua – con proposte emendative respinte anche quando tecniche e condivise con operatori e territori. Il caso del porto di Catania è emblematico. L'ampliamento presenta criticità rilevanti sulla valutazione ambientale, sulla pianificazione strategica di sistema e sulla tutela di aree di grande valore come la Scogliera dell'Armisi e la foce dell'Acquicella. Ci sono ricorsi e contestazioni che non possono essere liquidati come questioni locali, perché sono il segnale di una progettazione accelerata senza adeguata qualità, trasparenza e partecipazione. Sul fronte della nautica e del trasporto passeggeri e merci, emergono poi scelte di deregolazione che creano zone grigie. Nella laguna di Venezia si apre a semplificazioni che rischiano di comprimere sicurezza, controlli e corrette condizioni di concorrenza. È un punto segnalato anche da esponenti della stessa maggioranza. Quando le regole diventano ambigue si penalizzano gli operatori seri e si espone un ecosistema fragile a pressioni ulteriori. Il provvedimento resta debole anche su lavoro e competenze. Non affronta con decisione sicurezza, formazione e qualità dell'occupazione nei settori della blue economy. Non chiarisce in modo efficace i confini tra attività professionali e occasionali nella nautica e nelle attività subacquee, lasciando spazio a incertezza normativa. Senza regole chiare e valutazioni ambientali solide si producono conflitti, costi pubblici e danni ai territori. Serviva una strategia che tenesse insieme porti, città, ambiente e logistica, che investisse sulla conoscenza degli ecosistemi e sulla qualità progettuale - conclude Iaria - e questo provvedimento non lo fa". (AGENPARL) Comments are closed.

Agenparl

Focus

DDL MARE, GHIO (PD): MANCA VISIONE STRATEGICA, ATTENZIONE AL LAVORO E RISORSE

Agenparl

DDL MARE, GHIO (PD): MANCA VISIONE STRATEGICA, ATTENZIONE AL LAVORO E RISORSE

04/29/2026 12:29

(AGENPARL) - Roma , 29 Aprile 2026 - DDL MARE, GHIO (PD): MANCA VISIONE STRATEGICA, ATTENZIONE AL LAVORO E RISORSE "Il mare è una dimensione strategica per il Paese, ma il provvedimento in esame dimostra ancora una volta l'inadeguatezza del Governo di costruire una politica organica del mare. Ci troviamo di fronte all'ennesimo contenitore eterogeneo, una somma di norme senza un filo conduttore, con una distanza evidente tra l'ambizione del titolo e la debolezza degli strumenti messi in campo. Senza una tutela forte e chiara degli ecosistemi marini, parlare di valorizzazione è fuori luogo. Ma il punto più grave è il lavoro, ancora una volta relegato sullo sfondo. A parte gli interventi sulla pesca che condividiamo nonostante siano con risorse non adeguate, si parla di economia del mare ignorando le condizioni concrete di chi lavora nei porti e nella logistica. Nessuna strategia sulla qualità del lavoro, sulla sicurezza, sulla formazione, sulla stabilità occupazionale. Sul lavoro portuale, in particolare, il silenzio è assordante: nessun riconoscimento della sua natura usurante, nessuna risposta per migliaia di lavoratori che attendono lo sblocco del fondo per l'esodo anticipato, nessuna attenzione a condizioni operative gravose e rischiose. È una rimozione politica, non una dimenticanza. Limitato anche il coinvolgimento dei territori e troppo deboli le misure dedicate alle isole minori. Il mare non può essere affrontato con interventi frammentati: serve una politica pubblica integrata, con visione, coerenza e risorse adeguate. Politica di sistema che non si trova in questo provvedimento e per questo ci siamo astenuti". Lo ha detto in Aula Valentina Ghio, vicepresidente del gruppo Pd alla Camera, annunciando l'astensione del Pd sul provvedimento. Roma, 29 aprile 2026 (AGENPARL) Comments are closed.

Agenparl

Focus

MARE, ROSSI (FDI): "APPROVATO ALLA CAMERA PROVVEDIMENTO SU VALORIZZAZIONE RISORSA MARE. UN PASSO STORICO PER ITALIA, TOSCANA E COSTA MAREMMANA

Agenparl

MARE, ROSSI (FDI): "APPROVATO ALLA CAMERA PROVVEDIMENTO SU VALORIZZAZIONE RISORSA MARE. UN PASSO STORICO PER ITALIA, TOSCANA E COSTA MAREMMANA

04/29/2026 13:54

(AGENPARL) - Roma , 29 Aprile 2026 - MARE, ROSSI (FDI): "APPROVATO ALLA CAMERA PROVVEDIMENTO SU VALORIZZAZIONE RISORSA MARE. UN PASSO STORICO PER ITALIA TOSCANA E COSTA MAREMMANA" Roma, 29 aprile 2026 – "L'approvazione odierna alla Camera dei Deputati del provvedimento per la valorizzazione della risorsa mare segna un cambio di passo fondamentale per la nazione. Grazie alla visione del Governo Meloni, l'Italia torna finalmente a guardare al mare come a un asset strategico imprescindibile per la crescita economica e lo sviluppo, la tutela ambientale e la sovranità nazionale". Lo dichiara l'On. Fabrizio Rossi, deputato di Fratelli d'Italia e componente della Commissione Ambiente alla Camera. "Il testo approvato, che nasce da un profondo lavoro di coordinamento interministeriale, punta a mettere a sistema le politiche marittime attraverso il rafforzamento del CIPOM (Comitato interministeriale per le politiche del mare) e l'attuazione del Piano del Mare". "Voglio sottolineare l'eccellente lavoro svolto dall'esecutivo e dal Ministro per le Politiche del Mare, Nello Musumeci, – prosegue Rossi – che hanno saputo tradurre in norma la necessità di una regia unica. Non si tratta solo di burocrazia, ma di indirizzi strategici chiari che riguardano la navigazione commerciale, il diporto nautico, la cantieristica, la pesca, le attività subacquee e la salvaguardia dell'ecosistema e un'attenzione particolare alle problematiche delle Isole minori. Il provvedimento garantisce quella certezza normativa e quella pianificazione di cui gli operatori economici hanno bisogno per

(AGENPARL) - Roma , 29 Aprile 2026 - MARE, ROSSI (FDI): "APPROVATO ALLA CAMERA PROVVEDIMENTO SU VALORIZZAZIONE RISORSA MARE. UN PASSO STORICO PER ITALIA TOSCANA E COSTA MAREMMANA" Roma, 29 aprile 2026 – "L'approvazione odierna alla Camera dei Deputati del provvedimento per la valorizzazione della risorsa mare segna un cambio di passo fondamentale per la nazione. Grazie alla visione del Governo Meloni, l'Italia torna finalmente a guardare al mare come a un asset strategico imprescindibile per la crescita economica e lo sviluppo, la tutela ambientale e la sovranità nazionale". Lo dichiara l'On. Fabrizio Rossi, deputato di Fratelli d'Italia e componente della Commissione Ambiente alla Camera. "Il testo approvato, che nasce da un profondo lavoro di coordinamento interministeriale, punta a mettere a sistema le politiche marittime attraverso il rafforzamento del CIPOM (Comitato interministeriale per le politiche del mare) e l'attuazione del Piano del Mare". "Voglio sottolineare l'eccellente lavoro svolto dall'esecutivo e dal Ministro per le Politiche del Mare, Nello Musumeci, - prosegue Rossi - che hanno saputo tradurre in norma la necessità di una regia unica. Non si tratta solo di burocrazia, ma di indirizzi strategici chiari che riguardano la navigazione commerciale, il diporto nautico, la cantieristica, la pesca, le attività subacquee e la salvaguardia dell'ecosistema e un'attenzione particolare alle problematiche delle Isole minori. Il provvedimento garantisce quella certezza normativa e quella pianificazione di cui gli operatori economici hanno bisogno per investire con fiducia. Un valore, quello dell'economia del mare tra diretto e indotto di oltre 215 Miliardi di euro, con un peso sul Pil di circa 11%, un'occupazione diretta di oltre 1Mlione per arrivare con l'indotto fino a 2,5 milioni di persone e ben 235mila imprese. Numeri davvero importanti". "Per la nostra Maremma, la risorsa mare è vita, economia e turismo, - sottolinea il deputato di Fratelli d'Italia -. Le nuove disposizioni permetteranno una gestione più efficiente del demanio e una valorizzazione concreta della nautica da diporto, settore in cui il nostro territorio eccelle. Penso alle opportunità di sviluppo per i nostri porti, alla tutela delle nostre coste e alla possibilità di coniugare finalmente lo sviluppo turistico con la protezione ambientale della nostra straordinaria biodiversità marina. Con questo provvedimento, diamo risposte certe ai comuni costieri e a tutto l'indotto legato all'economia blu, che in provincia di Grosseto rappresenta uno dei pilastri importanti". "Fratelli d'Italia e il Governo Meloni dimostrano ancora una volta di passare dalle parole ai fatti: il mare non è più un confine, ma una risorsa infinita da proteggere e valorizzare per le generazioni future", conclude Rossi. (AGENPARL) Comments are closed.

Agenzia Giornalistica Opinione

Focus

M5S - MOVIMENTO 5 STELLE * PARLAMENTO: «DDL MARE: IARIA (M5S), VOTIAMO CONTRO PROVVEDIMENTO SENZA STRATEGIA CHE IGNORA CRITICITÀ REALI»

Agenzia Giornalistica Opinione

M5S – MOVIMENTO 5 STELLE * PARLAMENTO: «DDL MARE: IARIA (M5S), VOTIAMO CONTRO PROVVEDIMENTO SENZA STRATEGIA CHE IGNORA CRITICITÀ REALI»

04/29/2026 11:52

Il deputato Antonino Iaria, capogruppo del Movimento 5 Stelle in commissione Trasporti, ha annunciato il voto contrario del suo gruppo sul disegno di legge dedicato alla valorizzazione della risorsa mare. Secondo il parlamentare, il provvedimento non riesce a costruire una vera politica nazionale del mare e lascia irrisolte questioni concrete che stanno già generando tensioni sul territorio. Durante la dichiarazione di voto in aula, Iaria ha evidenziato come il testo si limiti a coordinare materie diverse senza trasformarle in una strategia pubblica realmente efficace, capace di mettere al centro la tutela ambientale, la qualità della progettazione e il lavoro. Il capogruppo pentastellato ha sottolineato che alla Camera il provvedimento è arrivato blindato, con tutte le proposte emendative respinte, anche quelle di natura tecnica e condivise con operatori e amministrazioni locali. A titolo esemplificativo, Iaria ha citato il caso del porto di Catania, definito emblematico delle criticità contenute nel disegno di legge. L'ampliamento previsto presenta infatti rilevanti problematiche relative alla valutazione di impatto ambientale, alla pianificazione strategica complessiva e alla protezione di aree di grande pregio naturalistico come la Scogliera dell'Armisi e la foce dell'Acquicella. I ricorsi e le contestazioni in corso non possono essere liquidati come semplici questioni locali, ma rappresentano il segnale evidente di una progettazione accelerata che non garantisce adeguati standard di qualità, trasparenza e coinvolgimento delle comunità interessate. Sul versante della nautica e del trasporto di passeggeri e merci, emergono scelte orientate alla deregolamentazione che rischiano di creare aree normative poco definite. Particolarmente critica appare la situazione della laguna di Venezia, dove le semplificazioni introdotte potrebbero comprimere i livelli di sicurezza, ridurre i controlli e alterare le corrette condizioni di concorrenza. Si tratta di un aspetto problematico segnalato persino da esponenti della maggioranza. Quando le norme diventano ambigue si danneggiano gli operatori che lavorano correttamente e si sottopone un ecosistema già fragile a ulteriori pressioni. Il provvedimento risulta inoltre carente sul fronte del lavoro e delle competenze professionali. Non affronta con la necessaria determinazione i temi della sicurezza, della formazione e della qualità dell'occupazione nei comparti della cosiddetta economia blu. Manca una definizione chiara dei confini tra attività professionali e attività occasionali nel settore nautico e nelle attività subacquee, alimentando incertezza normativa. In conclusione, Iaria ha ribadito che l'assenza di regole chiare e di valutazioni ambientali rigorose genera inevitabilmente conflitti, costi a carico della collettività e danni ai territori. Serviva invece una strategia organica capace di integrare porti, città, ambiente e logistica, che investisse sulla conoscenza degli ecosistemi marini e sulla qualità progettuale. Questo provvedimento non risponde a tali esigenze, e per questo il Movimento

5 Stelle ha espresso voto contrario.

Ansa.it

Focus

Intesa Egitto-Russia per insediamenti industriali e corridoio logistico

Ansa.it

Intesa Egitto-Russia per insediamenti industriali e corridoio logistico

04/29/2026 11:49

Collegherà i porti egiziani con i porti russi e la Rotta Marittima del Nord Egitto e Russia, già coinvolti in diversi grandi progetti di cooperazione, hanno siglato un accordo in campo marittimo per intensificare la cooperazione commerciale e logistica. Il memorandum d'intesa, firmato dal ministro dei Trasporti egiziano Kamel Al-Wazir con il consigliere presidenziale russo e presidente del Consiglio marittimo russo Nikolai Patrushev, mira a sviluppare una tabella di marcia per localizzare le industrie legate al settore marittimo in Egitto, collegare i porti marittimi dei due Paesi e rafforzare la cooperazione nei trasporti e nelle infrastrutture. L'accordo fa seguito a precedenti incontri sul piano egiziano di istituire un corridoio logistico, che includa due terminal container nei porti del Mar Rosso e del Mediterraneo, e di potenziare le linee di navigazione che collegano i porti egiziani con i porti russi e la Rotta Marittima del Nord. Il corridoio che si verrebbe così a creare attraverserebbe zone industriali, autoporti e aree logistiche, tra cui le strutture sorte dagli investimenti russi nella Zona economica del Canale di Suez, supportate da hub industriali e logistici. Si prevede che queste zone gestiranno prodotti industriali, petroliferi e cerealicoli russi, mentre l'ampliamento delle linee di navigazione faciliterà il trasporto delle merci russe verso i porti egiziani. L'Egitto sta anche cercando di ampliare le partnership nello sviluppo portuale, ferroviario e logistico per migliorare l'efficienza della catena di approvvigionamento e rafforzare il suo ruolo di hub di transito che collega Africa, Medio Oriente ed Europa attraverso il Canale di Suez, nel contesto dei conflitti regionali che interessano le rotte marittime, incluso lo Stretto di Hormuz. La Russia sta valutando la possibilità di istituire un cantiere navale in Egitto per supportare la costruzione e la manutenzione della sua flotta mercantile, parallelamente ai piani per la localizzazione della costruzione, della progettazione e della produzione di attrezzature navali. Ulteriori piani includono lo sviluppo di una tabella di marcia per progetti congiunti nel trasporto marittimo e nella cantieristica navale, la creazione di un centro di ricerca incentrato su petrolio, cereali e gas naturale, l'ampliamento della cooperazione nei trasporti e nella logistica e l'aumento del numero di navi battenti bandiera egiziana. Egitto e Russia, negli ultimi dieci anni, hanno intensificato la cooperazione nei settori energetico, industriale e infrastrutturale. Tra i frutti, la centrale nucleare di Dabaa che Rosatom sta costruendo sulla costa settentrionale dell'Egitto.

Il Giornale dei Comuni - Anci Digitale

Focus

ISPRA: l'Italia dei porti si svela, la nuova mappa digitale tra economia e tutela

Il Giornale dei Comuni - Anci Digitale

ISPRA: l'Italia dei porti si svela, la nuova mappa digitale tra economia e tutela

04/29/2026 13:25

Pubblicati 2 database inediti che censiscono 2.500 km di banchine e moli. Le aree portuali occupano una superficie doppia rispetto a tutte le spiagge, ponendo nuove sfide per la gestione delle coste e la Blue Economy "Conosciamo quello che possiamo misurare". La massima di Galileo Galilei torna d'attualità, mentre l'ISPRA (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale) presenta un'operazione di "radiografia" tecnologica senza precedenti. Attraverso la pubblicazione di 2 nuovi GeoDatabase (GeoDB), il Centro Nazionale Coste mette a disposizione di istituzioni e cittadini una mappatura millimetrica della portualità italiana, svelando un Paese che cresce protendendosi verso il mare. I numeri I dati emersi dal monitoraggio raccontano una trasformazione profonda, se nel 2006 i porti occupavano 260 km di costa bassa (5% del totale), nel 2020 questa cifra è salita di 15 km. Ma il dato più impressionante riguarda lo sviluppo lineare: moli, banchine e pontili formano un "muro" di 2.510 km, segnando un incremento del 20% in 14 anni. Netto il confronto con il patrimonio naturale: le trasformazioni collegate alla costruzione dei porti, tra occupazione dei fondali, scavi e bacini, coprono una superficie doppia rispetto alla somma di tutte le spiagge italiane. Un dato che evidenzia come i porti siano, di fatto, tra le più imponenti infrastrutture umane presenti sul territorio nazionale. L'architettura digitale si basa su 2 pilastri informativi: assetto opere marittime (AOM): una digitalizzazione che cataloga ogni singola struttura per tipologia, destinazione d'uso, posti barca e appartenenza amministrativa. aree di trasformazione portuali (ATP): un database che analizza l'impatto fisico, distinguendo tra ostruzione del fondale, scavo del territorio costiero e alterazione delle condizioni naturali. Questi strumenti non sono meri esercizi statistici, ma rispondono a un'urgenza ambientale. In un'epoca segnata dall'erosione costiera e da eventi meteorologici estremi, come il recente ciclone Harry, misurare ogni centimetro di costa diventa una questione di sicurezza nazionale. La Governance Disporre di banche dati omogenee significa rafforzare la capacità delle istituzioni di pianificare e intervenire in modo efficace, ha dichiarato Maria Alessandra Gallone, Presidente dell'ISPRA e del SNPA, i porti sono nodi cruciali per l'economia, ma richiedono un equilibrio delicato con la tutela ambientale. Il tema della gestione è centrale. Se le 16 Autorità di Sistema Portuale coordinano i grandi scali commerciali, resta il nodo di centinaia di porticcioli e micro-strutture che, pur avendo impatti ambientali significativi, sfuggono a una visione d'insieme. Giordano Giorgi, Direttore del Centro Nazionale Coste, sottolinea come la Blue Economy spinga verso uno sviluppo costante: ciò necessita di strumenti digitali aggiornati per consentire una governance tempestiva. Verso una legge di riordino La pubblicazione dei dati giunge in un momento politico cruciale. La velocità dello sviluppo portuale ha generato la necessità

di una nuova legge di riordino della governance, volta ad armonizzare le strategie delle Autorità portuali e a creare sinergie con il diportismo privato. In questo scenario, la mappa dell'ISPRA funge da bussola: i dati sono ora accessibili a tutti sul portale SinaCloud , mettendo la tecnologia al servizio di uno sviluppo che non può più prescindere dalla salvaguardia del patrimonio marino. Fonte. ISPRA.

Il Nautilus

Focus

"Cabin Charter": i chiarimenti del MIT

Il Nautilus

"Cabin Charter": i chiarimenti del MIT

04/29/2026 18:05

Ultimamente, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, attraverso la Direzione Generale per il mare, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, ha emanato una circolare esplicativa con cui chiarisce le modalità dell'attività di noleggio di unità da diporto a uno o più noleggiatori, il c.d. "noleggio a cabina" (Cabin Charter). La circolare ministeriale è stata necessaria le richieste pervenute dagli operatori in merito all'applicabilità ai natanti da diporto; in particolare si aveva una certa difficoltà ad interpretare il termine "cabina" in relazione a unità da diporto che potrebbero esserne strutturalmente prive. Si tratta di una parte innovativa – quella del Cabin Charter" – introdotta nel capitolo del charter nautico e si riferisce alla possibilità di utilizzo commerciale di una parte significativa della flotta da diporto, in particolare nel segmento dei natanti. La circolare fornisce chiarimenti interpretativi in merito alla possibilità di stipulare contratti di "noleggio a cabina" per unità da diporto, con particolare riferimento: – alla definizione di cabina; – alla possibilità di contratti multipli; – all'applicabilità ai natanti; – alla distinzione rispetto al trasporto passeggeri; – ai profili contrattuali e di responsabilità. Se il noleggio tradizionale consente a un singolo cliente l'uso dell'intera unità, il modello del "noleggio a cabina" permette al cliente di acquistare l'utilizzo di una parte (cabina e/o posto) imbarcazione tramite la stipula di un contratto individuale. I riferimenti normativi di tale operazione risalgono nel d.lgs. 171/2005, artt. 47–49 (noleggio da diporto); nel Codice della Navigazione, artt. 384–396 (noleggio) e nelle Circolari MIT precedenti in materia di locazione/noleggio e attività turistico-ricreative oltre al d.lgs. 79/2011 (Codice del Turismo), per i profili di intermediazione. Infatti, l' art. 47, comma 1 d.lgs. n.171/2005, conferisce la possibilità di noleggiare parti dell'unità da diporto – per fini ricreativi e turistici – a più noleggiatori stipulando più contratti per quanti sono i noleggiatori, indipendentemente dalla circostanza che l'unità da diporto sia dotata o meno di

Ultimamente, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, attraverso la Direzione Generale per il mare, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, ha emanato una circolare esplicativa con cui chiarisce le modalità dell'attività di noleggio di unità da diporto a uno o più noleggiatori, il c.d. "noleggio a cabina" (Cabin Charter). La circolare ministeriale è stata necessaria le richieste pervenute dagli operatori in merito all'applicabilità ai natanti da diporto; in particolare si aveva una certa difficoltà ad interpretare il termine "cabina" in relazione a unità da diporto che potrebbero esserne strutturalmente prive. Si tratta di una parte innovativa - quella del Cabin Charter" - introdotta nel capitolo del charter nautico e si riferisce alla possibilità di utilizzo commerciale di una parte significativa della flotta da diporto, in particolare nel segmento dei natanti. La circolare fornisce chiarimenti interpretativi in merito alla possibilità di stipulare contratti di "noleggio a cabina" per unità da diporto, con particolare riferimento: - alla definizione di cabina; - alla possibilità di contratti multipli; - all'applicabilità ai natanti; - alla distinzione rispetto al trasporto passeggeri; - ai profili contrattuali e di responsabilità. Se il noleggio tradizionale consente a un singolo cliente l'uso dell'intera unità, il modello del "noleggio a cabina" permette al cliente di acquistare l'utilizzo di una parte (cabina e/o posto) imbarcazione tramite la stipula di un contratto individuale. I riferimenti normative di tale operazione risalgono nel d.lgs. 171/2005, artt. 47-49 (noleggio da diporto); nel Codice della Navigazione, artt. 384-396 (noleggio) e nelle Circolari MIT precedenti in materia di locazione/noleggio e attività turistico-ricreative oltre al d.lgs. 79/2011 (Codice del Turismo), per i profili di intermediazione. Infatti, l' art. 47, comma 1 d.lgs. n.171/2005, conferisce la possibilità di noleggiare parti dell'unità da diporto - per fini ricreativi e turistici - a più noleggiatori stipulando più contratti per quanti sono i noleggiatori, indipendentemente dalla circostanza che l'unità da diporto sia dotata o meno di cabine. La circolare del MIT chiarisce che: - il termine 'cabina' deve essere interpretato in senso funzionale, non strutturale; - è considerata 'cabina' qualsiasi porzione dell'unità messa a disposizione del noleggiatore; - non è necessario che l'unità disponga di cabine fisiche. Ne consegue operativamente che il noleggio a cabina è ammesso anche su open, gommoni, day cruiser, natanti privi di alloggi (natanti di lunghezza 10 mt. non iscritte all'Archivio Telematico Centrale delle unità da diporto); cioè non esiste un requisito minimo di lunghezza o presenza di cabine, anche per periodi di tempo limitati, inclusi utilizzi giornalieri o orari. Questo supera interpretazioni restrittive precedenti. Elemento centrale che distingue il noleggio dalla locazione è la presenza dell'equipaggio: nel noleggio, infatti, l'unità resta sotto il controllo del noleggiante e viene condotta da personale

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

qualificato. Mentre qui la circolare conferma che l'armatore dell'unità può stipulare più contratti di noleggio per la stessa uscita; ogni contratto riguarda una porzione dell'unità (cabina/area); il comandante opera sempre per conto dell'armatore, non dei singoli noleggiatori; e non si configura come trasporto passeggeri, a titolo oneroso, in quanto, per espressa previsione di legge (art. 47, comma 2, del d.Lgs. n. 171/2005), non può avere ad oggetto l'attività di collegamento di linea ad orari prestabiliti tra due o più località predefinite. In sostanza, la circolare del MIT richiama che in questo modello di "cabin charter" non sono ammessi: - orari fissi; - non si applica a tratte predeterminate; - non è una vendita di "posti" e niente biglietteria. Se l'attività assume caratteristiche di trasporto, si applica il regime del trasporto passeggeri, con obblighi molto più stringenti. Sui contratti, la circolare richiama che: - il contratto deve essere un contratto di noleggio da diporto (art. 47); - il comandante è designato dall'armatore; - i noleggiatori non assumono alcun potere di direzione della navigazione. È ammessa l'intermediazione da parte di agenzie, broker e operatori turistici. Il noleggio a cabina - per gli armatori e per le compagnie di navigazione da diporto - diventa uno strumento commerciale molto flessibile, utilizzabile anche su unità piccole. È possibile massimizzare l'occupazione vendendo porzioni dell'unità a clienti diversi. È importante predisporre contratti chiari, che specifichino: - area messa a disposizione; - durata; - servizi inclusi; - responsabilità dell'armatore e del comandante. E senza sconfinare nel trasporto passeggeri, evitando orari e tratte fisse. La circolare del MIT apre un mercato nuovo: micro-charter, day charter condivisi, esperienze turistiche. Il broker può operare come 'intermediario' senza assumere responsabilità di navigazione. È consigliabile predisporre: - modelli contrattuali standardizzati; - informative chiare ai clienti; - procedure per la gestione di gruppi eterogenei di noleggiatori; - oltre a pacchetti turistici combinati (navigazione + attività a terra). Per i comandanti è necessario controllare la Check-list pre-imbarco; predisporre una Check-list briefing sicurezza ed un Registro attività charter. È fondamentale operare prima della partenza un briefing di sicurezza iniziale unico; - stabilire la gestione delle aree assegnate e il comportamento a bordo; - evitare che i noleggiatori interferiscano con la navigazione, oltre a mantenere unitarietà del comando anche con più gruppi a bordo dell'unità. Ed ancora - sempre prima della partenza - verificare che l'unità sia idonea al numero di persone imbarcate; - assicurarsi che la polizza RC copra il noleggio a cabina; - coordinare le attività con eventuali operatori turistici coinvolti; - assegnazione delle aree/cabine ai singoli noleggiatori: - controllo documentazione contrattuale; - verifica condizioni meteo e piano di navigazione e continuo monitoraggio della sicurezza dei passeggeri. Il comandante allo sbarco verifica integrità delle aree assegnate; opera un debriefing finale; e registra l'attività nel Deck Log e nel Charter Log. Ricordiamo che qualsiasi interferenza dei noleggiatori con la navigazione, il comandante ha l'obbligo di segnalarla immediatamente all'Autorità Marittima; se si supera il numero delle persone imbarcabili, il comandante ha l'obbligo di sospendere l'attività; se si verificano comportamenti pericolosi durante l'attività, di navigazione, il comandante procede allo sbarco immediato in un porto

sicuro. Abele Carruezzo *Per completamento di queste note, si riporta il modello del contratto di "Cabin Charter" standard. Modello di Contratto di Noleggio a Cabina (Cabin Charter) Contratto di Noleggio da Diporto - Porzione dell'Unità Parti Armatore / Società di Charter: Nome:P.IVA: Sede: Noleggiatore: Nome:Documento:Indirizzo: Oggetto del contratto L'armatore concede in noleggio al Noleggiatore una porzione dell'unità identificata come: -Cabina / area assegnata: _____ -Unità: _____ (nome, modello, matricola) -Porto di imbarco: _____ -Porto di sbarco: _____ Durata Dal // _ ore : Al // ore : Corrispettivo Prezzo totale: _ Comprende: -utilizzo area assegnata -comandante e equipaggio -carburante (se incluso) -servizi accessori (specificare) Non comprende: -cambusa -porti e ormeggi -attività extra -tasse locali Responsabilità e poteri del comandante -Il comandante mantiene pieno comando dell'unità. -Il Noleggiatore non può impartire ordini relativi alla navigazione. -Il comandante può modificare l'itinerario per motivi di sicurezza. Regole di bordo -Divieto di interferire con la conduzione dell'unità. -Rispetto delle aree assegnate. -Divieto di sostanze illegali. -Obbligo di seguire le istruzioni dell'equipaggio. Sicurezza Il Noleggiatore dichiara di aver ricevuto il briefing di sicurezza e di aver compreso: -uso dei dispositivi di sicurezza; -procedure di emergenza; -comportamento in navigazione. Recesso e cancellazioni -Politiche di cancellazione: -Rimborso: -Cause di forza maggiore: applicazione normativa vigente. Assicurazione L'unità è coperta da polizza RC e polizza passeggeri. Il Noleggiatore è responsabile per danni causati da comportamento negligente. Foro competente Foro esclusivo: Firma delle parti Armatore:Noleggiatore: Data: // __.

Informare

Focus

Royal Caribbean trasforma in ordini le opzioni con Meyer Turku per due navi da crociera

La quinta e la sesta unità di classe "Icon" saranno prese in consegna nell'estate del 2029 e nell'estate del 2030 Il gruppo crocieristico americano Royal Caribbean, nell'ambito dell'accordo decennale con il cantiere navale finlandese Meyer Turku, ha trasformato in ordini le opzioni concordate per la costruzione della sesta e della settima nave da crociera di classe "Icon" del 27 agosto 2024 e 23 settembre 2025). Le due unità saranno prese in consegna nell'estate del 2029 e nell'estate del 2030. Meyer Turku ha già costruito 25 navi per il gruppo crocieristico statunitense. Relativamente alle sole unità di classe "Icon", ad oggi il cantiere finlandese ha realizzato due navi di questa serie: Icon of the Seas (gennaio 2024) e Star of the Seas (agosto 2025). La terza nave della classe, Legend of the Seas , debutterà il prossimo luglio nel Mediterraneo occidentale. La quarta nave della classe "Icon", Hero of the Seas , entrerà in servizio nel 2027, mentre la consegna della quinta unità è prevista per il 2028. Le navi di classe "Icon", che utilizzano il gas naturale liquefatto quale combustibile, hanno una stazza lorda di circa 250.800 tonnellate e possono ospitare 7.600 passeggeri.

Informare

Royal Caribbean trasforma in ordini le opzioni con Meyer Turku per due navi da crociera

04/29/2026 10:03

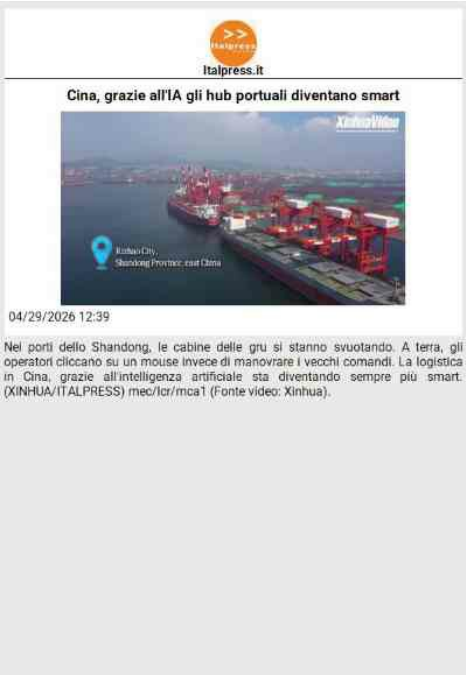
La quinta e la sesta unità di classe "Icon" saranno prese in consegna nell'estate del 2029 e nell'estate del 2030 Il gruppo crocieristico americano Royal Caribbean, nell'ambito dell'accordo decennale con il cantiere navale finlandese Meyer Turku, ha trasformato in ordini le opzioni concordate per la costruzione della sesta e della settima nave da crociera di classe "Icon" del 27 agosto 2024 e 23 settembre 2025). Le due unità saranno prese in consegna nell'estate del 2029 e nell'estate del 2030. Meyer Turku ha già costruito 25 navi per il gruppo crocieristico statunitense. Relativamente alle sole unità di classe "Icon", ad oggi il cantiere finlandese ha realizzato due navi di questa serie: Icon of the Seas (gennaio 2024) e Star of the Seas (agosto 2025). La terza nave della classe, Legend of the Seas , debutterà il prossimo luglio nel Mediterraneo occidentale. La quarta nave della classe "Icon", Hero of the Seas , entrerà in servizio nel 2027, mentre la consegna della quinta unità è prevista per il 2028. Le navi di classe "Icon", che utilizzano il gas naturale liquefatto quale combustibile, hanno una stazza lorda di circa 250.800 tonnellate e possono ospitare 7.600 passeggeri.

Italpress.it

Focus

Cina, grazie all'IA gli hub portuali diventano smart

Nei porti dello Shandong, le cabine delle gru si stanno svuotando. A terra, gli operatori cliccano su un mouse invece di manovrare i vecchi comandi. La logistica in Cina, grazie all'intelligenza artificiale sta diventando sempre più smart. (XINHUA/ITALPRESS) mec/lcr/mca1 (Fonte video: Xinhua).



Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Port News

Focus

Riforma porti, il sì con riserva di Ercole Incalza

Era ora. Ercole Incalza, l'uomo che per quattordici anni e sotto sette governi diversi ha guidato le strategie del Ministero delle Infrastrutture, non usa giri di parole per commentare l'approdo in Parlamento della riforma portuale. Un traguardo che il settore attendeva da oltre tre decenni e che oggi, con la calendarizzazione dell'iter di approvazione, sembra finalmente a portata di mano.Intervistato da Port News, Incalza ha espresso soddisfazione per la tenuta politica del Viceministro Edoardo Rixi, dando atto al rappresentante del Governo di aver mantenuto la promessa fatta a dicembre. Al centro del giudizio positivo del Gran Boiardo come lo hanno spesso soprannominato le cronache c'è l'istituzione di Porti d'Italia.L'idea di una società nazionale per coordinare i grandi investimenti infrastrutturali è definita da Incalza brillante, sebbene non esente da criticità: Il capitale sociale attuale è troppo esiguo rispetto alle reali necessità di ammodernamento del Paese, ha sottolineato l'alto dirigente.Tuttavia, è sulla gestione periferica che il Grand Commis solleva i dubbi più pesanti. Se la regia nazionale convince, la governance delle singole Autorità di Sistema Portuale desta perplessità. Per l'ex dirigente del MIT, l'unica via per sopravvivere in un mercato globale sempre più aggressivo è la concessione di una piena autonomia finanziaria e gestionale alle port Authority.Una strada obbligata, se si prende in considerazione come in questi anni sia diventata spietata la concorrenza esercitata nel Mediterraneo dalle grandi società statali (a cominciare, evidentemente, dalla PSA di Singapore e da HHLA di Amburgo).La visione di Incalza coincide qui con quella di Zeno D'Agostino. Già nel 2022, l'ex numero uno del porto di Trieste denunciava come l'avanzata delle multinazionali di Stato estere, spinte dai capitali della Belt and Road Initiative, stesse progressivamente scippando all'Italia la sovranità sulle proprie banchine, lasciando al Paese margini di manovra pressoché nulli sulla proprietà delle concessioni.Ma per il l'uomo delle grandi opere italiane la sfida non è più solo interna: riguarda l'intero scacchiere mediterraneo. Il Mare Nostrum necessita di una rivisitazione strategica urgente per non finire ai margini delle nuove rotte globali. I segnali della rivoluzione sono già evidenti: dall'ambizioso corridoio economico India-Medio Oriente alla Development Road il mega-progetto per unire Golfo Persico ed Europa via Iraq e Turchia fino al mastodontico Canale Istanbul. Sono queste le nuove arterie della logistica mondiale che promettono di ridisegnare i flussi tra Asia ed Europa.In questo scenario, la ricetta del Padre del Piano Generale dei Trasporti è chiara: l'Italia ha bisogno di un sistema portuale finalmente market-oriented, capace di trasformarsi in un hub logistico proattivo per l'Europa centrale e orientale. Non è più solo una questione di cemento, ma di flessibilità e visione manageriale, qualità indispensabili per navigare in un contesto geopolitico reso instabile dai capricci della Casa Bianca.L'imprevedibilità di Trump

è un fattore sistemico, avverte Incalza, ricordando come lo spettro dei nuovi dazi abbia già scosso le catene di approvvigionamento mondiali. Una lettura che sposa l'analisi del professor Maurizio Maresca: il tramonto dell'economia sociale di mercato, retta per settant'anni da regole certe e libertà presidiate, impone all'Italia un cambio di passo immediato. Senza una strategia all'altezza, il rischio è di restare a guardare mentre il mondo ridisegna le sue rotte.Per l'ex top manager delle infrastrutture, le tensioni nello Stretto di Hormuz non sono che l'ultimo sintomo di un'instabilità ormai cronica, davanti alla quale l'Europa continua a farsi trovare impreparata. Incalza non risparmia critiche a Bruxelles, condividendo lo scetticismo del professor Maresca: l'Unione Europea appare incapace di varare una vera politica industriale e logistica, limitandosi spesso a erigere barriere burocratiche.Sotto accusa finisce soprattutto l'ETS (Emission Trading System). Secondo l'intervistato, il meccanismo cap and trade sulle emissioni si è trasformato in un boomerang: un vincolo che penalizza gli scali comunitari a tutto vantaggio della concorrenza extra-UE. Mentre i porti europei pagano pegno, hub come Misurata, Damietta, Durazzo e Bar esentati dalle tassazioni sul carbonio guadagnano terreno, sottraendo traffici preziosi in un mercato globale privo di reciprocità.In questo scenario, la visione del Gram Boiardo di Stato si distacca nettamente dall'impianto di riforma firmato dal Viceministro Rixi. Se la regia unica di Porti d'Italia è un passo avanti, per l'alto dirigente mancano al Paese ancora le armi per combattere ad armi pari con i vicini competitor.La sua proposta di concedere alle AdSP la possibilità di acquisire quote azionarie in società portuali extra-UE risponde in fondo a questa necessità. Una strategia di espansione estera che, però, non trova spazio nell'attuale bozza di governo. Così come non trovano spazio ipotesi di riforma che mirino a favorire una reale integrazione tra mare e terraferma. Manca, ad avviso di Incalza, una visione che leghi organicamente porti e interporti, magari sotto l'egida di un'unica società di gestione degli hub.Per l'ex super dirigente del MIT la rendita di posizione non esiste più. Il successo di porti, interporti e distretti industriali non è più garantito dalla geografia, ma dalla capacità di mettere in campo una visione strategica lungimirante. La sua diagnosi è netta: l'Italia ha bisogno di un management di alto profilo e di una politica nazionale capace di spingere su un'intermodalità sostenibile, che sappia finalmente saldare le esigenze locali ai grandi obiettivi europei.La logistica, secondo Incalza, deve trasformarsi in un volano di ricchezza diffusa attraverso una strategia complessiva. Tuttavia, l'ex vertice del MIT lancia un monito: le infrastrutture sono necessarie, ma non sono la soluzione definitiva. Il tema del cemento è solo una parte del problema, avverte, ricordando come i porti italiani siano prigionieri di una stagnazione quindicennale, inchiodati alla soglia dei 10-11 milioni di TEU. Una paralisi che stride con il boom di competitor come Valencia o il Pireo, capaci di scalare le gerarchie mondiali nello stesso arco di tempo.Incalza conclude con un richiamo storico che sa di lezione programmatica: Nel 1984, con l'avvio del Piano Generale dei Trasporti, ipotizzammo un assetto del Paese basato su soli sette sistemi portuali. Una scelta di campo chiara, coraggiosa e di lungo respiro che oggi, secondo il super-manager, dovrebbe tornare al centro del dibattito per evitare che la riforma si disperda in mille rivoli, perdendo

di vista l'obiettivo della competitività globale.

Shipping Italy

Focus

Trasporto marittimo verso le isole: ok al nuovo quadro regolatorio di Art

Shipping Italy

Trasporto marittimo verso le isole: ok al nuovo quadro regolatorio di Art

04/29/2026 18:50 Nicola Capuzzo

Il provvedimento è finalzizato a una maggiore trasparenza, apertura del mercato e qualità dei servizi per i passeggeri L'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha annunciato che il proprio Consiglio ha "approvato la delibera n. 59/2026 riguardante le misure regolatorie relative agli affidamenti di servizi di cabotaggio marittimo e alle attività a essi propedeutiche. Le misure adottate introducono elementi di novità nelle procedure di affidamento del servizio e rafforzano le attività di monitoraggio e vigilanza da parte dell'Autorità su tutto il processo". L'Art spiega che il provvedimento recepisce anche le osservazioni formulate dagli stakeholder in sede di consultazione pubblica conclusasi a gennaio 2026, e completa la revisione del quadro regolatorio di settore avviato nel 2025 (delibera n.169/2025). L'intervento è finalizzato a "incrementare la contendibilità delle gare per l'affidamento dei servizi di trasporto marittimo da e verso le isole (collegamenti terraferma–isole e interinsulari), a garantire maggiore trasparenza degli affidamenti attraverso una più ampia disponibilità dei dati relativi alle concessioni e a rendere il settore più attrattivo per gli operatori di mercato". Queste le parole in proposito di Nicola Zaccheo, presidente di Art: "Gare trasparenti e ben strutturate favoriscono l'apertura del mercato, l'innalzamento della qualità dei servizi offerti ai passeggeri e una più efficace tutela dei loro diritti". 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 Ecco titolo, panelist e programma del Business Meeting "Traghetti e Ro-Ro" (Napoli – 22 Maggio).

Il provvedimento è finalzizato a una maggiore trasparenza, apertura del mercato e qualità dei servizi per i passeggeri L'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha annunciato che il proprio Consiglio ha "approvato la delibera n. 59/2026 riguardante le misure regolatorie relative agli affidamenti di servizi di cabotaggio marittimo e alle attività a essi propedeutiche. Le misure adottate introducono elementi di novità nelle procedure di affidamento del servizio e rafforzano le attività di monitoraggio e vigilanza da parte dell'Autorità su tutto il processo". L'Art spiega che il provvedimento recepisce anche le osservazioni formulate dagli stakeholder in sede di consultazione pubblica conclusasi a gennaio 2026, e completa la revisione del quadro regolatorio di settore avviato nel 2025 (delibera n.169/2025). L'intervento è finalizzato a "incrementare la contendibilità delle gare per l'affidamento dei servizi di trasporto marittimo da e verso le isole (collegamenti terraferma-isole e interinsulari), a garantire maggiore trasparenza degli affidamenti attraverso una più ampia disponibilità dei dati relativi alle concessioni e a rendere il settore più attrattivo per gli operatori di mercato". Queste le parole in proposito di Nicola Zaccheo, presidente di Art: "Gare trasparenti e ben strutturate favoriscono l'apertura del mercato, l'innalzamento della qualità dei servizi offerti ai passeggeri e una più efficace tutela dei loro diritti". 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 Ecco titolo, panelist e programma del Business Meeting "Traghetti e Ro-Ro" (Napoli - 22 Maggio).

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023