



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
martedì, 03 febbraio 2026



Prime Pagine

03/02/2026	Corriere della Sera	9
<hr/>		
03/02/2026	Il Fatto Quotidiano	10
<hr/>		
03/02/2026	Il Foglio	11
<hr/>		
03/02/2026	Il Giornale	12
<hr/>		
03/02/2026	Il Giorno	13
<hr/>		
03/02/2026	Il Manifesto	14
<hr/>		
03/02/2026	Il Mattino	15
<hr/>		
03/02/2026	Il Messaggero	16
<hr/>		
03/02/2026	Il Resto del Carlino	17
<hr/>		
03/02/2026	Il Secolo XIX	18
<hr/>		
03/02/2026	Il Sole 24 Ore	19
<hr/>		
03/02/2026	Il Tempo	20
<hr/>		
03/02/2026	Italia Oggi	21
<hr/>		
03/02/2026	La Nazione	22
<hr/>		
03/02/2026	La Repubblica	23
<hr/>		
03/02/2026	La Stampa	24
<hr/>		
03/02/2026	MF	25
<hr/>		

Primo Piano

02/02/2026	Ship 2 Shore	26
<hr/>		
In archivio la 4ª edizione dello Shipping, Transport & Intermodal Forum di Rapallo		

Venezia

02/02/2026	Venezia Today	31
Autorità della Laguna, cantiere aperto: «Collaudo del Mose a giugno. Pezzi di Thetis in vendita»		

Savona, Vado

02/02/2026	La Gazzetta Marittima	33
Authority Genova: siamo più sprint dopo la riorganizzazione interna		

Genova, Voltri

02/02/2026	Genova24	35
6 febbraio sciopero dei porti contro le guerre, a Genova presidio a San Benigno		
02/02/2026	La Gazzetta Marittima	36
Gnv, da aprile sulla rotta Genova-Palermo la nuova nave alimentata a Gnl		

La Spezia

02/02/2026	BizJournal Liguria	38
La Spezia, al via il cantiere per la posa del nuovo acquedotto a Fossamastra		
02/02/2026	Shipping Italy	40
Partner norvegese per Fluid Global Solutions		
02/02/2026	Shipping Italy	41
"Difesa e Militare": pubblicato il nuovo inserto speciale di SHIPPING ITALY		

Ravenna

02/02/2026	RavennaNotizie.it	42
Potere al Popolo Ravenna aderisce allo sciopero internazionali dei porti del 6 febbraio		
02/02/2026	Ravenna e Dintorni	43
Sciopero internazionale dei porti, un corteo a Ravenna. «Contro l'economia di guerra e per la Palestina libera»		

Marina di Carrara

02/02/2026	Voce Apuana	44
Verde urbano a Carrara: Italia Nostra denuncia ritardi e mancanza di trasparenza		

Livorno

02/02/2026	Port News	45
<hr/>		
02/02/2026	Ship Mag	47
<hr/>		
Concessioni portuali, ordinanza ponte dell'Adsp del Tirreno Settentrionale		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

02/02/2026	Ancona Today	48
<hr/>		
L'Unione portuali autonomi dorici si presenta alla città, tra rivendicazioni lavorative e diritti da difendere		
02/02/2026	Ancona Today	50
<hr/>		
"Se il carico è di guerra, il porto si ribella": da Ancona parte lo sciopero internazionale degli scali		
02/02/2026	Ancona Today	51
<hr/>		
Come impatterà l'Interporto sulla viabilità locale e non? A dirlo sarà uno studio		
02/02/2026	Ansa.it	53
<hr/>		
Interporto Marche, uno studio sul traffico per impatto nuovo polo logistico		
02/02/2026	Centro Pagina	55
<hr/>		
Jesi, Interporto Marche: a Sintagma lo studio sul traffico e dell'impatto del futuro sviluppo del polo		
02/02/2026	Cronache Ancona	57
<hr/>		
Nuovo polo intermodale, Interporto Marche commissiona uno studio sul traffico futuro		
02/02/2026	Primo Comunicazione	59
<hr/>		
Incontro tra il sindaco Biancani e l'Ammiraglio Agostini: collaborazione strategica per il futuro del porto		
02/02/2026	Qdmnotizie.it	60
<hr/>		
Cronaca Jesi Interporto, studio su traffico e impatto futuro del polo intermodale 2 Febbraio 2026 © riproduzione riservata You may like		
02/02/2026	Rai News	62
<hr/>		
Crociere al molo Clementino, l'iter va avanti		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

02/02/2026	Agenparl	63
<hr/>		
Comunicato Stampa AdSP MTCS - Zona franca doganale Latina-Frosinone: il porto di Gaeta leva strategica per lo sviluppo logistico e produttivo del territorio		
02/02/2026	Alessio Porcu	<i>Alessio Porcu</i> 64
<hr/>		
La Zona Franca che non scade: il Lazio Sud riscrive le regole dello sviluppo		
02/02/2026	Borsa Italiana	68
<hr/>		
Lazio: Rocca e Angelilli illustrano piano di sviluppo strategico Civitavecchia		
02/02/2026	CivOnline	69
<hr/>		
Archeologia subacquea, navale e portuale: al via un ciclo di conferenze scientifico divulgative con il Cans-Lans		
02/02/2026	CivOnline	70
<hr/>		
Darsena servizi, test di ormeggio superati		

02/02/2026	CivOnline	71
<hr/> Reindustrializzazione, presentato in Regione il piano di lavoro		
02/02/2026	corriereadriatico.it	73
<hr/> Crociera bloccata a Marsiglia dai marinai in sciopero, a bordo almeno 55 studenti italiani: «Siamo in mare, non ci fanno scendere»		
02/02/2026	FerPress	74
<hr/> Zona franca doganale Latina-Frosinone: porto di Gaeta leva strategica per sviluppo logistico e produttivo		
02/02/2026	H24notizie	75
<hr/> Gaeta, da consigliere ad assessore: Magliozzi prende i Lavori Pubblici		
02/02/2026	Il Nautilus	76
<hr/> Zona franca doganale Latina-Frosinone: il porto di Gaeta leva strategica per lo sviluppo logistico e produttivo del territorio		
02/02/2026	La Cronaca 24	77
<hr/> Civitavecchia - Presentato il piano di sviluppo strategico con il presidente Rocca ed il vicepresidente Angelilli		
02/02/2026	La Provincia di Civitavecchia	78
<hr/> Archeologia subacquea, navale e portuale: al via un ciclo di conferenze scientifico divulgative con il Cans-Lans		
02/02/2026	La Provincia di Civitavecchia	79
<hr/> Darsena servizi, test di ormeggio superati		
02/02/2026	La Provincia di Civitavecchia	80
<hr/> Reindustrializzazione, presentato in Regione il piano di lavoro		
02/02/2026	Latina Oggi	82
<hr/> Tar di Latina respinge l'istanza cautelare di Nuova Italcraft sul sopralluogo dell'Autorità Portuale		
02/02/2026	Latina TU	83
<hr/> <i>Comunicato Stampa</i> ZONA FRANCA DOGANALE, LA PRESENTAZIONE ALLA CAMERA DI COMMERCIO		
02/02/2026	LatinaCorriere	85
<hr/> Zona Franca Doganale LatinaFrosinone, una leva per l'export		
02/02/2026	Messaggero Marittimo	86
<hr/> Crociere e transizione energetica: la visione di Latrofa per l'AdSp laziale		
02/02/2026	Messaggero Marittimo	88
<hr/> <i>Andrea Puccini</i> Zona franca doganale Latina-Frosinone, Gaeta al centro della strategia logistica e industriale		
02/02/2026	Pressmare	89
<hr/> Zona franca doganale Latina-Frosinone: il porto di Gaeta nel sistema logistico territoriale		
02/02/2026	Roma e dintorni	90
<hr/> <i>ALESSIO PORCU</i> La Zona Franca che non scade: il Lazio Sud riscrive le regole dello sviluppo		
02/02/2026	Sea Reporter	94
<hr/> Il Porto di Gaeta spinge lo sviluppo della Zona Franca Latina-Frosinone		

Napoli

02/02/2026	Agenzia Giornalistica Opinione	95
<hr/> CARABINIERI DI NAPOLI * : «ISCHIA E PROCIDA, IL FURBETTO DELLA CARTA D'IDENTITÀ E L'UOMO CHE CAMBIA IDEA SULLA CASA»		
02/02/2026	Ansa.it	96
<hr/> Dal furbetto della carta di identità all'uomo che cambia idea sul prendere casa		
02/02/2026	Cronache Della Campania	97
<hr/> Ischia e Procida, controlli ai porti: carta d'identità falsa per lo sconto residente		

02/02/2026	Informatore Navale Cooperazione Internazionale e Tecnologia al Servizio della Sicurezza Marittima	98
02/02/2026	Informazioni Marittime Guardia Costiera con Emsa a Napoli per testare l'impiego dei Rov	99
02/02/2026	Napoli Village Ischia e Procida, dal furbetto della carta di identità all'uomo che cambia idea sul prendere casa	100
02/02/2026	Sea Reporter Formazione d'eccellenza nel Porto di Napoli: la Guardia Costiera e l'EMSA insieme per la sicurezza e la tutela del mare	101

Brindisi

02/02/2026	Brindisi Report Smantellamento, bonifica e occupazione: Mimit risponde a interrogazione su Cerano	102
02/02/2026	Rai News Traffico merci nel porto in calo del 17%, male anche le crociere	103

Taranto

02/02/2026	Messaggero Marittimo Il porto di Taranto punta a diventare hub energetico	<i>Andrea Puccini</i> 104
02/02/2026	Rai News Nave Solidaire a Taranto con 21 migranti soccorsi in mare	106
02/02/2026	Sea Reporter Il porto come hub energetico e del cambiamento: da Taranto una visione condivisa per lo sviluppo sostenibile	107

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

02/02/2026	Agenparl Confindustria Crotone ha avviato una serie di incontri istituzionali per rappresentare priorità e proposte per lo sviluppo del territorio e per le aziende aderenti al sistema	111
02/02/2026	Ansa.it Confindustria Crotone in pressing su aeroporto, porto e aree industriali	113
02/02/2026	Corriere Della Calabria Gioia Tauro si candida a Capitale Italiana del Mare per il 2026	115
02/02/2026	Il Dispaccio Gioia Tauro si candida a Capitale Italiana del Mare 2026	<i>Roberta Mazzuca</i> 116
02/02/2026	Inquieto Notizie Gioia Tauro Capitale Italiana del Mare 2026: il porto diventa visione e futuro	117
02/02/2026	Rai News Sviluppo, aeroporto e aree industriali: le priorità di Confindustria Crotone	118
02/02/2026	Reggio Tv Gioia Tauro, al via la candidatura a Capitale Italiana del Mare 2026	120

02/02/2026	Reggiotoday	121
"In ogni gioiese c'è il mare": Scarcella presenta il progetto di Gioia Tauro candidata a Capitale italiana del mare 2026		
02/02/2026	Stretto Web	<i>Daniilo Loria</i> 122
Gioia Tauro si candida a Capitale Italiana del Mare 2026		

Palermo, Termini Imerese

02/02/2026	Agenparl	123
[Comune Palermo] Mobilità. Ordinanza limitazione circolazione area Crispi / Porto		
02/02/2026	Palermo Today	126
Via Crispi, nuovi cantieri in arrivo per i lavori di interfaccia-porto: traffico rivoluzionato fino a settembre		

Trapani

03/02/2026	TP24	127
Tragedia di via Staiti, l'illuminazione diventa un caso politico		

Focus

02/02/2026	Informare	128
La gestione transitoria dei porti panamensi di Cristóbal e Balboa sarà affidata ad APM Terminals		
02/02/2026	Informare	130
Nel 2025 i porti turchi hanno movimentato un traffico record di 553,3 milioni di tonnellate di merci (+4,0%)		
02/02/2026	Informare	131
Nel 2025 le navi transitate nel canale di Panama sono aumentate del +14,1%		
02/02/2026	Informatore Navale	132
ASSONAT entra nella Water Defenders Alliance di LifeGate come Ambassador per la tutela delle acque e della biodiversità marina		
02/02/2026	La Gazzetta Marittima	133
«Anche l'Italia sarà coinvolta da quel che si muove per la rotta dell'Artico»		
02/02/2026	Sea Reporter	135
"Mediterraneo 2030": conclusioni di Stefano Messina, tra sfide geopolitiche e opportunità per il cluster marittimo italiano		
02/02/2026	Ship 2 Shore	136
Centralità del Mediterraneo e nuove rotte: serve una strategia di livello europeo, ma le scelte dell'UE penalizzano l'Italia		
02/02/2026	Ship Mag	139
Rifornimento di Gnl, Barcellona leader nel Mediterraneo		
02/02/2026	Ship Mag	140
Porti, la riforma dei pensionati eccellenti: due poli guidati da Genova e Trieste		
02/02/2026	Shipping Italy	142
Sono 6 le navi 'italiane' demolite (a norma) nel 2025		
02/02/2026	Shipping Italy	144
Bruxelles richiama l'Italia sull'obbligo di bandiera nazionale nel rimorchio portuale		

03/02/2026	Shipping Italy	145
Impedito a Msc Orchestra l'approdo a Marsiglia dai marittimi francesi		
02/02/2026	Transport Online	146
Confitarma: allarme tassazione marittimi italiani		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 637921
Roma, Via Campania 39 - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 6379210
mail: servizioclienti@corriere.it



Aveva 78 anni
Parsi, la psicologa
dei bambini
di **Candida Morvillo**
a pagina 25



Il libro di Verdelli
Ma possiamo guarire
dall'abuso di cellulare?
di **Ferruccio de Bortoli**
alle pagine 44 e 45

ModenAntiquaria
XXXIX Mostra di Alto Antiquariato
7 - 15 febbraio 2026
Modena Fiere

L'Islam politico

PARLIAMO (ANCORA) DI LIBERTÀ

di **Ernesto Galli della Loggia**

Quanto potrebbe accadere nelle prossime ore in Iran ripropone in maniera drammatica il problema dell'Islam politico, di che cosa troppo spesso esso è. Riproponendo quindi domande di sempre, domande che non dobbiamo stancarci di fare innanzi tutto all'Islam stesso. Sì, è necessario non stancarsi d'interrogare l'Islam, sfidando l'accusa d'islamofobia anche con le domande che possono risultare più imbarazzanti.

continua a pagina 38

Energia e Pil

PERCHÉ LA CRESCITA È BASSA

di **Carlo Cottarelli**

Il governo lavora da mesi a un decreto per ridurre il costo dell'energia elettrica in Italia. Per spiegarne l'importanza parto da un punto più generale. I recenti dati sul Pil italiano (crescita dello 0,3% nel quarto trimestre del 2025) continuano a essere poco entusiasmanti rispetto sia alla media europea (l'anno scorso siamo cresciuti meno della media), sia alle «tigri del Sud Europa» (Spagna, Grecia, Portogallo). Questi Paesi, come noi, tra il 1999 e il 2019 avevano perso terreno rispetto al resto dell'eurozona, ma ora, al contrario dell'Italia, stanno recuperando alla grande: il Pil spagnolo cresce da tre anni al 3%, contro il nostro zeroingola.

continua a pagina 38

L'ipotesi del decreto e i dubbi. Trattativa tra i partiti. Conte: il governo accolla le nostre proposte

«Sicurezza, votiamo insieme»

L'appello della premier all'opposizione sulle misure. Il nodo del fermo preventivo

di **Simone Canettieri**
e **Paola Di Caro**

Sul tema della sicurezza la premier lancia un appello all'opposizione: votiamo insieme. Fermo preventivo e cauzione, si discute. L'ipotesi del decreto legge. «Il governo accolla le nostre proposte», rilancia Conte, il leader del M5S.

da pagina 2 a pagina 5
Giulini, Logroscino, Lopetti, Meli

LE RIVELAZIONI E LE POLEMICHE
Dossier Epstein,
nelle mail il mistero
del figlio segreto

di **Samuele Finetti**

alle pagine 10 e 11



LA PIAZZA, I VIOLENTI

Risputa a sinistra il dilemma della «zona grigia»

di **Antonio Polito**

a pagina 4

GLI SCONTRI DI TORINO

Angelo l'«invisibile» Il 22enne in cella per l'agente pestato

di **Simone Innocenti**

a pagina 5

LA VISITA A SORPRESA

Crans, Mattarella
al Niguarda:
ridiamo piena vita
ai ragazzi feriti

di **Monica Guerzoni**



Visita a sorpresa del presidente Sergio Mattarella, a Milano per la prima tappa inaugurale delle Olimpiadi, al Niguarda, dai ragazzi vittime del rogo di Capodanno a Crans-Montana. Il suo «grazie» ai medici. E poi: «Ridiamo una vita piena a questi ragazzi».

alle pagine 6 e 7

Grammy Le parole di Bad Bunny e Billie Eilish. L'ira del presidente



Le stelle della musica Usa
contestano l'Ice e Trump

di **Guido De Franceschi** e **Barbara Visentin**

I Grammy da evento musicale a protesta politica contro Trump e l'Ice. Le parole dei vincitori Billie Eilish e del portoricano Bad Bunny: Ice fuori, lottiamo. E Donald, stizzito: uno show inguardabile.

alle pagine 12 e 48

I Giochi Positiva Passler, azzurra del biathlon

Il Cio, le note della Scala Milano città olimpica Primo caso di doping

L'ALLARME DI DRAGHI

«All'Ue serve un federalismo pragmatico»

di **Valentina Iorio**

a pagina 15

CAMPIDOGGIO, LO SCENARIO

Centrodestra, l'idea Calenda sindaco a Roma

di **Fabrizio Roncone**

a pagina 20

di **Francesco Battistini**
e **Marco Bonarrigo**



Alla vigilia dei Giochi di Milano-Cortina, alla Scala il presidente Mattarella accoglie i vertici del Cio. L'appello alla tregua olimpica. Ma c'è il primo caso di doping, sospesa l'azzurra Rebecca Passler, altoatesina 25enne che avrebbe dovuto gareggiare nel biathlon. Lo choc al Villaggio.

alle pagine 7, 16, 17, 18 e 19

I LIBRI DI LUCIANO CANFORA

IL PRIMO VOLUME "GIULIO CESARE" È IN EDICOLA DAL 3 FEBBRAIO

CORRIERE DELLA SERA
La libertà delle idee

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

In tanti si sono accostati alle sintesi giornalistiche dei chilometri di Epstein file con la non segreta speranza di trovarvi la conferma che quel trafficante di malumori di Donald Trump era, oltre a tutto il resto, un maiale. Per chi ha il cuore a sinistra, poi, c'era anche il desiderio di veder ribadita la presunta diversità antropologica dei «destri»: più becceri, più aggressivi, e anche più maiali. Ma la realtà non funziona come sui social, dove il male sta sempre da una parte sola, quella opposta alla propria. E così si è scoperto che tra gli assidui beneficiari del mefistofelico Epstein c'erano pure i due Bill: Clinton e Gates. Passi per Clinton, di cui si conoscevano certe abitudini, per quanto ci si immaginava che le esercitasse in autonomia, non all'interno

Il maiale bipartisan

di un branco. Ma Gates, no. Gates era l'anti-Trump e l'anti-Musk in contemporanea. L'imprenditore illuminato e caritatevole, l'altruista, l'idealista, persino il femminista. Vederlo mescolato a predatori sessuali senza scrupoli e, in genere, a persone che considerano le donne un oggetto di piacere e una merce di scambio infligge la mazzata definitiva al luogo comune.

Bisogna riconoscere l'evidenza: sono l'educazione e il carattere, non le idee o le convenienze politiche, a segnare il confine tra maschi evoluti e cavernicoli, tra chi rispetta le donne e chi le usa e ne abusa. Fascista o antifascista, comunista o anti-comunista, un maiale resta sempre un maiale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

octopusenergy

RESTARE CON IL SOLITO FORNITORE PUÒ COSTARTI CARO!

Passa a Octopus

Energia pulita a prezzi accessibili

Trasparenza 5 stelle octopusenergy.it



60203
Punto Informa Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004 art. 1, c.1) CB Milano
0771207483008



In Forza Italia si litiga per i 15 parlamentari morosi che non versano i 900 euro al mese. Ma si può: basta portare un "investitore privato" che paga in conto terzi



Martedì 3 febbraio 2026 - Anno 18 - n° 33
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



€ 2,00 - Annetto: € 3,00 - € 15 con il libro "Turchi NC"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 29/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

ALTRA IDEONA DI COSTA

Anno giudiziario:
FI non vuole più
la inaugurazione



GRASSO E MILELLA A PAG. 5

PROPAGANDA BELLICA

Leonardo porta
le armi (e Alberto
Angela) a scuola

DRAGONI A PAG. 9

LEONARDO-FINCANTIERI

Industria Difesa:
aggirano la legge
per due generali

LILLO A PAG. 8

VENEZIA-BARI-NAPOLI

"Nuove" Regioni:
fra i neoletti già
3 cambiasacca

GIARELLI E PROIETTI A PAG. 11

DOPO MELONI CHERUBINA

Restauri politici:
i meme su Giorgia
Salvini e De Luca

Forse altri restauri sono meglio riusciti, ma di sicuro nessuno è più popolare. Il rifacimento in chiave meloniana di una parete della Basilica di San Lorenzo in Lucina, a Roma, ha scatenato la fantasia di decine di profili social, i quali hanno preso spunto dall'angolo che lesembiane della premier per esplorare nuovi confini dell'arte. Dalla pagina satirica *Lercio* ai grafici più amatoriali, in Internet le parodie non mancano.

A PAG. 16

STRETTA SULLA SICUREZZA



L'ANGELO VENDICATORE

SCONTRI A TORINO

Danni limitati ed errori sul corteo di sabato

Il governo litiga, poi s'incarta: "fermo preventivo" di 12 ore

Forza Italia non è convinta delle misure prese sull'onda degli scontri per Askatasuna. Chigi lancia un amo alle opposizioni che declinano

BOFFANO, CASELLI, DE CAROLIS, MARRA, MANTOVANI
PACELLI E SALVINI A PAG. 2 - 3 E 4



MILANO-CORTINA PROMESSE TRADITE E 58 OPERE SU 98 INCOMPIUTE

I Giochi "a costo zero" ci costano 2+5 miliardi



CAMPIONI DI SPRECO 2 MLD PER LE GARE, 4-5 PER LE OPERE (ALCUNE NEMMENO PROGETTATE)

PIETROBELLI E TAGLIABUE A PAG. 6 - 7

L'ENNESIMA FIGURACCIA A MILANO
Vigili, sala operativa inaugurata e chiusa: sarà pronta fra 1 mese

BARBACETTO A PAG. 7

MAIDAN "OPPORTUNITÀ"

Nei file di Epstein
i business a Kiev
dopo Yanukovich



ANTONUCCI
A PAG. 15

LE NOSTRE FIRME

- Gallo Un voto blasfemo anti-Nordio a pag. 13
- Orsini Paragoni assurdi con i birre a pag. 13
- Scanzi Le sciocchezze sulla piazza a pag. 13
- Corrias Meloni decide anche i reati a pag. 3
- Ranieri Ora Schlein rivuole Tolkien a pag. 15
- Gismondo Molecola salva-prostata a pag. 20

GLI AUTORI CINOFILI

Scrittori e canari:
da Dacia Maraini
a Mann e Trevi

DENTELLO A PAG. 18

La cattiveria

Torino: il poliziotto preso a martellate
dimeso il giorno dopo. Un recupero
talmente lampo che l'ha preso la Juve

LA PALESTRA/GIANCARLO GISMONDO

Botte da orbi

Marco Travaglio

Quando un poliziotto viene picchiato da un manifestante, noi stiamo col poliziotto. Esattamente come, quando un manifestante viene picchiato da un poliziotto, noi stiamo col manifestante. Stare sempre col picchiato e mai col picchiatore, salvo i casi di legittima difesa, non è un'idea particolarmente originale, anzi è così scontata che non ci sarebbe neppure bisogno di esprimerla. Ma nel manicomio del dibattito politico-mediatico diventa quasi rivoluzionaria, perché c'è chi sta sempre col poliziotto e chi sta sempre col manifestante, qualunque cosa facciano. Poi c'è chi chiede a quanti manifestano pacificamente o non manifestano proprio ma stanno all'opposizione di "prendere le distanze" dai violenti anche se non sanno neppure chi siano, dunque non sono affatto vicini (ergo non possono distanziarsene). Di solito chi viene invitato a prendere le distanze da gente di tantissima da sé subisce il ricatto morale e ne prende le distanze. Ma non basta mai, perché chi gliel'ha intimata giudica insufficiente la sua presa di distanza e pretende una seconda più distanziata della prima. Servirebbero degli infermieri che lo portino via, ma sono impegnati a medicare il tizio picchiato, di cui non frega una mazzetta a nessuno se non per usarlo nella polemica di giornata.

A quel punto scatta la richiesta di cambiare le leggi perché picchiare il prossimo, specie se poliziotto, è una cosa brutta: non si fa. Il fatto che il Codice penale, scritto nel 1930 da Alfredo Rocco, ministro del governo Mussolini, punisca severamente chi picchia il prossimo, specie se poliziotto, da 96 anni esatti, e che lo punisse già il Codice Zanardelli del 1890, non conta. Appena un manifestante picchia un poliziotto (più raramente nel caso inverso) si invoca una "riforma" per impedire che il fattaccio si ripeta. Poi naturalmente il fattaccio si ripete, perché la violenza nella società non dipende dal fatto che non sia proibita, ma dal fatto che la società è violenta, che la politica soffia sul fuoco della violenza perché le conviene come arma di distrazione di massa, come alibi per reprimere il dissenso, spaventare la gente e relegarla in casa, che mai come in questi anni tutti invocano guerre, armi, blitz, raid e rappresaglie. Solo chi studia la storia sa che oggi le violenze sono infinitamente più blande e rare che negli anni del terrorismo e dell'antagonismo, che evocare le Br è ridicolo e comunque anche l'eversione rossa (e nera: c'era pure quella) fu sconfitta senza leggi straordinarie, ma con lo Stato di diritto. A maggior ragione, possiamo farcela con la sua attuale parodia. Senza nuove leggi, ma dando più mezzi e personale alle forze dell'ordine e alla magistratura, anziché disarmarle e ostacolarle ogni santo giorno. Un'idea così scontata che non ci pensa nessuno.



il Giornale



Direttore editoriale VITTORIO FELTRI

FONDATO DA INDRO MONTANELLI

Direttore responsabile TOMMASO CERNO

www.ilgiornale.it
 ISSN 1120-3471 | Giornale del mattino
 MARTEDÌ 3 FEBBRAIO 2026
 Anno LIII - Numero 28 - 1.50 euro**



controcorrente

COM'ERA VERDE QUELLA VAL SUSA

di Tommaso Cerno

Il direttore del Fatto quotidiano, Marco Travaglio, mi ha citato ieri nella sua squisita e sarcastica rubrica «Ma mi faccia il piacere». Nell'intento di sottolineare un mio cambio di posizione sul tema No Tav, all'indomani della guerriglia terroristica andata in scena a Torino con la scusa di difendere il centro sociale sgomberato Askatasuna, tocca il punto centrale del problema. È vero. Io sono uno dei giornalisti che hanno meglio conosciuto la Val Susa. E da oltre quindici anni ne seguo le evoluzioni. Sono quindi uno dei più indicati a spiegare alla sinistra, che sul tema No Tav è sempre stata divisa in due, la mutazione in violenza di quella valle e delle sue finalità politiche. Dal sogno pacifista di una nuova democrazia resistente (il quadro di anni fa, citato da Travaglio) a vero e proprio campo di addestramento paramilitare, organizzato in simbiosi con gli anarchici torinesi e non solo, infiltrato da miliziani siriani e oggi capace di mettere in piazza migliaia di guerriglieri perfettamente organizzati. È proprio come scrive Travaglio. La mutazione del No Tav è forse il più grande salto di qualità del nuovo modello di guerriglia urbana che fa da sfondo all'alleanza politica tra sinistra e islamismo radicale. Perché quella di Torino non è la violenza occasionale di un gruppo di facinorosi che hanno rovinato la festa alla democrazia, ma un ricatto alla stessa sinistra. Che infatti ha già ritirato le parole di condanna verso gli assaltatori del poliziotto. Era una prova generale. Ed è perfettamente riuscita. La sfida della nuova Val Susa allo Stato è lanciata.

BIANCO&NERO

LA PROPOSTA DI DRAGHI

Prima di soccombere l'Europa provi a federarsi
 Filippo Facci a pagina 15

L'EX PREMIER SCENDE IN CAMPO

Ma è scaduto il tempo della «banalità del bene»
 Gian Micalessin a pagina 15



la stanza di

Vite in feltro
 Proteggere i bambini
 a pagina 22



BIATHLETA
 Rebecca Passler (24)
 positiva al tetrozolo

MILANO-CORTINA: -3 AL VIA

Giochi proibiti

Infortuni, allerta violenze e ora doping
 È un'italiana la prima atleta positiva

Arcobelli, Casadei Lucchi e Fuciliari alle pagine 2-3

IL PRESIDENTE A MILANO

Mattarella: «Rispettare la tregua olimpica»

Marta Bravi a pagina 4

PEGGIORI D'EUROPA

Italia centro del terrorismo rosso

Il report Europol: nel nostro Paese l'85% degli attacchi anarchici
 Vertice di governo sulla sicurezza, Meloni sfida Schlein. Paletti del Colle

i commenti

SINISTRA MIOPE

Altro che fascisti
 Il problema sono
 gli antagonisti

di Francesco M. Del Vigo

■ Gli intellettuali di sinistra non hanno visto che invece dei fascisti stavano tornando i comunisti.
 a pagina 7

ASKATASUNA

Il reato
 di chi assiste
 i criminali

di Nicola Porro

■ Ma una certa responsabilità non si deve riconoscere anche a chi ha assistito e non ha fatto nulla?
 a pagina 20

La video-testimonianza

Parla l'agente picchiato
 «Amareggiato ma vivo»

Francesco Boezi alle pagine 10-11



AGGREDITO Il poliziotto Alessandro Calista

■ L'Italia rischia di diventare il luogo di ritrovo per gli antagonisti di tutta Europa che si preparano ad alzare la tensione in vista delle elezioni politiche del 2027. Quanto avvenuto a Torino sabato scorso potrebbe essere solo la prima avvisaglia di un clima da anni di piombo.

Giubilei, Manti e Signore alle pagine 6 e 7

IL LEGHISTA DURIGON

«Vannacci non lasci
 Un patriota come lui
 non fa regali al Pd»

di Gabriele Barberis

■ Il senatore Claudio Durigon analizza in questa intervista i fenomeni che si stanno sviluppando nella Lega e il caso Vannacci.
 a pagina 14

A BRESCIA

Consigliere pro Pal
 nei guai per pedofilia

Braghieri e Fazzo a pagina 12

SCOMPARSA A 78 ANNI

Parsi, voce gentile
 delle battaglie
 per i diritti
 dei più piccoli



Maria Sorbi

■ La «professoressa» aveva un dono assai raro: sapeva essere regina dei talk show con garbo, senza urlare. Non interrompeva nessuno e ascoltava. Roba d'altri tempi. Maria Rita Parsi, psicologa dell'infanzia, se ne è andata a 78 anni.

a pagina 19, Tivelli a pagina 20

GIÙ LA MASCHERA

di Luigi Mascheroni

ODISSEA NOIR

Abbiamo visto tutti i film di Christopher Nolan. Due volte. E *Inception* addirittura tre; per dire. Infatti aspettiamo con ansia la prossima opera, *Odissea*. Ci fidiamo ciecamente del regista e ciecamente anche dello sceneggiatore. Il trailer con Batman nei panni di Agamennone - o Agamennone nei panni di Batman - promette già il capolavoro. Adoriamo le contaminazioni, le riletture, il meticcio culturale. E speriamo anche nella conferma che il ruolo di Elena di Troia, simbolo della donna più bella del mondo, sia stato affidato all'attrice, mezza messicana e mezza keniana, Lupita Nyong'o. Di colore, coi capelli corti e bruttina.



Non ci interessa che Omero descriva Elena «dalle bianche braccia» e con la lunga chioma, e che per lei si usi il termine *xanthos*, «biondo» o «chiaro»; o che Esiodo parli della «bionda Elena»; e che Euripide la immagini mentre si taglia i «biondi capelli» e che la storia dell'arte l'abbia rappresentata bionda e con gli occhi azzurri, e che Diane Kruger, l'Elena di *Troy*, sia bellissima. E che Sydney Sweeney sarebbe stata la scelta migliore in assoluto.

A noi interessa che con questa Elena, un po' da *blasfemazione* anni Settanta, siamo arrivati al punto di non ritorno della cultura *woke*, quella che ha cambiato pelle e anima a chiunque, da Anna Bolena a Bianca neve. Più a fondo, dopo una Elena nera, non si può andare. Così potremo cominciare il giro dall'altra parte. Partiremo da un Tarzan nero...

E per il resto, abbiamo già perplessità sul cambiare la cronaca, immaginati la Storia. Ci lasciassero almeno i miti.



IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI VEDI GERENZA
 PRESSIONI PER PULIRE IL SISTEMA IN PROGRESSO A € 400 T.C. 1.500 EURO

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

IL GIORNO

MARTEDÌ 3 febbraio 2026
1,60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it

MILANO Hanno risposto al fuoco. «Lesioni colpose, uso legittimo delle armi»

Sparatoria a Rogoredo Indagati quattro agenti

Palma e Vazzana a pagina 7



Sicurezza, i nodi del decreto Dubbi sul fermo preventivo

Più probabile una sorta di Daspo. Meloni chiede risoluzione con l'opposizione, stop da Pd e M5s
Guerriglia urbana al corteo per Askatasuna, tre arresti. Caccia a chi ha infierito sul poliziottoServizi
alle p. 2, 3 e 4

L'ex presidente della Camera

Violante: «A Torino
si sapeva come
sarebbe finita»

Marmo a pagina 5

Il monito di Draghi: sarà potente

«Europa federale:
bisogna partire
con gli Stati
già disponibili»

Giacomin a pagina 8

Tensioni sui pasdaran-terroristi

L'Iran convoca
gli ambasciatori Ue
Ma apre agli Usa

Ottaviani a pagina 9



Mattarella dai feriti di Crans «Ridiamo loro una vita piena»

Prima di dichiarare aperta la 145ª
sessione del Cio nel corso della
cerimonia alla Scala di Milano, dove ha
chiesto il rispetto della tregua olimpica
per tutti i conflitti, ieri mattina il
presidente della Repubblica Sergio
Mattarella ha visitato i feriti diCrans-Montana ricoverati al Niguarda.
«Ridiamo loro una vita piena» ha detto.
Quindi, l'incontro con i genitori di
Chiara Costanzo, la 16enne morta nel
rogo della notte di Capodanno.

Mingoia e Bonezzi alle pagine 10 e 11

DALLE CITTÀ

MILANO La tesi: conosceva il suo assassino

Una coltellata
poi nella vasca
Così è morta
Silvana Damato

Giorgi a pagina 14

VARESE Ha 8 anni, era affidato ai servizi sociali

Bimbo sparito con la madre
«Ha bisogno dei famaci»

Sormani a pagina 16

BERGAMO L'insegnante è ai domiciliari

Sesso con l'alunna 15enne
Udienza preliminare per il prof

Donadoni a pagina 16

BRESCIA La sindaca: il mio pensiero alle vittime

Pedopornografia
Indagato
l'ex consigliere
di maggioranza

Pacella e Raspa a pagina 14

Il rapper e la protesta
contro i blitz anti immigratiGrammy,
il portoricano
Bad Bunny
trionfa
e attacca Trump:
«Fuori l'Ice»

Di Clemente a pagina 13



Una vita per i diritti dell'infanzia

Addio a Parsi,
paladina dei minori

Ponchia a pagina 21



La biatleta Passler primo caso

Doping ai Giochi,
azzurra squalificata

Turri nel Qs

PER SENTIRSI MENO IN ANSIA
E PIÙ LEGGERI.

LAILA
99 mg capsule melli
glicemipolulavica

UNA CAPSULA AL GIORNO

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

Laila è un medicinale di origine vegetale a base di Olio Essenziale di Lavanda.
Leggere attentamente il foglio illustrativo. AutORIZZAZIONE del 16/05/2005.



Culture

NAPOLI EXPLOSION Vesuvio, visione instabile nel progetto di Mario Amura in mostra al Real Albergo dei Poveri
Bruno Di Marino pagina 12



Visioni

CINEMA Al Rotterdam Film Festival le due versioni di «Krakatoa» di Carlos Casas, rêverie nella natura
Cristina Piccolo pagina 15



L'ultima

CAMILO TORRES Dopo sessant'anni ritrovate in Colombia le spoglie del prete che divenne guerrigliero
Claudia Fanti pagina 16

■ CCM
LE MONDE DIPLOMATIQUE
+ EURO 2,30
■ CCM
L'AFRIQUE DU MONDE
+ EURO 4,00

il manifesto

quotidiano comunista

MARTEDÌ 3 FEBBRAIO 2026 - ANNO LVI - N° 28

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

«Sicurezza» Disertare l'agenda delle destre

ANDREA FABOZZI

Dopo aver gonfiato quel che è accaduto a Torino oltre ogni limite («terrorismo») e dopo aver per questo annunciato un nuovo, urgentissimo «pacchetto sicurezza» (il quinto o il sesto, abbiamo perso il conto), il governo si blocca. E la destra, disorientata dalle opposte propagande - a questo e a nient'altro servono i «pacchetti» -, spinta dalla Lega in un vicolo cieco dove nulla è mai abbastanza, esce da un assurdo vertice politico nel quale ha coinvolto anche i capi delle forze di polizia (perché non i generali?) con nulla in mano.

— segue a pagina 2 —

all'interno

Disordine pubblico Manganellate, botte e sangue. E il solito teorema

■ Il racconto delle violenze subite dai manifestanti. In 40 al pronto soccorso, ma altri hanno preferito non farlo. Pm e digos al lavoro: si pensa all'associazione a delinquere.

RAPISARDI, DI VITO
ALLE PAGINE 4 E 5

«Emergenza» Quegli avversari della democrazia, difensori dello Stato

MARCO BASCETTA

L'intenzione di sconvolgere gli scontri di Torino per accreditare una situazione di grave emergenza nel paese che legittimi una stretta repressiva è del tutto evidente. Il potere esecutivo spera di aver trovato nel capoluogo piemontese quello che Trump cercava a Minneapolis: un buon pretesto per decretare uno stato di eccezione che gli avrebbe consentito di sbaragliare qualsiasi opposizione presente e futura.

— segue a pagina 11 —

Dieci contro uno, un pestaggio della polizia al corteo nazionale in solidarietà al Centro Sociale Askatasuna dello scorso sabato foto di Marco Alpozzi/L'Espresso



Fuori i violenti

Non c'è solo il pestaggio dell'agente che hanno visto tutti, decine di video e testimonianze raccontano le aggressioni della polizia ai manifestanti di Torino. Per il governo è l'ora di un'altra stretta repressiva. Ma la maggioranza è divisa così chiama l'opposizione all'unità nazionale

pagine 2-5

IL GRUPPO SCOMUNICATO DALLE PANTERE NERE RESPINGE LA LEZIONE PACIFISTA DI MINNEAPOLIS

Usa, i Black Lions: dobbiamo armarci

■ Il collasso sociale è ancora visibile al 2123 North Gratz Street: persone scalze anche con le temperature molto sotto lo zero di questi giorni, corpi piegati e sguardi spenti dal fentanyl. Siamo nella zona di North Central/Temple University, quartiere di Philadelphia generalmente

considerato ad alto tasso di criminalità, ora in transizione «isolato per isolato», secondo la formula della gentrificazione selettiva. È qui la sezione di Philadelphia del Black Panther Party for Self-Defense. O meglio, dei Black Lions, come il gruppo ha deciso di rinominarsi dopo le accuse,

mosse da membri storici del partito, di uso non autorizzato e simbolicamente svuotato del nome e dell'iconografia delle Pantere. Il loro leader Paul Birdsong respinge la lezione pacifista di Minneapolis: «Dobbiamo armarci», «respingere» sparo su sparo la violenza dell'Ice. CATUCCIALLE PAGINE 8-9

LE FORZE DELL'ICE Razzisti e violenti con i disabili

■ In quattro mesi sono già state 45 le persone arrestate dall'Ice disabili e razzializzate. Ed è diventato virale sui social il video di una donna disabile

che viene intimidita e fatta uscire dall'auto a forza, un episodio percepito come un'ulteriore crudeltà dell'Ice. MIGLIORISI A PAGINA 8

ECONOMIA DI GUERRA Leonardo: «Per le armi i soldi non sono buttati»



■ Nella settimana dedicata alle materie «Stem» l'amministratore delegato del colosso della difesa Leonardo, Roberto Cingolani, ha proposto un manifesto antropologico per giustificare il riarmo: «In Europa ci siamo seduti pensando che pace fosse gratis, non fatevi fregare da chi dice che buttiamo soldi in armi»

CICCARELLI A PAGINA 6

Il valico di Rafah Da quella fessura passa il codice non scritto dell'esilio

WIDAD TAMIMI

Quella che si è socchiusa ieri a Rafah, dopo quasi due anni di sigilli ermetici e silenzio tombale, non è una porta verso la libertà. È una fessura, stretta e sorvegliata, che guarda su un abisso. In quello che resta del confine meridionale, va in scena l'atto finale.

— segue a pagina 7 —

L'AVANA Cuba strangolata chiede un aiuto internazionale



■ Dopo il blocco totale del petrolio ordinato da Trump per affamare l'isola e abbattere il governo, Cuba apre all'inevitabile dialogo ma avverte: «Non cederemo». E fa appello alla comunità internazionale, colpita dal tycoon nell'ultimo anno. La crisi ormai è feroce, gas e benzina quasi scomparsi, un litro d'olio costa tre giorni di paga. LIVIA A PAGINA 10



Stampa Italiana SpA - In a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Opuscolo 23/2103
 0 7 0022 2 13000

il Resto del Carlino

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

MARTEDÌ 3 febbraio 2026
1,80 Euro*

Nazionale - Imola

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

MODENA Ruggi, il luogo del ritrovamento

Il teschio di Daniela nella torre diroccata «Lì giocava da bimba»

Reggiani a pagina 14



IMOLA Rifiuti nel Santerno

La discarica fantasma è ancora là sotto

Donati a pagina 15



Sicurezza, i nodi del decreto Dubbi sul fermo preventivo

Più probabile una sorta di Daspo. Meloni chiede risoluzione con l'opposizione, stop da Pd e M5s
Sparatoria a Rogoredo (Milano), indagati quattro poliziotti: «Lesioni con uso legittimo delle armi»

Servizi
alle p. 2, 3 e 4

L'ex presidente della Camera

Violante: «A Torino si sapeva come sarebbe finita»

Marmo a pagina 5

Il monito di Draghi: sarà potente

«Europa federale: bisogna partire con gli Stati già disponibili»

Giacomin a pagina 10

Tensioni sui pasdaran-terroristi

L'Iran convoca gli ambasciatori Ue Ma apre agli Usa

Ottaviani a pagina 11



Mattarella dai feriti di Crans «Ridiamo loro una vita piena»

Prima di dichiarare aperta la 145ª sessione del Cio nel corso della cerimonia alla Scala di Milano, dove ha chiesto il rispetto della tregua olimpica per tutti i conflitti, ieri mattina il presidente della Repubblica Sergio Mattarella ha visitato i feriti di

Crans-Montana ricoverati al Niguarda. «Ridiamo loro una vita piena» ha detto. Quindi, l'incontro con i genitori di Chiara Costanzo, la 16enne morta nel rogo della notte di Capodanno.

Mingola e Bonezzi alle pagine 8 e 9

DALLE CITTÀ

BOLOGNA La cantante nei duetti a Sanremo



Cristina D'Avena: «Il rimpianto? Quella promessa di Lucio Dalla»

Pacoda a pagina 22

BOLOGNA Danni e vernici su due sedi bancarie

Manifestarono per Cospito Sedici anarchici nei guai

Mastromarino in Cronaca

BOLOGNA Caccia al ladro, che è scappato

Donna stratonata e rapinata L'aggressione in via Matteotti

Servizio in Cronaca

IMOLA Ricevevano sussidi da Comune e Inps

I due consulenti finanziari erano nullatenenti: evasi 120mila euro



Masetti in Cronaca

Il rapper e la protesta
contro i blitz anti immigrati

Grammy, il portoricano Bad Bunny trionfa e attacca Trump: «Fuori l'Ice»

Di Clemente a pagina 12



Una vita per i diritti dell'infanzia

Addio a Parsi, paladina dei minori

Ponchia a pagina 21



La biatleta Passler primo caso

Doping ai Giochi, azzurra squalificata

Turri nel Qs

PER SENTIRSI MENO IN ANSIA E PIÙ LEGGERI.

LAILA
99 mg capsule melle
glicemidolo di lavanda

UNA CAPSULA AL GIORNO

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

LAILA è un medicinale di origine vegetale a base di Olio Essenziale di Lavanda. Leggere attentamente il foglio illustrativo. AutORIZZAZIONE DEL 16/05/2025.

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

MARTEDÌ 3 FEBBRAIO 2026

IL SECOLO XIX

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

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,80 € (1,80 € con Tuttosport) AT, AL, CN, 2,00 € con Tuttosport (M, SP, S) e con L'Espresso - Anno CXI - NUMERO 28, COMMA 26/B, SPEDIZIONE ABB. POST - GR 50 - BLUE MEDIA S.R.L. - Per la pubblicità sul SECOLO XIX: www.secolo19x.com Tel. 010.5388.200

PARTECIPAZIONE PERDUTA

IL VALORE DELL'ESEMPIO PER I GIOVANI

SERGIO CASALI

Chi frequenta un po' i giovani non può non aver notato in loro i tratti di una generazione autentica, sincera, spesso disposta ad abbassare le barriere che la separano dal mondo adulto. La trasgressione e l'opposizione al potere delle vecchie generazioni sono scomparse, sostituite talvolta dalla derisione imbarazzata verso adulti che cercano di scimmiettare gli atteggiamenti dei ragazzi. Questa generazione, però, è la stessa descritta dalla ricerca di Yapp Italia che è stata presentata alcuni giorni fa e che racconta senza sorprendere - di giovani per i quali "partecipare" alla vita della società non ha lo stesso significato che aveva in passato e ha assunto dimensioni individuali e soggettive: usare i social, stare con la famiglia o con gli amici. Con una conseguenza, come dicono i ricercatori: ciò che anche solo 10 anni fa funzionava per coinvolgere e attivare i giovani, oggi non funziona.

Mi piace il presupposto di questo lavoro: non limitarsi a fotografare una generazione, ma porsi una domanda sul futuro. Come possiamo costruire un nuovo modello di partecipazione? In un mondo in cui tutto è spostato sul piano individuale, mobilitare le persone è diventato più facile: non servono lunghe assemblee e discussioni, un'organizzazione ramificata, ma è sufficiente un post che diventi virale sui social. In piazza però non scende un popolo omogeneo e coordinato, ma un'aggregazione spontanea di individui che condividono uno slogan, ma non sempre le stesse idee. La spontaneità e l'estemporaneità rendono tutto meno efficace sul lungo periodo e alimentano la rassegnazione e il senso di impotenza tanto che, per il 55% dei ragazzi, dietro alla rinuncia alla partecipazione c'è «l'idea che non si può cambiare nulla». Insomma non esistono scorciatoie: per i cambiamenti reali occorre mobilitarsi in modo organizzato, creare comunità, studiare, elaborare soluzioni, lavorare ogni giorno per metterle in pratica. Il primo passo per ricostruire la partecipazione non è togliere ai ragazzi i telefonini o affiancarli lo psicologo. E neanche intossicarli di accurate esortazioni all'impegno. Forse, semplicemente, c'è bisogno di qualcuno che mostri - con la vita prima che con le parole - che vale la pena unirsi ed impegnarsi per rendere il mondo un posto migliore.

L'autore è insegnante

ULTIMO GIORNO DI CALCIO MERCATO
Il Genoa vende soltanto Thorsby
Samp, Soleri e Pierini per l'attacco

ARRICCHIELLO, BASSO E CASACCIA / PAGINE 34-37



VENERDÌ IL VIA. BIATHLON, UN CASO DI DOPING
Olimpiadi, sogni da record
L'Italia spera in 19 medaglie

SERVIZI / PAGINA 38



Sicurezza, Meloni cerca l'intesa con l'opposizione Lite sul fermo preventivo

Dialogo in salita. Conte: «Votiamo se accolgono le nostre proposte»

La premier Meloni auspica «una stretta collaborazione istituzionale» con le opposizioni sul pacchetto sicurezza che sarà portato in Consiglio dei ministri mercoledì. La strada verso il dialogo non appare facile, anche perché su alcune misure allo studio ci sono polemiche. «Votiamo se accogliamo le nostre proposte», dice Conte, leader di M5S. Mentre il Pd rimanda il confronto al Parlamento. All'interno del governo ci sono dubbi costituzionali sul fermo preventivo dei manifestanti potenzialmente violenti, sostenuto con forza dalla Lega.

SERVIZI / PAGINE 2 E 3



LE MISURE

Chiara Acampora / PAGINA 2

Coltelli, la vendita proibita ai minori
Stretta sui cortei

Le misure del pacchetto sicurezza saranno inserite in due distinti provvedimenti, un decreto e un disegno di legge. Si va dal divieto della vendita di coltelli ai minori allo scudo penale per gli agenti impegnati contro le violenze di piazza.



Peschereccio affonda a Portofino, comandante disperso

I subacquei della Guardia costiera cercano il pescatore disperso accanto ai resti della barca, dopo il naufragio. I soccorsi immediati hanno consentito di salvare l'altro membro dell'equipaggio

ALESSANDRO PONTE / PAGINA 9

L'EUROPA

Appello di Draghi «L'Ue reagisca o sarà un'agonia»

Michele Esposito / PAGINA 4

Da Mario Draghi arriva una pressante richiesta all'Europa sulla necessità di rompere lo status quo: «Altrimenti sarà una lunga agonia per l'Unione».

Jones: «Europa a due velocità per competere»

Alessandro Farruggia / PAGINA 5

Secondo Erik Jones, direttore dello Schuman Center di studi europei avanzati, «L'unanimità è un grande ostacolo per l'Ue».

VERTENZE LIGURI

Amt, i creditori: «Piano di rientro prima di tutto»

A. Coluccia ed E. Rossi / PAGINA 7

Mentre la Regione stanza 30 milioni per i nuovi bus in Liguria, si alza il pressing dei creditori di Amt in crisi: «Serve subito un piano di rientro».

Flacks raddoppia Dopo l'Ilva punta su British Steel

Gilda Ferrari / PAGINA 13

Dopo l'offerta sulle acciaierie ex Ilva, il gruppo Flacks raddoppia e mette il mirino anche sugli inglesi di British Steel.

Sayf: «A Sanremo vi farò divertire e pensare»

Il cantante di Rapallo: «Questo è il momento giusto per il Festival»

Claudio Cabona / PAGINA 30

Sayf si avvicina al Festival di Sanremo: «Questo era il momento giusto», dice il cantante di Rapallo. Lui che era stato panettiere si è presentato alla stampa preparando la focaccia al formaggio. E ha lanciato il suo messaggio: «Riuscirò a farvi divertire, ma anche un po' a pensare».



LA CONSEGNA DEI GRAMMY

Renato Tortarolo / PAGINA 31

Bad Bunny nella storia
Le star contro Trump

Bad Bunny si prende il Grammy ed entra nella storia: è il primo artista latino a vincere per il miglior album. E si allea con le star contro Trump.

DIERRE
STERLINE • MARENGHI • LINGOTTI D'ORO
LA STERLINE DI RE CARLO III
Valore senza tempo
QUOTAZIONI SEMPRE AGGIORNATE SU
WWW.DIERREGOLD.IT
VIA FENICI 173 • GENOVA • TEL. 010.181931



DIERRE
STERLINE • MARENGHI • LINGOTTI D'ORO
LA STERLINE DI RE CARLO III
Valore senza tempo
QUOTAZIONI SEMPRE AGGIORNATE SU
WWW.DIERREGOLD.IT
VIA FENICI 173 • GENOVA • TEL. 010.181931

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

In agenda giovedì
Telefisco 2026,
iscrizioni entro
domani alle 18
Focus sulle novità

— Servizio e Info
a pag. 34



-2
GIORNI A TELEFISCO

Crisi d'impresa
Professionisti
ammessi al passivo
se le prestazioni
sono ben definite

Filippo D'Aquino
e Gianluca Minniti
— a pag. 39



FTSE MIB **46005,21** +1,05% | SPREAD BUND 10Y **62,88** +0,99 | SOLE24ESG MORN. **1669,77** +0,33% | SOLE40 MORN. **1725,82** +1,09% | **Indici & Numeri** → p. 39 a 43

Piazza Affari corre al top dal 2000

Mercati

Rally del Ftse Mib:
indice oltre 46mila punti
Salgono le Borse europee

La nomina di Warsh
alla guida della Fed
rassicura gli investitori

Quote italiane: prevista
una redditività in crescita
del 10,6% quest'anno

Inizio di settimana in rally per
Piazza Affari, trainata dai finan-
ziari. Il Ftse Mib sale ai massimi
dal dicembre 2000 e chiude sopra
quota 46mila (+1,05%). Nuovo re-
cord anche per il Ftse 100 di Lon-
dra (+1,16%), in prima fila i bancari
che beneficiano della nomina di
Kevin Warsh come nuovo presi-
dente della Fed. Inverte la rotta e
si muove in rialzo Wall Street, con
i mercati che sembrano aver as-
sorbito la forte svendita di metalli
preziosi all'inizio di una settim-
ana densa di trimestrali e dati eco-
nomici, a partire da quello sull'oc-
cupazione in gennaio.

Per il 2026 è atteso un nuovo
avanzamento a doppia cifra della
redditività delle società quotate in
Borsa in Europa (+10,6% a 81,6
miliardi per le italiane).

Maximilian Cellino — a pag. 2

CRYPTOVALUTE

Wall Street,
allerta sui
grandi detentori
di Bitcoin

Vito Lops — a pag. 2

MATERIE PRIME

Oro e argento,
la caduta
prosegue ma
non a New York

Sissi Bellomo — a pag. 2



Rafah. Ambulanze per malati e feriti

MEDIO ORIENTE

Bimbo palestinese
ucciso in un raid
Riaperto il valico
di Rafah

Rosalba Reggelo — a pag. 16

RAGGIUNTO L'ACCORDO COMMERCIALE

Gli Usa tagliano i dazi
all'India al 18%. Delhi,
stop al petrolio russo

Marco Valsania — a pag. 4



Laurea ad honorem. Mario Draghi

LA RISPOSTA A USA E CINA

Draghi: «Federalismo
pragmatico»
per l'Europa del futuro

Beda Romano — a pag. 3



Ritorno al passato? Il test nucleare, nome in codice Dione, condotto dalla Francia nell'atollo di Mururoa nel giugno 1971, che provocò un'esplosione da 34 kilotoni

Il piano di Intesa: ai soci 50 miliardi in cinque anni

Credito

Il nuovo piano presentato ieri da
Intesa Sanpaolo prevede di distri-
buire 50 miliardi di euro ai soci
nel periodo 2025-2029 e un utile
a 11,5 miliardi nel 2029. Migliora
la redditività, con un RoE al 22%.

Luca Davi — a pag. 29

FACTORING

Bff Bank cambia
i vertici e taglia
gli obiettivi: crolla
il titolo (-44%)

Enrico Miele — a pag. 30

Aiuti pubblici, controlli fermi: in arrivo i parametri flessibili

Imprese e Pa

Cambiano le regole sulle verifi-
che ai beneficiari di contributi
pubblici con la revisione peri-
odica delle soglie. Entro aprile le
aziende devono mandare i risul-
tati dei loro controlli.

Parente e Trovati — a pag. 7

RISPOSTE CON L'AI

Fisco, pronta
la banca dati
degli interpellati
Al via da marzo

Mobili e Parente — a pag. 6

PANORAMA

AL COMITATO DEL CIO

Mattarella invoca
la tregua olimpica:
«Lo sport faccia
tacere le armi»

«Chiediamo, con ostinata deter-
minazione, che la tregua olimpi-
ca venga ovunque rispettata.
Che la forza disarmata dello
sport faccia tacere le armi». Così
il presidente Sergio Mattarella
(nella foto), intervenuto al Teatro
alla Scala a Milano per la Cerimo-
nia di apertura della Sessione
del Cio. «Lo sport - ha aggiunto -
si proporrà come veicolo di
speranza».

— a pagina 10



ACQUISTI DELLA PA

Consip: coinvolgere
60mila imprese in più

Nel piano Industriale 2026-
2029 Consip fissa l'obiettivo di
gestire una spesa pari a 165
miliardi portando a quota
350mila il numero di imprese
coinvolte negli appalti.

— a pag. 9

STRATEGIE DI CRESCITA

PERCORSO PER
LA QUESTIONE
SALARIALE

di Renato Brunetta
e Michele Tiraboschi
— a pagina 19

DOMANI IL DECRETO

Sicurezza, scudo penale
e fermo preventivo

Dal fermo preventivo alla stretta
sui coltelli per i minorenni fino
allo scudo penale. Spaziano su
più fronti le norme del nuovo
pacchetto atteso per domani in
CdM.

— a pagina 12

STELLANTIS +11%

Il mercato dell'auto parte
bene: a gennaio +6,2%

Inizia bene l'anno per il mercato
italiano dell'auto: a gennaio
sono state immatricolate
141.980 auto, +6,2% rispetto a un
anno fa. Stellantis va meglio del
mercato (+11%).

— a pagina 20

Salute 24

Rischi sanitari

L'addio Usa all'Oms
allarma l'Africa

Alberto Magnani — a pag. 27

ABBONATI AL SOLE 24 ORE

Scopri le offerte
ilsol24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti: 02.30.300.600

**DORMITA GALATTICA,
RISVEGLIO SPAZIALE.**

SENZA ZUCCHERI

Laila Dormita Galattica è una linea di integratori con melatonina che aiuta a ridurre il tempo richiesto per prendere sonno. Gli integratori dormitori non vanno assunti con i pasti, ma solo a una dose notturna ed una dose al mattino.



IL POSTICIPO FINISCE 1-0
La Roma sconfitta a Udine
scende dal treno Champions
Ora è quinta dietro alla Juve
 Biafara, Calvarese, Pes e Turchetti alle pag. 26 e 27



DI TIZIANO CARMELLINI
Un macigno l'assenza
di Koné a centrocampo
Ma Pellegrini dov'è?
 a pagina 26

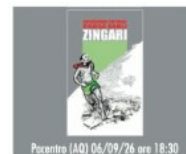


MERCATO LAZIO
Romagnoli non si muove
e torna ad allenarsi
Ora la palla passa a Sarri
 Rocca e Salomone a pagina 28



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



San Biagio, vescovo e martire

Martedì 3 febbraio 2026

DIRETTO DA DANIELE CAPEZZONE

Anno LXXXII - Numero 33 - € 1,20*

ISSN 0391-6990
 www.iltempo.it



Cominciano male
sia i magistrati
sia la sinistra
 DI DANIELE CAPEZZONE

Sembra incredibile e invece pare sia vero. Da quando Il Tempo ha appreso, la contestazione formulata (almeno per ora) dalla Procura di Torino nei confronti del 22enne di Grosseto accusato, con altri delinquenti suoi complici, di aver preso a martellate il poliziotto 22enne sabato sera a Torino, non sarebbe di tentato omicidio, ma solo di lesioni personali, di violenza contro pubblico ufficiale e di rapina (avendo i criminali sottratto all'agente scudo e maschera antigas). Avele capito bene: il tentato omicidio, al momento, non sarebbe stato ancora contestato. Per fortuna, nulla osta a che anche questo reato sia aggiunto come imputazione. Ma a noi restano, oltre a un enorme malumore, due dubbi. Il primo: come mai, nel caso di Rogoredo, quando un poliziotto si è legittimamente difeso, l'indagine per omicidio è scattata? Il secondo: oltre a prendere un agente a martellate, che cosa deve fare un delinquente, la prossima volta, per vedersi contestato il tentato omicidio?

Come avete capito, dopo soli tre arresti e con questa contestazione che sembra escludere il reato più grave, siamo partiti malissimo. Altrettanto male ha iniziato la sinistra, cioè il Pd e la galassia dei suoi alleati. Dopo gli indefinibili fatti di sabato a Torino, era scattata una sceneggiata di dodici ore: comunicati di presa di distanza dai violenti, visita ai feriti, professione di buone intenzioni. Ma poi, dopo mezza giornata, è ripartita l'operazione propagandistica: "Il governo avrebbe dovuto prevenire". Ah sì? Ma lo strumento per prevenire - la prossima volta - è esattamente quel fermo preventivo che l'esecutivo vuole inserire nel pacchetto sicurezza, che il nostro giornale sostiene con forza, e che invece la sinistra avversa. Rispieghiamolo a prova di piddino: se c'è una manifestazione a rischio, e se Tizio, carico di precedenti, viene trovato in possesso di oggetti adatti a offendere, quel soggetto va tenuto in Questura per almeno dodici ore. Ecco: non si può chiedere al governo di prevenire ma contemporaneamente essere contrari a questa norma. A meno di essere in mala fede.

*IN ITALIA FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI VEDI GERENZA REGIONALE DI ROMA. PER INFORMAZIONI: 06/47800000 o 06/47800001

GLI SCONTRI DI TORINO

Ingiustizia è fatta

Nessun tentato omicidio ai danni dell'aggressore del poliziotto: per la Procura non c'è ipotesi di reato. Il racconto dell'agente aggredito: «Ho avuto paura». E il collega: «Era accerchiato, l'ho protetto»

VERTICE SICUREZZA

IL GOVERNO CHIAMA LA SINISTRA TACE

Dalla maggioranza un decreto e un disegno legge da portare domani in Cdm. Il Pd si sfida, Conte apre ma solo con l'inserimento delle proposte MSS

Martini e Sirignano alle pagine 4 e 5

DI FRANCESCO STORACE

Il campo minato è a sinistra: uniti solo per dire «no»

a pagina 3

IL TOUR DELLA RELATRICE ONU
 Albanese alla Camera, c'è pure il legale della cricca Hannoun
 Campigli a pagina 6

IL CASO REPORT
 Ranucci a La7 per tre volte. Ma così viola le regole Rai
 Mineo a pagina 8

LE DUE FACCE DELLA CAPITALE
 Biglietto bocciato dagli italiani. E c'è la Roma del degrado: vigili presi a calci e pugni da un immigrato
Ticket a fontana di Trevi, sì degli stranieri

Bertoli e Guerra alle pagine 18 e 19

SCARICA INTAXI E PARTI!
 L'app leader per muoverti in taxi, in più di 60 città.

INTAXI APP

la S TORACIATA

«Dagli estremisti di Torino un favore alla destra»
 Psicologi al lavoro per curare la sinistra che fa fuggia cercando scuse ma non c'è rimedio

DORMITA GALATTICA, RISVEGLIO SPAZIALE.

LAILA
 COMPRESSE

CON IL NUOVO
B
 Passiflora
 Valeriana
 Melissa
 Escallonia
 Vitamina B

+ MELATONINA

ADDIO ALLA PSICOTERAPEUTA

Maria Rita Parsi
 Mente e cuore per i diritti dei bambini

DI ALESSIO GALLICOLA

a pagina 9

DI GIOVANNI M. JACOBazzi

Il Csm e l'unanimità che smaschera gli inciuci delle correnti

a pagina 7

È l'ingiustizia il metro di misura usato. Adai giudici negli ultimi fatti di cronaca. Mentre a Rogoredo l'agente che ha sparato per difendersi è indagato per omicidio, nel fascicolo aperto per i violenti chi hanno colpito a martellate un poliziotto a Torino non c'è l'ipotesi di tentato omicidio.

Buzzelli e Musacchio alle pagine 2 e 3

CRISI IN MEDIO ORIENTE
 Incontro Witkoff-Araghchi per evitare l'escalation. Khamenei trema
Venerdì un vertice a Istanbul
Ma l'attacco Usa è dietro l'angolo

L'attacco Usa a Teheran resta sul tavolo. Nel frattempo inizia venerdì a Istanbul un tavolo di trattativa tra l'inviato Usa Witkoff e il ministro degli esteri iraniano Araghchi, con Turchia, Egitto, sauditi, emiratini e qatarioti.

Bertoldi a pagina 10

DI FEDERICO PUNZI

Trump perde un seggio Campanello d'allarme per il voto di midterm. Ma si può recuperare

a pagina 11

Il Tempo di Osho

"Scendo 'n attimo a piglià le sigarette"

INTERVISTA A LORD MARTIN CALLANAN

DI FRANCESCO SUBIACO

«Contro l'aggressività di Russia e Cina occorre sostenere Ucraina e Taiwan»

a pagina 12



ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

Il patron di Amazon taglia posti al Washington Post e non manda inviati alle Olimpiadi in Italia

Nicola Berti a pag. 10

ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

SENTENZA CNF

Commette un illecito disciplinare il legale che chiede al cliente compensi ulteriori rispetto a quanto già concordato

Ferrara a pag. 23

PRINCIPI OIC

Disponibile la nuova checklist sui principi di redazione del bilancio d'esercizio pubblicata da Assirevi

Bozza a pag. 22

Fuorilegge 2 autovelox su 3

Su 11 mila apparecchi solo 3.800 sono stati registrati sulla piattaforma telematica del Mit. E di questi soltanto poco più di mille risultano correttamente omologati

Su circa 11 mila autovelox informalmente censiti sul territorio nazionale, appena 3.800 risultano registrati sulla piattaforma telematica attivata a fine settembre per raccogliere le informazioni tecniche sugli strumenti di rilevazione della velocità. E di questi soltanto poco più di mille risultano correttamente omologati. I dati sui rilevatori di velocità sono stati però stati diffusi dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Moro a pag. 28

CASA DI PRODUZIONE

Barbareschi ha 60 giorni per presentare la proposta di concordato

Piazzotta a pag. 17

Gran parte del cdx è favorevole al condono edilizio anche dopo la maxi-frana di Niscemi



Il pasticcio del condono. Secondo i proponenti avrebbe dovuto essere inserito in Finanziaria ma la proposta venne infine bocciata perché ingratificabile a termine di regolamento. Adesso c'è chi ha tentato di inserirlo nel Milleproroghe ma in commissione non è passato. Il pacchetto condono dopo la maxi-frana di Niscemi naviga quindi in acque agitate, col cdx che non è compatto e si ripropone l'antagonismo tra i componenti della coalizione. Sull'altro fronte Pd, 68Stelle e alleati promettono battaglia nel caso ci sarà da votarlo in parlamento. In ogni caso bisognerà decidere che fare: il 20, il Milleproroghe dovrebbe essere varato definitivamente dal Senato.

Valentini a pag. 7

DIRITTO & ROVESCIO

Secondo l'Agenzia per la Cybersecurity nazionale (ACN), nel primo semestre 2025 l'Italia ha subito 1.549 attacchi cyber (+53% rispetto allo stesso periodo 2024) e 346 incidenti con impatto confermato (+98%). Il rapporto Clusit 2025 attribuisce all'Italia il 10,1% degli attacchi informatici globali, una percentuale sproporzionata rispetto al nostro peso economico. Il 75% delle grandi imprese italiane ha subito almeno un attacco andato a segno nell'ultimo anno: un dato anomalo, probabilmente legato al fatto che l'Italia è ultima tra i paesi del G7 per investimenti in sicurezza informatica: in rapporto al Pil. Il problema di fondo forse è che manca la consapevolezza che nel dominio cyber la massima di Hobbes "homo omni lupus" trova la sua massima espressione: è una guerra di tutti contro tutti, anche se molti non se ne vogliono rendere conto.

you, me, us, puntocom.

PASSIAMO INSIEME ALL'AZIONE.

Corriamo il mercato, le sue esigenze e ottimizziamo le nostre risorse. Puntocom è la soluzione per le tue attività commerciali, imparabili e su ogni settore.

Costruiamo una proposta di pianificazione su misura per te e con te.

PUNTOCOM

PADOVA | MILANO | ROMA

WWW.PUNTOCOM.INFO

Con La legge di bilancio 2026 a € 9,90 in più

LA NAZIONE

MARTEDÌ 3 febbraio 2026
1,80 Euro

Firenze - Empoli

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

PRATO 'Piazza Italia' sotto accusa per i terzisti

Turni folli e paghe da fame
Pronto moda: primo caso
di commissariamento

Natoli a pagina 15



TOSCANA Un territorio fragile

La mappa
delle aree
a rischio frane

Ciardi a pagina 14



Sicurezza, i nodi del decreto Dubbi sul fermo preventivo

Più probabile una sorta di Daspo. Meloni chiede risoluzione con l'opposizione, stop da Pd e M5s
Sparatoria a Rogoredo (Milano), indagati quattro poliziotti: «Lesioni con uso legittimo delle armi» alle p. 2, 3 e 4

Servizi

L'ex presidente della Camera

Violante: «A Torino
si sapeva come
sarebbe finita»

Marmo a pagina 5

Il monito di Draghi: sarà potente

«Europa federale:
bisogna partire
con gli Stati
già disponibili»

Giacomin a pagina 10

Tensioni sui pasdaran-terroristi

L'Iran convoca
gli ambasciatori Ue
Ma apre agli Usa

Ottaviani a pagina 11



Mattarella dai feriti di Crans «Ridiamo loro una vita piena»

Prima di dichiarare aperta la 145ª sessione del Cio nel corso della cerimonia alla Scala di Milano, dove ha chiesto il rispetto della tregua olimpica per tutti i conflitti, ieri mattina il presidente della Repubblica Sergio Mattarella ha visitato i feriti di

Crans-Montana ricoverati al Niguarda. «Ridiamo loro una vita piena» ha detto. Quindi, l'incontro con i genitori di Chiara Costanzo, la 16enne morta nel rogo della notte di Capodanno.

Mingoia e Bonezzi alle pagine 8 e 9

DALLE CITTÀ

CALCIO Il mercato è finito senza sorprese



Fiorentina,
il colpo finale
sfuma sul gong
Ecco Rugani

Servizi nel Qs

EMPOLI Relazione dell'anno giudiziario

L'ufficio del Giudice di pace
«Criticità e poche risorse»

Servizio in Cronaca

EMPOLI Evento negativo per pazienti e familiari

L'hospice San Martino
rimane senza lo psicologo

Puccioni in Cronaca

EMPOLI Intervento della polizia

Operazione
antidroga
alla stazione
Tre denunciati

Servizio in Cronaca

Il rapper e la protesta
contro i blitz anti immigrati

Grammy,
il portoricano
Bad Bunny
trionfa
e attacca Trump:
«Fuori l'Ice»

Di Clemente a pagina 12



Una vita per i diritti dell'infanzia

Addio a Parsi,
paladina dei minori

Ponchia a pagina 21



La biatleta Passler primo caso

Doping ai Giochi,
azzurra squalificata

Turri nel Qs

**PER SENTIRSI MENO IN ANSIA
E PIÙ LEGGERI.**

LAILA
99 mg capsule melli
glicemiche di Laila

UNA CAPSULA AL GIORNO

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

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



LA TRAGEDIA
Quella strage di migranti
naufregata nel silenzio

DONMATTIA FERRARI — PAGINA 23



LA POLEMICA
Alba, lo storico tartufo
"Il 70% arriva dall'estero"

ROBERTO FIORI, ANDREA ROSSI — PAGINA 17



IL PERSONAGGIO
Iacchetti: "Studio da nonno
La mia prima con Greggio"

FRANCESCA D'ANGELO — PAGINA 19

1,90 € II ANNO 160 II N.33 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV. IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1 D.C.B. - TO II WWW.LASTAMPA.IT



Linea di confine
d'acqua
con il tuo
ambiente.

LA STAMPA

MARTEDÌ 3 FEBBRAIO 2026

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



GNN

L'EX PREMIER: GLI STATI UNITI STANNO CERCANDO IL PREDOMINIO. L'EUROPA, SE VUOLE ESSERE UNA POTENZA GLOBALE, DIVENTI FEDERALE

Draghi: ordine globale defunto, Ue sottomessa

LE IDEE

Così va ridiscusso
il sistema economico

THOMAS KETTY

I regimi basati sulla disuguaglianza — vale a dire la struttura e il livello delle disuguaglianze socioeconomiche nelle differenti società, e la loro evoluzione — sono straordinariamente diversi tra loro. — PAGINE 24 E 25

BARBERA, BRESOLIN, GORIA

Draghi invita l'Europa a farsi «potenza». Dice l'ex presidente della Bce: «Vogliamo restare semplicemente un grande mercato, soggetto alle priorità altrui?». — PAGINE 8 E 9

La deriva trumpiana
e i contrappesi solidi

GABRIELE SEGRE — PAGINA 22

LO SCANDALO PEDOFILIA E GLI INTRECCI CON IL CREMLINO

I file Epstein: Salvini
in braccio a Bannon

ILARIO LOMBARDO

Matteo Salvini è citato 89 volte negli «Epstein files». Nelle carte che stanno emergendo dalla sequestro imposta al dipartimento di Giustizia Usa affiora una strategia precisa. SIMONI, SIRI — PAGINE 10 E 11

Per chi lavorano
i partiti sovranisti?

FLAVIA PERINA

La retorica sovranista italiana ed europea subisce un duro colpo dal «file» sul caso Epstein che testimonia l'interessamento del finanziere-pedofilo e di Steve Bannon al successo dei leader nazionalisti. — PAGINA 23

LA FINANZA

Intesa Sanpaolo
il piano Messina
"Ai soci 50 miliardi
in tre anni"

GIULIANO BALESTRELLI



PAGINA 20

IL CASO NEL BIATHLON

La falsa partenza
dei Giochi
la prima dopata
è un'italiana

PAOLO BRUSORIO



In val Martello cala il gelo prima del previsto. È pomeriggio quando al «Centro biathlon Grogg» dove la squadra azzurra sta rifinando la preparazione olimpica arriva la pessima notizia: Rebecca Passler, 24 anni, trovata positiva al retroscio in un controllo dell'agenzia antidoping nazionale. — PAGINA 18

L'INTERVENTO

Ma ora è necessaria
la tregua olimpica

GEORGE A. PAPANDREOU*

Quando il bracciere olimpico sarà acceso, il mondo vedrà gli atleti sfilare come rappresentanti delle nazioni e di uno sforzo umano collettivo. — PAGINA 22

SILLO SCUDO PENALE PER GLI AGENTI, FRENATA SULL'ARRESTO PREVENTIVO. SCONTRI A TORINO, LA RIVENDICAZIONE DI ASKATASUNA

Sicurezza, Meloni sfida Schlein

Palazzo Chigi: votiamo insieme. I dubbi di leader Pd e Conte: confronto per vedere se è un bluff

IL COMMENTO

Perché è fuorviante
parlare di terroristi

MARCELLO SORGI

Le domande che bisognerebbe farsi, prima di procedere al varo di un nuovo decreto sicurezza, destinato a sfiorare i limiti previsti dalla Costituzione, sono due, o almeno due. La prima è: siamo in presenza di un ritorno del terrorismo? Askatasuna, i Black bloc convenuti a Torino dall'estero, sono tali da far prendere in considerazione l'ipotesi di un ritorno del terrorismo?

BERLINGHIERI, CAPURSO, CARRATELLI, COMAI, GIUBILEI, LEGATO, MAFETANO, STAMIN — PAGINE 2-7 E 23

IL DIBATTITO

Spataro: la premier
non condizioni i pm

GIUSEPPE LEGATO — PAGINA 5

Violante: la borghesia
non è complice

FRANCESCO GRIGNETTI — PAGINA 7

MATTARELLA AL NIGUARDA DI MILANO FA VISITA AI RAGAZZI FERITI DI CRANS: RIDIAMO LORO LA VITA PIENA



Il medico dell'Italia

FRANCESCA DEL VECCHIO

Il Presidente e la forza della compostezza

ELENA LOEWENTHAL

La visita a sorpresa del Presidente della Repubblica ai ragazzi feriti nella strage di Crans-Montana

PAGINA 15

Buongiorno

Fra le varie leggi di ispirazione iraniana allo studio di questo governo c'è il cosiddetto scudo penale per gli agenti delle forze dell'ordine. E cioè, se un poliziotto o un carabiniere spara a un ladro o a un rapinatore, non sarà iscritto nel registro degli indagati poiché ha sparato nel compimento del suo dovere, sempre e comunque. Nelle ambizioni del governo c'era un'autodichiarazione d'innocenza: lo sparatore e i suoi colleghi assicuravano che s'era tutto svolto a norma, e il magistrato diceva: ok, grazie, scusate il disturbo. Colta la stravaganza, si è dunque pensato di risparmiare allo sparatore almeno l'avviso di garanzia, fonte di grande sofferenza. Pertanto il magistrato si mette a condurre i suoi accertamenti, senza però indicare esplicitamente su chi e che cosa li sta conducendo, e nonostante

Il lasciapassare

MATTIA FELTRI

stia implicitamente accertando che chi ha sparato lo abbia fatto entro e non fuori le disposizioni di legge. Magnifico: il risultato è che si farà un danno all'agente, perché lo si indagherà ma senza le tutele previste dall'avviso di garanzia, per esempio di essere assistito da un avvocato. E tutto questo perché l'avviso di garanzia, pensato a protezione dell'indagato, è invece diventato un preavviso di condanna, o più precisamente un lasciapassare per lo sputtanamento che politici e giornalisti di destra (come politici e giornalisti di sinistra) praticano da decenni per fare colpo su lettori ed elettori. E così — per chiudere questa bella storia all'italiana — siccome una legge è stata usata in modo cretino, e siccome in modo cretino si vuole continuare a usarla, si mette una toppa con una legge cretina.

**ACQUISTIAMO
ANTIQUARIATO
orientale ed europeo**

www.barbieriantiquariato.it

Tel. 348 3582502



VALUTAZIONI
GRATUITE IN
TUTTA ITALIA

IMPORTANTI
COLLEZIONI O
SINGOLO
OGGETTO



ADVEST

Auto, vendite in salita del 12% per Stellantis in Italia a gennaio

Boeris a pagina 13

Grazie a resort e crociere Disney ricava 10 miliardi dai parchi a tema

Dal Maso a pagina 14



il quotidiano dei mercati finanziari

Zegna accelera e chiude il 2025 con ricavi per 1,9 miliardi

Il canale diretto migliora e il marchio ammiraglio traina i conti del gruppo

Camurati in MF Fashion

Anno XXXVII n. 023

Martedì 3 Febbraio 2026

€2,00 *Classedizioni*



ADVEST

Con MF Magazine for Fashion: 125 € (+ 7,00 € (+ 2,00 € (+ 5,00 €)) - Con MF Magazine for Long: 87 € (+ 7,00 € (+ 2,00 € (+ 5,00 €))

FTSE MIB +1,05% 46.005 DOW JONES +0,92% 49.341** NASDAQ +0,82% 23.653** DAX +1,05% 24.798 SPREAD 61 (-1) **€/€ 1,184**

Spettatore in A.P. art. 1 c.1 L. 4894/DCB Milano - L. 2.140 - C.N.P. 4.000 Marche 5.000

** Dati aggiornati alle ore 19,30

ACCETTERÀ TITOLI EMESSI CON LA TECNOLOGIA ALLA BASE DEL BITCOIN

Bce apre alla blockchain

*Gli asset potranno garantire i rifinanziamenti, le banche avranno in cambio liquidità
Ma dovranno essere rispettati i criteri di adeguatezza. Draghi: la Ue diventi federale*

MILANO E WALL STREET RESISTONO ALLA CADUTA DI ORO, ARGENTO E PETROLIO

Boeris, Carrelo, Gerosa, Ninfote e Valente alle pagine 2, 3 e 4



PIANO INDUSTRIALE

Cedole e buyback: entro il 2029 Intesa prevede di girare 50 miliardi ai soci

Qualifici a pagina 8

PULIZIA DEI CREDITI

Stime tagliate e il ceo lascia, Bff Bank crolla in borsa: -44%

Gerosa a pagina 9

LA STIMA DEGLI ANALISTI

Barclays vede Enel oltre 10 euro grazie alla fame di energia per i data center

Zoppo a pagina 11





Fleet Management

Per una flotta aziendale intelligente e sostenibile



Monitora la tua flotta e gestisci i veicoli in maniera ottimale, riducendo le inefficienze e migliorando la sicurezza dei driver e dei mezzi. Semplifica l'introduzione di vetture elettriche e implementa soluzioni di corporate car sharing, rendendo più sostenibile la tua mobilità aziendale. Scopri le tecnologie IoT e le soluzioni digitali di Targa Telematics per aziende e operatori di mobilità su targatelematics.com

Shaping the new sustainable mobility.

Ship 2 Shore

Primo Piano

In archivio la 4° edizione dello Shipping, Transport & Intermodal Forum di Rapallo

L'originale evento organizzato da Telenord e Propeller Genova ha visto anche quest'anno articolarsi, in un'intensa 2-giorni di lavori, 9 panel sui temi di attualità nel settore

Con la sessione pomeridiana dedicata agli scenari istituzionali ed economico-organizzativi, si è conclusa la 4° edizione dello Shipping, Transport & Intermodal Forum promosso da Telenord in collaborazione con il Propeller Club Port of Genoa e condotto da Roberto Rasia Dal Polo e Fabio Pasquarelli. "Il Forum di Rapallo si conferma un'occasione strategica di confronto e networking tra tutti i protagonisti del settore. Le criticità restano, ma da qui emerge anche una chiara volontà di lavorare insieme per trasformarle in nuove opportunità" ha concluso Massimiliano Monti, editore dell'emittente privata genovese. Con la partecipazione di oltre 70 relatori provenienti dal mondo istituzionale, industriale, portuale, accademico e associativo, la 2-giorni di lavori intensi e 9 panel tematici, ha avuto un unico obiettivo condiviso: costruire un ecosistema logistico più efficiente, sostenibile e competitivo, capace di affrontare le sfide geopolitiche, ambientali e normative che il settore si trova a fronteggiare. Dal dibattito sulla decarbonizzazione e sulla transizione energetica, alla necessità di semplificazioni burocratiche, fino al ruolo strategico delle ZES e ZLS come leve di sviluppo, il Forum ha offerto un confronto concreto e ad alto livello tra i principali attori del comparto. Il sistema portuale, gli interporti, l'industria dello shipping e il mondo della logistica hanno dialogato apertamente con le istituzioni, delineando nuove prospettive di collaborazione e innovazione. Con un intervento incentrato sulla necessità di semplificare le procedure e accelerare le decisioni strategiche per rafforzare la competitività dei nodi logistici italiani, ha aperto i lavori Maurizio D'Amico, del Comitato di Indirizzo ZLS Porto e Retroporto di Genova, sottolineando come strumenti come le Zone Economiche Speciali (ZES) e le Zone Franche Doganali (ZFD) rappresentino leve strategiche per l'attrazione degli investimenti e la crescita sostenibile, che a livello globale generano 90 milioni di posti di lavoro e contribuiscono al 20% del PIL mondiale, con un ritorno economico stimato tra 2 e 4 euro per ogni euro investito. I tre panel tematici pomeridiani hanno riunito rappresentanti del mondo portuale, industriale e istituzionale, col primo su ZES, ZLS e fiscalità agevolata Giampaolo Botta, Direttore Generale Spediporto, Botta, tra i promotori del disegno di legge che ha introdotto in Italia le Zone Logistiche Semplificate (ZLS), ha ricordato come queste siano strumenti consolidati a livello globale da oltre 30 anni, ma adottati dal nostro Paese solo di recente. Le ZLS e le ZES rappresentano una leva fondamentale per attrarre investimenti, semplificare la burocrazia e radicare nuova manifattura nei territori. "Serve marketing territoriale e qualità della comunicazione per cogliere queste opportunità; siamo parte attiva e strategica di un modello di sviluppo che punta a rafforzare l'export e rendere Genova più competitiva" ha concluso Botta. Giuseppe Costa,

Ship 2 Shore

In archivio la 4° edizione dello Shipping, Transport & Intermodal Forum di Rapallo

02/02/2026 13:48

L'originale evento organizzato da Telenord e Propeller Genova ha visto anche quest'anno articolarsi, in un'intensa 2-giorni di lavori, 9 panel sui temi di attualità nel settore. Con la sessione pomeridiana dedicata agli scenari istituzionali ed economico-organizzativi, si è conclusa la 4° edizione dello Shipping, Transport & Intermodal Forum promosso da Telenord in collaborazione con il Propeller Club Port of Genoa e condotto da Roberto Rasia Dal Polo e Fabio Pasquarelli. "Il Forum di Rapallo si conferma un'occasione strategica di confronto e networking tra tutti i protagonisti del settore. Le criticità restano, ma da qui emerge anche una chiara volontà di lavorare insieme per trasformarle in nuove opportunità" ha concluso Massimiliano Monti, editore dell'emittente privata genovese. Con la partecipazione di oltre 70 relatori provenienti dal mondo istituzionale, industriale, portuale, accademico e associativo, la 2-giorni di lavori intensi e 9 panel tematici, ha avuto un unico obiettivo condiviso: costruire un ecosistema logistico più efficiente, sostenibile e competitivo, capace di affrontare le sfide geopolitiche, ambientali e normative che il settore si trova a fronteggiare. Dal dibattito sulla decarbonizzazione e sulla transizione energetica, alla necessità di semplificazioni burocratiche, fino al ruolo strategico delle ZES e ZLS come leve di sviluppo, il Forum ha offerto un confronto concreto e ad alto livello tra i principali attori del comparto. Il sistema portuale, gli interporti, l'industria dello shipping e il mondo della logistica hanno dialogato apertamente con le istituzioni, delineando nuove prospettive di collaborazione e innovazione. Con un intervento incentrato sulla necessità di semplificare le procedure e accelerare le decisioni strategiche per rafforzare la competitività dei nodi logistici italiani, ha aperto i lavori Maurizio D'Amico, del Comitato di Indirizzo ZLS Porto e Retroporto di Genova, sottolineando come strumenti come le Zone Economiche Speciali (ZES) e le Zone Franche Doganali (ZFD) rappresentino leve strategiche per l'attrazione degli investimenti e la crescita sostenibile, che a livello globale generano 90 milioni di posti di lavoro e contribuiscono al 20% del PIL mondiale, con un ritorno economico stimato tra 2 e 4 euro per ogni euro investito. I tre panel tematici pomeridiani hanno riunito rappresentanti del mondo portuale, industriale e istituzionale, col primo su ZES, ZLS e fiscalità agevolata Giampaolo Botta, Direttore Generale Spediporto, Botta, tra i promotori del disegno di legge che ha introdotto in Italia le Zone Logistiche Semplificate (ZLS), ha ricordato come queste siano strumenti consolidati a livello globale da oltre 30 anni, ma adottati dal nostro Paese solo di recente. Le ZLS e le ZES rappresentano una leva fondamentale per attrarre investimenti, semplificare la burocrazia e radicare nuova manifattura nei territori. "Serve marketing territoriale e qualità della comunicazione per cogliere queste opportunità; siamo parte attiva e strategica di un modello di sviluppo che punta a rafforzare l'export e rendere Genova più competitiva" ha concluso Botta. Giuseppe Costa,

Ship 2 Shore

Primo Piano

Presidente e Amministratore Delegato, SAAR Depositi Portuali, ha sottolineato il potenziale ancora poco sfruttato delle ZLS e delle ZES, strumenti che permettono la circolazione e lavorazione delle merci con minori oneri burocratici, richiamando l'importanza del consorzio creato con spedizionieri e agenti per digitalizzare e velocizzare la gestione documentale, riducendo costi e tempi per operatori e istituzioni. "Non servono grandi investimenti fisici ma occorre puntare sulle infrastrutture logistiche e digitali. È urgente una governance più coesa e incisiva sul tema della portualità e della Blue Economy. In Italia il mare spesso è dato per scontato, mentre in Spagna ad esempio le Zone Economiche Speciali funzionano da decenni con semplificazioni reali e operative. Claudio Ricci, Presidente Interporto Campano, ha portato l'esperienza concreta di successo delle Zone Economiche Speciali nel Mezzogiorno, con 850.000 mq di investimenti generati e tempi certi per le autorizzazioni, quindi ha distinto tra benefici fiscali e semplificazioni amministrative, evidenziando come l'efficacia delle ZES derivi dalla celerità procedurale, non da normative diverse. Ricci ha espresso preoccupazione per la nuova cabina di regia nazionale, che potrebbe rallentare le procedure e poi introdotto criticità legate alla gestione del credito d'imposta per il Mezzogiorno, su cui ha auspicato un maggiore impegno da parte del sistema confindustriale. Nella seconda sessione dedicata al sistema portuale tra UE e territorio Matteo Paroli, Presidente, AdSP Mar Ligure Occidentale ha ribadito l'importanza di efficienza e credibilità nella pubblica amministrazione per garantire competitività e attrattività agli investimenti portuali, sottolineando come la certezza dei tempi amministrativi sia essenziale per le imprese: "Anche un no, purché tempestivo, è meglio dell'assenza di risposta". Paroli ha poi affrontato il nodo dei piani regolatori portuali, definendo l'art. 5 della legge 84/94 "un accumulo di norme da rifondare da zero", e denunciando la complessità paralizzante degli attuali iter autorizzativi; inoltre ha annunciato l'avvio del percorso di aggiornamento dei piani regolatori di Genova e Savona, con l'obiettivo di introdurre maggiore flessibilità operativa e capacità di adattamento al mercato, "senza aspettare 20 anni per cambiare la funzione di una banchina" Paolo Piacenza, Presidente, AdSP Mar Tirreno Meridionale e Ionio, ha affrontato il tema dell'ETS (Emission Trading Scheme) europeo e delle sue criticità per la portualità italiana, in particolare per i porti di transhipment come Gioia Tauro, più esposti alla nuova tassazione ambientale, ma ha però evidenziato come, nonostante le preoccupazioni, Gioia Tauro non abbia risentito negativamente della misura: con 4,5 milioni di TEU movimentati nel 2025 (+14%), di cui 1 milione destinato ad altri scali italiani, il porto calabrese copre il 40% del traffico container nazionale e si configura come snodo industriale strategico. Piacenza ha ribadito il bisogno di coordinamento tra istituzioni, governo e operatori, per garantire equità di trattamento tra i porti europei e mediterranei in materia di tassazione e sostenibilità: "Gioia Tauro è una risorsa nazionale da valorizzare". Bruno Pisano, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, ha evidenziato l'importanza strategica dell'integrazione porto-città per garantire uno sviluppo sostenibile. "A La Spezia si è già avviato un percorso concreto con la realizzazione del primo impianto di elettrificazione delle banchine, entrato in fase di test lo scorso ottobre, da 10 MW serve il terminal

Ship 2 Shore

Primo Piano

crociere attuale, mentre è in costruzione un nuovo molo crociere con ulteriori due accosti e un impianto da 28 MW. Il piano complessivo prevede la realizzazione di una stazione di trasformazione da 110 MW, in grado di coprire l'intero porto. Francesco Di Sarcina, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale della Sicilia Orientale, ha evidenziato il ruolo strategico del Piano Regolatore Portuale come strumento per dare visione, sviluppo e organizzazione al porto, costruendo attorno ad esso un sistema efficiente capace di rispondere alle esigenze del mercato; e ha sottolineato la necessità, per i presidenti di Autorità, di affrontare con determinazione le complesse procedure amministrative legate alla pianificazione, perché solo così si possono dare agli operatori spazi, regole e infrastrutture adeguate. Alberto Rossi, direttore generale di Assarmatori, ha lanciato un appello forte affinché l'Italia mantenga una posizione unitaria e incisiva in Europa, in particolare per la revisione della direttiva ETS e nella definizione della nuova strategia portuale europea; ed ha criticato l'approccio passivo del nostro Paese al tempo della approvazione del pacchetto green deal nel 2022 nel recepire normative concepite per altri contesti e ha ribadito la necessità di attivarci per i fondi CEF per la military mobility. Rossi ha infine invocato il pieno coinvolgimento di **Assoport** nei tavoli europei e una strategia industriale marittima che metta al centro gli interessi reali dell'armamento italiano, come le autostrade del mare, i traghetti, e i carburanti realmente compatibili con la nostra portualità. Annalisa Tardino, commissaria straordinaria dell'Autorità di Sistema della Sicilia Occidentale, ha sottolineato la necessità di non subire le normative europee ma di partecipare attivamente alla loro definizione. A partire dalla direttiva ETS, Tardino ha ricordato le battaglie svolte in Parlamento Europeo per introdurre deroghe, soprattutto per le isole minori. "Non possiamo arrivare sempre dopo: bisogna esserci prima, quando le regole si scrivono" ha dichiarato, auspicando una posizione italiana forte in vista della revisione ETS del 2026 e richiamando l'importanza del nuovo Patto per il Mediterraneo e della strategia portuale europea in arrivo, ribadendo che l'Italia deve inserirsi nei grandi dossier europei: dai porti energetici alla logistica dual use. La seconda giornata si era aperta con una sessione interamente dedicata agli scenari geopolitici e alla sicurezza delle infrastrutture critiche, in un contesto globale segnato da instabilità, conflitti e nuove vulnerabilità. Sono emerse le sfide della transizione digitale e ambientale, ma anche strumenti e strategie per garantire continuità operativa, competitività e investimenti, a partire dal ruolo chiave di infrastrutture, porti e aeroporti. L'Ammiraglio Aurelio De Carolis, Comandante in Capo della Squadra Navale della Marina Militare, ha svolto un intervento centrato sulla crescente complessità dello scenario geopolitico e sulle implicazioni per la sicurezza marittima. "Oggi la Marina Militare è impegnata con una media di 30 unità navali, delle quali 6 oggi sono fuori dal Mediterraneo, a tutela degli interessi nazionali e in collaborazione con i nostri alleati"; e ha sottolineato la natura multidimensionale delle operazioni della Marina - sul mare, sopra e sotto la sua superficie - in piena sinergia interforze e interagenzia, con attenzione crescente ai fondali marini diventati teatro strategico per la presenza di infrastrutture vitali come condotte energetiche e cavi sottomarini da cui transita il 98% del traffico

Ship 2 Shore

Primo Piano

dati globale. "Garantire la sicurezza significa anche difendere le dorsali digitali e i gasdotti dai rischi di sabotaggio" ha spiegato, citando l'operazione permanente Fondali Sicuri. Grande attenzione alla collaborazione con l'industria e allo sviluppo tecnologico anche grazie al nuovo Polo Nazionale della Dimensione Subacquea inaugurato a Spezia a fine 2023. "Formazione, addestramento e comunicazione sono centrali: serve visibilità per attrarre i giovani e rafforzare nelle pubbliche opinioni la consapevolezza sull'operato delle Forze Armate". Alberto Meoli, Capitano di Vascello, Assistente del Comandante Generale della Guardia Costiera ha evidenziato la crescente compressione del Mar Mediterraneo, che pur rappresentando solo l'1% delle acque globali concentra il 25% del traffico commerciale mondiale. Negli ultimi 15 anni si sono registrati in Italia 816 eventi atmosferici estremi, mentre nel 2025 si sono registrate 170 interruzioni di cavi sottomarini, nel 90% dei casi causate da attività accidentali di pesca a strascico e di ancoraggio. Meoli ha richiamato l'opportunità di adeguare il quadro normativo in vista dell'arrivo delle navi a conduzione autonomo o semi autonoma citando l'attacco cyber ad una nave di bandiera italiana del 16 dicembre 2025; stessa data di emanazione della circolare congiunta (Comando generale- Autorità NIS dei trasporti) per rafforzare la resilienza cibernetica dei trasporti marittimi, in linea con la direttiva NIS2 recepita dal D.lgs. n° 138/2024. Mario Bernero, Senior Marine Coastal Engineer, EngiNe S.p.A., ha illustrato i sistemi sviluppati per migliorare sicurezza e gestione delle infrastrutture portuali: EBAS, per l'assistenza all'ormeggio; EMIL, basato su tecnologia WaveRadar per il monitoraggio costiero; SHCM, per l'analisi strutturale delle banchine. I sistemi forniscono dati in tempo reale e storicizzati, utili per la prevenzione dei danni e l'efficienza operativa. In collaborazione con Cetena, WaveRadar è stato installato anche in un porto indonesiano. Marco Ghisi, Vicepresidente Sviluppo Business Domestico, Leonardo Divisione Cyber & Security ha sottolineato l'importanza di un approccio 'zero trust' per rafforzare la cyber resilienza delle infrastrutture marittime e logistiche, sempre più esposte ad attacchi ibridi. Nello scenario geopolitico attuale diventa fondamentale gestire anche il rischio di dipendenze esterne incorporato nelle tecnologie e risulta strategico il ricorso a soluzioni innovative sviluppate e governate in ambito europeo. L'innovazione portata avanti da Leonardo, anche attraverso la collaborazione con le eccellenze del territorio - PMI, università, centri di ricerca e centri di competenza - rappresenta un fattore abilitante per la resilienza del sistema portuale, di cui la grande industria può fungere da catalizzatore. Le competenze di Leonardo, che spaziano dalla cyber security al digitale, dalle comunicazioni all'intelligenza artificiale, possono accompagnare l'evoluzione tecnologica dei porti e delle infrastrutture, consentendo di cogliere nuove opportunità con la garanzia di tecnologie affidabili e sovrane. Di geopolitica, commercio globale e dogane hanno parlato nel secondo panel: Alessandro Albertini, Presidente, Anama - Fedespedi; Alice Arduini, CEO, Alix International; Antonella Sada, Head of Public Affairs & Communication, DHL; Francesco Raschi, Direttore Cargo, SEA Aeroporti Milano; Manlio Marino, Consigliere, Spediporto e Alessandro Ferrari, Direttore, Assiterminal. L'ultimo panel della mattinata ha affrontato gli aspetti legali e assicurativi in ambito shipping e logistica. Ne hanno parlato:

Ship 2 Shore

Primo Piano

Enrico Molisani, Partner, Wegal Studio Legale; Flavio Riolfo, Zurich Insurance, Flavia Melillo, Responsabile Aeronautica e Trasporti, ANIA, Marco Tosi, Head of Marine & Motor, Willis Italia S.p.A. L'avv. Molisani, Vice Presidente del Propeller Club Genova, che ha condotto il panel, ha evidenziato come la transizione energetica e il rischio cyber stiano ridisegnando i riferimenti normativi e assicurativi nel settore marittimo. L'utilizzo di nuovi carburanti pone sfide in ambiti ancora giuridicamente incerti, con impatti su contratti, costruzioni navali, formazione equipaggi e polizze. "Le normative non tengono il passo del cambiamento tecnologico", ha spiegato. Il rischio cyber, sempre più centrale, si somma agli impatti ESG e ambientali, incidendo su rating, premi assicurativi e gestione operativa. Molisani ha auspicato chiarezza normativa e un approccio integrato che supporti imprese e armatori nel processo di adeguamento. A.S.

Autorità della Laguna, cantiere aperto: «Collaudo del Mose a giugno. Pezzi di Thetis in vendita»

Ricevuto in comune, il presidente Rossetto ha fatto il punto sui progressi. Manca ancora il decreto di piena operatività, poi il trasferimento del personale. Per la manutenzione servono 50 milioni in più. L'Autorità della Laguna - l'ente che da gennaio 2025 gestisce il Mose, acquisendo le competenze del Consorzio Venezia Nuova e, in parte, del provveditorato alle Acque - è ancora un cantiere aperto, che avanza a piccoli passi verso la piena operatività. Lo ha confermato questa mattina, convocato dopo circa un anno dalle commissioni del comune di Venezia, il presidente Roberto Rossetto. Il 13 gennaio 2025 si era presentato ammettendo di essere da solo, lui e il suo cellulare. Ora la situazione è ben diversa, ma la «piena operatività» che permetterà, in breve, al nuovo ente di esistere, effettuare pagamenti e assorbire personale, ancora non c'è, nonostante da mesi Rossetto sia al lavoro in un difficile dialogo con i ministeri. Dalla fine di gennaio scorso l'Autorità ha uno statuto, da ottobre due direttori, un comitato consultivo, un comitato scientifico. La settimana scorsa ha firmato un'intesa con il Demanio per ottenere il secondo e il terzo piano del Palazzo dei Savi, attualmente sede del provveditorato alle Acque. Ma il

bilancio del 2024-2025 è stato approvato solo venerdì (30 gennaio), quello consuntivo del 2026-28 è ancora da approvare («speriamo di farlo a febbraio»), e soprattutto manca ancora il decreto del Mef che approvi i regolamenti dell'ente. Rossetto non ha nascosto la fatica fatta e da fare per ottenere questi avanzamenti. Sperimentazione e collaudo, le conche in uso da quest'anno. Tra le tante cose accadute quest'anno, e ricordate da Rossetto, anche l'approvazione delle procedure per l'attivazione delle conche di navigazione, che da quest'anno potranno iniziare ad essere utilizzate. Permettono in sostanza di far entrare le navi in laguna mantenendo chiuse le paratoie. Poi è stata firmata con il comune la preintesa sull'Arsenale Nord, che non servendo più per la manutenzione del Mose, tornerà alla città. La manutenzione però è il tema dolente: Rossetto ha ammesso di avere 45 milioni per quest'anno, molti, sufficienti per la gestione, ma per le attività di manutenzione tout court ne servono circa un centinaio. «Sono stime difficili, si tratta di un'opera sperimentale e anche la manutenzione dovrà usare metodi sperimentali» ha sottolineato. Un risparmio, secondo il presidente, potrebbe arrivare anche dall'utilizzo di termini e linguaggi comuni tra tutti gli enti che si occupano di laguna di Venezia (Ispra, Corila, Provveditorato etc.) cosa che oggi non accade. Un tavolo è avviato. Il collaudo del Mose è previsto a giugno: l'opera è stata attivata in via sperimentale, per forza di cose, e ancora formalmente è un cantiere. Poi passerà al demanio indisponibile dello stato. «Personale assorbito dalla società in house. Il nodo è Thetis» Su spinta dei consiglieri comunali, qualche chiarimento è stato dato anche sull'annoso problema del trasferimento del personale, che però ormai è in via di



Ricevuto in comune, il presidente Rossetto ha fatto il punto sui progressi. Manca ancora il decreto di piena operatività, poi il trasferimento del personale. Per la manutenzione servono 50 milioni in più. L'Autorità della Laguna - l'ente che da gennaio 2025 gestisce il Mose, acquisendo le competenze del Consorzio Venezia Nuova e, in parte, del provveditorato alle Acque - è ancora un cantiere aperto, che avanza a piccoli passi verso la piena operatività. Lo ha confermato questa mattina, convocato dopo circa un anno dalle commissioni del comune di Venezia, il presidente Roberto Rossetto. Il 13 gennaio 2025 si era presentato ammettendo di essere da solo, lui e il suo cellulare. Ora la situazione è ben diversa, ma la «piena operatività» che permetterà, in breve, al nuovo ente di esistere, effettuare pagamenti e assorbire personale, ancora non c'è, nonostante da mesi Rossetto sia al lavoro in un difficile dialogo con i ministeri. Dalla fine di gennaio scorso l'Autorità ha uno statuto, da ottobre due direttori, un comitato consultivo, un comitato scientifico. La settimana scorsa ha firmato un'intesa con il Demanio per ottenere il secondo e il terzo piano del Palazzo dei Savi, attualmente sede del provveditorato alle Acque. Ma il bilancio del 2024-2025 è stato approvato solo venerdì (30 gennaio), quello consuntivo del 2026-28 è ancora da approvare («speriamo di farlo a febbraio»), e soprattutto manca ancora il decreto del Mef che approvi i regolamenti dell'ente. Rossetto non ha nascosto la fatica fatta e da fare per ottenere questi avanzamenti. Sperimentazione e collaudo, le conche in uso da quest'anno. Tra le tante cose accadute quest'anno, e ricordate da Rossetto, anche l'approvazione delle procedure per l'attivazione delle conche di navigazione, che da quest'anno potranno iniziare ad essere utilizzate. Permettono in sostanza di far entrare le navi in laguna mantenendo chiuse le paratoie. Poi è stata firmata con il comune la preintesa sull'Arsenale Nord, che non servendo più per la manutenzione del Mose, tornerà alla città. La manutenzione però è il tema dolente: Rossetto ha ammesso di avere 45 milioni per quest'anno, molti, sufficienti per la gestione, ma per le attività di manutenzione tout court ne servono circa un centinaio. «Sono stime difficili, si tratta di un'opera sperimentale e anche la manutenzione dovrà usare metodi sperimentali» ha sottolineato. Un risparmio, secondo il presidente, potrebbe arrivare anche dall'utilizzo di termini e linguaggi comuni tra tutti gli enti che si occupano di laguna di Venezia (Ispra, Corila, Provveditorato etc.) cosa che oggi non accade. Un tavolo è avviato. Il collaudo del Mose è previsto a giugno: l'opera è stata attivata in via sperimentale, per forza di cose, e ancora formalmente è un cantiere. Poi passerà al demanio indisponibile dello stato. «Personale assorbito dalla società in house. Il nodo è Thetis» Su spinta dei consiglieri comunali, qualche chiarimento è stato dato anche sull'annoso problema del trasferimento del personale, che però ormai è in via di

Venezia Today

Venezia

definizione. Il Consorzio Venezia Nuova andrà in liquidazione alla consegna delle opere, ma, ha chiarito Rossetto, tutte le opere, quindi dopo aver smontato i vari cantieri presenti in Laguna e non più necessari. Il grosso del personale passerà alla società in house che sarà creata dal Cvn, insieme al personale di Comar. La società in house risponderà poi all'Autorità, che avrà 100 dipendenti, di cui 36 arrivano dalla polizia lagunare. Il nodo è Thetis, la partecipata comunale che ha una natura articolata. Rossetto oggi ha parlato per la prima volta di «proposte di acquisto di rami d'azienda» (si parla di un interessamento di Fincantieri). Ma una parte del personale, che lavora con il Mose da tempo, dovrebbe essere assorbito con un bando dall'autorità della Laguna. «La situazione è complessa, ma non dovrebbero esserci criticità» ha detto il presidente. Sul tema del personale, si terrà una nuova commissione. Il Mose alzato mattino e sera, la difficile coesistenza con il porto. In commissione si è parlato di molto altro, tra cui il complesso rapporto con l'Autorità portuale, che vorrebbe avere voce in capitolo sulle chiusure (o meno) della Laguna. Rossetto ha parlato di un dialogo continuo e proficuo. Ma il compromesso è complesso, e lo sarà di più man mano che aumenteranno le maree sopra i 110 cm, quindi i sollevamenti annui del Mose. Come ricorda la realtà di questi giorni. Il Mose - come potrebbe accadere sempre più spesso nei prossimi anni - si sta infatti alzando la mattina e la sera, in occasione dei due picchi di maree. È successo ieri, molto probabilmente accadrà anche oggi (il Mose si è alzato stamattina, e stasera la previsione è di 115 centimetri), e potrebbe succedere di nuovo domani e dopodomani. Il Mose, così com'è ora, dovrebbe riuscire a proteggere Venezia fino alla fine del secolo. Per il "dopo Mose", soldi e progetti ancora non ci sono, Rossetto ha detto però che si aspetta fondi a livello internazionale. Nell'immediato il problema sarà la coesistenza con il porto: pochi centimetri in più, in città, al di là degli allagamenti, possono rendere impossibile la circolazione dei natanti sotto i ponti. E il programmato porto off-shore non c'è, e non ci sarà ancora per lunghi anni.

Authority Genova: siamo più sprint dopo la riorganizzazione interna

Nel solo gennaio avviate sette gare, 21 appalti già programmati e in progettazione GENOVA. «Nel solo mese di gennaio sono state avviate 7 procedure di gara i cui termini di partecipazione sono ancora aperti» (cui si aggiunge a breve una ulteriore procedura) e 21 appalti già programmati ed in corso di progettazione. Il valore economico complessivo delle gare avviate e in programmazione «ammonta a oltre 111 milioni di euro». Dal quartier generale di Palazzo San Giorgio l'Authority genovese guidata da Matteo Paroli rivendica di aver dato sprint alla propria capacità di risposta amministrativa: l'ha fatto - spiega - «rafforzando le condizioni di affidabilità e prevedibilità richieste dagli operatori economici e dagli investitori, con effetti positivi sulla capacità di attrarre risorse private e sostenere lo sviluppo del sistema portuale». Non è una sottolineatura di routine: dai vertici dell'istituzione portuale si attribuisce l'intensificazione dell'attività al fatto che è stato messo in campo «il nuovo assetto organizzativo e la riorganizzazione interna». È questo che sta «consentendo di ridurre i tempi procedurali e di rendere più continuo il passaggio dalla pianificazione alla fase esecutiva», viene fatto rilevare. Benintesi, mettendo in evidenza che non è stato un riassetto "contro" la macchina amministrativa che c'era: al contrario, sono state liberate energie, visto che «il contributo delle professionalità interne - si afferma - rappresenta un fattore determinante per garantire qualità tecnica e solidità amministrativa». Tra le procedure più rilevanti con termini aperti si segnalano, in particolare: l'accordo quadro per la manutenzione straordinaria delle opere marittime del porto di Genova; l'accordo quadro per i lavori di manutenzione degli impianti tecnologici del porto di Genova; gli interventi di manutenzione degli impianti tecnologici nei porti di **Savona** e **Vado** Ligure; il sopralzo del muro paraonde e l'allungamento del pennello ovest della Darsena Tecnica; i servizi di ingegneria per la riqualificazione dell'edificio di Via dei Calafati 16 a **Savona**. Parallelamente, risultano in fase avanzata di programmazione - viene messo in risalto - ulteriori interventi strategici, tra cui: opere su infrastrutture ferroviarie, manutenzioni civili e stradali, potenziamento a Genova del sistema "cold ironing" (elettrificazione delle banchine per fornire elettricità da terra alle navi), segnalamenti marittimi, ripristini strutturali e di sicurezza, oltre a servizi tecnici di progettazione, verifica e direzione lavori. Da parte della stessa Authority si mette in luce la propria «crescente capacità dell'ente di trasformare la programmazione in gare, atti concreti e cantieri, a conferma di un percorso di rafforzamento amministrativo coerente con il nuovo assetto organizzativo e con l'obiettivo di rendere più efficace e tempestiva l'azione pubblica». Queste le parole del segretario generale Tito Vespasiani: «L'accelerazione dell'attività amministrativa è un fatto concreto: più gare pubblicate, tempi più rapidi e una struttura che sta dimostrando di poter



La Gazzetta Marittima

Savona, Vado

lavorare con efficienza e continuità». Aggiungendo poi: «La credibilità del settore pubblico si misura anche nella capacità di dare risposte rapide e affidabili: quando questo accade, gli operatori privati trovano le condizioni per investire con maggiore fiducia. Le competenze interne dell'Autorità rappresentano una base solida su cui costruire risultati tangibili e rafforzare la competitività del sistema portuale».

Genova24

Genova, Voltri

6 febbraio sciopero dei porti contro le guerre, a Genova presidio a San Benigno

Nel giorno dell'inaugurazione delle olimpiadi invernali a Milano, la protesta interesserà non solo il capoluogo ligure ma tutti i principali scali italiani ed europei Genova . La chiamata parte da Genova ma risuona in tutta Italia, in Europa e nel Mediterraneo : Bilbao, Tangeri, Pireo, Mersin, Genova, Livorno, Trieste, Ancona e Civitavecchia e altri ancora. Dockers don't work for war. I portuali non lavorano per la guerra . È lo slogan dello sciopero internazionale in questo venerdì 6 febbraio prima di una serie di proteste, in vari settori, che riguarderanno tutto il mese. Lo sciopero del 6 febbraio a Genova, riporta il sindacato Usb che con il Calp anima la mobilitazione si tradurrà anche in un presidio aperto alla cittadinanza in programma sempre venerdì alle 18.30 davanti ai varchi di San Benigno Per tutta la giornata di venerdì saranno possibili disagi e ripercussioni per la chiusura dei varchi portuali , solitamente molto trafficati nel giorno che precede il fine settimana. Probabile che dopo il presidio delle 18.30 scatti anche un corteo in direzione del centro città. Negli ultimi giorni abbiamo ricevuto l'adesione anche dai porti di Amburgo ed anche negli Stati Uniti, oltre a Brasile e Colombia, in diverse città portuali, si stanno organizzando mobilitazioni e iniziative. Un'azione congiunta e coordinata come non si vedevano da decenni alla quale si sono uniti movimenti e associazioni di solidarietà, proseguono dal sindacato. Il tutto in una giornata caldissima, a livello nazionale, per l'ordine pubblico: il 6 febbraio è anche il giorno dell'inaugurazione delle Olimpiadi invernali a Milano Cortina. La presenza della milizia fascista dell'Ice dicono dall'Usb è un segnale di provocazione che consideriamo inaccettabile. I portuali mandano un segnale di forte solidarietà internazionale contro la militarizzazione dei porti, il genocidio ancora in corso in Palestina, il traffico di armi e la corsa alla guerra a cui stiamo assistendo. Un segnale forte contro l'imperialismo e la rottura del diritto internazionale e in difesa dell'autodeterminazione dei popoli, aggiungono dall'Usb. Ma al centro della protesta ci sono le condizioni dei lavoratori . L'economia di guerra ha già tagliato i nostri salari, eroso i nostri diritti e distrutto i servizi pubblici essenziali. Lo spostamento delle risorse economiche sugli armamenti e l'industria bellica colpisce direttamente i salari e le condizioni di lavoro, allunga i tempi di lavoro e allontana la possibilità di riconoscere il nostro come lavoro usurante a fini pensionistici, sottolineano dal sindacato. La mobilitazione per lo sciopero dei portuali avverrà in concomitanza in diverse città . A Genova alle 18.30 a San Benigno, a Livorno alle 17.30 in piazza 4 Mori, A Trieste alle 17.30 presso l'autorità portuale, così come a Ravenna alle 15. Ad Ancona presidio alle 18 in piazza del Crocifisso, a Civitavecchia alla stessa ora in piazza Pietro Gugliemotti. A Salerno alle 17 al varco principale al porto. A Bari alle 16. E poi presidi anche a Crotone, Palermo e Cagliari. Più informazioni.



Genova24
6 febbraio sciopero dei porti contro le guerre, a Genova presidio a San Benigno

02/02/2026 12:58

Nel giorno dell'inaugurazione delle olimpiadi invernali a Milano, la protesta interesserà non solo il capoluogo ligure ma tutti i principali scali italiani ed europei Genova . La chiamata parte da Genova ma risuona in tutta Italia, in Europa e nel Mediterraneo : Bilbao, Tangeri, Pireo, Mersin, Genova, Livorno, Trieste, Ancona e Civitavecchia e altri ancora. Dockers don't work for war. I portuali non lavorano per la guerra . È lo slogan dello sciopero internazionale in questo venerdì 6 febbraio - prima di una serie di proteste, in vari settori, che riguarderanno tutto il mese. Lo sciopero del 6 febbraio a Genova, riporta il sindacato Usb - che con il Calp anima la mobilitazione - si tradurrà anche in un presidio aperto alla cittadinanza in programma sempre venerdì alle 18.30 davanti ai varchi di San Benigno Per tutta la giornata di venerdì saranno possibili disagi e ripercussioni per la chiusura dei varchi portuali , solitamente molto trafficati nel giorno che precede il fine settimana. Probabile che dopo il presidio delle 18.30 scatti anche un corteo in direzione del centro città. Negli ultimi giorni abbiamo ricevuto l'adesione anche dai porti di Amburgo ed anche negli Stati Uniti, oltre a Brasile e Colombia, in diverse città portuali, si stanno organizzando mobilitazioni e iniziative. Un'azione congiunta e coordinata come non si vedevano da decenni alla quale si sono uniti movimenti e associazioni di solidarietà, proseguono dal sindacato. Il tutto in una giornata caldissima, a livello nazionale, per l'ordine pubblico: il 6 febbraio è anche il giorno dell'inaugurazione delle Olimpiadi invernali a Milano - Cortina. La presenza della milizia fascista dell'Ice - dicono dall'Usb - è un segnale di provocazione che consideriamo inaccettabile. I portuali mandano un segnale di forte solidarietà internazionale contro la militarizzazione dei porti, il genocidio ancora in corso in Palestina, il traffico di armi e la corsa alla guerra a cui stiamo assistendo. Un segnale forte contro l'imperialismo e la rottura del diritto internazionale e in difesa

Gnv, da aprile sulla rotta Genova-Palermo la nuova nave alimentata a Gnl

Livrea-novità: grande foglia verde simbolo "eco". Confermate le 4 nuove unità a gas **GENOVA**. È la seconda nave alimentata a Gnl nella flotta di Gnv. Introduce una novità nell'identikit classico delle navi della compagnia: sfoggia per la prima volta una livrea inedita, con una foglia verde a simboleggiare il percorso di sostenibilità intrapreso negli ultimi anni. E questo - viene fatto rilevare - anche grazie all'ingresso in flotta di nuove navi tutte alimentate a Gnl, mentre il collegamento elettrico stilizzato richiama il cold ironing, tecnologia che riduce le emissioni in porto. È l'ultima della prima serie di quattro nuove unità di ultima generazione che la compagnia del gruppo Msc ha ordinato al cantiere navale cinese Guangzhou Shipyard International (Gsi): si chiama "Gnv Aurora" e adesso in Cina ne è avvenuta la consegna all'armatore. A questo punto, entro breve tempo la nave farà rotta verso il Mediterraneo: una volta completati gli allestimenti finali, a inizio aprile entrerà in servizio per operare sul mercato nazionale sulla rotta **Genova**-Palermo con cadenza giornaliera. È questa la conclusione della prima fase del piano di rinnovamento della flotta della compagnia: ha visto l'ingresso di quattro unità di nuova generazione, due delle quali alimentate a Gnl. La società ha confermato un secondo ordine per ulteriori quattro unità, tutte alimentate a Gnl: è stato reso noto che saranno consegnate «a partire da fine 2027 con cadenza semestrale». La compagnia ricorda che, al pari della gemella "Gnv Virgo", "Gnv Aurora" è caratterizzata da elevati standard ambientali: si dimezzano le emissioni di CO per carico trasportabile rispetto alle unità di precedente generazione. In tal modo la nave contribuirà inoltre a ridurre l'impatto ambientale complessivo delle operazioni (e a «potenziare il network della compagnia, migliorando la gestione dei picchi stagionali»). Così come tutte e tre le altre nuove unità, "Gnv Aurora" è predisposta per il "cold ironing": è la fornitura di energia elettrica da terra alle navi ferme in sosta in porto così da non esser costretti a tenere in moto i motori per riuscire ad avere l'elettricità per far funzionare gli apparati di bordo. In tal modo si riducono le emissioni e si migliora la qualità dell'aria e dell'ambiente sonoro locale. Dal quartier generale di Gnv si mette l'accento anche sugli altri sistemi avanzati di riduzione delle emissioni, conformi agli standard internazionali più restrittivi definiti dall'Imo Tier III). Fra le apparecchiature che favoriscono il risparmio di energia vengono indicati i sistemi di recupero del calore per la produzione di energia elettrica; gli inverter per la modulazione del carico elettrico e la riduzione degli sprechi energetici di pompe e ventilatori; l'impianto di illuminazione interamente a led a basso consumo; ottimizzazione delle forme di carena, bulbo, eliche e timoni; pittura siliconica in carena e sullo scafo in nome di una migliore idrodinamicità e di una riduzione dell'attrito con l'acqua. Tutti aspetti che, sommati insieme, portano



Livrea-novità: grande foglia verde simbolo "eco". Confermate le 4 nuove unità a gas GENOVA. È la seconda nave alimentata a Gnl nella flotta di Gnv. Introduce una novità nell'identikit classico delle navi della compagnia: sfoggia per la prima volta una livrea inedita, con una foglia verde a simboleggiare il percorso di sostenibilità intrapreso negli ultimi anni. E questo - viene fatto rilevare - anche grazie all'ingresso in flotta di nuove navi tutte alimentate a Gnl, mentre il collegamento elettrico stilizzato richiama il cold ironing, tecnologia che riduce le emissioni in porto. È l'ultima della prima serie di quattro nuove unità di ultima generazione che la compagnia del gruppo Msc ha ordinato al cantiere navale cinese Guangzhou Shipyard International (Gsi): si chiama "Gnv Aurora" e adesso in Cina ne è avvenuta la consegna all'armatore. A questo punto, entro breve tempo la nave farà rotta verso il Mediterraneo: una volta completati gli allestimenti finali, a inizio aprile entrerà in servizio per operare sul mercato nazionale sulla rotta Genova-Palermo con cadenza giornaliera. È questa la conclusione della prima fase del piano di rinnovamento della flotta della compagnia: ha visto l'ingresso di quattro unità di nuova generazione, due delle quali alimentate a Gnl. La società ha confermato un secondo ordine per ulteriori quattro unità, tutte alimentate a Gnl: è stato reso noto che saranno consegnate «a partire da fine 2027 con cadenza semestrale». La compagnia ricorda che, al pari della gemella "Gnv Virgo", "Gnv Aurora" è caratterizzata da elevati standard ambientali: si dimezzano le emissioni di CO₂ per carico trasportabile rispetto alle unità di precedente generazione. In tal modo la nave contribuirà inoltre a ridurre l'impatto ambientale complessivo delle operazioni (e a «potenziare il network della compagnia, migliorando la gestione dei picchi stagionali»). Così come tutte e tre le altre nuove unità, "Gnv Aurora" è predisposta per il "cold ironing": è la fornitura di energia elettrica da terra alle navi ferme in sosta

La Gazzetta Marittima

Genova, Voltri

a una diminuzione del consumo di combustibile per la propulsione. È questa la conclusione della prima fase del piano di rinnovamento della flotta della compagnia: ha visto l'ingresso di quattro unità di nuova generazione, due delle quali alimentate a Gnl. La società ha confermato un secondo ordine per ulteriori quattro unità, tutte alimentate a Gnl: è stato reso noto che saranno consegnate «a partire da fine 2027 con cadenza semestrale». La nave ha una stazza lorda di 53mila tonnellate, una lunghezza di 218 metri, una larghezza di poco inferiore ai 30 metri e una velocità massima di crociera di 25 nodi: potrà ospitare oltre 1.700 passeggeri in 426 cabine e trasportare fino a 2.780 metri lineari di carico. Alla cerimonia hanno partecipato i rappresentanti del cantiere Gsi e del Gruppo Msc, insieme a una delegazione di Gnv guidata da Franco Fabrizio, general counsel, e dalla madrina della nuova nave, Gina Giusto, che in Gnv è responsabile retail.

La Spezia, al via il cantiere per la posa del nuovo acquedotto a Fossamastra

Fino al 10 febbraio senso unico alternato per l'uscita dal **porto**, in una seconda fase modifiche alla viabilità in via delle Casermette Prende ufficialmente il via la fase operativa dei lavori per la posa del nuovo acquedotto della Spezia lungo viale San Bartolomeo, nell'area di Fossamastra. L'intervento sarà articolato in due fasi distinte, ciascuna con specifiche modifiche alla viabilità. Prima fase: senso unico alternato per consentire l'uscita dal **porto** Dal 2 febbraio al 10 febbraio 2026 sarà attivo il primo tratto di cantiere di fronte all'uscita del Terminal del Golfo, nel segmento compreso tra l'incrocio con via Privata Enel (nota in alcune mappe come via delle Casermette) e Largo Don Mario Scarpato. Per garantire l'ingresso e l'uscita dei mezzi dal **porto** sarà istituito un senso unico alternato regolato da impianto semaforico, con il supporto di movieri nelle fasce orarie più trafficate. Questa organizzazione è necessaria esclusivamente nella prima fase. I lavori rientrano nel programma di riqualificazione della rete idrica provinciale e prevedono la sostituzione della tubazione lungo il tratto di viale San Bartolomeo. Il cantiere, realizzato da Acam per conto della Provincia, è finanziato con fondi Pnrr senza alcun costo aggiuntivo in bolletta per i cittadini. Seconda fase: senso unico verso Lerici e deviazione del traffico verso via delle Casermette Conclusa la prima fase, il cantiere si estenderà lungo tutto viale San Bartolomeo fino all'incrocio con via Valdilocchi. In questo tratto non sarà più attivo il senso unico alternato: la strada sarà percorribile solo in direzione Lerici, mentre il traffico verso la Spezia verrà deviato su via delle Casermette, con rientro su via Valdilocchi Chiusure temporanee per lo smontaggio del nastro trasportatore dell'ex centrale Enel In previsione dell'utilizzo di via delle Casermette come itinerario alternativo, la stessa via sarà temporaneamente chiusa per consentire le operazioni finali di smontaggio del vecchio nastro trasportatore del carbone della dismessa centrale Enel, nelle seguenti giornate, dalle 12:00 del sabato alle 06:00 del lunedì 31 gennaio - 2 febbraio 2026, 7 febbraio - 9 febbraio 2026. La rimozione del grande nastro trasportatore rappresenta un passaggio significativo nel percorso di dismissione e bonifica dell'ex centrale: una struttura che, finché presente e non completamente rimossa, costituisce ancora un potenziale elemento di impatto ambientale e paesaggistico. La sua demolizione è quindi un risultato importante per il recupero e la riqualificazione dell'area di Fossamastra. Cartellonistiche straordinarie sono già state posizionate lungo tutte le strade interessate. Intanto proseguono regolarmente gli altri cantieri finanziati dal Pnrr - sempre senza costi per gli utenti - finalizzati alla creazione della nuova rete idrica programmata dalla Provincia. I lavori, in corso sia in città sia nelle zone limitrofe, rispettano i cronoprogrammi stabiliti. L'opera consentirà l'installazione di una nuova tubazione



Fino al 10 febbraio: senso unico alternato per l'uscita dal porto, in una seconda fase modifiche alla viabilità in via delle Casermette Prende ufficialmente il via la fase operativa dei lavori per la posa del nuovo acquedotto della Spezia lungo viale San Bartolomeo, nell'area di Fossamastra. L'intervento sarà articolato in due fasi distinte, ciascuna con specifiche modifiche alla viabilità. Prima fase: senso unico alternato per consentire l'uscita dal porto Dal 2 febbraio al 10 febbraio 2026 sarà attivo il primo tratto di cantiere di fronte all'uscita del Terminal del Golfo, nel segmento compreso tra l'incrocio con via Privata Enel (nota in alcune mappe come via delle Casermette) e Largo Don Mario Scarpato. Per garantire l'ingresso e l'uscita dei mezzi dal porto sarà istituito un senso unico alternato regolato da impianto semaforico, con il supporto di movieri nelle fasce orarie più trafficate. Questa organizzazione è necessaria esclusivamente nella prima fase. I lavori rientrano nel programma di riqualificazione della rete idrica provinciale e prevedono la sostituzione della tubazione lungo il tratto di viale San Bartolomeo. Il cantiere, realizzato da Acam per conto della Provincia, è finanziato con fondi Pnrr senza alcun costo aggiuntivo in bolletta per i cittadini. Seconda fase: senso unico verso Lerici e deviazione del traffico verso via delle Casermette Conclusa la prima fase, il cantiere si estenderà lungo tutto viale San Bartolomeo fino all'incrocio con via Valdilocchi. In questo tratto non sarà più attivo il senso unico alternato: la strada sarà percorribile solo in direzione Lerici, mentre il traffico verso la Spezia verrà deviato su via delle Casermette, con rientro su via Valdilocchi Chiusure temporanee per lo smontaggio del nastro trasportatore dell'ex centrale Enel In previsione dell'utilizzo di via delle Casermette come itinerario alternativo, la stessa via sarà temporaneamente chiusa per consentire le operazioni finali di smontaggio del vecchio nastro trasportatore del carbone della dismessa centrale Enel, nelle

BizJournal Liguria

La Spezia

ad alta pressione, fondamentale per migliorare la capacità di distribuzione dell'acqua potabile e ridurre le perdite oggi esistenti, causa di sprechi idrici e maggiori costi di gestione. Tags: acquedotto enti pubblici La Spezia Levante
Direttore Responsabile: Odoardo Scaletti Invio Comunicati: Redazione: online@bjliguria.it Telefono: (+39) 393 887 8103 Pubblicità: Mail: commerciale@bjliguria.it Autorizzazione tribunale di Genova n. 15/2005 del 16 luglio 2005.
Editore : Media4puntozero srl Via Maragliano, 10 16121 - Genova C.F. 02487770998.

Shipping Italy

La Spezia

Partner norvegese per Fluid Global Solutions

L'azienda spezzina sarà agente della storica impresa norvegese Marem Mergi Fluid Global Solutions ha annunciato una nuova partnership commerciale con Mergi, azienda specializzata nella ricerca, nell'ingegneria e nell'implementazione di soluzioni per migliorare la combustione degli idrocarburi. Attiva nei mercati industriale e navale dal 1982, Mergi ha nominato Fgs proprio agente per il mercato italiano. Fluid Global Solutions è un'azienda italiana con sede a La **Spezia**, specializzata nella produzione, fornitura e manutenzione di pompe, motori elettrici e parti di ricambio per il settore navale e industriale. Fondata nel 2011, la società opera al fianco di armatori, ship manager, cantieri e realtà industriali specializzate, offrendo soluzioni orientate alla continuità operativa degli impianti fluidodinamici. Marem Mergi è stata fondata in Norvegia negli anni ottanta con l'obiettivo di ottimizzare la combustione dei carburanti a base di idrocarburi mediante catalizzatori chimici innovativi. Da oltre quarant'anni l'azienda sviluppa competenze specialistiche in questo ambito grazie a attività di ricerca dedicate, a test industriali e a una stretta collaborazione con gli utilizzatori finali. "La partnership - ha spiegato una nota - mira a combinare competenze tecniche, reti commerciali e presenza sul mercato per ampliare le capacità operative e le opportunità di business di entrambe le aziende, con un focus specifico sul settore navale e, in particolare, sul segmento passeggeri. Questa collaborazione rafforza ulteriormente il posizionamento di Fgs come fornitore di soluzioni tecniche e consumabili ad alto valore aggiunto, in grado di supportare i clienti del settore navale con un approccio flessibile, pragmatico e orientato ai risultati".

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARRE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.



"Difesa e Militare": pubblicato il nuovo inserto speciale di SHIPPING ITALY

In 20 pagine il riassunto dei video, degli articoli, delle interviste e degli approfondimenti pubblicati nel corso degli ultimi mesi **CLICCA E LEGGI GRATUITAMENTE** il nuovo inserto speciale "DIFESA e MILITARE di SHIPPING ITALY - Edizione 2025" in formato Pdf. In Pdf e in versione sfogliabile direttamente online è stato pubblicato il nuovo inserto speciale di SHIPPING ITALY intitolato "Difesa e Militare", un nuovo approfondimento dedicato al settore della difesa e del comparto militare, un ambito strategico che intreccia industria, tecnologia, cantieristica e logistica marittima. Al suo interno trovano spazio articoli di approfondimento, analisi di scenario, video, interviste e focus tematici dedicati alle navi militari, ai cantieri navali, ai principali programmi nazionali e internazionali, nonché ai fornitori e alle aziende dell'indotto attive nel comparto della difesa e delle forze armate. Alcuni di questi sono contenuti originali, altri servizi pubblicati dalla nostra redazione nel corso degli ultimi mesi e altri ancora articoli frutto di visite alle aziende durante la fiera Seafuture di La **Spezia**. Un'attenzione particolare è stata riservata all'innovazione tecnologica, alla sostenibilità, alla sicurezza e alle ricadute industriali ed economiche del settore. **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.



Potere al Popolo Ravenna aderisce allo sciopero internazionali dei porti del 6 febbraio

Il 6 febbraio Potere al Popolo Ravenna sarà "al fianco dell'Unione Sindacale di Base e dei lavoratori portuali che in tutto il Mediterraneo saranno in sciopero e in lotta: una mobilitazione internazionale storica che prosegue sulla via degli scioperi di questo autunno contro l'economia di guerra e del genocidio" in Palestina, dove "continua l'occupazione". Potere al Popolo sarà "presente il 6 febbraio alle ore 15 davanti all'**Autorità Portuale** di Ravenna." Inoltre il 4 febbraio alle ore 20.30 si terrà una Assemblea pubblica alla Sala Ragazzini con interventi di Linda Maggiori, giornalista; Francesco Staccioli, USB Mari e porti; José Nivoi CALP Genova; e con testimonianze di portuali di Ravenna.



Ravenna e Dintorni

Ravenna

Sciopero internazionale dei porti, un corteo a Ravenna. «Contro l'economia di guerra e per la Palestina libera»

Arriva anche a Ravenna la protesta dello sciopero internazionale dei porti, proclamato per il 6 febbraio dalle organizzazioni sindacali Enedep (Grecia), Lab (Paesi Baschi), Liman-Is (Turchia), Odt (Marocco) e Usb in Italia, con lo slogan I portuali non lavorano per la guerra. Il 4 febbraio è in programma un'assemblea pubblica alla sala Ragazzini di Largo Firenze, a Ravenna, con la giornalista Linda Maggiori, testimonianze di portuali di Ravenna, Francesco Staccioli (Usb) e José Nivoi (Calp Genova). Il 6 febbraio invece l'appuntamento è alle 15 di fronte alla sede dell'Autorità portuale, da dove partirà poi un corteo «contro l'economia di guerra e per la Palestina libera». «L'Occidente si legge in una nota di Potere al Popolo Ravenna, che aderisce alla protesta sta mostrando la sua inclinazione sempre più forte alla guerra, dagli Stati Uniti all'Europa del riarmo: al prezzo di tagliare la spesa sociale, abbassare i salari e attaccare le classi popolari del nostro paese. Se gli scorsi mesi ci hanno insegnato che sono i lavoratori e le lavoratrici che, organizzandosi, possono paralizzare un paese e opporsi al nostro governo, oggi i portuali di tutto il Mediterraneo ci chiamano per appoggiare lo sciopero internazionale che vuole bloccare la circolazione di armi dalla Francia alla Tunisia, dall'Italia alla Turchia passando per la Grecia». «È tempo di continuare la mobilitazione dei mesi passati e respingere la trasformazione militarista e guerrafondaia che Europa e Stati Uniti vogliono imporre termina la nota di Pap -. Servono salari adeguati all'inflazione, spesa sociale e case popolari, sicurezza e investimenti per i nostri territori, non soldi per armi e guerra». Condividi.



Verde urbano a Carrara: Italia Nostra denuncia ritardi e mancanza di trasparenza

L'associazione ambientalista: «Restano numerosi i cantieri per i quali mancano informazioni chiare. E il Regolamento non è stato ancora approvato» Voice by CARRARA Italia Nostra considera il tema del verde urbano «centrale per il futuro della nostra città» e rileva che «a oggi restano aperte criticità che non possono più essere ignorate. La più evidente consiste nel Regolamento del verde (Rdv) che, nonostante il percorso avviato lo scorso ottobre e le rassicurazioni fornite dall'amministrazione, non è ancora stato approvato.

L'assessora Guadagni aveva espresso la volontà di arrivare all'approvazione entro il 31 dicembre 2025. Tale scadenza è ormai superata, senza che sia stato dato seguito agli impegni presi né siano stati forniti chiarimenti ufficiali sulle ragioni di questo rinvio. Il ritardo appare ingiustificato e penalizza la città, rendendo ancora più urgente un confronto trasparente e strutturato». «Ci chiediamo come mai il dialogo tra amministrazione e associazioni ambientaliste si sia interrotto. La sensazione è che il regolamento sia stato trattato come un adempimento da sbrigare, più che come uno strumento fondamentale. I progetti che interessano il verde pubblico comunale sono

numerosi, ma su di essi continua a mancare la trasparenza: le richieste di informazioni restano spesso senza risposta e l'accesso ai dati progettuali è estremamente difficoltoso». Le criticità sui progetti aperti «Restano numerosi prosegue Italia Nostra i cantieri per i quali mancano informazioni chiare: Progetto San Ceccardo: non sono noti i tempi di attuazione né quale delle tre soluzioni progettuali il Comune intenda adottare. Parcheggio via Muttini / via Lunense: a fronte di un investimento pubblico di circa 250.000 euro, restano ignote le scelte relative al verde. Progetto Caravella: mancano indicazioni sul ripristino della pineta e sulla reale disponibilità delle risorse economiche. Scuola TaliercioBuonarroti: non è chiaro se i fondi del Pnrr coprano anche la progettazione del verde o se quest'ultimo sia stato relegato a elemento marginale». Il fronte mare e il Waterfront «Tra i grandi interventi sotto osservazione rientra il progetto waterfront. Mancano informazioni essenziali sulle specie utilizzate, le modalità di irrigazione, i materiali di pavimentazione e il numero effettivo di alberi messi a dimora o abbattuti». Italia Nostra ribadisce «la propria contrarietà a qualsiasi taglio di pini lungo viale Colombo», definendo «un fatto grave» l'abbattimento dei sei esemplari davanti ai cantieri Costantino attribuito all'Autorità portuale. Il verde urbano è un bene comune e non può essere gestito in modo frammentario o emergenziale. Servono regole chiare, tempi certi e soprattutto volontà politica concreta. Ribadiamo la necessità di istituire un tavolo tecnico permanente capace di garantire controllo e reale coinvolgimento: gli alberi non vivono di rendering e le promesse, se non annaffiate con fatti concreti, difficilmente mettono radici».



Voce Apuana
Verde urbano a Carrara: Italia Nostra denuncia ritardi e mancanza di trasparenza

02/02/2026 18:56

L'associazione ambientalista: «Restano numerosi i cantieri per i quali mancano informazioni chiare. E il Regolamento non è stato ancora approvato» Voice by CARRARA - Italia Nostra considera il tema del verde urbano «centrale per il futuro della nostra città» e rileva che «a oggi restano aperte criticità che non possono più essere ignorate. La più evidente consiste nel Regolamento del verde (Rdv) che, nonostante il percorso avviato lo scorso ottobre e le rassicurazioni fornite dall'amministrazione, non è ancora stato approvato. L'assessora Guadagni aveva espresso la volontà di arrivare all'approvazione entro il 31 dicembre 2025. Tale scadenza è ormai superata, senza che sia stato dato seguito agli impegni presi né siano stati forniti chiarimenti ufficiali sulle ragioni di questo rinvio. Il ritardo appare ingiustificato e penalizza la città, rendendo ancora più urgente un confronto trasparente e strutturato». «Ci chiediamo come mai il dialogo tra amministrazione e associazioni ambientaliste si sia interrotto. La sensazione è che il regolamento sia stato trattato come un adempimento da sbrigare, più che come uno strumento fondamentale. I progetti che interessano il verde pubblico comunale sono numerosi, ma su di essi continua a mancare la trasparenza: le richieste di informazioni restano spesso senza risposta e l'accesso ai dati progettuali è estremamente difficoltoso». Le criticità sui progetti aperti «Restano numerosi - prosegue Italia Nostra - i cantieri per i quali mancano informazioni chiare: Progetto San Ceccardo: non sono noti i tempi di attuazione né quale delle tre soluzioni progettuali il Comune intenda adottare. Parcheggio via Muttini / via Lunense: a fronte di un investimento pubblico di circa 250.000 euro, restano ignote le scelte relative al verde. Progetto Caravella: mancano indicazioni sul ripristino della pineta e sulla reale disponibilità delle risorse economiche. Scuola Taliercio-Buonarroti: non è chiaro se i fondi del Pnrr coprano anche la progettazione del verde o se quest'ultimo

Ponte Scolmatore, l'opera si farà

Accordo trovato per la realizzazione del ponte mobile sul canale Scolmatore. La nuova infrastruttura si farà, secondo un progetto condiviso da tutti gli enti coinvolti: Regione Toscana, Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Province di Pisa e di **Livorno** e Comuni di Pisa e di **Livorno**. Il presidente della Regione Toscana Eugenio Giani e Davide Gariglio, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, insieme ai rappresentanti delle due Province e dei due Comuni coinvolti, hanno presentato il documento di fattibilità del progetto del ponte e illustrato le prossime tappe del percorso per la sua realizzazione. Primo passo sarà l'avvio del percorso di progettazione, con la messa a gara degli interventi relativi alla progettazione di fattibilità tecnico-economica, per un investimento complessivo di 1,4 mln di euro coperto per 1,2 milioni dall'Autorità di Sistema Portuale e per 200mila euro dalla Regione Toscana. Nei prossimi giorni verrà rinnovato il Protocollo di intesa del 2024 tra Regione Toscana, Comune di **Livorno**, Comune di Pisa, Provincia di **Livorno**, Provincia di Pisa, Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Port Authority di Pisa grazie al quale è stato costituito il tavolo tecnico per l'individuazione del soggetto attuatore dell'intervento. Tra i compiti del tavolo anche quelli di individuare la soluzione progettuale tecnicamente più idonea e di verificare modalità e tempi per il recepimento e l'utilizzo delle risorse finanziarie necessarie alla progettazione e realizzazione dell'opera (stimati circa 35 milioni di euro). Il passaggio successivo sarà quello della predisposizione da parte del soggetto attuatore dei documenti di gara, con l'obiettivo di arrivare alla gara di appalto dei lavori nel 2027. Soddisfatto il presidente Giani, che già ipotizza anche la dedica della futura opera al Granduca Cosimo I, ideatore del Canale Navicelli. Questo ponte mobile sarà la soluzione ad una questione annosa e complessa ha detto Giani. Il suo meccanismo di apertura, infatti, permetterà anche ai più grandi tra gli yacht costruiti dai cantieri navali dei Navicelli di arrivare direttamente al mare, senza gravare sul **porto** di **Livorno**. Attualmente questo non è possibile perché il ponte esistente è fisso e troppo basso, ma grazie a questa nuova opera l'intero sistema diverrà più fluido e diretto e potranno essere abbattuti anche i costi di manutenzione del **porto**. Ringrazio il presidente Gariglio, con il quale ho collaborato su questo tema fino dall'inizio del suo mandato, e gli uffici regionali che hanno sviluppato il progetto, oltre ai sindaci ed ai presidenti delle Province e dei Comuni di **Livorno** e Pisa. Questo è un intervento strategico con cui andiamo ulteriormente a potenziare il **porto** di **Livorno**, su cui la Regione Toscana è già impegnata con 200 milioni per la realizzazione della Darsena Europa. Esprime soddisfazione anche il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Davide Gariglio, per il quale l'opera riveste un'importanza strategica



Port News

Livorno

per il porto di Livorno. Quello di oggi ha detto è il primo passo di un percorso che vuole mettere insieme esigenze convergenti. A beneficiare dell'opera non sarà soltanto il porto di Livorno ma tutto il litorale pisano, soprattutto in termini di fluidità del traffico veicolare. Siamo dunque felici di avere il supporto attivo della Regione Toscana. Il territorio non può prescindere da questa infrastruttura. Infine l'assessore regionale a trasporti ed infrastrutture Filippo Boni ha sottolineato le ripercussioni positive che progetto potrà avere non solo per Pisa e Livorno, ma per tutta la regione. La mobilità marittima del porto di Livorno è strategica per lo sviluppo di tutta la Toscana ha detto sia per la parte industriale, dato che parliamo di un'area dove si trovano molte aziende, con molti dipendenti, sia per lo sviluppo turistico di quel tratto di costa. Ora che la soluzione condivisa del ponte mobile è stata individuata, l'ipotesi progettuale è pronta ed il percorso per la realizzazione del progetto di fattibilità tecnico economica è avviato, dobbiamo tutti impegnarci e lavorare per reperire le risorse necessarie all'effettiva realizzazione dell'opera. L'ipotesi di progetto della nuova infrastruttura, che presenta uno sviluppo complessivo di circa 145 metri su 3 campate, prevede la realizzazione di una campata centrale mobile, a doppia volata, con ampiezza della fascia navigabile pari a circa 35 m (dunque idonea a garantire continuità rispetto alla larghezza del Canale dei Navicelli, di 32 metri). In corrispondenza della campata mobile l'altezza libera netta dovrebbe essere pari a 5 m s.l.m. in prossimità delle pile, e 7 m alla congiunzione delle 2 volate. Larghezza libera netta pari a circa 40 metri. Per mantenere la continuità del collegamento stradale durante la costruzione del nuovo ponte mobile è previsto che l'attuale ponte fisso resti in esercizio fino alla costruzione della nuova infrastruttura, dopodiché sarà demolito. Una volta realizzato il nuovo ponte permetterà infatti a tutti gli yacht e superyacht prodotti dai cantieri nautici presenti sul Canale dei Navicelli (che sfocia nel canale Scolmatore) di uscire direttamente in mare aperto.

Concessioni portuali, ordinanza ponte dell'Adsp del Tirreno Settentrionale

Gariglio adegua temporaneamente il regolamento al decreto ministeriale del 2022 in attesa del confronto con il cluster Livorno - Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Davide Gariglio, ha emanato un'ordinanza che modifica in via temporanea il regolamento per l'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali, l'amministrazione delle aree demaniali e patrimoniali e la fornitura di lavoro temporaneo nei porti dell'ente. Il provvedimento, adottato in attesa del pronunciamento del cluster portuale, del Comitato di gestione e dell'organismo di partenariato, recepisce i contenuti del regolamento per il rilascio delle concessioni di aree e banchine introdotto dal decreto ministeriale n. 202 del 2022, emanato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze. L'ordinanza chiarisce che, per quanto riguarda l'articolo 18 della Legge 84/94 sulle concessioni alle imprese portuali, trovano piena applicazione le disposizioni del decreto ministeriale, mentre le norme del regolamento dell'Adsp non in contrasto con esso restano valide e devono essere applicate in coordinamento con la nuova disciplina. Viene inoltre specificato che le disposizioni del decreto si applicano anche agli atti concessori e agli atti sostitutivi già rilasciati prima della sua entrata in vigore. Resta quindi confermato l'obbligo, per le imprese richiedenti concessioni, di presentare un programma di attività corredato da adeguate garanzie, di disporre di idonee attrezzature tecniche e organizzative, anche sotto il profilo della sicurezza, e di avere un organico proporzionato al piano operativo finalizzato allo sviluppo dei traffici e della produttività portuale.



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

L'Unione portuali autonomi dorici si presenta alla città, tra rivendicazioni lavorative e diritti da difendere

L'Upad è nata dopo gli scioperi del 22 settembre e del 3 ottobre 2025 da un gruppo di lavoratori dello scalo dorico che, riconoscendosi in un ideale comune, hanno deciso di dotarsi di uno strumento autonomo di rappresentanza **ANCONA** - L'Upad, l'Unione portuali autonomi dorici, si è ufficialmente presentata alla città ieri, domenica 1 febbraio 2026. Si tratta di un nuovo collettivo di lavoratori e lavoratrici del **porto** di **Ancona** nato dopo gli scioperi del 22 settembre e del 3 ottobre 2025 grazie all'iniziativa spontanea di un gruppo di portuali che, riconoscendosi in un ideale comune, hanno deciso di dotarsi di uno strumento autonomo di rappresentanza per difendere diritti, condizioni di lavoro e sicurezza all'interno del **porto**. Il collettivo si ispira anche all'esperienza del Calp di Genova e si propone di costruire una rete solidale tra porti italiani, europei e del Mediterraneo. Tra le rivendicazioni principali dell'Upad vi è il mancato riconoscimento del lavoro portuale come lavoro usurante, nonostante le condizioni di estrema gravosità: turni irregolari e imprevedibili, dovuti a un flusso ristretto di merci e navi nonché dalla grandezza stessa del **porto**, lavoro notturno, esposizione continua a freddo, caldo, pioggia, mansioni multiple che vanno dal gruaggio al facchinaggio, senza una programmazione settimanale ma solo giornaliera. Una condizione che dura da decenni e che colpisce migliaia di lavoratori nei porti medi e piccoli italiani. Il collettivo denuncia, inoltre, il progressivo svuotamento della rappresentanza dei lavoratori all'interno delle Autorità portuali, avvenuto a seguito delle riforme succedutesi dopo il 2008 - 2010, che hanno eliminato spazi di confronto come il Comitato portuale e la Commissione consultiva. A ciò si aggiunge un grave immobilismo negli investimenti infrastrutturali, come dimostra il caso delle vasche di colmata del **porto** di **Ancona**, ferme da anni. Oppure banchine dismesse per ristrutturazione ma in venti anni ne è stata ricreata soltanto una. L'Upad sottolinea anche la rottura con le tradizionali rappresentanze sindacali confederali, come la Cgil, ritenute sempre più distanti dai lavoratori e la scelta di molti portuali di aderire a Usb, considerata oggi una delle poche realtà sindacali impegnate concretamente sul tema del lavoro usurante e della sicurezza. Il collettivo annuncia inoltre la partecipazione allo sciopero internazionale dei porti del 6 febbraio 2026 che coinvolgerà oltre 20 porti in Europa, nel Mediterraneo e in Italia. Una giornata di mobilitazione contro l'economia di guerra, la militarizzazione dei porti e il drenaggio di risorse pubbliche a favore delle spese militari, a scapito di welfare, sanità, servizi pubblici e diritti dei lavoratori. Ad **Ancona** lo sciopero sarà accompagnato da una manifestazione cittadina, prevista in orario serale, con ritrovo alle 18 e partenza dall'area degli Archi, piazza del Crocifisso, e arrivo verso l'Autorità portuale. L'iniziativa è promossa da Upad insieme a Usb ed è sostenuta da numerose realtà sociali, associative



L'Upad è nata dopo gli scioperi del 22 settembre e del 3 ottobre 2025 da un gruppo di lavoratori dello scalo dorico che, riconoscendosi in un ideale comune, hanno deciso di dotarsi di uno strumento autonomo di rappresentanza ANCONA - L'Upad, l'Unione portuali autonomi dorici, si è ufficialmente presentata alla città ieri, domenica 1 febbraio 2026. Si tratta di un nuovo collettivo di lavoratori e lavoratrici del porto di Ancona nato dopo gli scioperi del 22 settembre e del 3 ottobre 2025 grazie all'iniziativa spontanea di un gruppo di portuali che, riconoscendosi in un ideale comune, hanno deciso di dotarsi di uno strumento autonomo di rappresentanza per difendere diritti, condizioni di lavoro e sicurezza all'interno del porto. Il collettivo si ispira anche all'esperienza del Calp di Genova e si propone di costruire una rete solidale tra porti italiani, europei e del Mediterraneo. Tra le rivendicazioni principali dell'Upad vi è il mancato riconoscimento del lavoro portuale come lavoro usurante, nonostante le condizioni di estrema gravosità: turni irregolari e imprevedibili, dovuti a un flusso ristretto di merci e navi nonché dalla grandezza stessa del porto, lavoro notturno, esposizione continua a freddo, caldo, pioggia, mansioni multiple che vanno dal gruaggio al facchinaggio, senza una programmazione settimanale ma solo giornaliera. Una condizione che dura da decenni e che colpisce migliaia di lavoratori nei porti medi e piccoli italiani. Il collettivo denuncia, inoltre, il progressivo svuotamento della rappresentanza dei lavoratori all'interno delle Autorità portuali, avvenuto a seguito delle riforme succedutesi dopo il 2008 - 2010, che hanno eliminato spazi di confronto come il Comitato portuale e la Commissione consultiva. A ciò si aggiunge un grave immobilismo negli investimenti infrastrutturali, come dimostra il caso delle vasche di colmata del porto di Ancona, ferme da anni. Oppure banchine dismesse per ristrutturazione ma in venti anni ne è stata ricreata soltanto una. L'Upad sottolinea anche la rottura con le tradizionali rappresentanze sindacali confederali, come la Cgil, ritenute sempre più distanti dai lavoratori e la scelta di molti portuali di aderire a Usb, considerata oggi una delle poche realtà sindacali impegnate concretamente sul tema del lavoro usurante e della sicurezza. Il collettivo annuncia inoltre la partecipazione allo sciopero internazionale dei porti del 6 febbraio 2026 che coinvolgerà oltre 20 porti in Europa, nel Mediterraneo e in Italia. Una giornata di mobilitazione contro l'economia di guerra, la militarizzazione dei porti e il drenaggio di risorse pubbliche a favore delle spese militari, a scapito di welfare, sanità, servizi pubblici e diritti dei lavoratori. Ad Ancona lo sciopero sarà accompagnato da una manifestazione cittadina, prevista in orario serale, con ritrovo alle 18 e partenza dall'area degli Archi, piazza del Crocifisso, e arrivo verso l'Autorità portuale. L'iniziativa è promossa da Upad insieme a Usb ed è sostenuta da numerose realtà sociali, associative

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

e collettivi del territorio, con la partecipazione di delegazioni provenienti da altre regioni del Centro Italia. «Chiediamo alla città di camminare con noi - concludono i portuali - per riprenderci uno spazio che è stato negato e per ribadire che i soldi pubblici devono andare al lavoro, ai servizi, alla sanità e non alla guerra».

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

"Se il carico è di guerra, il porto si ribella": da Ancona parte lo sciopero internazionale degli scali

La scelta dell'infrastruttura dorica è definita non casuale ANCONA - "Se il carico è di guerra, il **porto** si ribella". Con questo slogan il sindacato Usb e il Coordinamento porti Usb indicano lo sciopero nazionale e internazionale dei porti per venerdì 6 febbraio 2026 contro la guerra stessa, le politiche di riarmo e la complicità con i conflitti in corso. La macchina organizzativa si è messa in moto ufficialmente lo scorso 27 gennaio nella sede di Usb Marche ad Ancona. L'assemblea, che ha visto una partecipazione trasversale di associazioni, movimenti e forze politiche, ha definito i dettagli della manifestazione e del corteo che attraverseranno il capoluogo dorico nella giornata dello sciopero. La scelta di Ancona non è casuale: le massicce mobilitazioni dell'autunno scorso hanno individuato nello scalo dorico un nodo cruciale. Il **porto** non è più considerato solo un simbolo, ma un ingranaggio concreto della catena logistica attraverso cui transitano merci e armamenti destinati «non solo a uno Stato accusato presso la Corte internazionale di Giustizia di commettere un genocidio, ma in molti altri paesi in tutto il mondo». La giornata «di lotta» del 6 febbraio si inserisce in una cornice di mobilitazione internazionale che coinvolgerà i principali scali del Mediterraneo e d'Europa. Hanno già confermato l'adesione i lavoratori portuali di Genova, Trieste, Livorno, Civitavecchia, Ravenna, Salerno, Bari, Crotone e Palermo, unendosi ai compagni di Casablanca, Tangeri, Pireo e Bilbao. Un asse di solidarietà operaia che punta a bloccare la logistica di guerra a livello globale. "Leggi le notizie di AnconaToday su WhatsApp: iscriviti al canale" A sostegno dello sciopero e delle iniziative sul territorio di Ancona si schiera una coalizione compatta di realtà sociali e politiche: Upad, Usb, Coordinamento Marche per la Palestina, Centri sociali Marche, Fronte della Gioventù Comunista- Federazione Marche, Piceno per la Palestina, Potere al Popolo Marche, Sumud; No Guerra No Nato, Osa, Cambiare Rotta, Pci, Pcup. La cittadinanza è invitata a unirsi alla lotta dei lavoratori per il diritto alla pace e alla dignità del lavoro.



La scelta dell'infrastruttura dorica è definita non casuale ANCONA - "Se il carico è di guerra, il porto si ribella". Con questo slogan il sindacato Usb e il Coordinamento porti Usb indicano lo sciopero nazionale e internazionale dei porti per venerdì 6 febbraio 2026 contro la guerra stessa, le politiche di riarmo e la complicità con i conflitti in corso. La macchina organizzativa si è messa in moto ufficialmente lo scorso 27 gennaio nella sede di Usb Marche ad Ancona. L'assemblea, che ha visto una partecipazione trasversale di associazioni, movimenti e forze politiche, ha definito i dettagli della manifestazione e del corteo che attraverseranno il capoluogo dorico nella giornata dello sciopero. La scelta di Ancona non è casuale: le massicce mobilitazioni dell'autunno scorso hanno individuato nello scalo dorico un nodo cruciale. Il porto non è più considerato solo un simbolo, ma un ingranaggio concreto della catena logistica attraverso cui transitano merci e armamenti destinati «non solo a uno Stato accusato presso la Corte internazionale di Giustizia di commettere un genocidio, ma in molti altri paesi in tutto il mondo». La giornata «di lotta» del 6 febbraio si inserisce in una cornice di mobilitazione internazionale che coinvolgerà i principali scali del Mediterraneo e d'Europa. Hanno già confermato l'adesione i lavoratori portuali di Genova, Trieste, Livorno, Civitavecchia, Ravenna, Salerno, Bari, Crotone e Palermo, unendosi ai compagni di Casablanca, Tangeri, Pireo e Bilbao. Un asse di solidarietà operaia che punta a bloccare la logistica di guerra a livello globale. "Leggi le notizie di AnconaToday su WhatsApp: iscriviti al canale" A sostegno dello sciopero e delle iniziative sul territorio di Ancona si schiera una coalizione compatta di realtà sociali e politiche. Unid. Ueb.

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Come impatterà l'Interporto sulla viabilità locale e non? A dirlo sarà uno studio

Il compito è stato affidato alla ditta Sintagma, in accordo con la Regione Marche. Il lavoro prenderà a riferimento i flussi merci, la mobilità dei lavoratori e l'interazione con le infrastrutture logistiche strategiche esistenti JESI - Interporto Marche Spa, assieme alla Regione Marche, ha affidato alla Sintagma Srl, società di ingegneria e consulenza specializzata nella pianificazione dei trasporti, uno studio approfondito sugli impatti del traffico e della mobilità legati allo sviluppo del nuovo polo logistico nell'area interportuale marchigiana. Lo studio ha l'obiettivo di analizzare e valutare gli effetti sulla viabilità locale e sovracomunale generati dall'insediamento dell'intero polo logistico che vedrà presto anche l'operatività del nuovo hub di Amazon. Lo studio prenderà a riferimento i flussi merci, la mobilità dei lavoratori e l'interazione con le infrastrutture logistiche strategiche esistenti al fine di individuare eventuali criticità e proporre soluzioni migliorative o correttive in grado di garantire sicurezza, fluidità del traffico e sostenibilità nel medio-lungo periodo. Spiega Giacomo Bugaro : «In qualità di assessore regionale con delega all'Interporto, alla luce dei piani di sviluppo illustrati dall'Interporto e del fatto che Amazon ha già completato il proprio insediamento, con avvio dell'operatività previsto per settembre, ho ritenuto necessario richiedere, in via preventiva, un'analisi puntuale dell'impatto del traffico esistente e di quello che potrà ulteriormente svilupparsi da e per l'Interporto sull'area della bassa Vallesina. Si tratta di un approfondimento - l'assessore continua a spiegare - fondamentale per accompagnare una fase di crescita significativa dell'area interportuale, garantendo fin da subito un approccio programmatico basato su dati oggettivi e su una visione di medio-lungo periodo. L'obiettivo è prevenire eventuali criticità e fornire a Regione ed enti locali uno strumento di conoscenza utile a programmare per tempo eventuali interventi, in stretta collaborazione con i comuni interessati. La Regione Marche considera l'Interporto una infrastruttura strategica per la competitività del sistema produttivo regionale e ritiene altrettanto prioritario che il suo sviluppo avvenga in equilibrio con il territorio, nel rispetto dei principi di sostenibilità e integrazione con le reti di trasporto esistenti». L'analisi si inserisce in un contesto infrastrutturale complesso e strategico per la regione, caratterizzato dalla presenza dell'Interporto Marche, dalla prossimità con il **Porto di Ancona**, dall'asse della Strada statale 76, dall'autostrada A14 e dalle principali direttrici di collegamento con i comuni di Jesi, Chiaravalle e **Ancona**. Un'area in cui convergono traffici merci, mobilità ordinaria e prospettive di ulteriore sviluppo logistico e produttivo. Giacomo Bugaro e Massimo Stronati «Abbiamo affidato - prende adesso parola il presidente di Interporto Marche Massimo Stronati - questo studio sul traffico anche per coinvolgere e garantire gli stakeholders istituzionali,



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

tra cui la Regione e i sindaci dei comuni della Vallesina. Si tratta di un'esigenza segnalata proprio dai sindaci, già in occasione delle riunioni precedenti l'insediamento di Amazon. Alcuni di loro proposero e indicarono proprio Interporto come soggetto più adatto per eseguire un tale studio. Oggi, dunque, onoriamo il nostro impegno verso la comunità, sia per fugare le legittime preoccupazioni sui flussi di traffico futuri sia per attuare una programmazione più efficace possibile dei possibili interventi». Il lavoro di Sintagma prevede una campagna articolata di rilievi del traffico, con conteggi veicolari classificati su sezioni stradali e nodi critici, l'utilizzo di modelli avanzati di simulazione macro e micro e la costruzione di diversi scenari operativi di breve, medio e lungo periodo, in funzione dell'evoluzione delle attività logistiche e delle infrastrutture. Elemento qualificante dello studio sarà il coinvolgimento strutturato degli stakeholder istituzionali e operativi tra cui Interporto Marche, Regione Marche, gli enti locali, i gestori delle infrastrutture stradali e autostradali, l'Autorità portuale e gli operatori logistici, per garantire un quadro conoscitivo condiviso e coerente con la pianificazione territoriale e dei trasporti. "Leggi le notizie di AnconaToday su WhatsApp: iscriviti al canale" «L'obiettivo - dichiarano ora congiuntamente Interporto Marche e Regione Marche - è quello di dotarsi di uno strumento tecnico solido e indipendente che consenta di governare lo sviluppo logistico in modo ordinato, prevenendo congestioni e impatti negativi sulla viabilità, e accompagnando la crescita dell'Interporto e del sistema produttivo regionale nel segno dell'integrazione, dell'intermodalità e della sostenibilità». Lo studio rappresenta un passaggio strategico di supporto alle decisioni pubbliche, utile a programmare interventi infrastrutturali e gestionali, definire priorità di investimento e garantire che lo sviluppo del polo logistico avvenga in equilibrio con il territorio e con le comunità locali.

Interporto Marche, uno studio sul traffico per impatto nuovo polo logistico

Bugaro e Stronati: "la crescita con l'integrazione e la sostenibilità" Interporto Marche spa, di concerto con la Regione Marche, ha affidato a Sintagma srl, società di ingegneria e consulenza specializzata nella pianificazione dei trasporti, uno studio approfondito sugli impatti del traffico e della mobilità legati allo sviluppo del nuovo polo logistico nell'area interportuale marchigiana. Caratterizzata dalla presenza dell'Interporto Marche, dalla prossimità con il Porto di Ancona, dall'asse della Ss76, dall'autostrada A14 e dalle principali direttrici di collegamento con i comuni di Jesi, Chiaravalle e Ancona, nell'area convergono traffici merci, mobilità ordinaria e prospettive di ulteriore sviluppo logistico e produttivo. A settembre, inoltre, aprirà in zona il nuovo hub di Amazon. Lo studio ha l'obiettivo di "analizzare e valutare gli effetti sulla viabilità locale e sovracomunale generati dall'insediamento dell'intero polo logistico: flussi merci, mobilità dei lavoratori, interazione con le infrastrutture logistiche strategiche esistenti". "L'obiettivo - scrivono Regione e Interporto Marche - è individuare eventuali criticità e proporre soluzioni migliorative o correttive in grado di garantire sicurezza, fluidità del traffico e sostenibilità nel medio-lungo periodo. "Ho ritenuto necessario richiedere un'analisi puntuale dell'impatto del traffico esistente e di quello che potrà ulteriormente svilupparsi da e per l'Interporto sull'area della bassa Vallesina - fa sapere Giacomo Bugaro, assessore regionale con delega all'Interporto - alla luce dei piani di sviluppo illustrati dall'Interporto e del fatto che Amazon ha già completato il proprio insediamento, con avvio dell'operatività previsto per settembre". Si tratta - continua - di un "approfondimento fondamentale per accompagnare una fase di crescita significativa dell'area interportuale, garantendo fin da subito un approccio programmatico basato su dati oggettivi e su una visione di medio-lungo periodo. La Regione considera l'Interporto una infrastruttura strategica per la competitività del sistema produttivo regionale, e ritiene altrettanto prioritario che il suo sviluppo avvenga in equilibrio con il territorio, nel rispetto dei principi di sostenibilità e integrazione con le reti di trasporto esistenti". "Abbiamo affidato questo studio sul traffico anche per coinvolgere e garantire gli stakeholders istituzionali, tra cui la Regione e i sindaci dei comuni della Vallesina. - spiega il presidente di Interporto Marche Massimo Stronati - Si tratta di un'esigenza segnalata proprio dai sindaci, già in occasione delle riunioni precedenti l'insediamento di Amazon. Alcuni di loro proposero e indicarono proprio Interporto come soggetto più adatto per eseguire un tale studio. Oggi, dunque, onoriamo il nostro impegno verso la comunità". Il lavoro affidato a Sintagma prevede, tra l'altro, l'utilizzo di modelli avanzati di simulazione macro e micro e la costruzione di diversi scenari



Bugaro e Stronati: "la crescita con l'integrazione e la sostenibilità" Interporto Marche spa, di concerto con la Regione Marche, ha affidato a Sintagma srl, società di ingegneria e consulenza specializzata nella pianificazione dei trasporti, uno studio approfondito sugli impatti del traffico e della mobilità legati allo sviluppo del nuovo polo logistico nell'area interportuale marchigiana. Caratterizzata dalla presenza dell'Interporto Marche, dalla prossimità con il Porto di Ancona, dall'asse della Ss76, dall'autostrada A14 e dalle principali direttrici di collegamento con i comuni di Jesi, Chiaravalle e Ancona, nell'area convergono traffici merci, mobilità ordinaria e prospettive di ulteriore sviluppo logistico e produttivo. A settembre, inoltre, aprirà in zona il nuovo hub di Amazon. Lo studio ha l'obiettivo di "analizzare e valutare gli effetti sulla viabilità locale e sovracomunale generati dall'insediamento dell'intero polo logistico: flussi merci, mobilità dei lavoratori, interazione con le infrastrutture logistiche strategiche esistenti". "L'obiettivo - scrivono Regione e Interporto Marche - è individuare eventuali criticità e proporre soluzioni migliorative o correttive in grado di garantire sicurezza, fluidità del traffico e sostenibilità nel medio-lungo periodo. "Ho ritenuto necessario richiedere un'analisi puntuale dell'impatto del traffico esistente e di quello che potrà ulteriormente svilupparsi da e per l'Interporto sull'area della bassa Vallesina - fa sapere Giacomo Bugaro, assessore regionale con delega all'Interporto - alla luce dei piani di sviluppo illustrati dall'Interporto e del fatto che Amazon ha già completato il proprio insediamento, con avvio dell'operatività previsto per settembre". Si tratta - continua - di un "approfondimento fondamentale per accompagnare una fase di crescita significativa dell'area interportuale, garantendo fin da subito un approccio programmatico basato su dati oggettivi e su una visione di medio-lungo periodo. La Regione considera l'Interporto una infrastruttura strategica per la competitività del sistema produttivo regionale, e ritiene altrettanto prioritario che il suo sviluppo avvenga in equilibrio con il territorio, nel rispetto dei principi di sostenibilità e integrazione con le reti di trasporto esistenti". "Abbiamo affidato questo studio sul traffico anche per coinvolgere e garantire gli stakeholders istituzionali, tra cui la Regione e i sindaci dei comuni della Vallesina. - spiega il presidente di Interporto Marche Massimo Stronati - Si tratta di un'esigenza segnalata proprio dai sindaci, già in occasione delle riunioni precedenti l'insediamento di Amazon. Alcuni di loro proposero e indicarono proprio Interporto come soggetto più adatto per eseguire un tale studio. Oggi, dunque, onoriamo il nostro impegno verso la comunità". Il lavoro affidato a Sintagma prevede, tra l'altro, l'utilizzo di modelli avanzati di simulazione macro e micro e la costruzione di diversi scenari

operativi - di breve, medio e lungo periodo - in funzione dell'evoluzione delle attività logistiche e delle infrastrutture".

"L'obiettivo - dichiarano congiuntamente Interporto Marche e Regione - è dotarsi di uno strumento tecnico solido e indipendente che consenta di governare lo sviluppo logistico in modo ordinato, prevenendo congestioni e impatti negativi sulla viabilità, e accompagnando la crescita dell'Interporto e del sistema produttivo regionale nel segno dell'integrazione, dell'intermodalità e della sostenibilità".

Centro Pagina

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Jesi, Interporto Marche: a Sintagma lo studio sul traffico e dell'impatto del futuro sviluppo del polo

JESI Interporto Marche S.p.A., di concerto con la Regione Marche, ha affidato a Sintagma S.r.l., società di ingegneria e consulenza specializzata nella pianificazione dei trasporti, uno studio approfondito sugli impatti del traffico e della mobilità legati allo sviluppo del nuovo polo logistico nell'area interportuale marchigiana. Lo studio ha l'obiettivo di analizzare e valutare gli effetti sulla viabilità locale e sovracomunale generati dall'insediamento dell'intero polo logistico che vedrà presto anche l'operatività del nuovo hub di Amazon. Lo studio prenderà a riferimento i flussi merci, la mobilità dei lavoratori e l'interazione con le infrastrutture logistiche strategiche esistenti al fine di individuare eventuali criticità e proporre soluzioni migliorative o correttive in grado di garantire sicurezza, fluidità del traffico e sostenibilità nel medio-lungo periodo. «In qualità di assessore regionale con delega all'Interporto, alla luce dei piani di sviluppo illustrati dall'Interporto e del fatto che Amazon ha già completato il proprio insediamento, con avvio dell'operatività previsto per settembre, ho ritenuto necessario richiedere, in via preventiva, un'analisi puntuale dell'impatto del traffico esistente e di quello che potrà ulteriormente svilupparsi da e per l'Interporto sull'area della bassa Vallesina ha spiegato l'assessore a Porto, Aeroporto e Interporto Giacomo Bugaro -. Si tratta di un approfondimento fondamentale per accompagnare una fase di crescita significativa dell'area interportuale, garantendo fin da subito un approccio programmatico basato su dati oggettivi e su una visione di medio-lungo periodo. L'obiettivo è prevenire eventuali criticità e fornire a Regione ed enti locali uno strumento di conoscenza utile a programmare per tempo eventuali interventi, in stretta collaborazione con i comuni interessati. La Regione Marche considera l'Interporto una infrastruttura strategica per la competitività del sistema produttivo regionale, e ritiene altrettanto prioritario che il suo sviluppo avvenga in equilibrio con il territorio, nel rispetto dei principi di sostenibilità e integrazione con le reti di trasporto esistenti». L'analisi si inserisce in un contesto infrastrutturale complesso e strategico per la regione, caratterizzato dalla presenza dell'Interporto Marche, dalla prossimità con il Porto di Ancona, dall'asse della SS76, dall'autostrada A14 e dalle principali direttrici di collegamento con i comuni di Jesi, Chiaravalle e Ancona. Un'area in cui convergono traffici merci, mobilità ordinaria e prospettive di ulteriore sviluppo logistico e produttivo. «Abbiamo affidato questo studio sul traffico anche per coinvolgere e garantire gli stakeholders istituzionali, tra cui la Regione e i sindaci dei comuni della Vallesina spiega il Presidente di Interporto Marche Massimo Stronati. Si tratta di un'esigenza segnalata proprio dai sindaci, già in occasione delle riunioni precedenti l'insediamento di Amazon. Alcuni di loro proposero e indicarono proprio Interporto come soggetto più adatto per eseguire un tale



02/02/2026 11:12

JESI - Interporto Marche S.p.A., di concerto con la Regione Marche, ha affidato a Sintagma S.r.l., società di ingegneria e consulenza specializzata nella pianificazione dei trasporti, uno studio approfondito sugli impatti del traffico e della mobilità legati allo sviluppo del nuovo polo logistico nell'area interportuale marchigiana. Lo studio ha l'obiettivo di analizzare e valutare gli effetti sulla viabilità locale e sovracomunale generati dall'insediamento dell'intero polo logistico che vedrà presto anche l'operatività del nuovo hub di Amazon. Lo studio prenderà a riferimento i flussi merci, la mobilità dei lavoratori e l'interazione con le infrastrutture logistiche strategiche esistenti al fine di individuare eventuali criticità e proporre soluzioni migliorative o correttive in grado di garantire sicurezza, fluidità del traffico e sostenibilità nel medio-lungo periodo. «In qualità di assessore regionale con delega all'Interporto, alla luce dei piani di sviluppo illustrati dall'Interporto e del fatto che Amazon ha già completato il proprio insediamento, con avvio dell'operatività previsto per settembre, ho ritenuto necessario richiedere, in via preventiva, un'analisi puntuale dell'impatto del traffico esistente e di quello che potrà ulteriormente svilupparsi da e per l'Interporto sull'area della bassa Vallesina - ha spiegato l'assessore a Porto, Aeroporto e Interporto Giacomo Bugaro -. Si tratta di un approfondimento fondamentale per accompagnare una fase di crescita significativa dell'area interportuale, garantendo fin da subito un approccio programmatico basato su dati oggettivi e su una visione di medio-lungo periodo. L'obiettivo è prevenire eventuali criticità e fornire a Regione ed enti locali uno strumento di conoscenza utile a programmare per tempo eventuali interventi, in stretta collaborazione con i comuni interessati. La Regione Marche considera l'Interporto una infrastruttura strategica per la competitività del sistema produttivo regionale, e ritiene altrettanto prioritario che il suo sviluppo avvenga in equilibrio

Centro Pagina

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

studio. Oggi, dunque, onoriamo il nostro impegno verso la comunità, sia per fugare le legittime preoccupazioni sui flussi di traffico futuri sia per attuare una programmazione più efficace possibile dei possibili interventi». Il lavoro affidato a Sintagma prevede una campagna articolata di rilievi del traffico , con conteggi veicolari classificati su sezioni stradali e nodi critici, l'utilizzo di modelli avanzati di simulazione macro e micro e la costruzione di diversi scenari operativi di breve, medio e lungo periodo in funzione dell'evoluzione delle attività logistiche e delle infrastrutture. Elemento qualificante dello studio sarà il coinvolgimento strutturato degli stakeholder istituzionali e operativi tra cui Interporto Marche, Regione Marche, gli enti locali, i gestori delle infrastrutture stradali e autostradali, l'Autorità portuale e gli operatori logistici, per garantire un quadro conoscitivo condiviso e coerente con la pianificazione territoriale e dei trasporti. «L'obiettivo dichiarano congiuntamente Interporto Marche e Regione Marche è quello di dotarsi di uno strumento tecnico solido e indipendente che consenta di governare lo sviluppo logistico in modo ordinato, prevenendo congestioni e impatti negativi sulla viabilità, e accompagnando la crescita dell'Interporto e del sistema produttivo regionale nel segno dell'integrazione, dell'intermodalità e della sostenibilità». Lo studio rappresenta un passaggio strategico di supporto alle decisioni pubbliche , utile a programmare interventi infrastrutturali e gestionali, definire priorità di investimento e garantire che lo sviluppo del polo logistico avvenga in equilibrio con il territorio e con le comunità locali.

Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Nuovo polo intermodale, Interporto Marche commissiona uno studio sul traffico futuro

JESI -Per valutare l'impatto sulla mobilità locale e sovracomunale generato dall'insediamento dell'hub di Amazon, presto operativo, la società di concerto con la Regione Marche ha affidato l'incarico a Sintagma S.r.l. che analizzerà flussi merci, dei lavoratori e l'interazione con le infrastrutture strategiche esistenti per individuare eventuali criticità e proporre soluzioni migliorative o correttive Facebook X LinkedIn Whatsapp Stampa Email da sin.: l'assessore regionale a Porto, Aeroporto e Interporto Giacomo Bugaro e il presidente di Interporto Marche Spa Massimo Stronati Interporto Marche S.p.A., di concerto con la Regione Marche, ha affidato a Sintagma S.r.l., società di ingegneria e consulenza specializzata nella pianificazione dei trasporti, uno studio approfondito sugli impatti del traffico e della mobilità legati allo sviluppo del nuovo polo logistico nell'area interportuale marchigiana. Lo studio ha l'obiettivo di analizzare e valutare gli effetti sulla viabilità locale e sovracomunale generati dall'insediamento dell'intero polo logistico che vedrà presto anche l'operatività del nuovo hub di Amazon. Lo studio prenderà a riferimento i flussi merci, la mobilità dei lavoratori e l'interazione con le infrastrutture logistiche strategiche esistenti al fine di individuare eventuali criticità e proporre soluzioni migliorative o correttive in grado di garantire sicurezza, fluidità del traffico e sostenibilità nel medio-lungo periodo. «In qualità di assessore regionale con delega all'Interporto, alla luce dei piani di sviluppo illustrati dall'Interporto e del fatto che Amazon ha già completato il proprio insediamento, con avvio dell'operatività previsto per settembre, ho ritenuto necessario richiedere, in via preventiva, un'analisi puntuale dell'impatto del traffico esistente e di quello che potrà ulteriormente svilupparsi da e per l'Interporto sull'area della bassa Vallesina ha spiegato l'assessore a Porto, Aeroporto e Interporto Giacomo Bugaro -. Si tratta di un approfondimento fondamentale per accompagnare una fase di crescita significativa dell'area interportuale, garantendo fin da subito un approccio programmatico basato su dati oggettivi e su una visione di medio-lungo periodo. L'obiettivo è prevenire eventuali criticità e fornire a Regione ed enti locali uno strumento di conoscenza utile a programmare per tempo eventuali interventi, in stretta collaborazione con i comuni interessati. La Regione Marche considera l'Interporto una infrastruttura strategica per la competitività del sistema produttivo regionale, e ritiene altrettanto prioritario che il suo sviluppo avvenga in equilibrio con il territorio, nel rispetto dei principi di sostenibilità e integrazione con le reti di trasporto esistenti». L'analisi si inserisce in un contesto infrastrutturale complesso e strategico per la regione, caratterizzato dalla presenza dell' Interporto Marche, dalla prossimità con il Porto di Ancona, dall'asse della S76, dall' autostrada A14 e dalle principali direttrici di collegamento con i comuni di Jesi, Chiaravalle e Ancona. Un'area in cui convergono traffici merci, mobilità ordinaria



Cronache Ancona
Nuovo polo intermodale, Interporto Marche commissiona uno studio sul traffico futuro
 02/02/2026 11:18
 JESI -Per valutare l'impatto sulla mobilità locale e sovracomunale generato dall'insediamento dell'hub di Amazon, presto operativo, la società di concerto con la Regione Marche ha affidato l'incarico a Sintagma S.r.l. che analizzerà flussi merci, dei lavoratori e l'interazione con le infrastrutture strategiche esistenti per individuare eventuali criticità e proporre soluzioni migliorative o correttive Facebook X LinkedIn Whatsapp Stampa Email da sin.: l'assessore regionale a Porto, Aeroporto e Interporto Giacomo Bugaro e il presidente di Interporto Marche Spa Massimo Stronati Interporto Marche S.p.A., di concerto con la Regione Marche, ha affidato a Sintagma S.r.l., società di ingegneria e consulenza specializzata nella pianificazione dei trasporti, uno studio approfondito sugli impatti del traffico e della mobilità legati allo sviluppo del nuovo polo logistico nell'area interportuale marchigiana. Lo studio ha l'obiettivo di analizzare e valutare gli effetti sulla viabilità locale e sovracomunale generati dall'insediamento dell'intero polo logistico che vedrà presto anche l'operatività del nuovo hub di Amazon. Lo studio prenderà a riferimento i flussi merci, la mobilità dei lavoratori e l'interazione con le infrastrutture logistiche strategiche esistenti al fine di individuare eventuali criticità e proporre soluzioni migliorative o correttive in grado di garantire sicurezza, fluidità del traffico e sostenibilità nel medio-lungo periodo. «In qualità di assessore regionale con delega all'Interporto, alla luce dei piani di sviluppo illustrati dall'Interporto e del fatto che Amazon ha già completato il proprio insediamento, con avvio dell'operatività previsto per settembre, ho ritenuto necessario richiedere, in via preventiva, un'analisi puntuale dell'impatto del traffico esistente e di quello che potrà ulteriormente svilupparsi da e per l'Interporto sull'area della bassa Vallesina - ha spiegato l'assessore a Porto, Aeroporto e Interporto Giacomo Bugaro -. Si tratta di un approfondimento fondamentale per accompagnare una fase di crescita

Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

e prospettive di ulteriore sviluppo logistico e produttivo. «Abbiamo affidato questo studio sul traffico anche per coinvolgere e garantire gli stakeholders istituzionali, tra cui la Regione e i sindaci dei comuni della Vallesina spiega il presidente di Interporto Marche Massimo Stronati. Si tratta di un'esigenza segnalata proprio dai sindaci, già in occasione delle riunioni precedenti l'insediamento di Amazon. Alcuni di loro proposero e indicarono proprio Interporto come soggetto più adatto per eseguire un tale studio. Oggi, dunque, onoriamo il nostro impegno verso la comunità, sia per fugare le legittime preoccupazioni sui flussi di traffico futuri sia per attuare una programmazione più efficace possibile dei possibili interventi». Veduta dell'area logistica di Interporto Marche Il lavoro affidato a Sintagma prevede una campagna articolata di rilievi del traffico, con conteggi veicolari classificati su sezioni stradali e nodi critici, l'utilizzo di modelli avanzati di simulazione macro e micro e la costruzione di diversi scenari operativi di breve, medio e lungo periodo in funzione dell'evoluzione delle attività logistiche e delle infrastrutture. Elemento qualificante dello studio sarà il coinvolgimento strutturato degli stakeholder istituzionali e operativi tra cui Interporto Marche, Regione Marche, gli enti locali, i gestori delle infrastrutture stradali e autostradali, l'Autorità portuale e gli operatori logistici, per garantire un quadro conoscitivo condiviso e coerente con la pianificazione territoriale e dei trasporti. «L'obiettivo dichiarato in una nota congiuntamente Interporto Marche e Regione Marche è quello di dotarsi di uno strumento tecnico solido e indipendente che consenta di governare lo sviluppo logistico in modo ordinato, prevenendo congestioni e impatti negativi sulla viabilità, e accompagnando la crescita dell'Interporto e del sistema produttivo regionale nel segno dell'integrazione, dell'intermodalità e della sostenibilità». Lo studio rappresenta un passaggio strategico di supporto alle decisioni pubbliche, utile a programmare interventi infrastrutturali e gestionali, definire priorità di investimento e garantire che lo sviluppo del polo logistico avvenga in equilibrio con il territorio e con le comunità locali. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Primo Comunicazione

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Incontro tra il sindaco Biancani e l'Ammiraglio Agostini: collaborazione strategica per il futuro del porto

news Il sindaco di Pesaro Andrea Biancani ha incontrato l'Ammiraglio di Divisione Fabio Agostini, Comandante Interregionale Marittimo Centro e Capitale della Marina Militare, per ribadire l'importanza della collaborazione istituzionale con la Capitaneria di Porto sui temi strategici che riguardano la città e il sistema portuale. Nel corso dell'incontro sono stati affrontati i principali dossier legati allo sviluppo, alla sicurezza e alla gestione delle infrastrutture portuali, con particolare attenzione alle azioni di rilancio dell'area portuale e alla necessità di operare in un quadro di cooperazione chiaro e proficuo tra tutti i soggetti coinvolti. Il sindaco Biancani ha sottolineato come una collaborazione leale e costruttiva tra Amministrazione comunale, Capitaneria di Porto, Autorità Portuale e istituzioni competenti sia fondamentale per affrontare con efficacia le sfide che riguardano il porto di Pesaro, dalla programmazione degli interventi di dragaggio e manutenzione dei fondali alla definizione del nuovo Piano regolatore del Porto. Un lavoro condiviso, ha evidenziato il primo cittadino, che punta a garantire sicurezza, sviluppo e sostenibilità per l'area portuale e per l'intera comunità pesarese.

Infrastrutture come il porto rappresentano una risorsa strategica per la città e per il territorio. Per questo il dialogo e l'azione comune tra istituzioni sono elementi imprescindibili per portare avanti progetti concreti e duraturi, capaci di valorizzare il ruolo del porto non solo per il diporto e la pesca, ma anche per il turismo e per le attività economiche collegate al sistema marittimo locale.



Cronaca Jesi Interporto, studio su traffico e impatto futuro del polo intermodale 2 Febbraio 2026 © riproduzione riservata You may like

Affidato a Sintagma Srl, società di ingegneria e consulenza specializzata nella pianificazione dei trasporti, l'obiettivo analizzare e valutare gli effetti sulla viabilità locale e sovracomunale generati anche dall'operatività, da settembre, del nuovo hub di Amazon Jesi Interporto Marche Spa, di concerto con la Regione Marche, ha affidato a Sintagma Srl, società di ingegneria e consulenza specializzata nella pianificazione dei trasporti, uno studio approfondito sugli impatti del traffico e della mobilità legati allo sviluppo del nuovo polo logistico nell'area interportuale marchigiana. Lo studio ha l'obiettivo di analizzare e valutare gli effetti sulla viabilità locale e sovracomunale generati dall'insediamento dell'intero polo logistico che vedrà presto anche l'operatività del nuovo hub di Amazon. Lo studio prenderà a riferimento i flussi merci, la mobilità dei lavoratori e l'interazione con le infrastrutture logistiche strategiche esistenti al fine di individuare eventuali criticità e proporre soluzioni migliorative o correttive in grado di garantire sicurezza, fluidità del traffico e sostenibilità nel medio-lungo periodo. L'assessore regionale a Porto, Aeroporto e Interporto Giacomo Bugaro e il Presidente di Interporto Marche Spa Massimo Stronati «In qualità di assessore regionale con delega all'Interporto, alla luce dei piani di sviluppo illustrati dall'Interporto e del fatto che Amazon ha già completato il proprio insediamento, con avvio dell'operatività previsto per settembre, ho ritenuto necessario richiedere, in via preventiva, un'analisi puntuale dell'impatto del traffico esistente e di quello che potrà ulteriormente svilupparsi da e per l'Interporto sull'area della bassa Vallesina ha spiegato l'assessore a Porto, Aeroporto e Interporto Giacomo Bugaro -. Si tratta di un approfondimento fondamentale per accompagnare una fase di crescita significativa dell'area interportuale, garantendo fin da subito un approccio programmatico basato su dati oggettivi e su una visione di medio-lungo periodo». «L'obiettivo è prevenire eventuali criticità e fornire a Regione ed enti locali uno strumento di conoscenza utile a programmare per tempo eventuali interventi, in stretta collaborazione con i Comuni interessati. La Regione Marche considera l'Interporto una infrastruttura strategica per la competitività del sistema produttivo regionale, e ritiene altrettanto prioritario che il suo sviluppo avvenga in equilibrio con il territorio, nel rispetto dei principi di sostenibilità e integrazione con le reti di trasporto esistenti». L'Interporto Marche L'analisi si inserisce in un contesto infrastrutturale complesso e strategico per la regione, caratterizzato dalla presenza dell'Interporto Marche, dalla prossimità con il Porto di Ancona, dall'asse della Ss76, dall'autostrada A14 e dalle principali direttrici di collegamento con i Comuni di Jesi, Chiaravalle e Ancona. Un'area in cui convergono traffici merci, mobilità ordinaria e prospettive di ulteriore sviluppo logistico e produttivo Il lavoro affidato a Sintagma prevede una campagna articolata di rilievi



Affidato a Sintagma Srl, società di ingegneria e consulenza specializzata nella pianificazione dei trasporti, l'obiettivo analizzare e valutare gli effetti sulla viabilità locale e sovracomunale generati anche dall'operatività, da settembre, del nuovo hub di Amazon Jesi Interporto Marche Spa, di concerto con la Regione Marche, ha affidato a Sintagma Srl, società di ingegneria e consulenza specializzata nella pianificazione dei trasporti, uno studio approfondito sugli impatti del traffico e della mobilità legati allo sviluppo del nuovo polo logistico nell'area interportuale marchigiana. Lo studio ha l'obiettivo di analizzare e valutare gli effetti sulla viabilità locale e sovracomunale generati dall'insediamento dell'intero polo logistico che vedrà presto anche l'operatività del nuovo hub di Amazon. Lo studio prenderà a riferimento i flussi merci, la mobilità dei lavoratori e l'interazione con le infrastrutture logistiche strategiche esistenti al fine di individuare eventuali criticità e proporre soluzioni migliorative o correttive in grado di garantire sicurezza, fluidità del traffico e sostenibilità nel medio-lungo periodo. L'assessore regionale a Porto, Aeroporto e Interporto Giacomo Bugaro e il Presidente di Interporto Marche Spa Massimo Stronati «In qualità di assessore regionale con delega all'Interporto, alla luce dei piani di sviluppo illustrati dall'Interporto e del fatto che Amazon ha già completato il proprio insediamento, con avvio dell'operatività previsto per settembre, ho ritenuto necessario richiedere, in via preventiva, un'analisi puntuale dell'impatto del traffico esistente e di quello che potrà ulteriormente svilupparsi da e per l'Interporto sull'area della bassa Vallesina - ha spiegato l'assessore a Porto, Aeroporto e Interporto Giacomo Bugaro -. Si tratta di un approfondimento fondamentale per accompagnare una fase di crescita significativa dell'area interportuale, garantendo fin da subito un approccio programmatico basato su dati

del traffico , con conteggi veicolari classificati su sezioni stradali e nodi critici, l'utilizzo di modelli avanzati di simulazione macro e micro e la costruzione di diversi scenari operativi di breve, medio e lungo periodo in funzione dell'evoluzione delle attività logistiche e delle infrastrutture. «Abbiamo affidato questo studio sul traffico anche per coinvolgere e garantire gli stakeholders istituzionali, tra cui la Regione e i sindaci dei Comuni della Vallesina spiega il Presidente di Interporto Marche, Massimo Stronati . Si tratta di un'esigenza segnalata proprio dai Sindaci, già in occasione delle riunioni precedenti l'insediamento di Amazon. Alcuni di loro proposero e indicarono proprio Interporto come soggetto più adatto per eseguire un tale studio. Oggi, dunque, onoriamo il nostro impegno verso la comunità, sia per fugare le legittime preoccupazioni sui flussi di traffico futuri sia per attuare una programmazione più efficace dei possibili interventi». Elemento qualificante dello studio sarà il coinvolgimento strutturato degli stakeholder istituzionali e operativi tra cui Interporto Marche, Regione Marche, gli enti locali, i gestori delle infrastrutture stradali e autostradali, l'Autorità portuale e gli operatori logistici, per garantire un quadro conoscitivo condiviso e coerente con la pianificazione territoriale e dei trasporti. «L'obiettivo dichiarano congiuntamente Interporto Marche e Regione Marche è quello di dotarsi di uno strumento tecnico solido e indipendente che consenta di governare lo sviluppo logistico in modo ordinato , prevenendo congestioni e impatti negativi sulla viabilità, e accompagnando la crescita dell'Interporto e del sistema produttivo regionale nel segno dell 'integrazione , dell'intermodalità e della sostenibilità » . Lo studio rappresenta un passaggio strategico di supporto alle decisioni pubbliche , utile a programmare interventi infrastrutturali e gestionali, definire priorità di investimento e garantire che lo sviluppo del polo logistico avvenga in equilibrio con il territorio e con le comunità locali. (foto in primo piano: la sede di Interporto Marche e l'assessore regionale Giacomo Bugaro con il Presidente di Interporto Marche Spa, Massimo Stronati).

Crociere al molo Clementino, l'iter va avanti

Il Ministero dell'Ambiente ha dato il via libera a proseguire il percorso della valutazione del progetto, che continua a dividere. Novità anche per l'area ex Tubimar E' una svolta attesa da anni quella che in queste ore sta maturando al porto di Ancona per portare le grandi navi da crociera ad attraccare al molo Clementino. Il Ministero dell'Ambiente ha comunicato la procedibilità dell'istanza di Via, la valutazione dell'impatto ambientale, integrata alla Vas, la Valutazione Ambientale strategica. Ora scatteranno 60 giorni per inviare eventuali osservazioni che saranno valutate dal Ministero e che potranno richiedere ulteriori integrazioni. Una volta completata questa fase, il dicastero dell'Ambiente di intesa con quello della Cultura dovrà dare una risposta definitiva sul procedimento. Si tratta di un progetto che da sempre divide. L'Autorità portuale ritiene il molo Clementino fondamentale per lo sviluppo dell'attività crocieristica, il sindaco di Ancona, Daniele Silvetti, invece, è contrario per i timori legati all'inquinamento che i giganti del mare porterebbero a pochi metri dal centro. La Regione è in una posizione intermedia e ha sempre fatto capire che si atterrà alle decisioni del Ministero. Che a questo punto sono attese per l'estate o subito dopo. Intanto, l'Autorità portuale sta lavorando anche su un altro fronte, quello dell'ex area Tubimar devastata da un incendio nel 2020. Il comitato di gestione dell'Autorità portuale ha approvato il bando per due lotti produttivi da destinare alla cantieristica degli yacht. Il bando sarà pubblicato nei prossimi giorni e per rendere più veloce l'iter per il nuovo insediamento produttivo andrà avanti in contemporanea con la demolizione degli edifici esistenti. Nel video, il servizio con intervista a Vincenzo Garofalo, presidente dell'Autorità portuale.



Comunicato Stampa AdSP MTCS - Zona franca doganale Latina-Frosinone: il porto di Gaeta leva strategica per lo sviluppo logistico e produttivo del territorio

(AGENPARL) - Mon 02 February 2026 COMUNICATO STAMPA Zona franca doganale Latina-Frosinone: il **porto** di **Gaeta** leva strategica per lo sviluppo logistico e produttivo del territorio Latina, 2 febbraio 2026 - Questa mattina il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, Raffaele Latrofa, è intervenuto alla conferenza stampa dedicata all'istituzione della zona franca doganale nei territori di Latina e Frosinone, un'iniziativa di grande rilevanza per il rafforzamento della competitività economica e logistica dell'area. Nel corso del suo intervento, il Presidente Latrofa ha sottolineato come l'istituzione della zona franca rappresenti un'opportunità concreta per creare un sistema integrato tra **porto**, retroporto e tessuto produttivo, valorizzando in particolare il ruolo del **porto** di **Gaeta**, infrastruttura strategica del sistema portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale. «La zona franca doganale - ha dichiarato Latrofa - costituisce uno strumento fondamentale per attrarre investimenti, sostenere le imprese e rafforzare le filiere produttive e logistiche del territorio. In questo quadro, il **porto** di **Gaeta** può svolgere una funzione chiave come porta marittima di accesso ai mercati, in grado di integrarsi con il sistema industriale e logistico delle province di Latina e Frosinone». «La vera sfida - ha aggiunto - è costruire una visione unitaria, nella quale infrastrutture portuali, piattaforme logistiche, aree produttive e strumenti doganali dialoghino tra loro. Solo così la zona franca potrà diventare un moltiplicatore di sviluppo, occupazione e competitività, non un'iniziativa isolata». Il Presidente ha inoltre evidenziato la piena disponibilità dell'Autorità di Sistema Portuale a collaborare con le istituzioni locali, regionali e con il mondo imprenditoriale per accompagnare l'attuazione della zona franca, favorendo l'integrazione tra il **porto** di **Gaeta** e il sistema logistico-produttivo dell'entroterra. «Come Autorità di Sistema Portuale - ha concluso Latrofa - siamo pronti a fare la nostra parte, mettendo a disposizione competenze, programmazione e capacità di coordinamento, affinché questa opportunità si traduca in risultati concreti per il territorio, in un'ottica di sviluppo sostenibile, semplificazione e crescita equilibrata». In allegato due foto della conferenza stampa "Zona franca doganale" tenutasi a Latina presso la Camera di Commercio Frosinone-Latina. Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale. Massimiliano Grasso Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.



Alessio Porcu

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

La Zona Franca che non scade: il Lazio Sud riscrive le regole dello sviluppo

Alessio Porcu

Non è un bonus né un incentivo a termine. La Zona Franca Doganale del Lazio Sud è legge, non ha scadenza e sposta il peso dello Stato. Un vantaggio strutturale che rafforza imprese, export e manifattura. Per questo rischia di rivoluzionare lo sviluppo delle province di Latina e Frosinone. Passando dal porto di Gaeta. Senza limite. Senza durata. Non c'è il rischio che finiscano i soldi, non c'è una data oltre la quale tutto finisce. La rivoluzione economica che sta per abbattersi sulle province di Latina e Frosinone durerà fino a quando le imprese del territorio ci crederanno e continueranno a sfruttarla. La nuova Zona Franca Doganale voluta dal senatore Nicola Calandrini porterà benefici più potenti di quelli assicurati nel resto d'Italia dalle Zes le Zone economiche speciali o dalle ZLS le Zone a Logistica Semplificata. La conferenza stampa in Camera di Commercio oggi a Latina non è stata convocata per fare annunci. È stata la spiegazione pubblica di un cambio di paradigma: la ZFD per il Lazio Sud esiste già. È legge dello Stato. Ora si tratta solo di definire i contorni e metterla a terra. Quando lo Stato non promette ma toglie un ostacolo Per capire la portata della Zona Franca Doganale conviene mettere subito le cose in chiaro: non è un contributo, non è un bonus. Non è un fondo da intercettare prima che finisca: per questo non c'è il rischio che qualcuno si accomodi subito a tavola e chi viaggia più lento arrivi quando è già tutto finito. Non ci sono soldi da spartirsi: è una sospensione del peso dello Stato nel punto in cui pesa di più: alla dogana. Dentro una ZFD le merci che arrivano dai Paesi extra-UE entrano, vengono stoccate, lavorate, trasformate. Se ripartono verso l'estero non pagano dazi, IVA, accise. Se entrano nel mercato europeo, allora sì le imposte scattano ma quando quei materiali sono stati trasformati in un prodotto che è già pronto per essere venduto. È una differenza ma decisiva. Perché sposta in avanti il momento dei pagamenti. Due esempi pratici. Buona parte dei cablaggi per Stellantis Cassino Plant arrivano da fornitori che hanno gli stabilimenti in Nordafrica. Oggi quando arrivano i loro container con i materiali per Giulia Stelvio e Grecale, Stellantis deve pagare l'Iva ed i dazi alla dogana. Con la ZFD di Nicola Calandrini invece si porta i container a Piedimonte San Germano, monta quei pezzi ed assembla le auto, quando le avrà messe con le ruote a terra pagherà ciò che non aveva versato in dogana. Quei soldi, tanti, resteranno sui suoi conti a disposizione di altre operazioni. Rilancio immediato. Lo stesso vale per il secondo produttore automobilistico italiano Dr Automobiles che ad Anagni ha rilevato l'area ex Saxa Gres per farne il suo secondo stabilimento di produzione. Buona parte dei materiali, nel suo caso provengono dalla Cina. Cosa cambia? Una cosa è pagare subito ed anticipare, cosa ben diversa è pagare quando l'auto stai per venderla o ha già un proprietario che l'ha ordinata. Questo rimette in competizione lo stabilimento di Piedimonte San Germano. Rende ancora più competitivo il progetto.



02/02/2026 22:05 Alessio Porcu

Non è un bonus né un incentivo a termine. La Zona Franca Doganale del Lazio Sud è legge, non ha scadenza e sposta il peso dello Stato. Un vantaggio strutturale che rafforza imprese, export e manifattura. Per questo rischia di rivoluzionare lo sviluppo delle province di Latina e Frosinone. Passando dal porto di Gaeta. Senza limite. Senza durata. Non c'è il rischio che finiscano i soldi, non c'è una data oltre la quale tutto finisce. La rivoluzione economica che sta per abbattersi sulle province di Latina e Frosinone durerà fino a quando le imprese del territorio ci crederanno e continueranno a sfruttarla. La nuova Zona Franca Doganale voluta dal senatore Nicola Calandrini porterà benefici più potenti di quelli assicurati nel resto d'Italia dalle Zes le Zone economiche speciali o dalle ZLS le Zone a Logistica Semplificata. La conferenza stampa in Camera di Commercio oggi a Latina non è stata convocata per fare annunci. È stata la spiegazione pubblica di un cambio di paradigma: la ZFD per il Lazio Sud esiste già. È legge dello Stato. Ora si tratta solo di definire i contorni e metterla a terra. Quando lo Stato non promette ma toglie un ostacolo Per capire la portata della Zona Franca Doganale conviene mettere subito le cose in chiaro: non è un contributo, non è un bonus. Non è un fondo da intercettare prima che finisca: per questo non c'è il rischio che qualcuno si accomodi subito a tavola e chi viaggia più lento arrivi quando è già tutto finito. Non ci sono soldi da spartirsi: è una sospensione del peso dello Stato nel punto in cui pesa di più: alla dogana. Dentro una ZFD le merci che arrivano dai Paesi extra-UE entrano, vengono stoccate, lavorate, trasformate. Se ripartono verso l'estero non pagano dazi, IVA, accise. Se entrano nel mercato europeo, allora sì le imposte scattano ma quando quei materiali sono stati trasformati in un prodotto che è già pronto per essere venduto. È una differenza ma decisiva. Perché sposta in avanti il momento dei pagamenti. Due esempi pratici. Buona parte dei cablaggi per

Alessio Porcu

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Dr Annulla lo svantaggio che avevamo con Pomigliano d'Arco, lo stabilimento Stellantis che si trova a 98 chilometri da Cassino ed era in piena zona Zes con i suoi incentivi ed i suoi sconti sulle tasse. Mette in pari Anagni con Macchia d'Isernia, lo stabilimento pilota del gruppo Di Riso dove oggi si producono tutte le Dr. È per questo che la ZFD è diversa da ZES e ZLS. Quelle semplificano, incentivano, agevolano. Questa cambia la geografia economica. Non distribuisce vantaggi, li rende strutturali. D'Amico: la misura che non scade A dirlo senza cautele è stato l'avvocato Maurizio D'Amico, l'uomo dei numeri e delle analisi in Camera di Commercio. È lui a centrare subito i punti: la Zona Franca Doganale è uno strumento sine die Non ha una scadenza politica, non grava sul bilancio dello Stato, non necessita di rifinanziamenti. È una misura che vive finché è utile. Ed è un unicum: nella storia repubblicana non si erano mai istituite aree doganali dedicate a una sola regione. È stato possibile perché il Lazio è l'unica interamente accerchiata da zone ZES e quindi rischiava di finire schiacciata da quello che gli analisti chiamano svantaggio competitivo. Nel Lazio, con la Zona Franca Doganale nel porto di Gaeta si applicherà l'intensità massima di agevolazione prevista dall'ordinamento europeo I numeri, come sempre, servono a smontare la retorica: Maurizio D'Amico li tira come colpi d'artiglieria pesante. Dice che ogni euro investito in una ZFD genera in Europa un ritorno tra i 2 e i 4 euro. L'impatto sul PIL può arrivare al 19%. L'export crescere fino al 4%. L'occupazione fino al 4%. Non un regalo, ma un moltiplicatore. È stata una scelta in totale contrasto con il passato del Pontino e della Ciociaria: « Abbiamo voluto evitare sussidi dall'alto, a pioggia. Abbiamo voluto una misura che desse aiuto a progetti di investimenti concreti, uno strumento totalmente matchato sul territorio ». Più parla e più si capisce che quello presentato oggi è un provvedimento capace di arrestare l'emigrazione delle industrie verso le zone Zes: perché quella è un'agevolazione solo di tipo fiscale mentre la ZFD ha agevolazione di tipo vitale. Consente di attrarre merce extra UE e stoccarla. È la differenza che esiste tra fare finanza e fare manifattura. Calandrini e la politica che arriva prima Nicola Calandrini è il papà che porta la figlia all'altare. Quella norma l'ha vista quando era solo un'idea, l'ha concepita, seguita passo per passo in Commissione Bilancio al Senato, fino a portarla alla luce lo scorso dicembre. Oggi ha raccontato come è nata l'idea: partendo da una scena concreta, quasi domestica nella sua semplicità. Era il 29 aprile 2025. Il Presidente della Repubblica Sergio Mattarella era in visita ad una grande azienda agricola del territorio: fuori, il commercio mondiale era in fibrillazione per le decisioni improvvisate di Donald Trump. Dentro, un imprenditore dice una frase secca: se lo scenario non cambia, sono costretto a sospendere cento assunzioni ed investimenti per centinaia di milioni verranno congelati. Non era un allarme isolato. Nei mesi successivi, altre imprese hanno espresso le stesse paure. E non per capriccio: Latina e Frosinone insieme valgono come la 13^a regione italiana, producono il 53% dell'export del Lazio. Su 18 miliardi complessivi di merci che vanno all'estero ben 9,5 arrivano da qui. La Zona Franca Doganale nasce per questo: mitigare l'incertezza globale senza invocare sussidi. È legge dal 1° gennaio 2026. Non servono decreti attuativi. L'Agenzia delle Dogane è pronta. Un dettaglio che, in Italia, non è mai un dettaglio. Arriva

Alessio Porcu

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

in un momento straordinario: Calandrini ricorda che in questi giorni l'Ue ha chiuso un accordo storico con India, ci stiamo aprendo ad un mercato che conta miliardi di consumatori. Non sarà isolata al porto di Gaeta: si aprirà a raggiera: le industrie che vogliono sfruttarla la avranno purché siano nell'area giusta. Rocca: il tempo delle decisioni Il presidente della Regione Lazio Francesco Rocca ha riportato tutto su un terreno pragmatico. La Zona Franca Doganale non è un annuncio. È una norma vigente. Ed è stata possibile perché la Regione si è presentata a testa alta, forte di un tessuto produttivo che ha continuato a crescere nonostante le turbolenze globali. Non è un caso che a Latina si presenti assieme alla sua vice, l'assessore Roberta Angelilli che è la titolare dello Sviluppo Industriale Per tutta la mattinata, fin dal viaggio da Roma fino a Latina, il Governatore del Lazio ha avuto un assolino appuntito in una scarpa: se l'è dovuto togliere. Ha ricordato che la ZFD è potuta arrivare grazie al lavoro svolto dietro le quinte dal Lazio: « per tre anni e mezzo chi mi ha preceduto non ha messo mano al dossier sulle ZLS. Si fa presto a non decidere. Bisognava fare scelte. E scegliere è sempre scomodo. La ZLS si poteva sviluppare solo su un'area limitata e nel Lazio c'erano richieste pari a 5 volte gli ettari a disposizione. La nostra capacità è stata quella di scegliere e spiegare la scelta. Ci siamo trovati di fronte alla necessità di fare in fretta e recuperare. Ci siamo riusciti ». Nel Lazio avremo la ZLS sommata alla ZFD: « ora vedremo i benefici ». Cita il Consorzio Industriale del professor Raffaele Trequattrini ed i 100 milioni di euro « che devono essere parte di questo lavoro ». Rocca sa che quello di oggi è solo il punto di partenza. Dice che ora alla Regione compete rimboccarsi le maniche, lavorare sulla perimetrazione. E concentrarsi su Gaeta « ha un potenziale inespresso enorme. Civitavecchia stessa non ha comparazione con la potenzialità inespressa di Gaeta, che vale decine di migliaia di tonnellate su diverse tipologie di merci. Saremo veloci, rapidi, non deluderemo le aspettative del territorio ». Acampora: il Lazio Sud senza scorciatoie Il presidente della Camera di Commercio Giovanni Acampora ha ricordato un dato che vale più di molte analisi: il Lazio Sud produce un terzo della manifattura regionale e oltre la metà dell'export senza sconti, senza privilegi, senza agevolazioni speciali La Zona Franca Doganale serve a colmare un differenziale competitivo che non nasce da inefficienze locali ma da una collocazione geografica finora penalizzata. E qui entra in gioco il porto di Gaeta, che può ambire a un nuovo posizionamento nel Mediterraneo. Non un'illusione ma una possibilità concreta. A patto di fare rete e passare dalla teoria alla pratica. È una soddisfazione doppia per Giovanni Acampora, lui alla Blue Economy ci ha credito da sempre al punto di rendere Gaeta una delle capitali nazionali del dibattito sul futuro dell'economia del mare. Ed anche all'alternativa alle ZES è stato tra i pochi a crederci: è della Camera di Commercio uno dei primissimi studi che proponevano di guardare oltre ed a misure compensative. Per questo oggi ha detto che « La Zona Franca Doganale è uno strumento concreto per attrarre nuovi investimenti e colmare un divario infrastrutturale e logistico che per troppo tempo ha penalizzato i nostri territori. Ora dobbiamo serrare le fila e lavorare insieme, perché inizia la fase della messa a terra ». Latrofa e Leo: la certificazione nazionale Quando il presidente dell'Autorità

Alessio Porcu

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale Raffaele Latrofa parla di certezze normative e orizzonti di lungo periodo, dice con chiarezza che gli investimenti non seguono gli slogan. La ZFD, dice, non è solo una scelta tecnica ma strategica. Perché stabilità e prevedibilità sono le vere monete forti della logistica. Il viceministro dell'Economia Maurizio Leo ha allargato ulteriormente il campo. Le Zone Franche Doganali non sono un'invenzione locale. Sono strumenti riconosciuti dall'Unione Europea e dalle principali istituzioni internazionali. Politica industriale, non folklore. Una leva che, se ben usata, produce sviluppo e diversificazione. La Zona Franca Doganale di Nicola Calandrini non promette miracoli. E proprio per questo è credibile. Non assegna fondi, non distribuisce risorse, non crea dipendenza. Toglie un ostacolo e lascia fare al mercato. Funziona finché conviene. Dura finché è utile. E non costa nulla allo Stato. In una terra che ha vissuto di fondo perduto, di alza il capannone e scappa, di misure a pioggia ed a tempo determinato, la ZFD rischia di essere la seconda, vera, rivoluzione industriale.

Borsa Italiana

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Lazio: Rocca e Angelilli illustrano piano di sviluppo strategico Civitavecchia

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 02 feb - Transizione energetica, rilancio industriale, innovazione e sviluppo del settore logistico: sono queste le priorità del piano di reindustrializzazione dell'area di Civitavecchia affidato a Roberta Angelilli, vicepresidente della Regione Lazio e assessore allo Sviluppo economico, nominata Commissario straordinario del Governo. La nomina, proposta dal ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso e formalizzata dal sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Alfredo Mantovano, assegna al Commissario il compito di coordinare il completamento dei progetti di riconversione industriale, accelerare la produzione di energia da fonti rinnovabili, sostenere le imprese, tutelare l'occupazione e attrarre investimenti strategici. Il Piano di lavoro è stato presentato oggi in Sala Aniene dal presidente della Regione Lazio Francesco Rocca e dal neo commissario Roberta Angelilli. Sono intervenuti l'on. Alessandro Battilocchio, Francesco Morgia, direttore del Ministero delle Imprese e del Made in Italy, **Raffaele Latrofa** presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, la Consigliera regionale Emanuela Mari. Il piano d'azione strategico coinvolgerà l'intero comprensorio industriale, incluse le aree retroportuali e sarà sviluppato in sinergia con il Comune di Civitavecchia, l'Autorità di Sistema Portuale, Enel, i ministeri competenti, imprese e parti sociali. Il prossimo 11 febbraio Angelilli sarà a Civitavecchia per il primo incontro operativo con tutti gli stakeholder del territorio. com-Dca. Gli ultimi video Radiocor (RADIOCOR) 02-02-26 18:16:35 (0584)PA,INF 5 NNNN Titoli citati nella notizia.

Borsa Italiana

Lazio: Rocca e Angelilli illustrano piano di sviluppo strategico Civitavecchia

02/02/2026 18:35

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 02 feb - Transizione energetica, rilancio industriale, innovazione e sviluppo del settore logistico: sono queste le priorità del piano di reindustrializzazione dell'area di Civitavecchia affidato a Roberta Angelilli, vicepresidente della Regione Lazio e assessore allo Sviluppo economico, nominata Commissario straordinario del Governo. La nomina, proposta dal ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso e formalizzata dal sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Alfredo Mantovano, assegna al Commissario il compito di coordinare il completamento dei progetti di riconversione industriale, accelerare la produzione di energia da fonti rinnovabili, sostenere le imprese, tutelare l'occupazione e attrarre investimenti strategici. Il Piano di lavoro è stato presentato oggi in Sala Aniene dal presidente della Regione Lazio Francesco Rocca e dal neo commissario Roberta Angelilli. Sono intervenuti l'on. Alessandro Battilocchio, Francesco Morgia, direttore del Ministero delle Imprese e del Made in Italy, Raffaele Latrofa presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, la Consigliera regionale Emanuela Mari. Il piano d'azione strategico coinvolgerà l'intero comprensorio industriale, incluse le aree retroportuali e sarà sviluppato in sinergia con il Comune di Civitavecchia, l'Autorità di Sistema Portuale, Enel, i ministeri competenti, imprese e parti sociali. Il prossimo 11 febbraio Angelilli sarà a Civitavecchia per il primo incontro operativo con tutti gli stakeholder del territorio. com-Dca. Gli ultimi video Radiocor (RADIOCOR) 02-02-26 18:16:35 (0584)PA,INF 5 NNNN Titoli citati nella notizia.

Archeologia subacquea, navale e portuale: al via un ciclo di conferenze scientifico divulgative con il Cans-Lans

redazione web CIVITAVECCHIA - Da domani, 3 febbraio, e fino al 19 maggio, ogni martedì, il Cans-Lans (Centro Archeologico Studi Navali), nell'ambito della mostra "La Costruzione del porto di Centumcellae e le sue navi", ha organizzato un ciclo di conferenze scientifico-divulgative, dedicate all'Archeologia subacquea, navale e portuale. Sia la mostra che le 14 lezioni dedicate alla "Storia sul Mare e sotto il Mare", patrocinate dall'Adsp del Mar Tirreno Centro Settentrionale, saranno tenute da ricercatori, archeologi subacquei, esperti, storici, tecnici, professori universitari, registi e soprintendenti di scavo sottomarino. Le conferenze che saranno ad ingresso libero avranno l'obiettivo di riportare al centro dell'attenzione dei cittadini e delle nuove generazioni il mare e il porto, riaccendendo i riflettori sul reale rapporto simbiotico che Civitavecchia ha sempre avuto con lo scalo marittimo. Il porto di Centumcellae con le sue navi, inteso come : porta verso nuovi orizzonti, abbraccio sicuro per le imbarcazioni, volano economico -sociale e storico- monumentale, vero motivo d'esistenza della Città, motore e depositario di tradizioni legate alla sapienza antica nel saperlo costruire, organizzare e gestire. Gli antichi romani sapevano bene l'importanza dello scalo di Centumcellae e le numerosissime rovine lo testimoniano. La prima conferenza intitolata " Oltre il Tevere, la navigazione e le strutture portuali di epoca romana lungo il fiume" partirà martedì 3 febbraio e sarà tenuta dall'archeologo Luca Mocchegiani Carpano, figlio del noto Claudio Mocchegiani Carpano, classe 1941, archeologo subacqueo esperto che si immerse oltre che nel mare anche nel Tevere e sotto i canali idraulici del Colosseo. Considerato tra i padri fondatori dell'Archeologia subacquea italiana fu fondatore ministeriale dello STAS, Servizio Tecnico per L'Archeologia subacquea. La lezione, ospitata nella sala conferenze di Molo Vespucci, verterà su come le merci, in antichità, in tre giorni di viaggio risalivano le stazioni tiberine con le "naves caudicariae", dal sistema portuale "ostiensis" a Roma. Advertisement You can close Ad in 4 s
©RIPRODUZIONE RISERVATA.



redazione web CIVITAVECCHIA - Da domani, 3 febbraio, e fino al 19 maggio, ogni martedì, il Cans-Lans (Centro Archeologico Studi Navali), nell'ambito della mostra "La Costruzione del porto di Centumcellae e le sue navi", ha organizzato un ciclo di conferenze scientifico-divulgative, dedicate all'Archeologia subacquea, navale e portuale. Sia la mostra che le 14 lezioni dedicate alla "Storia sul Mare e sotto il Mare", patrocinate dall'Adsp del Mar Tirreno Centro Settentrionale, saranno tenute da ricercatori, archeologi subacquei, esperti, storici, tecnici, professori universitari, registi e soprintendenti di scavo sottomarino. Le conferenze che saranno ad ingresso libero avranno l'obiettivo di riportare al centro dell'attenzione dei cittadini e delle nuove generazioni il mare e il porto, riaccendendo i riflettori sul reale rapporto simbiotico che Civitavecchia ha sempre avuto con lo scalo marittimo. Il porto di Centumcellae con le sue navi, inteso come : porta verso nuovi orizzonti, abbraccio sicuro per le imbarcazioni, volano economico -sociale e storico- monumentale, vero motivo d'esistenza della Città, motore e depositario di tradizioni legate alla sapienza antica nel saperlo costruire, organizzare e gestire. Gli antichi romani sapevano bene l'importanza dello scalo di Centumcellae e le numerosissime rovine lo testimoniano. La prima conferenza intitolata " Oltre il Tevere, la navigazione e le strutture portuali di epoca romana lungo il fiume" partirà martedì 3 febbraio e sarà tenuta dall'archeologo Luca Mocchegiani Carpano, figlio del noto Claudio Mocchegiani Carpano, classe 1941, archeologo subacqueo esperto che si immerse oltre che nel mare anche nel Tevere e sotto i canali idraulici del Colosseo. Considerato tra i padri fondatori dell'Archeologia subacquea italiana fu fondatore ministeriale dello STAS, Servizio Tecnico per L'Archeologia subacquea. La lezione, ospitata nella sala conferenze di Molo Vespucci, verterà su come le merci, in antichità, in tre giorni di viaggio risalivano le stazioni tiberine con le "naves

Darsena servizi, test di ormeggio superati

Daria Geggi CIVITAVECCHIA - Un porto che cambia si misura anche dalla capacità di mettersi alla prova. È questo il senso delle operazioni svolte nei giorni scorsi nella Darsena Servizi del porto di Civitavecchia, dove si è tenuta la prima prova di ormeggio delle unità di maggiori dimensioni della Guardia Costiera, della Guardia di Finanza e della flotta peschereccia. Un test tutt'altro che formale, come ha sottolineato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centro settentrionale, Raffaele Latrofa, definendolo «un vero lavoro di squadra». Le manovre, coordinate dalla Capitaneria di Porto, hanno visto impegnati tecnici dell'Adsp, comandanti delle imbarcazioni e servizi nautici, con l'obiettivo di verificare sul campo il nuovo sistema di ormeggio e individuare eventuali correttivi per aumentare sicurezza ed efficienza. L'esito positivo delle prove conferma la bontà delle scelte progettuali e operative, in vista del temporaneo trasferimento delle unità coinvolte. Le attività proseguiranno nei prossimi giorni con l'estensione dei test anche alle imbarcazioni della piccola pesca. Prove che si inseriscono nel più ampio quadro dei lavori per la nuova apertura a sud e per il ridisegno complessivo dello scalo. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



Reindustrializzazione, presentato in Regione il piano di lavoro

Angelilli: «Il lavoro sulla transizione energetica di Civitavecchia non parte da zero ma poggia su oltre tre anni di attività della Regione e su un tavolo ministeriale permanente». Per il Governatore Rocca si passa per innovazione e sostenibilità ambientale. redazione web CIVITAVECCHIA - «Il lavoro sulla transizione energetica di Civitavecchia non parte da zero ma poggia su oltre tre anni di attività della Regione e su un tavolo ministeriale permanente». Così Roberta Angelilli, Vicepresidente della Regione Lazio, intervenendo oggi alla sede della Regione Lazio dove si è tenuta la conferenza stampa sulla reindustrializzazione dell'area di Civitavecchia, occasione nella quale è stato illustrato il Piano di lavoro per la transizione energetica e lo sviluppo del territorio. A presentarlo la stessa Angelilli, nel ruolo di Commissario straordinario del Governo, insieme al presidente della Regione Francesco Rocca, al deputato di Forza Italia Alessandro Battilocchio, al presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Raffaele Latrofa e a Francesco Morgia del Mimit. Advertisement You can close Ad in 5 s Angelilli ha sottolineato come la nomina del Commissario rappresenti «un elemento di accelerazione di sistema», sottolineando le opportunità offerte dalla Zona Logistica Semplificata ed evidenziando la centralità di Civitavecchia come uno dei principali poli regionali, oltre che il valore strategico della semplificazione amministrativa per attrarre investimenti. Il presidente Rocca ha parlato di una «fase storica» per il territorio, richiamando le numerose manifestazioni di interesse già pervenute come segnale concreto di attrattività. Innovazione, sostenibilità ambientale e tutela occupazionale sono, secondo Rocca, le tre direttrici fondamentali su cui orientare le scelte future, con un forte lavoro di squadra tra istituzioni e sistema produttivo. Battilocchio ha ricordato il percorso normativo che ha portato all'istituzione del Commissario governativo e del tavolo interministeriale per il phase out, definendoli «passaggi decisivi che oggi diventano realtà» e sottolineando come la scelta di Angelilli garantisca competenza e conoscenza del territorio. Latrofa ha richiamato il ruolo strategico del porto e delle aree retroportuali, confermando la piena collaborazione dell'Autorità di Sistema Portuale con Regione, Comune e Governo, anche in vista del nuovo Documento di programmazione strategica di sistema. Infine, Morgia ha evidenziato come il modello di reindustrializzazione si fondi sulla sinergia tra tutti gli attori istituzionali e territoriali, definendo il Commissario «un acceleratore di sistema» capace di incidere sulla variabile tempo, cruciale per la salvaguardia e il rilancio dell'occupazione. Un processo complesso, ha spiegato, ma già avviato con successo grazie all'ampia partecipazione del mondo imprenditoriale e al supporto operativo di Invitalia. GLI INTERVENTI - «Innovazione e sostenibilità ambientale: sono i principi su cui dobbiamo puntare per la reindustrializzazione



dell'area di Civitavecchia, senza dimenticare la garanzia occupazionale, perché dietro la conversione c'è un tema di centinaia di posti di lavoro». Così il presidente della Regione Lazio, Francesco Rocca. Per lo sviluppo di Civitavecchia, spiega, «il sogno nel cassetto è trovare le risorse per recuperare la Civitavecchia-Capranica-Orte e lavorare sul ferro per ampliare la parte merci. È frustrante vedere alcune banchine sottoutilizzate a Civitavecchia e tante merci che passano e vanno verso il nord», sottolinea. Per Rocca «è fondamentale il coinvolgimento del consorzio industriale: auspico a breve l'apertura di un dialogo col Comune di Civitavecchia, senza ideologie, per l'ingresso nel consorzio uno strumento tecnico che ha un'importanza strategica per i territori». «Il futuro è adesso». Così ha commentato Alessandro Battilocchio, deputato di Forza Italia e primo firmatario della norma per l'istituzione del Commissario di Governo ad hoc su Civitavecchia. «In questi mesi il Parlamento, con parere favorevole del Governo, ha approvato diversi provvedimenti specifici, a mia prima firma - ha ricordato - in particolare due: l'istituzione del comitato interministeriale ad hoc sul phase out (con 52 idee progettuali ufficialmente già presentate al MIMIT e al vaglio di Invitalia) e la previsione del Commissario governativo, con il compito di sostenere e accelerare, in sinergia con le altre Istituzioni, tutti i percorsi. Non impegni generici ma leggi dello Stato ad hoc sulla transizione a Civitavecchia. Roberta Angelilli, vice Presidente e assessore allo Sviluppo della Regione Lazio, conosce bene la situazione locale ed è garanzia di concretezza e competenza. Si apre una stagione importante e decisiva, con una cornice nazionale di riferimento creata con i provvedimenti che ho ricordato. Il territorio di Civitavecchia è comprensorio sarà all'altezza di questa sfida».

Crociera bloccata a Marsiglia dai marinai in sciopero, a bordo almeno 55 studenti italiani: «Siamo in mare, non ci fanno scendere»

I ragazzi, con insegnanti e genitori, sono a bordo della nave della Msc Orchestra di Redazione web lunedì 2 febbraio 2026, 18:56 Disavventura per un gruppo di 55 giovanissimi studenti della scuola media Marone di Pomezia, alle porte di Roma, che, insieme ad altre classi di istituti superiori provenienti da diverse città italiane, si sono trovati bloccati sulla nave della Msc Orchestra a Marsiglia. La crociera è partita il 29 gennaio da Civitavecchia, con l'obiettivo di rientrare nel **porto** romano il 5 febbraio. Il programma didattico prevede visite a Valencia, Barcellona, Marsiglia, Genova e Livorno. Ma dalle 8 di stamattina, 2 febbraio, la nave - in arrivo da Barcellona - è stata bloccata all'ingresso del **porto** di Marsiglia dai marinai in sciopero contro la concorrenza sleale delle compagnie francesi. «Attualmente siamo in mare, fuori al **porto** di Marsiglia», racconta Valerio Bizzarri, un genitore che accompagna una delle classi di Pomezia, interpellato da Agenzia Nova. «I ragazzi sono tranquilli - assicura Bizzarri - e stanno trascorrendo le ore tra attività ludiche e intrattenimento. AD C'è da mangiare in abbondanza ai buffet e c'è tutto quanto necessario a disposizione. Per fortuna siamo vicini al **porto** e quindi le famiglie possono comunicare direttamente con i figli, tuttavia i genitori che sono presenti qui stanno tenendo costantemente informati quelli che sono rimasti in Italia». I genitori, che a supporto degli insegnanti accompagnano gli studenti di Pomezia, stanno gestendo le comunicazioni con le famiglie, preoccupate per quanto sta avvenendo sulla nave. Intorno alle 15 i partecipanti alla crociera erano stati informati di un'imminente risoluzione della situazione, ma alle 16:20 un nuovo annuncio della Msc ha fatto sapere che i manifestanti hanno nuovamente bloccato l'ingresso al **porto** di Marsiglia e quindi l'attracco è stato nuovamente ritardato. Intanto, ai passeggeri che avevano prenotato escursioni tramite Msc è stata notificata una comunicazione per ottenere il rimborso, per i giovani in gita scolastica, invece, per ora non è previsto un ristoro economico. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



I ragazzi, con insegnanti e genitori, sono a bordo della nave della Msc Orchestra di Redazione web lunedì 2 febbraio 2026, 18:56 Disavventura per un gruppo di 55 giovanissimi studenti della scuola media Marone di Pomezia, alle porte di Roma, che, insieme ad altre classi di istituti superiori provenienti da diverse città italiane, si sono trovati bloccati sulla nave della Msc Orchestra a Marsiglia. La crociera è partita il 29 gennaio da Civitavecchia, con l'obiettivo di rientrare nel porto romano il 5 febbraio. Il programma didattico prevede visite a Valencia, Barcellona, Marsiglia, Genova e Livorno. Ma dalle 8 di stamattina, 2 febbraio, la nave - in arrivo da Barcellona - è stata bloccata all'ingresso del porto di Marsiglia dai marinai in sciopero contro la concorrenza sleale delle compagnie francesi. «Attualmente siamo in mare, fuori al porto di Marsiglia», racconta Valerio Bizzarri, un genitore che accompagna una delle classi di Pomezia, interpellato da Agenzia Nova. «I ragazzi sono tranquilli - assicura Bizzarri - e stanno trascorrendo le ore tra attività ludiche e intrattenimento. AD C'è da mangiare in abbondanza ai buffet e c'è tutto quanto necessario a disposizione. Per fortuna siamo vicini al porto e quindi le famiglie possono comunicare direttamente con i figli, tuttavia i genitori che sono presenti qui stanno tenendo costantemente informati quelli che sono rimasti in Italia». I genitori, che a supporto degli insegnanti accompagnano gli studenti di Pomezia, stanno gestendo le comunicazioni con le famiglie, preoccupate per quanto sta avvenendo sulla nave. Intorno alle 15 i partecipanti alla crociera erano stati informati di un'imminente risoluzione della situazione, ma alle 16:20 un nuovo annuncio della Msc ha fatto sapere che i manifestanti hanno nuovamente bloccato l'ingresso al porto di Marsiglia e quindi l'attracco è stato nuovamente ritardato. Intanto, ai passeggeri che avevano prenotato escursioni tramite Msc è stata notificata una

Zona franca doganale Latina-Frosinone: porto di Gaeta leva strategica per sviluppo logistico e produttivo

(FERPRESS) Latina, 2 FEB Questa mattina il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, Raffaele Latrofa, è intervenuto alla conferenza stampa dedicata all'istituzione della zona franca doganale nei territori di Latina e Frosinone, un'iniziativa di grande rilevanza per il rafforzamento della competitività economica e logistica dell'area. Nel corso del suo intervento, il Presidente Latrofa ha sottolineato come l'istituzione della zona franca rappresenti un'opportunità concreta per creare un sistema integrato tra **porto**, retroporto e tessuto produttivo, valorizzando in particolare il ruolo del **porto** di **Gaeta**, infrastruttura strategica del sistema portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale. «La zona franca doganale ha dichiarato Latrofa costituisce uno strumento fondamentale per attrarre investimenti, sostenere le imprese e rafforzare le filiere produttive e logistiche del territorio. In questo quadro, il **porto** di **Gaeta** può svolgere una funzione chiave come porta marittima di accesso ai mercati, in grado di integrarsi con il sistema industriale e logistico delle province di Latina e Frosinone». «La vera sfida ha aggiunto è costruire una visione unitaria, nella quale infrastrutture portuali, piattaforme logistiche, aree produttive e strumenti doganali dialoghino tra loro. Solo così la zona franca potrà diventare un moltiplicatore di sviluppo, occupazione e competitività, non un'iniziativa isolata». Il Presidente ha inoltre evidenziato la piena disponibilità dell'Autorità di Sistema Portuale a collaborare con le istituzioni locali, regionali e con il mondo imprenditoriale per accompagnare l'attuazione della zona franca, favorendo l'integrazione tra il **porto** di **Gaeta** e il sistema logistico-produttivo dell'entroterra. «Come Autorità di Sistema Portuale ha concluso Latrofa siamo pronti a fare la nostra parte, mettendo a disposizione competenze, programmazione e capacità di coordinamento, affinché questa opportunità si traduca in risultati concreti per il territorio, in un'ottica di sviluppo sostenibile, semplificazione e crescita equilibrata».



Gaeta, da consigliere ad assessore: Magliozzi prende i Lavori Pubblici

C'è chi lascia l'aula consiliare per entrare nella stanza dei bottoni. A Gaeta, Massimo Magliozzi compie questo passo assumendo ufficialmente il ruolo di assessore comunale, con un incarico che lo pone al centro delle scelte infrastrutturali e organizzative della città. Il sindaco Cristian Leccese ha messo nero su bianco la decisione con il decreto n. 6/2026, affidando a Magliozzi un ventaglio ampio di deleghe, dai Lavori Pubblici alla Protezione Civile, fino ai rapporti con l'Autorità Portuale e alla gestione dei fondi del PNRR. «Questa nomina si inserisce in un percorso di costante ottimizzazione dell'azione di governo», ha spiegato il primo cittadino, ringraziando al tempo stesso Luigi Gaetani, che rientra in Consiglio comunale: «Il suo instancabile impegno resterà una risorsa fondamentale». Magliozzi, visibilmente soddisfatto, guarda già ai prossimi passaggi: «Già nei prossimi giorni avrò un confronto operativo con il Dirigente del settore Lavori Pubblici», annunciando una fase di programmazione immediata. «Sono pronto a mettere a disposizione della città l'esperienza maturata negli anni», ha aggiunto, rivendicando un percorso istituzionale costruito passo dopo passo. Un cambio di ruoli che non stravolge la squadra, ma la riorganizza, con l'obiettivo dichiarato di rendere più incisiva l'azione amministrativa.



Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Zona franca doganale Latina-Frosinone: il porto di Gaeta leva strategica per lo sviluppo logistico e produttivo del territorio

Latina - Questa mattina il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, Raffaele Latrofa, è intervenuto alla conferenza stampa dedicata all'istituzione della zona franca doganale nei territori di Latina e Frosinone, un'iniziativa di grande rilevanza per il rafforzamento della competitività economica e logistica dell'area. Nel corso del suo intervento, il Presidente Latrofa ha sottolineato come l'istituzione della zona franca rappresenti un'opportunità concreta per creare un sistema integrato tra **porto**, retroporto e tessuto produttivo, valorizzando in particolare il ruolo del **porto** di **Gaeta**, infrastruttura strategica del sistema portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale. «La zona franca doganale - ha dichiarato Latrofa - costituisce uno strumento fondamentale per attrarre investimenti, sostenere le imprese e rafforzare le filiere produttive e logistiche del territorio. In questo quadro, il **porto** di **Gaeta** può svolgere una funzione chiave come porta marittima di accesso ai mercati, in grado di integrarsi con il sistema industriale e logistico delle province di Latina e Frosinone». «La vera sfida - ha aggiunto - è costruire una visione unitaria, nella quale infrastrutture portuali, piattaforme logistiche, aree produttive e strumenti doganali dialoghino tra loro. Solo così la zona franca potrà diventare un moltiplicatore di sviluppo, occupazione e competitività, non un'iniziativa isolata». Il Presidente ha inoltre evidenziato la piena disponibilità dell'Autorità di Sistema Portuale a collaborare con le istituzioni locali, regionali e con il mondo imprenditoriale per accompagnare l'attuazione della zona franca, favorendo l'integrazione tra il **porto** di **Gaeta** e il sistema logistico-produttivo dell'entroterra. «Come Autorità di Sistema Portuale - ha concluso Latrofa - siamo pronti a fare la nostra parte, mettendo a disposizione competenze, programmazione e capacità di coordinamento, affinché questa opportunità si traduca in risultati concreti per il territorio, in un'ottica di sviluppo sostenibile, semplificazione e crescita equilibrata».



Latina - Questa mattina il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, Raffaele Latrofa, è intervenuto alla conferenza stampa dedicata all'istituzione della zona franca doganale nei territori di Latina e Frosinone, un'iniziativa di grande rilevanza per il rafforzamento della competitività economica e logistica dell'area. Nel corso del suo intervento, il Presidente Latrofa ha sottolineato come l'istituzione della zona franca rappresenti un'opportunità concreta per creare un sistema integrato tra porto, retroporto e tessuto produttivo, valorizzando in particolare il ruolo del porto di Gaeta, infrastruttura strategica del sistema portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale. «La zona franca doganale - ha dichiarato Latrofa - costituisce uno strumento fondamentale per attrarre investimenti, sostenere le imprese e rafforzare le filiere produttive e logistiche del territorio. In questo quadro, il porto di Gaeta può svolgere una funzione chiave come porta marittima di accesso ai mercati, in grado di integrarsi con il sistema industriale e logistico delle province di Latina e Frosinone». «La vera sfida - ha aggiunto - è costruire una visione unitaria, nella quale infrastrutture portuali, piattaforme logistiche, aree produttive e strumenti doganali dialoghino tra loro. Solo così la zona franca potrà diventare un moltiplicatore di sviluppo, occupazione e competitività, non un'iniziativa isolata». Il Presidente ha inoltre evidenziato la piena disponibilità dell'Autorità di Sistema Portuale a collaborare con le istituzioni locali, regionali e con il mondo imprenditoriale per accompagnare l'attuazione della zona franca, favorendo l'integrazione tra il porto di Gaeta e il sistema logistico-produttivo dell'entroterra. «Come Autorità di Sistema Portuale - ha concluso Latrofa - siamo pronti a fare la nostra parte, mettendo a disposizione competenze, programmazione e capacità di coordinamento, affinché questa opportunità si traduca in risultati concreti per il territorio, in un'ottica di sviluppo sostenibile, semplificazione e

La Cronaca 24

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Civitavecchia - Presentato il piano di sviluppo strategico con il presidente Rocca ed il vicepresidente Angelilli

CIVITAVECCHIA - Transizione energetica, rilancio industriale, innovazione e sviluppo del settore logistico: sono queste le priorità del piano di reindustrializzazione dell'area di Civitavecchia affidato a Roberta Angelilli, vicepresidente della Regione Lazio e assessore allo Sviluppo economico, nominata Commissario straordinario del Governo. La nomina, proposta dal ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso e formalizzata dal sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Alfredo Mantovano, assegna al Commissario il compito di coordinare il completamento dei progetti di riconversione industriale, accelerare la produzione di energia da fonti rinnovabili, sostenere le imprese, tutelare l'occupazione e attrarre investimenti strategici. Il Piano di lavoro è stato presentato in sala Aniene dal presidente della Regione Lazio Francesco Rocca e dal neocommissario Roberta Angelilli. Sono intervenuti Alessandro Battilocchio, Francesco Morgia, direttore del Ministero delle Imprese e del Made in Italy, Raffaele Latrofa presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, la Consigliera regionale Emanuela Mari. Il piano d'azione strategico coinvolgerà l'intero comprensorio industriale, incluse le aree retroportuali e sarà sviluppato in sinergia con il Comune di Civitavecchia, l'Autorità di Sistema Portuale, Enel, i ministeri competenti, imprese e parti sociali. Il prossimo 11 febbraio Angelilli sarà a Civitavecchia per il primo incontro operativo con tutti gli stakeholder del territorio. «Già dal 2023 è attivo un tavolo permanente Regione-Mimit sulla riconversione dell'area di Civitavecchia - ha spiegato il neocommissario di Governo. - Per attuare questa profonda ma graduale trasformazione, puntiamo su un combinato di opportunità amministrative e finanziarie, a partire dalla zona logistica semplificata. La ZLS rappresenta infatti per Civitavecchia una grande opportunità di semplificazione amministrativa, attrazione investimenti e accesso alle agevolazioni fiscali del credito d'imposta». «Il Presidente Rocca ha inoltre rivolto un appello al comune di Civitavecchia affinché valuti l'adesione al Consorzio industriale del Lazio, anche per dare la possibilità alle imprese del territorio di beneficiare dei fondi previsti dal DPCM contro la deindustrializzazione, che per il Lazio ammontano a 100 milioni di euro. È prevista inoltre l'apertura di uno Spazio Attivo di Lazio Innova dedicato alla transizione energetica, all'innovazione, alla logistica e alla blue economy. Inoltre, su impulso della Regione Lazio, il Mimit ha avviato la procedura per le manifestazioni di interesse, con valutazione affidata a Invitalia, per la reindustrializzazione dell'area di Civitavecchia: sono arrivate 29 manifestazioni di interesse per un totale di 48 progetti nei settori della logistica, dell'economia circolare e dell'ICT. Si tratta quindi di una pianificazione strategica degli interventi, mettendo a fattore comune tutte le opportunità finanziarie, anche relative ai bandi europei», ha concluso la Angelilli.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Archeologia subacquea, navale e portuale: al via un ciclo di conferenze scientifico divulgative con il Cans-Lans

CIVITAVECCHIA - Da domani, 3 febbraio, e fino al 19 maggio, ogni martedì, il Cans-Lans (Centro Archeologico Studi Navali), nell'ambito della mostra "La Costruzione del porto di Centumcellae e le sue navi", ha organizzato un ciclo di conferenze scientifico-divulgative, dedicate all'Archeologia subacquea, navale e portuale. Sia la mostra che le 14 lezioni dedicate alla "Storia sul Mare e sotto il Mare", patrocinate dall'Adsp del Mar Tirreno Centro Settentrionale, saranno tenute da ricercatori, archeologi subacquei, esperti, storici, tecnici, professori universitari, registi e soprintendenti di scavo sottomarino. Le conferenze che saranno ad ingresso libero avranno l'obiettivo di riportare al centro dell'attenzione dei cittadini e delle nuove generazioni il mare e il porto, riaccendendo i riflettori sul reale rapporto simbiotico che Civitavecchia ha sempre avuto con lo scalo marittimo. Il porto di Centumcellae con le sue navi, inteso come : porta verso nuovi orizzonti, abbraccio sicuro per le imbarcazioni, volano economico -sociale e storico- monumentale, vero motivo d'esistenza della Città, motore e depositario di tradizioni legate alla sapienza antica nel saperlo costruire, organizzare e gestire. Gli antichi romani sapevano bene l'importanza dello scalo di Centumcellae e le numerosissime rovine lo testimoniano. La prima conferenza intitolata " Oltre il Tevere, la navigazione e le strutture portuali di epoca romana lungo il fiume" partirà martedì 3 febbraio e sarà tenuta dall'archeologo Luca Mocchegiani Carpano, figlio del noto Claudio Mocchegiani Carpano, classe 1941, archeologo subacqueo esperto che si immerse oltre che nel mare anche nel Tevere e sotto i canali idraulici del Colosseo. Considerato tra i padri fondatori dell'Archeologia subacquea italiana fu fondatore ministeriale dello STAS, Servizio Tecnico per L'Archeologia subacquea. La lezione, ospitata nella sala conferenze di Molo Vespucci, verterà su come le merci, in antichità, in tre giorni di viaggio risalivano le stazioni tiberine con le "naves caudicariae", dal sistema portuale "ostiensis" a Roma. ©RIPRODUZIONE RISERVATA Commenti.



CIVITAVECCHIA - Da domani, 3 febbraio, e fino al 19 maggio, ogni martedì, il Cans-Lans (Centro Archeologico Studi Navali), nell'ambito della mostra "La Costruzione del porto di Centumcellae e le sue navi", ha organizzato un ciclo di conferenze scientifico-divulgative, dedicate all'Archeologia subacquea, navale e portuale. Sia la mostra che le 14 lezioni dedicate alla "Storia sul Mare e sotto il Mare", patrocinate dall'Adsp del Mar Tirreno Centro Settentrionale, saranno tenute da ricercatori, archeologi subacquei, esperti, storici, tecnici, professori universitari, registi e soprintendenti di scavo sottomarino. Le conferenze che saranno ad ingresso libero avranno l'obiettivo di riportare al centro dell'attenzione dei cittadini e delle nuove generazioni il mare e il porto, riaccendendo i riflettori sul reale rapporto simbiotico che Civitavecchia ha sempre avuto con lo scalo marittimo. Il porto di Centumcellae con le sue navi, inteso come : porta verso nuovi orizzonti, abbraccio sicuro per le imbarcazioni, volano economico -sociale e storico- monumentale, vero motivo d'esistenza della Città, motore e depositario di tradizioni legate alla sapienza antica nel saperlo costruire, organizzare e gestire. Gli antichi romani sapevano bene l'importanza dello scalo di Centumcellae e le numerosissime rovine lo testimoniano. La prima conferenza intitolata " Oltre il Tevere, la navigazione e le strutture portuali di epoca romana lungo il fiume" partirà martedì 3 febbraio e sarà tenuta dall'archeologo Luca Mocchegiani Carpano, figlio del noto Claudio Mocchegiani Carpano, classe 1941, archeologo subacqueo esperto che si immerse oltre che nel mare anche nel Tevere e sotto i canali idraulici del Colosseo. Considerato tra i padri fondatori dell'Archeologia subacquea italiana fu fondatore ministeriale dello STAS, Servizio Tecnico per L'Archeologia subacquea. La lezione, ospitata nella sala conferenze di Molo Vespucci, verterà su come le merci, in antichità, in tre giorni di viaggio risalivano le stazioni tiberine con le "naves caudicariae", dal sistema

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Darsena servizi, test di ormeggio superati

CIVITAVECCHIA - Un porto che cambia si misura anche dalla capacità di mettersi alla prova. È questo il senso delle operazioni svolte nei giorni scorsi nella Darsena Servizi del porto di Civitavecchia, dove si è tenuta la prima prova di ormeggio delle unità di maggiori dimensioni della Guardia Costiera, della Guardia di Finanza e della flotta peschereccia. Un test tutt'altro che formale, come ha sottolineato il presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno centro settentrionale, **Raffaele Latrofa**, definendolo «un vero lavoro di squadra». Le manovre, coordinate dalla Capitaneria di Porto, hanno visto impegnati tecnici dell'Adsp, comandanti delle imbarcazioni e servizi nautici, con l'obiettivo di verificare sul campo il nuovo **sistema** di ormeggio e individuare eventuali correttivi per aumentare sicurezza ed efficienza. L'esito positivo delle prove conferma la bontà delle scelte progettuali e operative, in vista del temporaneo trasferimento delle unità coinvolte. Le attività proseguiranno nei prossimi giorni con l'estensione dei test anche alle imbarcazioni della piccola pesca. Prove che si inseriscono nel più ampio quadro dei lavori per la nuova apertura a sud e per il ridisegno complessivo dello scalo. ©RIPRODUZIONE RISERVATA Commenti.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Reindustrializzazione, presentato in Regione il piano di lavoro

CIVITAVECCHIA - «Il lavoro sulla transizione energetica di Civitavecchia non parte da zero ma poggia su oltre tre anni di attività della Regione e su un tavolo ministeriale permanente». Così Roberta Angelilli, Vicepresidente della Regione Lazio, intervenendo oggi alla sede della Regione Lazio dove si è tenuta la conferenza stampa sulla reindustrializzazione dell'area di Civitavecchia, occasione nella quale è stato illustrato il Piano di lavoro per la transizione energetica e lo sviluppo del territorio. A presentarlo la stessa Angelilli, nel ruolo di Commissario straordinario del Governo, insieme al presidente della Regione Francesco Rocca, al deputato di Forza Italia Alessandro Battilocchio, al presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Raffaele Latrofa e a Francesco Morgia del Mimit. Angelilli ha sottolineato come la nomina del Commissario rappresenti «un elemento di accelerazione di sistema», sottolineando le opportunità offerte dalla Zona Logistica Semplificata ed evidenziando la centralità di Civitavecchia come uno dei principali poli regionali, oltre che il valore strategico della semplificazione amministrativa per attrarre investimenti. Il presidente Rocca ha parlato di una

«fase storica» per il territorio, richiamando le numerose manifestazioni di interesse già pervenute come segnale concreto di attrattività. Innovazione, sostenibilità ambientale e tutela occupazionale sono, secondo Rocca, le tre direttrici fondamentali su cui orientare le scelte future, con un forte lavoro di squadra tra istituzioni e sistema produttivo. Battilocchio ha ricordato il percorso normativo che ha portato all'istituzione del Commissario governativo e del tavolo interministeriale per il phase out, definendoli «passaggi decisivi che oggi diventano realtà» e sottolineando come la scelta di Angelilli garantisca competenza e conoscenza del territorio. Latrofa ha richiamato il ruolo strategico del porto e delle aree retroportuali, confermando la piena collaborazione dell'Autorità di Sistema Portuale con Regione, Comune e Governo, anche in vista del nuovo Documento di programmazione strategica di sistema. Infine, Morgia ha evidenziato come il modello di reindustrializzazione si fondi sulla sinergia tra tutti gli attori istituzionali e territoriali, definendo il Commissario «un acceleratore di sistema» capace di incidere sulla variabile tempo, cruciale per la salvaguardia e il rilancio dell'occupazione. Un processo complesso, ha spiegato, ma già avviato con successo grazie all'ampia partecipazione del mondo imprenditoriale e al supporto operativo di Invitalia.

GLI INTERVENTI - «Innovazione e sostenibilità ambientale: sono i principi su cui dobbiamo puntare per la reindustrializzazione dell'area di Civitavecchia, senza dimenticare la garanzia occupazionale, perché dietro la conversione c'è un tema di centinaia di posti di lavoro». Così il presidente della Regione Lazio, Francesco Rocca. Per lo sviluppo di Civitavecchia, spiega, «il sogno nel cassetto è trovare le risorse per recuperare la Civitavecchia-Capranica-Orte



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

e lavorare sul ferro per ampliare la parte merci. È frustrante vedere alcune banchine sottoutilizzate a Civitavecchia e tante merci che passano e vanno verso il nord», sottolinea. Per Rocca «è fondamentale il coinvolgimento del consorzio industriale: auspico a breve l'apertura di un dialogo col Comune di Civitavecchia, senza ideologie, per l'ingresso nel consorzio uno strumento tecnico che ha un'importanza strategica per i territori». «Il futuro è adesso». Così ha commentato Alessandro Battilocchio, deputato di Forza Italia e primo firmatario della norma per l'istituzione del Commissario di Governo ad hoc su Civitavecchia. «In questi mesi il Parlamento, con parere favorevole del Governo, ha approvato diversi provvedimenti specifici, a mia prima firma - ha ricordato - in particolare due: l'istituzione del comitato interministeriale ad hoc sul phase out (con 52 idee progettuali ufficialmente già presentate al MIMIT e al vaglio di Invitalia) e la previsione del Commissario governativo, con il compito di sostenere e accelerare, in sinergia con le altre Istituzioni, tutti i percorsi. Non impegni generici ma leggi dello Stato ad hoc sulla transizione a Civitavecchia. Roberta Angelilli, vice Presidente e assessore allo Sviluppo della Regione Lazio, conosce bene la situazione locale ed è garanzia di concretezza e competenza. Si apre una stagione importante e decisiva, con una cornice nazionale di riferimento creata con i provvedimenti che ho ricordato. Il territorio di Civitavecchia è comprensorio sarà all'altezza di questa sfida». Commenti.

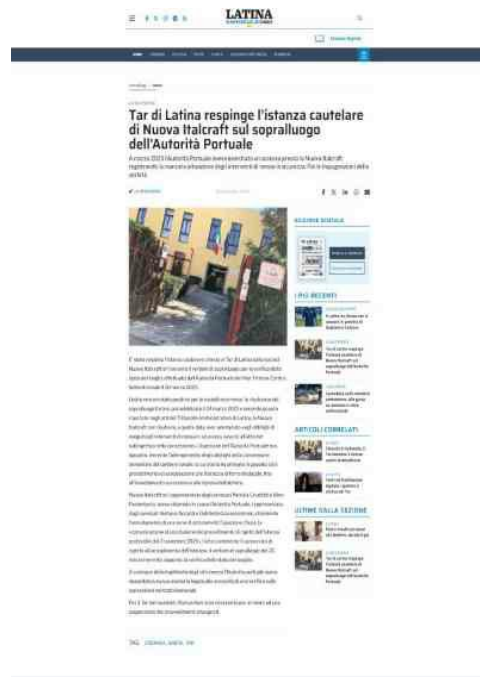
Latina Oggi

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Tar di Latina respinge l'istanza cautelare di Nuova Italcraft sul sopralluogo dell'Autorità Portuale

A marzo 2025 l'Autorità Portuale aveva esercitato un accesso presso la Nuova Italcraft registrando la mancata attuazione degli interventi di messa in sicurezza. Poi le impugnazioni della società.

E' stata respinta l'istanza cautelare chiesta al Tar di Latina dalla società Nuova Italcraft srl inerente il verbale di sopralluogo per la verifica dello stato dei luoghi, effettuato dall'Autorità Portuale del Mar Tirreno-Centro Settentrionale il 20 marzo 2025. L'esito non era stato positivo per la società ricorrente: le risultanze del sopralluogo furono poi pubblicate il 24 marzo 2025 e secondo quanto riportato negli atti del Tribunale amministrativo di Latina, la Nuova Italcraft non risultava, a quella data, aver adempiuto «agli obblighi di eseguire gli interventi di messa in sicurezza, assunti all'atto del subingresso nella concessione». L'ispezione dell'Autorità Portuale era, appunto, inerente l'adempimento degli obblighi della concessione demaniale del cantiere navale, la cui storia ha animato in passato sia il procedimento di assegnazione che il braccio di ferro sindacale, fino all'insediamento successivo e alla ripresa dell'attività. Nuova Italcraft srl, rappresentata dagli avvocati Patrizia Crudetti e Nino Paolantonio, aveva chiamato in causa l'Autorità Portuale, rappresentata dagli avvocati Stefania Accardi e Gabriella Giacomantonio, chiedendo l'annullamento di una serie di atti inerenti l'ispezione. Ossia, la «comunicazione di conclusione del procedimento di rigetti dell'istanza protocollo del 3 novembre 2025», l'atto contenente il «preavviso di rigetto all'accoglimento dell'istanza», il verbale di sopralluogo del 20 marzo inerente, appunto, la verifica dello stato dei luoghi». A sostegno della legittimità degli atti emessi l'Autorità portuale aveva depositato una sua memoria legata alla necessità di una verifica sulle concessioni nei tratti demaniali. Per il Tar non sussiste il fumus boni iuris necessario per arrivare ad una sospensione dei provvedimenti impugnati.



Latina TU

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

ZONA FRANCA DOGANALE, LA PRESENTAZIONE ALLA CAMERA DI COMMERCIO

Comunicato Stampa

Zona Franca Doganale LatinaFrosinone, Calandrini: Dall'ascolto delle imprese a una risposta strutturale per la competitività del territorio. Si è svolta questa mattina, presso la sede della Camera di Commercio di LatinaFrosinone, la conferenza stampa di presentazione della norma che istituisce zone franche doganali nelle provincie di Latina e Frosinone. All'incontro hanno partecipato il presidente della Camera di Commercio Giovanni Acampora, l'avv. Maurizio D'Amico, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale Raffaele Latrofa, il presidente della Regione Lazio Francesco Rocca, il Senatore Nicola Calandrini, presidente della 5ª Commissione Bilancio del Senato e firmatario dell'emendamento alla Legge di Bilancio che ha introdotto le Zfd, e il vice ministro dell'Economia e delle Finanze Maurizio Leo. Presenti, tra gli altri, anche il Prefetto di Latina, Vittoria Ciaramella, il Sindaco di Latina Matilde Celentano e Roberta Angelilli, vice presidente della Regione Lazio e Vittorio Sambucci, presidente della Commissione Attività Produttive della Regione Lazio. Durante il suo intervento, il senatore Calandrini ha sottolineato il valore istituzionale del percorso avviato: «Il messaggio che oggi lanciamo è chiaro: mettere la competitività delle imprese al centro dell'azione pubblica e avviare un percorso di informazione e confronto su una norma pensata per sostenere, con uno strumento che rappresenta un acceleratore dello sviluppo economico, le imprese del territorio votate all'export, le quali operano in un contesto che vede sempre più il ricorso a politiche protezionistiche». Nel ricordare il lavoro svolto negli ultimi mesi, Calandrini ha evidenziato l'importanza dell'ascolto del territorio: «Il ruolo di un parlamentare è prima di tutto quello di ascoltare le imprese, intercettare le criticità e provare a dare risposte adeguate. Durante la visita del Presidente della Repubblica Sergio Mattarella, lo scorso 29 aprile, presso un'azienda farmaceutica leader del territorio, è emerso con forza come l'incertezza legata alla guerra commerciale e ai dazi possa mettere in difficoltà anche realtà industriali solide». Un confronto che, come spiegato dal senatore, si è progressivamente ampliato: «Nei mesi successivi molte altre imprese esportatrici delle provincie di Latina e Frosinone ci hanno rappresentato preoccupazioni analoghe. Da lì è iniziato un percorso lungo e approfondito, fatto di studio, di analisi normativa e di confronto con tecnici, operatori logistici e imprenditori». Calandrini ha poi richiamato i numeri del territorio: «Parliamo di un'area con una forte vocazione all'export, che conta oltre un milione e centomila abitanti e che nel 2025 ha fatto registrare esportazioni per 9,4 miliardi di euro, pari a oltre la metà dell'export del Lazio». Soffermandosi sugli effetti concreti della misura, il senatore ha aggiunto: «Le Zone Franche Doganali, che potranno essere istituite sia nella parte nord che nella parte sud delle provincie coinvolte, offrono benefici immediati alle imprese



02/02/2026 14:31 Comunicato Stampa

Zona Franca Doganale Latina-Frosinone, Calandrini: "Dall'ascolto delle imprese a una risposta strutturale per la competitività del territorio" Si è svolta questa mattina, presso la sede della Camera di Commercio di Latina-Frosinone, la conferenza stampa di presentazione della norma che istituisce zone franche doganali nelle provincie di Latina e Frosinone. All'incontro hanno partecipato il presidente della Camera di Commercio Giovanni Acampora, l'avv. Maurizio D'Amico, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale Raffaele Latrofa, il presidente della Regione Lazio Francesco Rocca, il Senatore Nicola Calandrini, presidente della 5ª Commissione Bilancio del Senato e firmatario dell'emendamento alla Legge di Bilancio che ha introdotto le Zfd, e il vice ministro dell'Economia e delle Finanze Maurizio Leo. Presenti, tra gli altri, anche il Prefetto di Latina, Vittoria Ciaramella, il Sindaco di Latina Matilde Celentano e Roberta Angelilli, vice presidente della Regione Lazio e Vittorio Sambucci, presidente della Commissione Attività Produttive della Regione Lazio. Durante il suo intervento, il senatore Calandrini ha sottolineato il valore istituzionale del percorso avviato: «Il messaggio che oggi lanciamo è chiaro: mettere la competitività delle imprese al centro dell'azione pubblica e avviare un percorso di informazione e confronto su una norma pensata per sostenere, con uno strumento che rappresenta un acceleratore dello sviluppo economico, le imprese del territorio votate all'export, le quali operano in un contesto che vede sempre più il ricorso a politiche protezionistiche». Nel ricordare il lavoro svolto negli ultimi mesi, Calandrini ha evidenziato l'importanza dell'ascolto del territorio: «Il ruolo di un parlamentare è prima di tutto quello di ascoltare le imprese, intercettare le criticità e provare a dare risposte adeguate. Durante la visita del Presidente della Repubblica Sergio Mattarella, lo scorso 29 aprile, presso un'azienda farmaceutica leader del territorio,

Latina TU

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

che operano sui mercati internazionali: ad esempio chi importa materie prime, le trasforma e riesporta fuori dall'Unione europea potrà operare a dazio zero, mentre in caso di immissione nel mercato europeo si applicheranno i dazi previsti per il prodotto finito, con un evidente vantaggio in termini di costi, liquidità e competitività». Infine, il senatore ha ribadito il valore strategico della Zona Franca Doganale: «Questa norma rappresenta una risposta strutturale, perché non ha scadenza temporale e non è legata a risorse limitate nel tempo. Le Zone Franche Doganali potranno essere istituite laddove esiste una reale vocazione all'export e resteranno operative finché quella vocazione continuerà a produrre sviluppo». «Ora ha concluso Calandrini si apre la fase operativa: la legge è già pienamente efficace e, attraverso il lavoro coordinato di Regione Lazio e autorità portuale, ora si avvieranno le procedure per delimitare concretamente queste nuove aree, intercettando le aziende interessate.

Zona Franca Doganale LatinaFrosinone, una leva per l'export

La Zona Franca Doganale per le province di Latina e Frosinone entra nella fase operativa e si candida a diventare uno strumento centrale per rafforzare la competitività del sistema produttivo pontino. La presentazione della norma, avvenuta alla Camera di Commercio di LatinaFrosinone, ha confermato il peso strategico di Latina, territorio con una forte concentrazione di imprese orientate ai mercati internazionali, in particolare nei settori manifatturiero, chimico-farmaceutico, agroalimentare e logistico. Nel suo intervento, il senatore Nicola Calandrini ha riassunto il senso e gli obiettivi della misura in un unico quadro: Il messaggio che oggi lanciamo è chiaro: mettere la competitività delle imprese al centro dell'azione pubblica e avviare un percorso di informazione e confronto su una norma pensata per sostenere le imprese del territorio votate all'export, in un contesto segnato dal crescente ricorso a politiche protezionistiche. Il ruolo di un parlamentare è quello di ascoltare le imprese, intercettarne le criticità e provare a dare risposte adeguate. Durante la visita del Presidente della Repubblica Sergio Mattarella, lo scorso 29 aprile, presso un'azienda farmaceutica leader del territorio, è emerso con forza come l'incertezza legata alla guerra commerciale e ai dazi continua Calandrini- possa mettere in difficoltà anche realtà industriali solide. Nei mesi successivi molte altre imprese esportatrici di Latina e Frosinone ci hanno rappresentato preoccupazioni analoghe: da lì è iniziato un percorso lungo e approfondito, fatto di studio, analisi normativa e confronto con tecnici, operatori logistici e imprenditori. Parliamo di un'area con una forte vocazione all'export, oltre un milione e centomila abitanti e 9,4 miliardi di euro di esportazioni nel 2025, più della metà dell'export del Lazio. Le Zone Franche Doganali, istituibili sia nella parte nord che sud delle province, offriranno benefici immediati: chi importa materie prime, le trasforma e riesporta fuori dall'Unione europea potrà operare a dazio zero, mentre in caso di immissione nel mercato europeo si applicheranno i dazi sul prodotto finito, con vantaggi evidenti in termini di costi, liquidità e competitività. È una risposta strutturale, senza scadenze temporali, che resterà operativa finché la vocazione all'export continuerà a produrre sviluppo. Ora si apre la fase operativa: la legge è già efficace e, con il lavoro coordinato di Regione Lazio e autorità portuale, partiranno le procedure per delimitare concretamente le nuove aree e intercettare le aziende interessate. Per Latina, la Zona Franca Doganale rappresenta dunque una leva strategica di medio-lungo periodo, capace di sostenere l'export, attrarre nuovi investimenti e rafforzare il ruolo della provincia come uno dei principali motori economici del Lazio.



La Zona Franca Doganale per le province di Latina e Frosinone entra nella fase operativa e si candida a diventare uno strumento centrale per rafforzare la competitività del sistema produttivo pontino. La presentazione della norma, avvenuta alla Camera di Commercio di Latina-Frosinone, ha confermato il peso strategico di Latina, territorio con una forte concentrazione di imprese orientate ai mercati internazionali, in particolare nei settori manifatturiero, chimico-farmaceutico, agroalimentare e logistico. Nel suo intervento, il senatore Nicola Calandrini ha riassunto il senso e gli obiettivi della misura in un unico quadro: "Il messaggio che oggi lanciamo è chiaro: mettere la competitività delle imprese al centro dell'azione pubblica e avviare un percorso di informazione e confronto su una norma pensata per sostenere le imprese del territorio votate all'export, in un contesto segnato dal crescente ricorso a politiche protezionistiche. Il ruolo di un parlamentare è quello di ascoltare le imprese, intercettarne le criticità e provare a dare risposte adeguate." Durante la visita del Presidente della Repubblica Sergio Mattarella, lo scorso 29 aprile, presso un'azienda farmaceutica leader del territorio, è emerso con forza come l'incertezza legata alla guerra commerciale e ai dazi — continua Calandrini — possa mettere in difficoltà anche realtà industriali solide. Nei mesi successivi molte altre imprese esportatrici di Latina e Frosinone ci hanno rappresentato preoccupazioni analoghe: da lì è iniziato un percorso lungo e approfondito, fatto di studio, analisi normativa e confronto con tecnici, operatori logistici e imprenditori. Parliamo di un'area con una forte vocazione all'export, oltre un milione e centomila abitanti e 9,4 miliardi di euro di esportazioni nel 2025, più della metà dell'export del Lazio. Le Zone Franche Doganali, istituibili sia nella parte nord che sud delle province, offriranno benefici immediati: chi importa materie prime, le trasforma e riesporta fuori dall'Unione europea potrà operare a dazio zero, mentre in caso di immissione nel mercato europeo si applicheranno i dazi sul

Crociere e transizione energetica: la visione di Latrofa per l'AdSp laziale

Dal record dei passeggeri ai nuovi investimenti su cold ironing e idrogeno, l'AdSp punta su pianificazione e sostenibilità LIVORNO - La centralità del Mediterraneo negli equilibri geopolitici e commerciali globali passa anche - e sempre più - dal ruolo dei porti italiani. Un tema emerso con forza nel corso del recente convegno organizzato dal Propeller Club di Livorno all'Accademia Navale, occasione nella quale il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Raffaele Latrofa, ha delineato le linee strategiche di sviluppo del sistema portuale sotto la sua guida, con particolare attenzione a Civitavecchia. Lo scalo laziale si conferma uno dei principali asset nazionali nel settore crocieristico. Civitavecchia ha infatti raggiunto un traguardo storico, superando per la prima volta in Italia i 3,5 milioni di passeggeri crocieristi in un solo anno, ai quali si aggiunge circa 1,5 milioni di passeggeri dei traghetti. Oltre 5 milioni di persone transitano così complessivamente dal porto, un dato che rafforza il ruolo dello scalo come hub strategico del Mediterraneo e come porta d'accesso privilegiata al Paese. "Si tratta di un risultato che rappresenta un orgoglio nazionale - ha sottolineato Latrofa - e che deve spingerci a proseguire con decisione nella realizzazione di infrastrutture adeguate a sostenere ulteriori incrementi di traffico, anche in considerazione delle numerose nuove navi oggi in costruzione". Una crescita che si inserisce in un trend positivo avviato negli anni precedenti e che l'attuale governance intende consolidare e rafforzare. Tra le principali progettualità in campo a breve e medio termine spicca l'apertura del porto a sud di Civitavecchia, definita dallo stesso presidente come un intervento "rivoluzionario". L'operazione consentirà la realizzazione di una marina di home porting di nuova concezione, con importanti ricadute in termini di indotto economico e occupazionale, in particolare nel settore del refitting e dei servizi avanzati per la nautica. Accanto allo sviluppo infrastrutturale, la sostenibilità ambientale rappresenta uno dei pilastri della strategia dell'Autorità di Sistema portuale. In questo ambito si colloca l'investimento di oltre 80 milioni di euro per il cold ironing, con un cronoprogramma in linea con la progettazione iniziale. L'obiettivo è consentire alle navi da crociera di spegnere i motori durante la sosta in porto e di essere alimentate esclusivamente da energia elettrica, anche prodotta da fonti alternative, riducendo in modo significativo le emissioni in ambito portuale. Sempre sul fronte dell'innovazione energetica, a Civitavecchia sono attesi sviluppi concreti legati alla possibile realizzazione della prima Hydrogen Valley all'interno di un porto italiano, un progetto che rafforza il ruolo dello scalo come laboratorio avanzato per la transizione energetica applicata alla portualità. Il quadro degli interventi si estende anche agli altri scali del sistema. A Fiumicino sono in corso lavori rilevanti per la delocalizzazione



Messaggero Marittimo

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

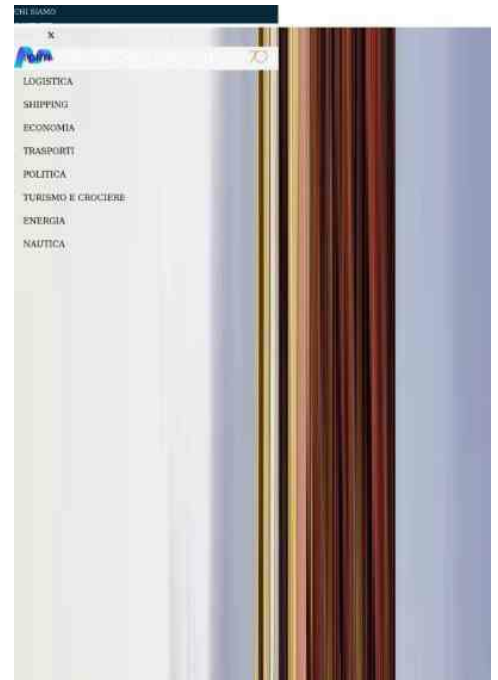
della darsena dei pescherecci, mentre a livello complessivo l'**Autorità** è impegnata in un lavoro di pianificazione strategica attraverso il Documento di Pianificazione Strategica di **Sistema** (DPSS), strumento propedeutico alla revisione dei Piani Regolatori Portuali dei tre scali di competenza. "Il DPSS è fondamentale per garantire uno sviluppo coerente e sostenibile del **sistema portuale** - ha evidenziato **Latrofa** - perché consente di integrare visione strategica, esigenze dei territori e competitività del **sistema** logistico-**portuale**". Dalle crociere alla transizione energetica, passando per pianificazione e sostenibilità, la visione delineata a Livorno restituisce l'immagine di un **sistema portuale** chiamato a giocare un ruolo chiave nella proiezione mediterranea dell'Italia, coniugando crescita dei traffici, innovazione e tutela ambientale in un contesto geopolitico sempre più complesso.

Zona franca doganale Latina-Frosinone, Gaeta al centro della strategia logistica e industriale

Uno strumento strategico per rafforzare la competitività economica dell'area

Andrea Puccini

GAETA Il porto di Gaeta si candida a diventare uno degli snodi chiave per lo sviluppo logistico e produttivo del Lazio meridionale nell'ambito della nuova zona franca doganale Latina-Frosinone. È quanto emerso a Latina, nel corso della conferenza stampa dedicata all'istituzione della zona franca, alla quale ha preso parte il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, Raffaele Latrofa. L'iniziativa è stata presentata come uno strumento strategico per rafforzare la competitività economica dell'area, favorendo l'attrazione di investimenti e il consolidamento delle filiere industriali e logistiche. In questo scenario, il ruolo del porto di Gaeta assume una valenza centrale come infrastruttura marittima di riferimento, in grado di connettere il sistema produttivo dell'entroterra ai mercati nazionali e internazionali. Nel suo intervento, Latrofa ha evidenziato come la zona franca doganale rappresenti un'opportunità concreta per costruire un modello integrato di sviluppo, basato sulla sinergia tra porto, retroporto e aree industriali. La zona franca ha sottolineato può diventare un potente fattore di attrazione per le imprese e per nuovi investimenti, a condizione che sia inserita in una visione unitaria e di sistema. Secondo il presidente dell'AdSp, la vera sfida sarà evitare che la zona franca resti un'iniziativa isolata, puntando invece su un dialogo strutturato tra infrastrutture portuali, piattaforme logistiche, insediamenti produttivi e strumenti doganali. Solo attraverso un'integrazione reale ha aggiunto la zona franca potrà trasformarsi in un moltiplicatore di sviluppo, occupazione e competitività per l'intero territorio. Latrofa ha inoltre ribadito la disponibilità dell'AdSp a collaborare attivamente con le istituzioni locali e regionali, oltre che con il mondo imprenditoriale, per accompagnare le fasi di attuazione della zona franca. L'obiettivo è favorire un collegamento sempre più stretto tra il porto di Gaeta e il sistema logistico-produttivo delle province di Latina e Frosinone, valorizzando le potenzialità di ciascun attore coinvolto. Come Autorità di Sistema Portuale ha concluso siamo pronti a mettere in campo competenze, capacità di programmazione e coordinamento affinché questa opportunità si traduca in risultati concreti, in un'ottica di sviluppo sostenibile, semplificazione amministrativa e crescita equilibrata. Una prospettiva che rafforza il ruolo di Gaeta come leva strategica per il rilancio economico e logistico del territorio.



Zona franca doganale Latina-Frosinone: il porto di Gaeta nel sistema logistico territoriale

Il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, Raffaele Latrofa, è intervenuto a Latina alla conferenza stampa dedicata all'istituzione della zona franca doganale nei territori di Latina e Frosinone, iniziativa orientata al rafforzamento della competitività economica e logistica dell'area. Nel suo intervento, Latrofa ha indicato nella zona franca uno strumento in grado di favorire l'integrazione tra infrastrutture portuali, piattaforme logistiche e tessuto produttivo locale, con particolare riferimento al porto di Gaeta, inserito nel sistema portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale. Secondo quanto illustrato, la zona franca può contribuire ad attrarre investimenti e a sostenere le filiere produttive e logistiche, creando un collegamento funzionale tra l'accesso marittimo e le aree industriali delle province di Latina e Frosinone. In questo quadro, il porto di Gaeta è individuato come punto di ingresso e di distribuzione dei flussi commerciali, con possibilità di integrazione con le infrastrutture terrestri e i poli produttivi dell'entroterra. Latrofa ha inoltre sottolineato la necessità di sviluppare una visione coordinata tra strumenti doganali, aree produttive e sistemi logistici, affinché la zona franca non resti un intervento isolato ma si inserisca in una strategia complessiva di sviluppo territoriale. L'obiettivo indicato è quello di costruire un sistema in cui porto, retroporto e imprese operino in modo interconnesso. L'Autorità di Sistema Portuale ha confermato la propria disponibilità a collaborare con le istituzioni locali e regionali e con il mondo imprenditoriale per accompagnare l'attuazione della zona franca, favorendo l'allineamento tra pianificazione portuale e sviluppo logistico-produttivo dell'area. Nel quadro delineato, il ruolo dell'Autorità è individuato nel supporto tecnico e nella capacità di coordinamento tra soggetti pubblici e privati, con l'obiettivo di tradurre l'istituzione della zona franca in ricadute operative in termini di traffici, occupazione e competitività, in un'ottica di sviluppo sostenibile e di semplificazione amministrativa. ©PressMare - riproduzione riservata.



02/02/2026 20:22

Il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, Raffaele Latrofa, è intervenuto a Latina alla conferenza stampa dedicata all'istituzione della zona franca doganale nei territori di Latina e Frosinone, iniziativa orientata al rafforzamento della competitività economica e logistica dell'area. Nel suo intervento, Latrofa ha indicato nella zona franca uno strumento in grado di favorire l'integrazione tra infrastrutture portuali, piattaforme logistiche e tessuto produttivo locale, con particolare riferimento al porto di Gaeta, inserito nel sistema portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale. Secondo quanto illustrato, la zona franca può contribuire ad attrarre investimenti e a sostenere le filiere produttive e logistiche, creando un collegamento funzionale tra l'accesso marittimo e le aree industriali delle province di Latina e Frosinone. In questo quadro, il porto di Gaeta è individuato come punto di ingresso e di distribuzione dei flussi commerciali, con possibilità di integrazione con le infrastrutture terrestri e i poli produttivi dell'entroterra. Latrofa ha inoltre sottolineato la necessità di sviluppare una visione coordinata tra strumenti doganali, aree produttive e sistemi logistici, affinché la zona franca non resti un intervento isolato ma si inserisca in una strategia complessiva di sviluppo territoriale. L'obiettivo indicato è quello di costruire un sistema in cui porto, retroporto e imprese operino in modo interconnesso. L'Autorità di Sistema Portuale ha confermato la propria disponibilità a collaborare con le istituzioni locali e regionali e con il mondo imprenditoriale per accompagnare l'attuazione della zona franca, favorendo l'allineamento tra pianificazione portuale e sviluppo logistico-produttivo dell'area. Nel quadro delineato, il ruolo dell'Autorità è individuato nel supporto tecnico e nella capacità di coordinamento tra soggetti pubblici e privati, con l'obiettivo di tradurre l'istituzione della zona franca in ricadute operative in termini di traffici, occupazione e

Roma e dintorni

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

La Zona Franca che non scade: il Lazio Sud riscrive le regole dello sviluppo

ALESSIO PORCU

Senza limite. Senza durata. Non c'è il rischio che finiscano i soldi, non c'è una data oltre la quale tutto finisce. La rivoluzione economica che sta per abbattersi sulle province di Latina e Frosinone durerà fino a quando le imprese del territorio ci crederanno e continueranno a sfruttarla. La nuova Zona Franca Doganale voluta dal senatore Nicola Calandrini porterà benefici più potenti di quelli assicurati nel resto d'Italia dalle Zes le Zone economiche speciali o dalle ZLS le Zone a Logistica Semplificata. La conferenza stampa in Camera di Commercio oggi a Latina non è stata convocata per fare annunci. È stata la spiegazione pubblica di un cambio di paradigma: la ZFD per il Lazio Sud esiste già. È legge dello Stato. Ora si tratta solo di definire i contorni e metterla a terra. Quando lo Stato non promette ma toglie un ostacolo Per capire la portata della Zona Franca Doganale conviene mettere subito le cose

in chiaro: non è un contributo, non è un bonus. Non è un fondo da intercettare prima che finisca: per questo non c'è il rischio che qualcuno si accomodi subito a tavola e chi viaggia più lento arrivi quando è già tutto finito. Non ci sono soldi da spartirsi: è una sospensione del peso dello Stato nel punto in cui pesa di più: alla dogana. Dentro una ZFD le merci che arrivano dai Paesi extra-UE entrano, vengono stoccate, lavorate, trasformate. Se ripartono verso l'estero non pagano dazi, IVA, accise. Se entrano nel mercato europeo, allora sì le imposte scattano ma quando quei materiali sono stati trasformati in un prodotto che è già pronto per essere venduto. È una differenza ma decisiva. Perché sposta in avanti il momento dei pagamenti. Foto © Imagoeconomica Due esempi pratici. Buona parte dei cablaggi per Stellantis Cassino Plant arrivano da fornitori che hanno gli stabilimenti in Nordafrica. Oggi quando arrivano i loro container con i materiali per Giulia Stelvio e Grecale, Stellantis deve pagare l'Iva ed i dazi alla dogana. Con la ZFD di Nicola Calandrini invece si porta i container a Piedimonte San Germano, monta quei pezzi ed assembla le auto, quando le avrà messe con le ruote a terra pagherà ciò che non aveva versato in dogana. Quei soldi, tanti, resteranno sui suoi conti a disposizione di altre operazioni. Rilancio immediato. Lo stesso vale per il secondo produttore automobilistico italiano Dr Automobiles che ad Anagni ha rilevato l'area ex Saxa Gres per farne il suo secondo stabilimento di produzione. Buona parte dei materiali, nel suo caso provengono dalla Cina. Cosa cambia? Una cosa è pagare subito ed anticipare, cosa ben diversa è pagare quando l'auto stai per venderla o ha già un proprietario che l'ha ordinata. Una delle Dr in produzione. Questo rimette in competizione lo stabilimento di Piedimonte San Germano. Rende ancora più competitivo il progetto Dr. Annulla lo svantaggio che avevamo con Pomigliano d'Arco, lo stabilimento Stellantis che si trova a 98 chilometri da Cassino ed era in piena zona Zes con i suoi incentivi ed i suoi sconti sulle tasse. Mette in pari Anagni con Macchia d'Isernia,



Senza limite. Senza durata. Non c'è il rischio che finiscano i soldi, non c'è una data oltre la quale tutto finisce. La rivoluzione economica che sta per abbattersi sulle province di Latina e Frosinone durerà fino a quando le imprese del territorio ci crederanno e continueranno a sfruttarla. La nuova Zona Franca Doganale voluta dal senatore Nicola Calandrini porterà benefici più potenti di quelli assicurati nel resto d'Italia dalle Zes le Zone economiche speciali o dalle ZLS le Zone a Logistica Semplificata. La conferenza stampa in Camera di Commercio oggi a Latina non è stata convocata per fare annunci. È stata la spiegazione pubblica di un cambio di paradigma: la ZFD per il Lazio Sud esiste già. È legge dello Stato. Ora si tratta solo di definire i contorni e metterla a terra. Quando lo Stato non promette ma toglie un ostacolo Per capire la portata della Zona Franca Doganale conviene mettere subito le cose in chiaro: non è un contributo, non è un bonus. Non è un fondo da intercettare prima che finisca: per questo non c'è il rischio che qualcuno si accomodi subito a tavola e chi viaggia più lento arrivi quando è già tutto finito. Non ci sono soldi da spartirsi: è una sospensione del peso dello Stato nel punto in cui pesa di più: alla dogana. Dentro una ZFD le merci che arrivano dai Paesi extra-UE entrano, vengono stoccate, lavorate, trasformate. Se ripartono verso l'estero non pagano dazi, IVA, accise. Se entrano nel mercato europeo, allora sì le imposte scattano ma quando quei materiali sono stati trasformati in un prodotto che è già pronto per essere venduto. È una differenza ma decisiva. Perché sposta in avanti il momento dei pagamenti. Foto © Imagoeconomica Due esempi pratici. Buona parte dei cablaggi per Stellantis Cassino Plant arrivano da fornitori che hanno gli stabilimenti in Nordafrica. Oggi quando arrivano i loro container con i materiali per Giulia Stelvio e Grecale, Stellantis deve pagare l'Iva ed i dazi alla dogana. Con la ZFD di Nicola Calandrini invece si porta i container a Piedimonte San Germano,

Roma e dintorni

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

lo stabilimento pilota del gruppo Di Risio dove oggi si producono tutte le Dr. È per questo che la ZFD è diversa da ZES e ZLS. Quelle semplificano, incentivano, agevolano. Questa cambia la geografia economica. Non distribuisce vantaggi, li rende strutturali. D'Amico: la misura che non scade. A dirlo senza cautele è stato l'avvocato Maurizio D'Amico, l'uomo dei numeri e delle analisi in Camera di Commercio. È lui a centrare subito i punti: la Zona Franca Doganale è uno strumento sine die. Non ha una scadenza politica, non grava sul bilancio dello Stato, non necessita di rifinanziamenti. È una misura che vive finché è utile. Maurizio D'Amico al telefono tra il presidente Giovanni Acampora ed il senatore Nicola Calandrini. A sinistra il sottosegretario Maurizio Leo. Ed è un unicum: nella storia repubblicana non si erano mai istituite aree doganali dedicate a una sola regione. È stato possibile perché il Lazio è l'unica interamente accerchiata da zone ZES e quindi rischiava di finire schiacciata da quello che gli analisti chiamano svantaggio competitivo. Nel Lazio, con la Zona Franca Doganale nel porto di Gaeta si applicherà l'intensità massima di agevolazione prevista dall'ordinamento europeo. I numeri, come sempre, servono a smontare la retorica: Maurizio D'Amico li tira come colpi d'artiglieria pesante. Dice che ogni euro investito in una ZFD genera in Europa un ritorno tra i 2 e i 4 euro. L'impatto sul PIL può arrivare al 19%. L'export crescere fino al 4%. L'occupazione fino al 4%. Non un regalo, ma un moltiplicatore. (Foto © DepositPhotos.com) È stata una scelta in totale contrasto con il passato del Pontino e della Ciociaria: « Abbiamo voluto evitare sussidi dall'alto, a pioggia. Abbiamo voluto una misura che desse aiuto a progetti di investimenti concreti, uno strumento totalmente matchato sul territorio ». Più parla e più si capisce che quello presentato oggi è un provvedimento capace di arrestare l'emigrazione delle industrie verso le zone Zes: perché quella è un'agevolazione solo di tipo fiscale mentre la ZFD ha agevolazione di tipo vitale. Consente di attrarre merce extra UE e stoccarla. È la differenza che esiste tra fare finanza e fare manifattura. Calandrini e la politica che arriva prima Nicola Calandrini è il papà che porta la figlia all'altare. Quella norma l'ha vista quando era solo un'idea, l'ha concepita, seguita passo per passo in Commissione Bilancio al Senato, fino a portarla alla luce lo scorso dicembre. Oggi ha raccontato come è nata l'idea: partendo da una scena concreta, quasi domestica nella sua semplicità. Nicola Calandrini con Francesco Rocca. Era il 29 aprile 2025. Il Presidente della Repubblica Sergio Mattarella era in visita ad una grande azienda agricola del territorio: fuori, il commercio mondiale era in fibrillazione per le decisioni improvvise di Donald Trump. Dentro, un imprenditore dice una frase secca: se lo scenario non cambia, sono costretto a sospendere cento assunzioni ed investimenti per centinaia di milioni verranno congelati. Non era un allarme isolato. Nei mesi successivi, altre imprese hanno espresso le stesse paure. E non per capriccio: Latina e Frosinone insieme valgono come la 13ª regione italiana, producono il 53% dell'export del Lazio. Su 18 miliardi complessivi di merci che vanno all'estero ben 9,5 arrivano da qui. Nicola Calandrini. La Zona Franca Doganale nasce per questo: mitigare l'incertezza globale senza invocare sussidi. È legge dal 1° gennaio 2026. Non servono decreti attuativi. L'Agenzia delle Dogane è pronta. Un dettaglio

Roma e dintorni

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

che, in Italia, non è mai un dettaglio. Arriva in un momento straordinario: Calandrini ricorda che in questi giorni l'Ue ha chiuso un accordo storico con India, ci stiamo aprendo ad un mercato che conta miliardi di consumatori. Non sarà isolata al porto di Gaeta: si aprirà a raggiera: le industrie che vogliono sfruttarla la avranno purché siano nell'area giusta. Rocca: il tempo delle decisioni Il presidente della Regione Lazio Francesco Rocca ha riportato tutto su un terreno pragmatico. La Zona Franca Doganale non è un annuncio. È una norma vigente. Ed è stata possibile perché la Regione si è presentata a testa alta, forte di un tessuto produttivo che ha continuato a crescere nonostante le turbolenze globali. Non è un caso che a Latina si presenti assieme alla sua vice, l'assessore Roberta Angelilli che è la titolare dello Sviluppo Industriale Francesco Rocca e Roberta Angelilli Per tutta la mattinata, fin dal viaggio da Roma fino a Latina, il Governatore del Lazio ha avuto un assolino appuntito in una scarpa: se l'è dovuto togliere . Ha ricordato che la ZFD è potuta arrivare grazie al lavoro svolto dietro le quinte dal Lazio: « per tre anni e mezzo chi mi ha preceduto non ha messo mano al dossier sulle ZLS . Si fa presto a non decidere. Bisognava fare scelte. E scegliere è sempre scomodo. La ZLS si poteva sviluppare solo su un'area limitata e nel Lazio c'erano richieste pari a 5 volte gli ettari a disposizione. La nostra capacità è stata quella di scegliere e spiegare la scelta. Ci siamo trovati di fronte alla necessità di fare in fretta e recuperare. Ci siamo riusciti ». Nel Lazio avremo la ZLS sommata alla ZFD: « ora vedremo i benefici » . Cita il Consorzio Industriale del professor Raffaele Trequattrini ed i 100 milioni di euro « che devono essere parte di questo lavoro ». Rocca sa che quello di oggi è solo il punto di partenza. Dice che ora alla Regione compete rimboccarsi le maniche, lavorare sulla perimetrazione. E concentrarsi su Gaeta « ha un potenziale inespresso enorme . Civitavecchia stessa non ha comparazione con la potenzialità inespressa di Gaeta, che vale decine di migliaia di tonnellate su diverse tipologie di merci. Saremo veloci, rapidi, non deluderemo le aspettative del territorio ». Acampora: il Lazio Sud senza scorciatoie Giovanni Acampora Il presidente della Camera di Commercio Giovanni Acampora ha ricordato un dato che vale più di molte analisi: il Lazio Sud produce un terzo della manifattura regionale e oltre la metà dell'export senza sconti, senza privilegi, senza agevolazioni speciali La Zona Franca Doganale serve a colmare un differenziale competitivo che non nasce da inefficienze locali ma da una collocazione geografica finora penalizzata. E qui entra in gioco il porto di Gaeta, che può ambire a un nuovo posizionamento nel Mediterraneo . Non un'illusione ma una possibilità concreta. A patto di fare rete e passare dalla teoria alla pratica. Giovanni Acampora con Francesco Rocca ed il prefetto Vittoria Ciaramella È una soddisfazione doppia per Giovanni Acampora , lui alla Blue Economy ci ha credito da sempre al punto di rendere Gaeta una delle capitali nazionali del dibattito sul futuro dell'economia del mare. Ed anche all'alternativa alle ZES è stato tra i pochi a crederci: è della Camera di Commercio uno dei primissimi studi che proponevano di guardare oltre ed a misure compensative. Per questo oggi ha detto che « La Zona Franca Doganale è uno strumento concreto per attrarre nuovi investimenti e colmare un divario infrastrutturale e logistico che per troppo tempo ha penalizzato i

Roma e dintorni

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

nostri territori. Ora dobbiamo serrare le fila e lavorare insieme, perché inizia la fase della messa a terra ». Latrofa e Leo: la certificazione nazionale Giovanni Acampora con Maurizio Leo Quando il presidente dell'Autorità Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale Raffaele Latrofa parla di certezze normative e orizzonti di lungo periodo, dice con chiarezza che gli investimenti non seguono gli slogan. La ZFD, dice, non è solo una scelta tecnica ma strategica. Perché stabilità e prevedibilità sono le vere monete forti della logistica. Il viceministro dell'Economia Maurizio Leo ha allargato ulteriormente il campo. Le Zone Franche Doganali non sono un'invenzione locale. Sono strumenti riconosciuti dall'Unione Europea e dalle principali istituzioni internazionali. Politica industriale, non folklore. Una leva che, se ben usata, produce sviluppo e diversificazione. La Zona Franca Doganale di Nicola Calandrini non promette miracoli. E proprio per questo è credibile. Non assegna fondi, non distribuisce risorse, non crea dipendenza. Toglie un ostacolo e lascia fare al mercato. Funziona finché conviene. Dura finché è utile. E non costa nulla allo Stato. In una terra che ha vissuto di fondo perduto , di alza il capannone e scappa , di misure a pioggia ed a tempo determinato, la ZFD rischia di essere la seconda, vera, rivoluzione industriale. ...continua la lettura dell'articolo >> <https://www.alessioporcuc.it/politica/la-zona-franca-che-non-scade-il-lazio-sud-riscrive-le-regole-dello-sviluppo/> Fonte: Alessio Porcu.

Il Porto di Gaeta spinge lo sviluppo della Zona Franca Latina-Frosinone

Latina - Questa mattina il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, Raffaele Latrofa, è intervenuto alla conferenza stampa dedicata all'istituzione della zona franca doganale nei territori di Latina e Frosinone, un'iniziativa di grande rilevanza per il rafforzamento della competitività economica e logistica dell'area. Nel corso del suo intervento, il Presidente Latrofa ha sottolineato come l'istituzione della zona franca rappresenti un'opportunità concreta per creare un sistema integrato tra **porto**, retroporto e tessuto produttivo, valorizzando in particolare il ruolo del **porto** di **Gaeta**, infrastruttura strategica del sistema portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale. «La zona franca doganale - ha dichiarato Latrofa - costituisce uno strumento fondamentale per attrarre investimenti, sostenere le imprese e rafforzare le filiere produttive e logistiche del territorio. In questo quadro, il **porto** di **Gaeta** può svolgere una funzione chiave come porta marittima di accesso ai mercati, in grado di integrarsi con il sistema industriale e logistico delle province di Latina e Frosinone». «La vera sfida - ha aggiunto - è costruire una visione unitaria, nella quale infrastrutture portuali, piattaforme logistiche, aree produttive e strumenti doganali dialoghino tra loro. Solo così la zona franca potrà diventare un moltiplicatore di sviluppo, occupazione e competitività, non un'iniziativa isolata». Il Presidente ha inoltre evidenziato la piena disponibilità dell'Autorità di Sistema Portuale a collaborare con le istituzioni locali, regionali e con il mondo imprenditoriale per accompagnare l'attuazione della zona franca, favorendo l'integrazione tra il **porto** di **Gaeta** e il sistema logistico-produttivo dell'entroterra. «Come Autorità di Sistema Portuale - ha concluso Latrofa - siamo pronti a fare la nostra parte, mettendo a disposizione competenze, programmazione e capacità di coordinamento, affinché questa opportunità si traduca in risultati concreti per il territorio, in un'ottica di sviluppo sostenibile, semplificazione e crescita equilibrata».



Latina - Questa mattina il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, Raffaele Latrofa, è intervenuto alla conferenza stampa dedicata all'istituzione della zona franca doganale nei territori di Latina e Frosinone, un'iniziativa di grande rilevanza per il rafforzamento della competitività economica e logistica dell'area. Nel corso del suo intervento, il Presidente Latrofa ha sottolineato come l'istituzione della zona franca rappresenti un'opportunità concreta per creare un sistema integrato tra porto, retroporto e tessuto produttivo, valorizzando in particolare il ruolo del porto di Gaeta, infrastruttura strategica del sistema portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale. «La zona franca doganale - ha dichiarato Latrofa - costituisce uno strumento fondamentale per attrarre investimenti, sostenere le imprese e rafforzare le filiere produttive e logistiche del territorio. In questo quadro, il porto di Gaeta può svolgere una funzione chiave come porta marittima di accesso ai mercati, in grado di integrarsi con il sistema industriale e logistico delle province di Latina e Frosinone». «La vera sfida - ha aggiunto - è costruire una visione unitaria, nella quale infrastrutture portuali, piattaforme logistiche, aree produttive e strumenti doganali dialoghino tra loro. Solo così la zona franca potrà diventare un moltiplicatore di sviluppo, occupazione e competitività, non un'iniziativa isolata». Il Presidente ha inoltre evidenziato la piena disponibilità dell'Autorità di Sistema Portuale a collaborare con le istituzioni locali, regionali e con il mondo imprenditoriale per accompagnare l'attuazione della zona franca, favorendo l'integrazione tra il porto di Gaeta e il sistema logistico-produttivo dell'entroterra. «Come Autorità di Sistema Portuale - ha concluso Latrofa - siamo pronti a fare la nostra parte, mettendo a disposizione competenze, programmazione e capacità di coordinamento, affinché questa opportunità si traduca in risultati concreti per il territorio, in un'ottica di sviluppo sostenibile, semplificazione e

CARABINIERI DI NAPOLI * : «ISCHIA E PROCIDA, IL FURBETTO DELLA CARTA D'IDENTITÀ E L'UOMO CHE CAMBIA IDEA SULLA CASA»

Bagagli, turisti, coltelli, trattative saltate e anche furbetti del documento. Questa è la sintesi dei controlli effettuati nei **porti** di Ischia e Procida da parte dei Carabinieri. I militari - impegnati nel monitorare il flusso turistico agli sbarchi - hanno arrestato il 38enne napoletano Daniele Pompeo già noto alle forze dell'ordine; il motivo è sorprendente. Il 38enne, fermato allo sbarco aliscafi in arrivo nel porto di Forio, ha esibito la propria carta di identità. Peccato che quel documento valido per l'espatrio fosse falso. Sulla carta di identità la residenza sull'isola di Ischia. Un escamotage dell'uomo per usufruire dei prezzi agevolati che le compagnie di navigazione riservano a residenti isolani. L'uomo, sorpreso anche lui dal fatto che quella furbata fosse così grave, è stato arrestato. E' ora nella casa del quartiere San Lorenzo dove i militari lo hanno accompagnato per sottoporlo agli arresti domiciliari in attesa di giudizio. Sempre durante i controlli i carabinieri si imbattono in un'altra storia. I militari sono al porto quando una donna del posto chiede il loro aiuto. Poche ore prima la vittima aveva avuto un incontro con un uomo per mostrargli un appartamento. L'uomo inizialmente pareva fosse interessato alla locazione dell'immobile per poi cambiare idea. Trattativa saltata e la vita che continua come spesso accade ma l'epilogo è stato diverso. La donna torna nei pressi dell'appartamento e nota che qualcuno si è intrufolato al suo interno. La donna pensa che si possa trattare di un ladro e corre dai Carabinieri. I militari raggiungono la casa della donna e vedono un uomo fuori al balcone. E' in evidente stato di agitazione psicofisica per aver assunto droga e brandisce un coltello da cucina. E' l'uomo che poco prima aveva trattato la locazione proprio di quell'appartamento. I carabinieri lo bloccano, si tratta di cittadino albanese di 47 anni. L'uomo è stato denunciato. Durante le operazioni, infine, i carabinieri hanno denunciato per possesso di armi un 35enne di Marano di Napoli. L'uomo, fermato nel porto di Casamicciola, è stato trovato in possesso di un coltello a serramanico e di due dosi tra cocaina e hashish. Identificate 93 persone e controllati 63 veicoli.



02/02/2026 09:03

Bagagli, turisti, coltelli, trattative saltate e anche furbetti del documento. Questa è la sintesi dei controlli effettuati nei porti di Ischia e Procida da parte dei Carabinieri. I militari - impegnati nel monitorare il flusso turistico agli sbarchi - hanno arrestato il 38enne napoletano Daniele Pompeo già noto alle forze dell'ordine; il motivo è sorprendente. Il 38enne, fermato allo sbarco aliscafi in arrivo nel porto di Forio, ha esibito la propria carta di identità. Peccato che quel documento valido per l'espatrio fosse falso. Sulla carta di identità la residenza sull'isola di Ischia. Un escamotage dell'uomo per usufruire dei prezzi agevolati che le compagnie di navigazione riservano a residenti isolani. L'uomo, sorpreso anche lui dal fatto che quella furbata fosse così grave, è stato arrestato. E' ora nella casa del quartiere San Lorenzo dove i militari lo hanno accompagnato per sottoporlo agli arresti domiciliari in attesa di giudizio. Sempre durante i controlli i carabinieri si imbattono in un'altra storia. I militari sono al porto quando una donna del posto chiede il loro aiuto. Poche ore prima la vittima aveva avuto un incontro con un uomo per mostrargli un appartamento. L'uomo inizialmente pareva fosse interessato alla locazione dell'immobile per poi cambiare idea. Trattativa saltata e la vita che continua come spesso accade ma l'epilogo è stato diverso. La donna torna nei pressi dell'appartamento e nota che qualcuno si è intrufolato al suo interno. La donna pensa che si possa trattare di un ladro e corre dai Carabinieri. I militari raggiungono la casa della donna e vedono un uomo fuori al balcone. E' in evidente stato di agitazione psicofisica per aver assunto droga e brandisce un coltello da cucina. E' l'uomo che poco prima aveva trattato la locazione proprio di quell'appartamento. I carabinieri lo bloccano, si tratta di cittadino albanese di 47 anni. L'uomo è stato denunciato. Durante le operazioni, infine, i carabinieri hanno denunciato per

Dal furbetto della carta di identità all'uomo che cambia idea sul prendere casa

Il bilancio dei controlli dei Carabinieri tra Ischia e Procida Bagagli, turisti, coltelli, trattative saltate e anche furbetti del documento. Questa è la sintesi dei controlli effettuati nei **porti** di Ischia e Procida da parte dei Carabinieri. Negli ultimi giorni i militari coordinati dal capitano Giuseppe Giangrande hanno denunciato un 47enne albanese, in evidente stato di agitazione psicofisica per aver assunto droga, e che brandiva un coltello. L'uomo si era introdotto nell'appartamento di una donna di Forio dove era stato poco prima, fingendo di volerlo prendere in fitto. La proprietaria si era poi accorta della intrusione e aveva avvisato gli uomini dell'Arma, che lo hanno bloccato e sottoposto a denuncia. È andata peggio invece ad un 38enne di Napoli che, fermato per controlli al porto di Forio, ha esibito un documento di identità falso. L'uomo utilizzava infatti una carta di identità valida per l'espatrio contraffatta per fruire delle agevolazioni tariffarie riservate ai residenti isolani per i trasporti marittimi. L'uomo è stato quindi arrestato e si trova ora agli arresti domiciliari nella sua casa nel quartiere San Lorenzo. A Casamicciola infine denunciato un 35enne di Marano per possesso di armi: l'uomo sottoposto a controlli è stato trovato in possesso di un coltello a serramanico e di due dosi di stupefacenti, hashish e cocaina. Complessivamente i militari hanno identificato 93 persone e controllato 63 veicoli.



Cronache Della Campania

Napoli

Ischia e Procida, controlli ai porti: carta d'identità falsa per lo sconto residente

Controlli intensificati nei porti di Ischia e Procida per monitorare il flusso turistico e i movimenti in arrivo sulle isole. Tra i casi emersi, i Carabinieri hanno arrestato Daniele Pompeo, 38 anni, napoletano già noto alle forze dell'ordine. L'uomo è stato fermato allo sbarco degli aliscafi nel **porto** di Forio: alla richiesta dei militari ha esibito una carta d'identità valida per l'espatrio, risultata però falsa. Sul documento compariva una residenza sull'isola d'Ischia, ritenuta un escamotage per ottenere le tariffe agevolate previste dalle compagnie di navigazione per i residenti isolani. Dopo gli accertamenti, il 38enne è stato arrestato e accompagnato nella zona del quartiere San Lorenzo, dove è stato sottoposto agli arresti domiciliari in attesa di giudizio. Nel corso degli stessi controlli i Carabinieri sono intervenuti anche a seguito della richiesta d'aiuto di una donna del posto. Poco prima la donna aveva mostrato un appartamento a un uomo interessato alla locazione, che avrebbe poi cambiato idea facendo saltare l'accordo. Rientrata nei pressi dell'immobile, la donna ha notato segnali di un'intrusione e, temendo un furto, ha allertato i militari. Arrivati sul posto, i Carabinieri hanno visto un uomo sul balcone, in evidente stato di agitazione psicofisica e con un coltello da cucina in mano: era lo stesso soggetto che aveva visionato l'appartamento poche ore prima. L'uomo, un cittadino albanese di 47 anni, è stato bloccato e denunciato. A margine delle operazioni, nel **porto** di Casamicciola i Carabinieri hanno denunciato un 35enne di Marano di Napoli per possesso di armi. L'uomo è stato trovato con un coltello a serramanico e due dosi di sostanze stupefacenti, tra cocaina e hashish. Nel complesso sono state identificate 93 persone e controllati 63 veicoli.



Informatore Navale

Napoli

Cooperazione Internazionale e Tecnologia al Servizio della Sicurezza Marittima

Nelle giornate del 28 e 29 gennaio, nell'ambito della collaborazione tra la Guardia Costiera e l'agenzia Europea Emsa (European Maritime Safety Agency), il porto di Napoli ha ospitato un'importante attività formativa a bordo della nave OSV Genesis Dodici operatori della componente sommozzatori del corpo hanno partecipato a un addestramento specialistico sull'impiego dei ROV (Remotely Operated Vehicles) di classe "Work Class". L'attività è completata in una missione operativa al largo di Positano, dove è stato investigato il relitto del Valsavoia L'incontro, aperto dal saluto dell' Ammiraglio Aulicino (Direttore Marittimo della Campania e Comandante del Porto di Napoli), ha permesso di testare le straordinarie potenzialità dell'Underwater Service (UWS) di EMSA: un'eccellenza tecnologica che fornisce agli stati membri strumenti d'avanguardia per le operazioni subacquee più complesse. Un passo avanti fondamentale per la tutela dell'ambiente marino e la sicurezza dei nostri mari.

Informatore Navale

Cooperazione Internazionale e Tecnologia al Servizio della Sicurezza Marittima

02/02/2026 12:53

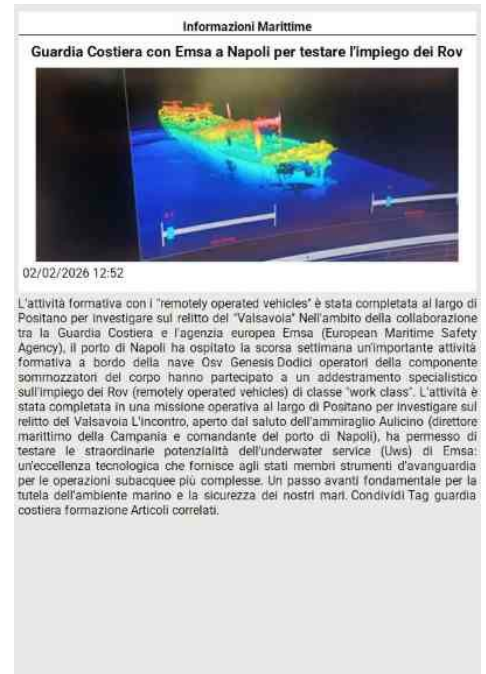
Nelle giornate del 28 e 29 gennaio, nell'ambito della collaborazione tra la Guardia Costiera e l'agenzia Europea Emsa (European Maritime Safety Agency), il porto di Napoli ha ospitato un'importante attività formativa a bordo della nave OSV Genesis Dodici operatori della componente sommozzatori del corpo hanno partecipato a un addestramento specialistico sull'impiego dei ROV (Remotely Operated Vehicles) di classe "Work Class". L'attività è completata in una missione operativa al largo di Positano, dove è stato investigato il relitto del Valsavoia L'incontro, aperto dal saluto dell' Ammiraglio Aulicino (Direttore Marittimo della Campania e Comandante del Porto di Napoli), ha permesso di testare le straordinarie potenzialità dell'Underwater Service (UWS) di EMSA: un'eccellenza tecnologica che fornisce agli stati membri strumenti d'avanguardia per le operazioni subacquee più complesse. Un passo avanti fondamentale per la tutela dell'ambiente marino e la sicurezza dei nostri mari.

Informazioni Marittime

Napoli

Guardia Costiera con Emsa a Napoli per testare l'impiego dei Rov

L'attività formativa con i "remotely operated vehicles" è stata completata al largo di Positano per investigare sul relitto del "Valsavoia". Nell'ambito della collaborazione tra la Guardia Costiera e l'agenzia europea Emsa (European Maritime Safety Agency), il porto di Napoli ha ospitato la scorsa settimana un'importante attività formativa a bordo della nave Osv Genesis. Dodici operatori della componente sommozzatori del corpo hanno partecipato a un addestramento specialistico sull'impiego dei Rov (remotely operated vehicles) di classe "work class". L'attività è stata completata in una missione operativa al largo di Positano per investigare sul relitto del Valsavoia. L'incontro, aperto dal saluto dell'ammiraglio Aulicino (direttore marittimo della Campania e comandante del porto di Napoli), ha permesso di testare le straordinarie potenzialità dell'underwater service (Uws) di Emsa: un'eccellenza tecnologica che fornisce agli stati membri strumenti d'avanguardia per le operazioni subacquee più complesse. Un passo avanti fondamentale per la tutela dell'ambiente marino e la sicurezza dei nostri mari. Condividi Tag guardia costiera formazione Articoli correlati.



Napoli Village

Napoli

Ischia e Procida, dal furbetto della carta di identità all'uomo che cambia idea sul prendere casa

Bagagli, turisti, coltelli, trattative saltate e anche furbetti del documento. Questa è la sintesi dei controlli effettuati nei porti di Ischia e Procida da parte dei Carabinieri. I militari - impegnati nel monitorare il flusso turistico agli sbarchi - hanno arrestato il 38enne napoletano Daniele Pompeo già noto alle forze dell'ordine; il motivo è sorprendente. Il 38enne, fermato allo sbarco aliscafi in arrivo nel **porto** di Forio, ha esibito la propria carta di identità. Peccato che quel documento valido per l'espatrio fosse falso. Sulla carta di identità la residenza sull'isola di Ischia. Un escamotage dell'uomo per usufruire dei prezzi agevolati che le compagnie di navigazione riservano a residenti isolani. L'uomo, sorpreso anche lui dal fatto che quella furbata fosse così grave, è stato arrestato. E' ora nella casa del quartiere San Lorenzo dove i militari lo hanno accompagnato per sottoporlo agli arresti domiciliari in attesa di giudizio. Sempre durante i controlli i carabinieri si imbattono in un'altra storia. I militari sono al **porto** quando una donna del posto chiede il loro aiuto. Poche ore prima la vittima aveva avuto un incontro con un uomo per mostrargli un appartamento. L'uomo inizialmente pareva fosse interessato alla locazione dell'immobile per poi cambiare idea. Trattativa saltata e la vita che continua come spesso accade ma l'epilogo è stato diverso. La donna torna nei pressi dell'appartamento e nota che qualcuno si è intrufolato al suo interno. La donna pensa che si possa trattare di un ladro e corre dai Carabinieri. I militari raggiungono la casa della donna e vedono un uomo fuori al balcone. E' in evidente stato di agitazione psicofisica per aver assunto droga e brandisce un coltello da cucina. E' l'uomo che poco prima aveva trattato la locazione proprio di quell'appartamento. I carabinieri lo bloccano, si tratta di cittadino albanese di 47 anni. L'uomo è stato denunciato. Durante le operazioni, infine, i carabinieri hanno denunciato per possesso di armi un 35enne di Marano di Napoli. L'uomo, fermato nel **porto** di Casamicciola, è stato trovato in possesso di un coltello a serramanico e di due dosi tra cocaina e hashish.



Bagagli, turisti, coltelli, trattative saltate e anche furbetti del documento. Questa è la sintesi dei controlli effettuati nei porti di Ischia e Procida da parte dei Carabinieri. I militari - impegnati nel monitorare il flusso turistico agli sbarchi - hanno arrestato il 38enne napoletano Daniele Pompeo già noto alle forze dell'ordine; il motivo è sorprendente. Il 38enne, fermato allo sbarco aliscafi in arrivo nel porto di Forio, ha esibito la propria carta di identità. Peccato che quel documento valido per l'espatrio fosse falso. Sulla carta di identità la residenza sull'isola di Ischia. Un escamotage dell'uomo per usufruire dei prezzi agevolati che le compagnie di navigazione riservano a residenti isolani. L'uomo, sorpreso anche lui dal fatto che quella furbata fosse così grave, è stato arrestato. E' ora nella casa del quartiere San Lorenzo dove i militari lo hanno accompagnato per sottoporlo agli arresti domiciliari in attesa di giudizio. Sempre durante i controlli i carabinieri si imbattono in un'altra storia. I militari sono al porto quando una donna del posto chiede il loro aiuto. Poche ore prima la vittima aveva avuto un incontro con un uomo per mostrargli un appartamento. L'uomo inizialmente pareva fosse interessato alla locazione dell'immobile per poi cambiare idea. Trattativa saltata e la vita che continua come spesso accade ma l'epilogo è stato diverso. La donna torna nei pressi dell'appartamento e nota che qualcuno si è intrufolato al suo interno. La donna pensa che si possa trattare di un ladro e corre dai Carabinieri. I militari raggiungono la casa della donna e vedono un uomo fuori al balcone. E' in evidente stato di agitazione psicofisica per aver assunto droga e brandisce un coltello da cucina. E' l'uomo che poco prima aveva trattato la locazione proprio di quell'appartamento. I carabinieri lo bloccano, si tratta di cittadino albanese di 47 anni. L'uomo è stato denunciato. Durante le operazioni, infine, i carabinieri hanno denunciato per possesso di armi un 35enne di Marano di Napoli. L'uomo, fermato nel porto di

Formazione d'eccellenza nel Porto di Napoli: la Guardia Costiera e l'EMSA insieme per la sicurezza e la tutela del mare

Feb 2, 2026 - Nelle giornate del 28 e 29 gennaio, il **Porto di Napoli** è stato teatro di un'importante iniziativa formativa nell'ambito della collaborazione tra la Guardia Costiera e l'Agenzia Europea per la Sicurezza Marittima (EMSA - European Maritime Safety Agency). L'attività si è svolta a bordo della nave OSV Genesis, piattaforma tecnologica avanzata messa a disposizione per addestramenti e missioni operative in ambito marittimo. Protagonisti dell'evento sono stati dodici operatori della componente sommozzatori della Guardia Costiera, che hanno partecipato a un corso specialistico sull'impiego dei ROV (Remotely Operated Vehicles) di classe "Work Class". Questi sofisticati veicoli subacquei telecomandati rappresentano oggi uno strumento fondamentale per le operazioni di ricerca, monitoraggio e intervento in profondità, dove l'azione diretta dell'uomo non è possibile o risulta troppo rischiosa. L'addestramento si è concluso con una missione operativa al largo di Positano, durante la quale gli operatori hanno condotto un'investigazione subacquea sul relitto del Valsavoia, un'importante testimonianza storica custodita dai fondali del Tirreno. L'esercitazione ha permesso di mettere in pratica le competenze acquisite e di testare sul campo le potenzialità dei sistemi ROV in un contesto operativo reale. L'incontro si è aperto con il saluto dell'Ammiraglio Pietro Giuseppe Aulicino, Direttore Marittimo della Campania e Comandante del **Porto di Napoli**, che ha sottolineato il valore strategico di queste attività di cooperazione internazionale. In particolare, è stata evidenziata l'efficacia dell'Underwater Service (UWS) di EMSA, una risorsa tecnologica d'avanguardia che offre agli Stati membri strumenti moderni e performanti per le operazioni subacquee più complesse. Questa esperienza rappresenta un passo avanti significativo nel percorso di innovazione e crescita della componente subacquea della Guardia Costiera, ma soprattutto un contributo concreto alla tutela dell'ambiente marino e alla sicurezza dei nostri mari, obiettivi fondamentali condivisi da tutte le istituzioni europee coinvolte nella salvaguardia del patrimonio marittimo comune.



Feb 2, 2026 - Nelle giornate del 28 e 29 gennaio, il Porto di Napoli è stato teatro di un'importante iniziativa formativa nell'ambito della collaborazione tra la Guardia Costiera e l'Agenzia Europea per la Sicurezza Marittima (EMSA - European Maritime Safety Agency). L'attività si è svolta a bordo della nave OSV Genesis, piattaforma tecnologica avanzata messa a disposizione per addestramenti e missioni operative in ambito marittimo. Protagonisti dell'evento sono stati dodici operatori della componente sommozzatori della Guardia Costiera, che hanno partecipato a un corso specialistico sull'impiego dei ROV (Remotely Operated Vehicles) di classe "Work Class". Questi sofisticati veicoli subacquei telecomandati rappresentano oggi uno strumento fondamentale per le operazioni di ricerca, monitoraggio e intervento in profondità, dove l'azione diretta dell'uomo non è possibile o risulta troppo rischiosa. L'addestramento si è concluso con una missione operativa al largo di Positano, durante la quale gli operatori hanno condotto un'investigazione subacquea sul relitto del Valsavoia, un'importante testimonianza storica custodita dai fondali del Tirreno. L'esercitazione ha permesso di mettere in pratica le competenze acquisite e di testare sul campo le potenzialità dei sistemi ROV in un contesto operativo reale. L'incontro si è aperto con il saluto dell'Ammiraglio Pietro Giuseppe Aulicino, Direttore Marittimo della Campania e Comandante del Porto di Napoli, che ha sottolineato il valore strategico di queste attività di cooperazione internazionale. In particolare, è stata evidenziata l'efficacia dell'Underwater Service (UWS) di EMSA, una risorsa tecnologica d'avanguardia che offre agli Stati membri strumenti moderni e performanti per le operazioni subacquee più complesse. Questa esperienza rappresenta un passo avanti significativo nel percorso di innovazione e crescita della componente subacquea della Guardia Costiera, ma soprattutto un contributo concreto alla tutela

Brindisi Report

Brindisi

Smantellamento, bonifica e occupazione: Mimit risponde a interrogazione su Cerano

Il documento a firma della sottosegretaria di Stato Fausta Bergamotto alle richieste pervenute dall'onorevole Michele Stefanazzi del Pd

ROMA - Messa in sicurezza, smantellamento e bonifica di Cerano, oltreché sostegno all'occupazione nel territorio. Questi sono i temi centrali che riguardano l'interrogazione parlamentare presentata dall'onorevole Michele Stefanazzi del Pd e alla quale ha dato risposta scritta la sottosegretaria di Stato Fausta Bergamotto. La risposta riporta una sintesi dei passaggi essenziali effettuati dall'attuale Governo negli ultimi anni sulla materia con l'impegno di fare il massimo per risolvere le criticità. Si parte dalla nomina, avvenuta il 4 aprile scorso, di un commissario straordinario (l'ex prefetto Luigi Carnevale), con poteri sostitutivi previsti dall'ordinamento, in caso di persistenti inadempienze sui processi. Passando poi per l'avviso pubblicato ancora prima dal ministero, il 28 gennaio 2025, per raccogliere progetti che potrebbero interessare l'area. L'iniziativa si è conclusa con 51 adesioni di aziende per 61 idee progettuali. Circa 10 dei quali sono risultati successivamente influire su Accordo di programma in fase di definizione, in coordinamento con una mappatura dei profili professionali del territorio utile a favorire la fase di re-industrializzazione. Al fine di promuovere quest'ultima, sarebbero in fase di valutazione anche altre aree: quelle facenti capo al Consorzio Asi, al Comune di Brindisi e di pertinenze dell'**Autorità** di **sistema** del Mare Adriatico meridionale. Nel documento a firma della segretaria di Stato emerge, infine, la volontà collaborativa di Enel sia nella riconversione che nel riassorbimento in altri comparti aziendali di parte del personale, per un periodo compreso tra 24 e 30 mesi successivi allo spegnimento totale, anche nelle attività di messa in sicurezza dell'impianto di Cerano. 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/>.



Traffico merci nel porto in calo del 17%, male anche le crociere

La dismissione del Petrolchimico alla base della riduzione del tonnellaggio movimentato. Gli addii prima al carbone e poi alla chimica di base si ripercuotono sul traffico merci, calato in media del 17%. In particolare la dismissione del Petrolchimico ha fatto crollare la movimentazione delle rinfuse liquide, 750 mila tonnellate in meno. Tengono le rinfuse solide e le merci in colli. La preoccupazione degli operatori si concentra sulle banchine, vedi Enel ed Edison e sui dragaggi, mentre nell'attesa degli investimenti cinesi sul traffico di batterie stivate nei container si punta sui trasporti delle mega pale eoliche. Non va meglio sul fronte crocieristico, dimezzati sbarchi e imbarchi dei passeggeri, in calo anche quelli dei traghetti per Albania e Grecia. Interviste a Teo Titi, presidente operatori portuali salentini; Giuseppe Danese, presidente Confindustria Brindisi.



Il porto di Taranto punta a diventare hub energetico

Una visione condivisa per lo sviluppo sostenibile

Andrea Puccini

TARANTO Taranto non vuole essere soltanto un hub energetico, ma ambisce a diventare un vero e proprio hub del cambiamento, capace di guidare la transizione ecologica, industriale e occupazionale del Mezzogiorno. È questa la visione emersa dal convegno Porti, energia e sviluppo sostenibile, svoltosi il 30 e 31 Gennaio al Dipartimento Jonico dell'Università degli Studi di Bari Aldo Moro, promosso dall'Università e dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Ionio nell'ambito del progetto Blue Taras, con il supporto di numerosi enti patrocinanti, tra cui il Comune di Taranto. Due giornate di confronto tra istituzioni, mondo accademico, imprese e operatori del settore hanno messo in luce il ruolo strategico che il porto di Taranto può assumere nella decarbonizzazione, nello sviluppo delle energie rinnovabili in particolare dell'eolico offshore e nella riconversione sostenibile di un territorio segnato da una lunga storia industriale. Grazie alle sue caratteristiche infrastrutturali e alla posizione geografica, lo scalo jonico si candida a diventare un nodo nazionale per l'offshore wind e un laboratorio avanzato di integrazione tra ambiente, energia e lavoro. Una prospettiva che richiede, tuttavia, governance multilivello, regole più agili e una visione di lungo periodo capace di trasformare le eredità del passato in nuove opportunità. In questo quadro si inserisce l'impegno del Governo, ribadito dalla viceministra dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica Vannia Gava. Crediamo in uno sviluppo sostenibile in grado di creare economia salvaguardando salute e territorio, ha affermato, sottolineando come Taranto sia tra i porti italiani più idonei a ospitare l'eolico offshore. Il sostegno si traduce sia in risorse finanziarie sia in interventi di semplificazione normativa, con l'obiettivo di consentire a imprese e amministrazioni di mettere a terra rapidamente i progetti. Al centro anche la tutela della competitività dei porti italiani, per evitare la delocalizzazione dei traffici verso altri scali del Mediterraneo. La prima giornata di lavori, dedicata al tema Il porto come hub per la transizione energetica, ha delineato una strategia orientata all'accelerazione degli investimenti e al rafforzamento del ruolo delle Autorità di Sistema portuale come motori di sviluppo economico e industriale. Il dibattito ha affrontato temi chiave quali le infrastrutture di collegamento, la tutela dell'ambiente marino, la dimensione subacquea e l'innovazione tecnologica applicata a difesa, sicurezza e sostenibilità. Ampio spazio è stato riservato anche alla formazione e alla ricerca nelle discipline del mare, considerate leve fondamentali per attrarre nuova economia e competenze sul territorio. Le prospettive legate all'idrogeno, ai combustibili alternativi e alle Comunità Energetiche Rinnovabili Portuali hanno evidenziato la necessità di un quadro normativo chiaro e abilitante, capace di coniugare benefici sociali e sostenibilità economica di lungo periodo. La seconda giornata ha invece concentrato l'attenzione sull'eolico offshore, uno dei settori più strategici e complessi per l'Italia. Taranto,



Messaggero Marittimo

Taranto

sede dell'unico parco eolico near shore operativo nel Paese, è stata presentata come caso di studio di rilevanza europea, attorno al quale si è sviluppato un ecosistema industriale in grado di generare filiere integrate. Il confronto ha toccato i principali nodi del comparto: dal diritto internazionale ed europeo sulle rinnovabili offshore alle opportunità offerte dalle Zone Economiche Esclusive, dalla sicurezza delle infrastrutture marittime alla complessità degli iter autorizzativi nazionali. Non sono mancati approfondimenti sulle misure di mitigazione dell'impatto ambientale, sulle esperienze industriali e sulla pianificazione energetica regionale, fino alla dimensione logistico-portuale e al project cargo per l'eolico, con riferimenti a benchmark internazionali come Port La Nouvelle. Il convegno ha rappresentato un'occasione di confronto di alto profilo su un ambito decisivo per la competitività del Paese, ha dichiarato il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ionio, Giovanni Gugliotti, evidenziando come la presenza di relatori internazionali e della viceministra Gava abbia confermato la volontà di procedere verso un nuovo modello di sviluppo sostenibile. Un percorso che l'Autorità intende sostenere attraverso sinergie stabili tra ricerca, imprese e territori, per tradurre le visioni emerse in progettualità concrete. Il convegno si è così concluso con una visione condivisa: il porto di Taranto come infrastruttura strategica per energia, innovazione e sviluppo sostenibile, al centro di una nuova alleanza tra istituzioni, territorio e sistema produttivo. Non un punto di arrivo, ma l'avvio di un percorso che vede Taranto protagonista della transizione energetica nel Mediterraneo, come porto verde, multifunzionale e innovativo.

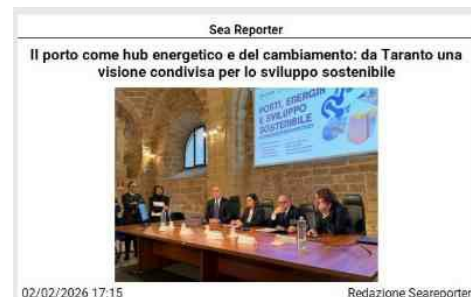
Nave Solidaire a Taranto con 21 migranti soccorsi in mare

A bordo cittadini pakistani, eritrei, libici, egiziani. Sono stati trasferiti in centri accoglienza. È attraccata questa mattina al porto di Taranto la nave della Ong tedesca Solidaire con a bordo 21 migranti salvati in mare. Tra loro ci sono cittadini di diverse nazionalità, tra cui pakistani, eritrei, libici ed egiziani. All'arrivo, i migranti sono stati accolti dalla struttura di soccorso e controllo predisposta dal Ministero dell'Interno, con la presenza di forze dell'ordine, guardia costiera, croce rossa e protezione civile. Dopo i controlli sanitari, saranno trasferiti nei centri di accoglienza distribuiti sul territorio. La Solidaire era già approdata all'inizio di gennaio a La Spezia, sbarcando 33 migranti poi distribuiti tra Liguria ed Emilia Romagna.



Il porto come hub energetico e del cambiamento: da Taranto una visione condivisa per lo sviluppo sostenibile

Feb 2, 2026 **Taranto** si candida a diventare non solo un hub energetico, ma un vero e proprio hub del cambiamento, capace di guidare la transizione ecologica, industriale e occupazionale del Mezzogiorno. È il messaggio emerso con forza dal convegno "Porti, energia e sviluppo sostenibile", svoltosi il 30 e 31 gennaio presso il Dipartimento Jonico dell'Università degli Studi di Bari "Aldo Moro". L'evento è stato promosso dall'Università degli Studi di Bari Aldo Moro e dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio nell'ambito del progetto Blue Taras con il supporto di enti patrocinanti, tra i quali il Comune di **Taranto**. Due giornate di confronto tra istituzioni, mondo accademico, imprese e operatori del settore hanno messo in evidenza come il **porto** di **Taranto**, grazie alle sue caratteristiche infrastrutturali, industriali e strategiche, possa svolgere un ruolo chiave nella decarbonizzazione, nello sviluppo delle energie rinnovabili - in particolare dell'eolico offshore - e nella riconversione sostenibile del territorio. Il **porto** di **Taranto** è destinatario di una grande opportunità trasformativa, quella di diventare hub nazionale dell'offshore wind. **Taranto** è, infatti, risultata essere nodo strategico per ambiente, energia, lavoro. Ma per agevolare il suo sviluppo, servono governance multilivello, norme agili, visione lungimirante per trasformare eredità in opportunità. In questo contesto, la viceministra dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica Vannia Gava ha ribadito il sostegno del Governo al percorso di trasformazione del **porto** e della città: «Il governo intende dare risposte al territorio: restituiranno alla comunità le aree danneggiate negli anni. Le attività portuali - ha proseguito la viceministra - sono il motore di crescita e quello di **Taranto** è un nodo strategico per la riconversione industriale, che significa anche creazione nuovi posti di lavoro. **Taranto** è, ad esempio, tra i porti in Italia idoneo a ospitare l'eolico off-shore. Crediamo in uno sviluppo sostenibile per creare economia salvaguardando salute e territorio: per questo abbiamo destinato a **Taranto** sia dei finanziamenti ma anche decreti per semplificazioni importanti. Il governo vuole mettere i soldi, ma vuole soprattutto mettere le persone e le aziende in condizioni di poterli spendere, di "mettere a terra" più velocemente possibile tutti i progetti. La sfida dell'immediato futuro è quella di salvaguardare i porti italiani, tra cui quello di **Taranto**, per evitare la delocalizzazione dei traffici su altri porti» Nella prima giornata, dopo i saluti istituzionali di Vincenzo Pacelli (UniBa); Vannia Gava (Viceministra dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica); Andrea Petroni (Ammiraglio di divisione Comandante Interregionale Marittimo Sud); Paolo Pardolesi (Direttore Dipartimento Jonico in "Sistemi giuridici ed economici del Mediterraneo: società, ambiente, culture");



02/02/2026 17:15

Redazione Seareporter

Feb 2, 2026 Taranto si candida a diventare non solo un hub energetico, ma un vero e proprio hub del cambiamento, capace di guidare la transizione ecologica, industriale e occupazionale del Mezzogiorno. È il messaggio emerso con forza dal convegno "Porti, energia e sviluppo sostenibile", svoltosi il 30 e 31 gennaio presso il Dipartimento Jonico dell'Università degli Studi di Bari "Aldo Moro". L'evento è stato promosso dall'Università degli Studi di Bari Aldo Moro e dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio nell'ambito del progetto Blue Taras con il supporto di enti patrocinanti, tra i quali il Comune di Taranto. Due giornate di confronto tra istituzioni, mondo accademico, imprese e operatori del settore hanno messo in evidenza come il porto di Taranto, grazie alle sue caratteristiche infrastrutturali, industriali e strategiche, possa svolgere un ruolo chiave nella decarbonizzazione, nello sviluppo delle energie rinnovabili - in particolare dell'eolico offshore - e nella riconversione sostenibile del territorio. Il porto di Taranto è destinatario di una grande opportunità trasformativa, quella di diventare hub nazionale dell'offshore wind. Taranto è, infatti, risultata essere nodo strategico per ambiente, energia, lavoro. Ma per agevolare il suo sviluppo, servono governance multilivello, norme agili, visione lungimirante per trasformare eredità in opportunità. In questo contesto, la viceministra dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica Vannia Gava ha ribadito il sostegno del Governo al percorso di trasformazione del porto e della città: «Il governo intende dare risposte al territorio: restituiranno alla comunità le aree danneggiate negli anni. Le attività portuali - ha proseguito la viceministra - sono il motore di crescita e quello di Taranto è un nodo strategico per la riconversione industriale, che significa anche creazione nuovi posti di lavoro. Taranto è, ad esempio, tra i porti in Italia idoneo a ospitare l'eolico off-shore. Crediamo in uno sviluppo sostenibile per creare economia salvaguardando salute e territorio: per

Sea Reporter

Taranto

Piero Bitetti (Sindaco **Taranto**); Vito Felice Uricchio (Commissario straordinario per gli interventi urgenti di bonifica, ambientalizzazione e riqualificazione di **Taranto**); Giovanni Gugliotti (Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio), sono intervenuti Stefano Zunarelli (UniBo), Antonio Messeni Petruzzelli (Presidente Tecnopolo Mediterraneo), Isabelle Ryckbost (Segretaria generale Espo - European Sea Ports Organisation) Donato De Carolis (Contrammiraglio (CP), Direttore Marittimo della Puglia e Basilicata Jonica), Giuseppe Delle Foglie (UniBa), Lara Marchetta (UniBa), Giuseppe Catalano (La Sapienza). Nella seconda giornata, dopo i saluti di Nicolò Carnimeo (UniBa), Vincenzo Cesareo (Presidente di Camera di Commercio Brindisi-**Taranto**) Salvatore Toma (Presidente Confindustria **Taranto**) e Giuseppe Danese (Presidente Confindustria Brindisi), sono intervenuti Francesca Pellegrino (Università di Messina), Ugo Patroni Griffi (UniBa) Donato De Carolis Contrammiraglio (CP), Direttore Marittimo della Puglia e Basilicata Jonica Mariagiulia Previti (avvocata) Roberto Carlucci (UniBa) Jonathan Herno (General manager Vestas Blades Italia), Francesco Corvace (Dipartimento Sviluppo Economico Regione Puglia) Vincenzo Prencipe (Raccomar Puglia), Enrico Azzarello (Group project manager Euroports " Il **porto** come hub per la transizione energetica" La prima giornata di lavori, sul tema "Il **porto** come hub per la transizione energetica" ha consentito di delineare una linea strategica chiara: accelerare la messa a terra di investimenti e progetti, restituendo al territorio le aree da ripristinare e rafforzando il ruolo delle Autorità di Sistema Portuale come motore di sviluppo economico e industriale del Paese. Il confronto ha affrontato temi centrali quali le infrastrutture di collegamento, la tutela dell'ambiente marino, la dimensione subacquea e i progetti di innovazione tecnologica legati a difesa, sicurezza e sostenibilità. È stata inoltre sottolineata l'importanza della formazione e della ricerca nelle discipline del mare, insieme alla necessità di restituire spazi e opportunità alle imprese per attrarre e consolidare nuova economia sul territorio. Le prospettive legate all'idrogeno e ai combustibili alternativi hanno evidenziato come innovazione e sviluppo sostenibile possano procedere in modo integrato. Gli interventi hanno messo in luce le potenzialità del **porto** di **Taranto** come hub strategico per le energie rinnovabili, richiamando al contempo l'esigenza di un quadro normativo chiaro e abilitante: dal tema dell'idrogeno e dei cavi sottomarini per la trasmissione dati - con il caso emblematico di Marsiglia - alla flessibilità degli strumenti giuridici per governare i nuovi ruoli dei porti, fino alle questioni legate all'allocazione delle decisioni di investimento e agli impatti della delibera ART in materia concessoria. Sul fronte delle Comunità Energetiche Rinnovabili Portuali, il dibattito si è concentrato sulla normativa nazionale, sul valore dei benefici sociali e sulla sostenibilità economica di lungo periodo delle CERP e delle infrastrutture energetiche connesse. Sviluppo e innovazione dell' 'eolico offshore La seconda giornata di lavori ha concentrato l'attenzione sull'eolico offshore, uno dei settori più complessi e strategici per l'Italia e, in particolare, per la Puglia. Il **porto** di **Taranto**, sede dell

Sea Reporter

Taranto

unico parco eolico near shore operativo nel Paese, è stato presentato come caso di studio di rilevanza europea, evidenziando come attorno allo scalo jonico si sia sviluppato un ecosistema industriale capace di generare filiere integrate per la produzione di componenti e impianti eolici. Sotto il coordinamento di Fulvio Mamone Capria, Presidente di AERO, il confronto ha approfondito le opportunità industriali per il sistema Paese e le prospettive di crescita per il Mezzogiorno. Gli interventi hanno affrontato in modo organico i principali nodi del settore: dal quadro del diritto internazionale ed europeo sulle rinnovabili offshore alle opportunità offerte dalle Zone Economiche Esclusive, dalla sicurezza delle infrastrutture marittime alla normativa nazionale sui parchi eolici in mare, con particolare riferimento alla complessità degli iter autorizzativi. Ampio spazio è stato dedicato anche alle misure di mitigazione dell'impatto sull'ecosistema marino, alle esperienze industriali - tra cui quella di Vestas Blades Italia - e alla pianificazione energetica regionale. Il focus si è infine esteso alla dimensione logistico-portuale e industriale, dal trasporto del project cargo per l'eolico ai benchmark internazionali come il parco eolico di Port La Nouvelle, confermando il ruolo di **Taranto** come riferimento operativo per la portualità italiana. "Il convegno 'Porti, Energia e Sviluppo Sostenibile' ha rappresentato un'occasione di confronto di alto profilo su un ambito decisivo per la crescita e la competitività del Paese, quale quello delle energie rinnovabili" dichiara il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, Giovanni Gugliotti. "La partecipazione di relatori di rilievo internazionale, insieme a rappresentanti delle istituzioni, del mondo accademico e del sistema imprenditoriale, ha garantito un livello di approfondimento scientifico e operativo di grande valore. In una fase così determinante per lo sviluppo della città portuale di **Taranto**, la presenza della viceministra all'Ambiente e alla Sicurezza Energetica Vannia Gava ha dimostrato in maniera significativa la volontà del governo di proseguire verso l'obiettivo della concretizzazione di un nuovo modello di sviluppo sostenibile. Come Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio intendiamo continuare a sostenere questo percorso di dialogo e collaborazione, favorendo sinergie stabili tra ricerca, imprese e territori, per tradurre le competenze e le visioni emerse in progettualità concrete, che rafforzino il ruolo dei porti come hub dell'innovazione energetica e dello sviluppo sostenibile, a beneficio del territorio e del sistema Paese". In conclusione Nicolò Carnimeo (UniBa) ha sostenuto come «la sostenibilità portuale non può più essere trattata come un insieme di misure settoriali o come un adempimento imposto dall'esterno. Essa richiede un cambiamento strutturale del modello di **porto** e dei suoi assetti di governance. La "smartness" non rappresenta un orpello tecnologico, ma la condizione che consente di rendere la sostenibilità effettiva, misurabile e governabile. I porti non sono più soltanto luoghi di consumo efficiente di energia, ma stanno diventando nodi attivi della produzione e della distribuzione di energia rinnovabile, inserendosi pienamente nelle filiere industriali della transizione energetica. È in questa integrazione tra sostenibilità, "smartness" e sviluppo che si gioca il futuro dei porti europei". Il convegno, si chiude dunque con una visione condivisa: il **porto** di **Taranto** come

Sea Reporter

Taranto

infrastruttura strategica per l'energia, l'innovazione e il cambiamento sostenibile, al centro di una nuova alleanza tra istituzioni, territorio e sistema produttivo. Queste due giornate non rappresentano un punto di arrivo, ma l'avvio di un percorso condiviso. **Taranto** ha dimostrato di avere tutte le condizioni - infrastrutturali, scientifiche, industriali e istituzionali - per essere protagonista della transizione energetica nel Mediterraneo, come **porto** verde, multifunzionale e innovativo.

Confindustria Crotone ha avviato una serie di incontri istituzionali per rappresentare priorità e proposte per lo sviluppo del territorio e per le aziende aderenti al sistema

Nei giorni scorsi nella sede di Via Cutro, il Direttivo dell'Associazione industriali ha incontrato Sergio Ferrari, Presidente della IV Commissione del Consiglio regionale della Calabria. " Ringrazio il Presidente Ferrari per aver accolto subito il nostro invito ad un primo confronto. Una riunione molto operativa e proficua che dà il via ad un percorso di lavoro propositivo, concentrando l'attenzione su pochi e fondamentali dossier con l'obiettivo di contribuire alla crescita del territorio crotonese e con esso della Calabria.", ha commentato Mario Spanò, Presidente di Confindustria **Crotone**. Aeroporto,

porto ed aree industriali e produttive: su questi temi si sono succeduti gli interventi dei Consiglieri delegati Cesare Spanò, Piero Castelliti e Alessandro Cuomo. Prorogare gli oneri di servizio sul volo per Roma identificando una adeguata copertura finanziaria, prolungare l'orario di chiusura dello scalo alle 22:00, agevolare ed attrarre nuove tratte, strutturare un sistema di trasporto per collegare l'aeroporto al territorio, progettare e realizzare gli interventi previsti sul CIS Volare. Sul **porto**, l'attenzione è stata richiamata sulla opportunità di attivare, anche con il contributo della Regione, una linea di navigazione stagionale da **Crotone** a Corfù. Per Confindustria **Crotone** esiste un mercato potenziale ed operatori interessati. Il **porto** di **Crotone** è un nodo fondamentale nel Mediterraneo le cui potenzialità devono essere sfruttate sia sul trasporto passeggeri che merci. Infine un focus sui vincoli ambientali previsti a livello regionale, sui quali Confindustria **Crotone**, su proposta del past President Michele Lucente, intende promuovere un confronto finalizzato a interpretare correttamente la norma ed evitare contenziosi con il privato. E' urgente l'ammodernamento delle aree industriali e produttive. La Regione Calabria ha individuato da tempo le risorse per rendere le aree industriali realmente attrattive per nuovi investimenti e funzionali per quelle già insediate. E' stata costituita la nuova Agenzia, ARSAI, cui compete la gestione e manutenzione delle aree industriali e produttive. Per Confindustria **Crotone** i tempi sono maturi per avviare investimenti importanti. "Infrastrutture ed aree industriali sono le premesse indispensabili per gestire in maniera efficace una concreta strategia di consolidamento del sistema produttivo esistente e di attrazione di nuovi investimenti nel territorio crotonese, mettendo a valore le opportunità legate alla ZES unica su semplificazioni e incentivi ", ha rimarcato il Presidente Spanò. Il Presidente Ferrari ha ribadito la piena disponibilità ad ascoltare le esigenze delle imprese ed a prendere in carico le proposte di Confindustria **Crotone** per rappresentarle alla Regione "Intendo svolgere il mio compito di Consigliere regionale con grande attenzione per le esigenze del territorio che mi ha espresso. Sono tanti i temi da affrontare, su cui è già presente l'attenzione della Amministrazione regionale, come aeroporto e **porto**. Anche in



Nei giorni scorsi nella sede di Via Cutro, il Direttivo dell'Associazione industriali ha incontrato Sergio Ferrari, Presidente della IV Commissione del Consiglio regionale della Calabria. " Ringrazio il Presidente Ferrari per aver accolto subito il nostro invito ad un primo confronto. Una riunione molto operativa e proficua che dà il via ad un percorso di lavoro propositivo, concentrando l'attenzione su pochi e fondamentali dossier con l'obiettivo di contribuire alla crescita del territorio crotonese e con esso della Calabria.", ha commentato Mario Spanò, Presidente di Confindustria Crotone. Aeroporto, porto ed aree industriali e produttive: su questi temi si sono succeduti gli interventi dei Consiglieri delegati Cesare Spanò, Piero Castelliti e Alessandro Cuomo. Prorogare gli oneri di servizio sul volo per Roma identificando una adeguata copertura finanziaria, prolungare l'orario di chiusura dello scalo alle 22:00, agevolare ed attrarre nuove tratte, strutturare un sistema di trasporto per collegare l'aeroporto al territorio, progettare e realizzare gli interventi previsti sul CIS Volare. Sul porto, l'attenzione è stata richiamata sulla opportunità di attivare, anche con il contributo della Regione, una linea di navigazione stagionale da Crotone a Corfù. Per Confindustria Crotone esiste un mercato potenziale ed operatori interessati. Il porto di Crotone è un nodo fondamentale nel Mediterraneo le cui potenzialità devono essere sfruttate sia sul trasporto passeggeri che merci. Infine un focus sui vincoli ambientali previsti a livello regionale, sui quali Confindustria Crotone, su proposta del past President Michele Lucente, intende promuovere un confronto finalizzato a interpretare correttamente la norma ed evitare contenziosi con il privato. E' urgente l'ammodernamento delle aree industriali e produttive. La Regione Calabria ha individuato da tempo le risorse per rendere le aree industriali realmente attrattive per nuovi investimenti e funzionali per quelle già insediate. E' stata costituita la nuova Agenzia, ARSAI, cui compete la gestione e manutenzione delle aree industriali e produttive. Per Confindustria Crotone i tempi sono maturi per avviare investimenti importanti. "Infrastrutture ed aree industriali sono le premesse indispensabili per gestire in maniera efficace una concreta strategia di consolidamento del sistema produttivo esistente e di attrazione di nuovi investimenti nel territorio crotonese, mettendo a valore le opportunità legate alla ZES unica su semplificazioni e incentivi ", ha rimarcato il Presidente Spanò. Il Presidente Ferrari ha ribadito la piena disponibilità ad ascoltare le esigenze delle imprese ed a prendere in carico le proposte di Confindustria Crotone per rappresentarle alla Regione "Intendo svolgere il mio compito di Consigliere regionale con grande attenzione per le esigenze del territorio che mi ha espresso. Sono tanti i temi da affrontare, su cui è già presente l'attenzione della Amministrazione regionale, come aeroporto e porto. Anche in

Agenparl

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

funzione del ruolo di Presidente della IV Commissione, per le deleghe conferite, sarà mia premura attenzionare le richieste fatte e contribuire a portare a compimento azioni e investimenti fondamentali per lo sviluppo del territorio nel più ampio contesto regionale", ha evidenziato Sergio Ferrari. Comments are closed.

Confindustria Crotone in pressing su aeroporto, porto e aree industriali

Incontro con il presidente della IV Commissione del Consiglio regionale Sergio Ferrari Prorogare gli oneri di servizio sul volo per Roma identificando una adeguata copertura finanziaria, prolungare l'orario di chiusura dello scalo alle 22, agevolare e attrarre nuove tratte, strutturare un sistema di trasporto per collegare l'aeroporto al territorio, progettare e realizzare gli interventi previsti sul Cis Volare. Sono le proposte riguardanti l'aeroporto avanzate da Confindustria Crotone in una serie di incontri istituzionali avviati dall'associazione degli industriali. Nei giorni scorsi, nella sede di Via Cutro, il direttivo di Confindustria Crotone ha incontrato Sergio Ferrari, presidente della IV Commissione del Consiglio regionale. Al centro dell'incontro non solo i temi legati all'aeroporto. Focus anche su porto, aree industriali e produttive. "Sul porto - si legge in una nota - l'attenzione è stata richiamata sull'opportunità di attivare, anche con il contributo della Regione, una linea di navigazione stagionale da Crotone a Corfù". Per Confindustria Crotone "esiste un mercato potenziale e operatori interessati. Il porto di Crotone è un nodo fondamentale nel Mediterraneo le cui potenzialità devono essere sfruttate sia sul trasporto passeggeri che merci". Infine "un passaggio sui vincoli ambientali previsti a livello regionale sui quali Confindustria Crotone, su proposta dell'ex presidente Michele Lucente, intende promuovere un confronto finalizzato a interpretare correttamente la norma ed evitare contenziosi con il privato". "E' urgente - sottolinea Confindustria Crotone - l'ammodernamento delle aree industriali e produttive. La Regione Calabria ha individuato da tempo le risorse per rendere le aree industriali realmente attrattive per nuovi investimenti e funzionali per quelle già insediate. E' stata costituita la nuova agenzia, Arsai, cui compete la gestione e manutenzione delle aree industriali e produttive. Per Confindustria Crotone i tempi sono maturi per avviare investimenti importanti". "Ringrazio il presidente Ferrari per aver accolto subito il nostro invito a un primo confronto. Una riunione molto operativa e proficua che dà il via a un percorso di lavoro propositivo, concentrando l'attenzione su pochi e fondamentali dossier con l'obiettivo di contribuire alla crescita del territorio crotonese e con esso della Calabria", ha commentato Mario Spanò, presidente di Confindustria Crotone. "Infrastrutture e aree industriali sono le premesse indispensabili per gestire in maniera efficace una concreta strategia di consolidamento del sistema produttivo esistente e di attrazione di nuovi investimenti nel territorio crotonese, mettendo a valore le opportunità legate alla Zes unica su semplificazioni e incentivi", ha evidenziato Spanò. Ferrari ha ribadito "la piena disponibilità ad ascoltare le esigenze delle imprese e a prendere in carico le proposte di Confindustria Crotone".



per rappresentarle alla Regione". "Intendo svolgere - ha spiegato - il mio compito di consigliere regionale con grande attenzione per le esigenze del territorio che sono state espresse. Sono tanti i temi da affrontare, su cui è già presente l'attenzione dell'amministrazione regionale, come aeroporto e porto. Anche in funzione del ruolo di presidente della IV Commissione, per le deleghe conferite, sarà mia premura attenzionare le richieste fatte e contribuire a portare a compimento azioni e investimenti fondamentali per lo sviluppo del territorio nel più ampio contesto regionale".

Gioia Tauro si candida a Capitale Italiana del Mare per il 2026

Il sindaco Simona Scarcella: «In ogni cittadino gioiese c'è il mare» Gioia Tauro guarda al futuro e al mare come risorsa strategica: la città ha ufficialmente presentato la candidatura a Capitale Italiana del Mare 2026. Un progetto che unisce cultura, logistica, innovazione e tutela ambientale, valorizzando il porto come cuore economico e identitario della città e della Calabria. Il Sindaco Simona Scarcella ha sottolineato che «in ogni cittadino gioiese c'è il mare», ricordando la centralità storica del porto e della marineria locale. Durante la conferenza, l'Assessore comunale Domenica Speranza, promotrice insieme a Giuseppe Romeo, ha illustrato il progetto, sottolineando il ruolo eccellente delle maestranze del porto e l'impegno per costruire un'immagine positiva della città. Romeo, pur non intervenendo, ha lavorato senza sosta insieme a Speranza alla candidatura. Il Presidente dell'Autorità Portuale, **Paolo Piacenza**, non era presente per impegni precedenti; in rappresentanza ha partecipato Concetta Schiariti, responsabile della comunicazione, evidenziando il valore del porto come risorsa culturale, economica e turistica. L'Assessore regionale Eulalia Micheli ha ribadito che Gioia Tauro può diventare un laboratorio del futuro, luogo di ricerca, lavoro e formazione per i giovani. L'Assessore all'Istruzione Eulalia Micheli ha sottolineato il ruolo chiave della formazione marittima e dell'educazione. La candidatura non è solo un titolo: è un progetto concreto che punta a far diventare Gioia Tauro un modello di sviluppo sostenibile e innovativo, integrando porto, città e comunità.



Il Dispaccio

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Gioia Tauro si candida a Capitale Italiana del Mare 2026

Roberta Mazzuca

Gioia Tauro guarda al futuro e al mare come risorsa strategica: la città ha ufficialmente presentato la candidatura a Capitale Italiana del Mare 2026. Un progetto che unisce cultura, logistica, innovazione e tutela ambientale, valorizzando il porto come cuore economico e identitario della città e della Calabria. Il Sindaco Simona Scarcella ha sottolineato che in ogni cittadino gioiese c'è il mare, ricordando la centralità storica del porto e della marineria locale. Durante la conferenza, l'Assessore comunale Domenica Speranza, promotrice insieme a Giuseppe Romeo, ha illustrato il progetto, sottolineando il ruolo eccellente delle maestranze del porto e l'impegno per costruire un'immagine positiva della città. Romeo, pur non intervenendo, ha lavorato senza sosta insieme a Speranza alla candidatura. Il Presidente dell'Autorità Portuale, Paolo Piacenza, non era presente per impegni precedenti; in rappresentanza ha partecipato Concetta Schiariti, responsabile della comunicazione, evidenziando il valore del porto come risorsa culturale, economica e turistica. L'Assessore regionale Eulalia Micheli ha ribadito che Gioia Tauro può diventare un laboratorio del futuro, luogo di ricerca, lavoro e formazione per i giovani. L'Assessore all'Istruzione Eulalia Micheli ha sottolineato il ruolo chiave della formazione marittima e dell'educazione. La candidatura non è solo un titolo: è un progetto concreto che punta a far diventare Gioia Tauro un modello di sviluppo sostenibile e innovativo, integrando porto, città e comunità.

Il Dispaccio	
Gioia Tauro si candida a Capitale Italiana del Mare 2026	
02/02/2026 16:24	Roberta Mazzuca
<p>Gioia Tauro guarda al futuro e al mare come risorsa strategica: la città ha ufficialmente presentato la candidatura a Capitale Italiana del Mare 2026. Un progetto che unisce cultura, logistica, innovazione e tutela ambientale, valorizzando il porto come cuore economico e identitario della città e della Calabria. Il Sindaco Simona Scarcella ha sottolineato che "in ogni cittadino gioiese c'è il mare", ricordando la centralità storica del porto e della marineria locale. Durante la conferenza, l'Assessore comunale Domenica Speranza, promotrice insieme a Giuseppe Romeo, ha illustrato il progetto, sottolineando il ruolo eccellente delle maestranze del porto e l'impegno per costruire un'immagine positiva della città. Romeo, pur non intervenendo, ha lavorato senza sosta insieme a Speranza alla candidatura. Il Presidente dell'Autorità Portuale, Paolo Piacenza, non era presente per impegni precedenti; in rappresentanza ha partecipato Concetta Schiariti, responsabile della comunicazione, evidenziando il valore del porto come risorsa culturale, economica e turistica. L'Assessore regionale Eulalia Micheli ha ribadito che Gioia Tauro può diventare un laboratorio del futuro, luogo di ricerca, lavoro e formazione per i giovani. L'Assessore all'Istruzione Eulalia Micheli ha sottolineato il ruolo chiave della formazione marittima e dell'educazione. La candidatura non è solo un titolo: è un progetto concreto che punta a far diventare Gioia Tauro un modello di sviluppo sostenibile e innovativo, integrando porto, città e comunità.</p>	

Inquieto Notizie

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Gioia Tauro Capitale Italiana del Mare 2026: il porto diventa visione e futuro

Gioia Tauro sceglie il mare come orizzonte strategico e presenta ufficialmente la candidatura a Capitale Italiana del Mare 2026. Un progetto ambizioso che intreccia cultura, logistica, innovazione e tutela ambientale, valorizzando il porto come motore economico e identitario della città e dell'intera Calabria. Il Sindaco Simona Scarcella ha ricordato il legame profondo tra la comunità e il suo mare, sottolineando come in ogni cittadino gioiese c'è il mare, un'eredità storica che affonda nelle radici della marineria locale. L'Assessore comunale Domenica Speranza, promotrice dell'iniziativa insieme a Giuseppe Romeo, ha illustrato i contenuti della candidatura, evidenziando l'eccellenza delle maestranze portuali e l'impegno nel costruire un'immagine nuova e positiva della città. Romeo, pur non intervenendo pubblicamente, ha contribuito in modo determinante al lavoro progettuale. Assente per impegni istituzionali il Presidente dell'Autorità Portuale Paolo Piacenza; in sua rappresentanza è intervenuta Concetta Schiariti, responsabile della comunicazione, che ha ribadito il valore del porto non solo come infrastruttura economica, ma anche come risorsa culturale e turistica. L'Assessore regionale Eulalia Micheli ha definito Gioia Tauro un possibile laboratorio del futuro, un luogo capace di generare ricerca, lavoro e formazione per le nuove generazioni. In qualità di Assessore all'Istruzione, Micheli ha inoltre sottolineato l'importanza della formazione marittima e dei percorsi educativi legati al mare. La candidatura non è un semplice riconoscimento simbolico, ma un progetto concreto che mira a trasformare Gioia Tauro in un modello di sviluppo sostenibile e innovativo, capace di integrare porto, città e comunità in una visione condivisa di crescita.



Sviluppo, aeroporto e aree industriali: le priorità di Confindustria Crotone

Avviati una serie di incontri istituzionali: vertice con il presidente della IV Commissione del Consiglio regionale Sergio Ferrari Confindustria Crotone ha avviato una serie di incontri istituzionali per rappresentare priorità e proposte per lo sviluppo del territorio e per le aziende aderenti al sistema. Il Direttivo dell'Associazione industriali ha incontrato Sergio Ferrari, Presidente della IV Commissione del Consiglio regionale della Calabria. "Ringrazio il Presidente Ferrari per aver accolto subito il nostro invito ad un primo confronto. Una riunione molto operativa e proficua che dà il via ad un percorso di lavoro propositivo, concentrando l'attenzione su pochi e fondamentali dossier con l'obiettivo di contribuire alla crescita del territorio crotone e con esso della Calabria" ha commentato Mario Spanò, Presidente di Confindustria Crotone. Aeroporto, porto ed aree industriali e produttive: su questi temi si sono succeduti gli interventi dei Consiglieri delegati Cesare Spanò, Piero Castelliti e Alessandro Cuomo. Prorogare gli oneri di servizio sul volo per Roma identificando una adeguata copertura finanziaria, prolungare l'orario di chiusura dello scalo alle 22:00, agevolare ed attrarre nuove tratte, strutturare un sistema di trasporto per collegare l'aeroporto al territorio, progettare e realizzare gli interventi previsti sul CIS Volare. Sul porto, l'attenzione è stata richiamata sulla opportunità di attivare, anche con il contributo della Regione, una linea di navigazione stagionale da Crotone a Corfù. Per Confindustria Crotone esiste un mercato potenziale ed operatori interessati. Il porto di Crotone è un nodo fondamentale nel Mediterraneo le cui potenzialità devono essere sfruttate sia sul trasporto passeggeri che merci. Infine un focus sui vincoli ambientali previsti a livello regionale, sui quali Confindustria Crotone, su proposta del past President Michele Lucente, intende promuovere un confronto finalizzato a interpretare correttamente la norma ed evitare contenziosi con il privato. E' urgente l'ammodernamento delle aree industriali e produttive. La Regione Calabria ha individuato da tempo le risorse per rendere le aree industriali realmente attrattive per nuovi investimenti e funzionali per quelle già insediate. E' stata costituita la nuova Agenzia, ARSAI, cui compete la gestione e manutenzione delle aree industriali e produttive. Per Confindustria Crotone i tempi sono maturi per avviare investimenti importanti. "Infrastrutture ed aree industriali sono le premesse indispensabili per gestire in maniera efficace una concreta strategia di consolidamento del sistema produttivo esistente e di attrazione di nuovi investimenti nel territorio crotone, mettendo a valore le opportunità legate alla ZES unica su semplificazioni e incentivi", ha rimarcato il Presidente Spanò. Il Presidente Ferrari ha ribadito la piena disponibilità ad ascoltare le esigenze delle imprese ed a prendere in carico le proposte di Confindustria Crotone per rappresentarle alla Regione "Intendo



Avviati una serie di incontri istituzionali: vertice con il presidente della IV Commissione del Consiglio regionale Sergio Ferrari Confindustria Crotone ha avviato una serie di incontri istituzionali per rappresentare priorità e proposte per lo sviluppo del territorio e per le aziende aderenti al sistema. Il Direttivo dell'Associazione industriali ha incontrato Sergio Ferrari, Presidente della IV Commissione del Consiglio regionale della Calabria. "Ringrazio il Presidente Ferrari per aver accolto subito il nostro invito ad un primo confronto. Una riunione molto operativa e proficua che dà il via ad un percorso di lavoro propositivo, concentrando l'attenzione su pochi e fondamentali dossier con l'obiettivo di contribuire alla crescita del territorio crotone e con esso della Calabria" ha commentato Mario Spanò, Presidente di Confindustria Crotone. Aeroporto, porto ed aree industriali e produttive: su questi temi si sono succeduti gli interventi dei Consiglieri delegati Cesare Spanò, Piero Castelliti e Alessandro Cuomo. Prorogare gli oneri di servizio sul volo per Roma identificando una adeguata copertura finanziaria, prolungare l'orario di chiusura dello scalo alle 22:00, agevolare ed attrarre nuove tratte, strutturare un sistema di trasporto per collegare l'aeroporto al territorio, progettare e realizzare gli interventi previsti sul CIS Volare. Sul porto, l'attenzione è stata richiamata sulla opportunità di attivare, anche con il contributo della Regione, una linea di navigazione stagionale da Crotone a Corfù. Per Confindustria Crotone esiste un mercato potenziale ed operatori interessati. Il porto di Crotone è un nodo fondamentale nel Mediterraneo le cui potenzialità devono essere sfruttate sia sul trasporto passeggeri che merci. Infine un focus sui vincoli ambientali previsti a livello regionale, sui quali Confindustria Crotone, su proposta del past President Michele Lucente, intende promuovere un confronto finalizzato a interpretare correttamente la norma ed evitare contenziosi con il privato. E' urgente

Rai News

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

svolgere il mio compito di Consigliere regionale con grande attenzione per le esigenze del territorio che mi ha espresso. Sono tanti i temi da affrontare, su cui è già presente l'attenzione della Amministrazione regionale, come aeroporto e **porto**. Anche in funzione del ruolo di Presidente della IV Commissione, per le deleghe conferite, sarà mia premura attenzionare le richieste fatte e contribuire a portare a compimento azioni e investimenti fondamentali per lo sviluppo del territorio nel più ampio contesto regionale" ha evidenziato Sergio Ferrari.

Reggio Tv

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Gioia Tauro, al via la candidatura a Capitale Italiana del Mare 2026

Il Sindaco Simona Scarcella ha ricordato la centralità storica del porto e della marineria locale Gioia Tauro guarda al futuro e al mare come risorsa strategica: la città ha ufficialmente presentato la candidatura a Capitale Italiana del Mare 2026. Un progetto che unisce cultura, logistica, innovazione e tutela ambientale, valorizzando il porto come cuore economico e identitario della città e della Calabria. Il Sindaco Simona Scarcella ha sottolineato che in ogni cittadino gioiese c'è il mare, ricordando la centralità storica del porto e della marineria locale. Durante la conferenza, l'Assessore comunale Domenica Speranza, promotrice insieme a Giuseppe Romeo, ha illustrato il progetto, sottolineando il ruolo eccellente delle maestranze del porto e l'impegno per costruire un'immagine positiva della città. Romeo, pur non intervenendo, ha lavorato senza sosta insieme a Speranza alla candidatura. Il Presidente dell'Autorità Portuale, Paolo Piacenza, non era presente per impegni precedenti; in rappresentanza ha partecipato Concetta Schiariti, responsabile della comunicazione, evidenziando il valore del porto come risorsa culturale, economica e turistica. L'Assessore regionale Eulalia Micheli ha ribadito che Gioia Tauro può diventare un laboratorio del futuro, luogo di ricerca, lavoro e formazione per i giovani. L'Assessore all'Istruzione Eulalia Micheli ha sottolineato il ruolo chiave della formazione marittima e dell'educazione. La candidatura non è solo un titolo: è un progetto concreto che punta a far diventare Gioia Tauro un modello di sviluppo sostenibile e innovativo, integrando porto, città e comunità.



"In ogni gioiese c'è il mare": Scarcella presenta il progetto di Gioia Tauro candidata a Capitale italiana del mare 2026

Tra cultura, innovazione e sostenibilità, il porto al centro di un progetto di rinascita e sviluppo per la città e la Calabria capace di coniugare crescita economica e tutela del patrimonio Gioia Tauro punta con decisione al futuro, ponendo il mare al centro della propria strategia di sviluppo. La città ha infatti ufficializzato la candidatura a Capitale italiana del mare 2026, un'iniziativa che intreccia cultura, logistica, innovazione e tutela ambientale, con l'obiettivo di valorizzare il porto come cuore pulsante dell'economia locale e simbolo identitario della Calabria. Durante la presentazione del progetto, la sindaca Simona Scarcella ha ricordato che in ogni cittadino gioiese c'è il mare, sottolineando il ruolo storico del porto e della marineria locale nella vita della città. L'assessora comunale Domenica Speranza, promotrice della candidatura insieme a Giuseppe Romeo, ha illustrato i punti cardine dell'iniziativa, evidenziando l'eccellenza delle maestranze portuali e l'impegno a costruire un'immagine positiva e innovativa di Gioia Tauro. Romeo, pur non intervenendo personalmente, ha collaborato instancabilmente con Speranza alla definizione del progetto. A rappresentare l'autorità portuale è stata Concetta Schiariti, responsabile della comunicazione, poiché il presidente Paolo Piacenza era impegnato altrove. Schiariti ha sottolineato il porto non solo come motore economico, ma anche come risorsa culturale e turistica strategica per l'intera regione. Presente all'incontro anche l'assessora regionale all'istruzione, Eulalia Micheli, che ha definito Gioia Tauro un potenziale laboratorio del futuro, capace di generare opportunità di lavoro, ricerca e formazione per le nuove generazioni. Micheli ha inoltre richiamato l'importanza della formazione marittima e dell'educazione come strumenti chiave per lo sviluppo sostenibile della città. La candidatura di Gioia Tauro non rappresenta un titolo simbolico, ma un progetto concreto di innovazione urbana e sostenibilità, volto a integrare porto, città e comunità in un modello di sviluppo replicabile, capace di coniugare crescita economica e tutela del patrimonio culturale e ambientale.



Tra cultura, innovazione e sostenibilità, il porto al centro di un progetto di rinascita e sviluppo per la città e la Calabria capace di coniugare crescita economica e tutela del patrimonio Gioia Tauro punta con decisione al futuro, ponendo il mare al centro della propria strategia di sviluppo. La città ha infatti ufficializzato la candidatura a Capitale italiana del mare 2026, un'iniziativa che intreccia cultura, logistica, innovazione e tutela ambientale, con l'obiettivo di valorizzare il porto come cuore pulsante dell'economia locale e simbolo identitario della Calabria. Durante la presentazione del progetto, la sindaca Simona Scarcella ha ricordato che "in ogni cittadino gioiese c'è il mare", sottolineando il ruolo storico del porto e della marineria locale nella vita della città. L'assessora comunale Domenica Speranza, promotrice della candidatura insieme a Giuseppe Romeo, ha illustrato i punti cardine dell'iniziativa, evidenziando l'eccellenza delle maestranze portuali e l'impegno a costruire un'immagine positiva e innovativa di Gioia Tauro. Romeo, pur non intervenendo personalmente, ha collaborato instancabilmente con Speranza alla definizione del progetto. A rappresentare l'autorità portuale è stata Concetta Schiariti, responsabile della comunicazione, poiché il presidente Paolo Piacenza era impegnato altrove. Schiariti ha sottolineato il porto non solo come motore economico, ma anche come risorsa culturale e turistica strategica per l'intera regione. Presente all'incontro anche l'assessora regionale all'istruzione, Eulalia Micheli, che ha definito Gioia Tauro un potenziale "laboratorio del futuro", capace di generare opportunità di lavoro, ricerca e formazione per le nuove generazioni. Micheli ha inoltre richiamato l'importanza della formazione marittima e dell'educazione come strumenti chiave per lo sviluppo sostenibile della città. La candidatura di Gioia Tauro non rappresenta un titolo simbolico, ma un progetto concreto di innovazione urbana e sostenibilità, volto a integrare porto, città e comunità in un modello di sviluppo replicabile, capace di coniugare crescita economica e tutela del patrimonio culturale e ambientale.

Gioia Tauro si candida a Capitale Italiana del Mare 2026

Danilo Loria

Gioia Tauro guarda al futuro e al mare come risorsa strategica: la città ha ufficialmente presentato la candidatura a Capitale Italiana del Mare 2026. Gioia Tauro guarda al futuro e al mare come risorsa strategica: la città ha ufficialmente presentato la candidatura a Capitale Italiana del Mare 2026. Un progetto che unisce cultura, logistica, innovazione e tutela ambientale, valorizzando il porto come cuore economico e identitario della città e della Calabria. Il Sindaco Simona Scarcella ha sottolineato che in ogni cittadino gioiese c'è il mare, ricordando la centralità storica del porto e della marineria locale. Durante la conferenza, l'Assessore comunale Domenica Speranza, promotore insieme a Giuseppe Romeo, ha illustrato il progetto, sottolineando il ruolo eccellente delle maestranze del porto e l'impegno per costruire un'immagine positiva della città. Romeo, pur non intervenendo, ha lavorato senza sosta insieme a Speranza alla candidatura. Il Presidente dell'Autorità Portuale, Paolo Piacenza, non era presente per impegni precedenti; in rappresentanza ha partecipato Concetta Schiariti, responsabile della comunicazione, evidenziando il valore del porto come risorsa culturale, economica e turistica. L'Assessore regionale Eulalia Micheli ha ribadito che Gioia Tauro può diventare un laboratorio del futuro, luogo di ricerca, lavoro e formazione per i giovani. L'Assessore all'Istruzione Eulalia Micheli ha sottolineato il ruolo chiave della formazione marittima e dell'educazione. La candidatura non è solo un titolo: è un progetto concreto che punta a far diventare Gioia Tauro un modello di sviluppo sostenibile e innovativo, integrando porto, città e comunità.



[Comune Palermo] Mobilità. Ordinanza limitazione circolazione area Crispi / Porto

(AGENPARL) Mon 02 February 2026 COMUNE DI PALERMO AREA DELLA POLIZIA MUNICIPALE UFFICIO TRAFFICO E MOBILITÀ URBANA Polo Tecnico Via Ausonia, 69 90146 PALERMO ORDINANZA N 141 del 30/01/2026 E.Q. Responsabile Interventi Operativi e Gestionali della Mobilità Urbana: Arch. Francesco Palazzo Responsabile del Procedimento Istruttorio: F.to Funzionario Tecnico Esperto Geometra Giuseppe Terzo OGGETTO: Limitazione temporanea della circolazione pedonale e veicolare e della sosta nel tratto Via Francesco Crispi, per lavori di interfaccia città-porto, da parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale. Il Responsabile E.Q. Vista la nota mail dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale pervenuta il 30/01/2026, che comunica l'Impresa esecutrice REPIN srl, indicando la delimitazione di cantiere Inizio cantiere (direzione Montepellegrino) in prossimità di Stella Maris, Fine Cantiere in prossimità dell'ingresso della metropolitana. Vista l'istruttoria tecnica espletata con esito positivo sulla richiesta avanzata; Visto l'art. 107 del Testo Unico sull'Ordinamento degli Enti Locali adottato con Decreto Legislativo Vista la Direttiva Manomissioni del suolo pubblico nel territorio comunale n.276978 del Ambientali e della Transizione Ecologica Ufficio Gestione Verde Urbano, Agricoltura Urbana e Rapporti con Reset; sulla disciplina della circolazione stradale e successive modificazioni ed integrazioni, nonché le norme del Regolamento di esecuzione e di attuazione del predetto Decreto Legislativo approvato con modificazioni; modificazioni; approvato il Disciplinare Tecnico relativo agli schemi segnaletici, differenziati per categoria di strada, da adottare per il segnalamento temporaneo; Visto il Decreto Interministeriale del 22 gennaio 2019 integrazione e apposizione della segnaletica stradale destinata alle attività lavorative che si svolgono in presenza di traffico veicolare; Considerato che l'e-distribuzione S.p.A. dovrà attenersi agli schemi tipo approvati col predetto Decreto Ministeriale, da adottare per il segnalamento temporaneo; della Strada è stata individuata la classificazione funzionale delle strade comunali di Palermo; Considerato che l'esecuzione dei lavori va espletata con le necessarie misure di cautela per la salvaguardia della pubblica incolumità e quindi è opportuno provvedere in ogni caso alla regolamentazione della circolazione veicolare e della sosta in prossimità dell'area interessata dai lavori; Considerato che per agevolare il flusso viario in prossimità di detta area di cantiere la stessa Impresa esecutrice REPIN srl per conto dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale. provvederà, a proprie spese e cura, al posizionamento della relativa segnaletica stradale mobile atta allo smistamento o deviazione temporanea del traffico veicolare e pedonale; PROPONE Così come richiesto dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, la regolamentazione



Agenparl**Palermo, Termini Imerese**

viaria e pedonale delle seguenti strade e/o piazze, come da planimetrie allegate Segue Ordinanza. n°.141 del 30/01/2026 parti integranti del provvedimento: Via Francesco Crispi tratto compreso tra il parcheggio Stella Maris alla nuova fermata Metro antistante area Autorità Portuale istituzione area di cantiere Le seguenti limitazioni alla circolazione veicolare e pedonale: chiusura della circolazione veicolare della semicarreggiata o porzione di carreggiata, interessata dai lavori; istituzione del divieto di sosta, ambo i lati, nei tratti interessati, con rimozione coatta 0,00 24,00; divieto di transito pedonale e o ciclabile nei marciapiedi interessati; contestuale creazione in corrispondenza del perimetro del cantiere di apposito percorso pedonale e/o ciclabile protetto; creazione di eventuali attraversamenti pedonali e/o ciclabili di cantiere; Il Responsabile E.Q. Firmato (Arch. F. da Palazzo) Francesco Palazzo Data: 30/01/2026 14:06:25 CET IL DIRIGENTE vista e condivisa la superiore proposta vista la L. 241/1990 e, s.m.i. vista la L.R. 7/2019 e, s.m.i. ORDINA Così come richiesto dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, la regolamentazione viaria e pedonale delle seguenti strade e/o piazze, come da planimetrie allegate parti integranti del provvedimento: Via Francesco Crispi tratto compreso tra il parcheggio Stella Maris alla nuova fermata Metro antistante area Autorità Portuale istituzione area di cantiere Segue Ordinanza. n°.141 del 30/01/2026 Le seguenti limitazioni alla circolazione veicolare e pedonale: chiusura della circolazione veicolare della semicarreggiata o porzione di carreggiata, interessata dai lavori; istituzione del divieto di sosta, ambo i lati, nei tratti interessati, con rimozione coatta 0,00 24,00; divieto di transito pedonale e/o ciclabile nei marciapiedi interessati; contestuale creazione in corrispondenza del perimetro del cantiere di apposito percorso pedonale e/o ciclabile protetto; creazione di eventuali attraversamenti pedonali e/o ciclabili di cantiere; Le figure del Direttore dei Lavori (D.L.), il Coordinatore per la Sicurezza in fase di Esecuzione (CSE), e del Responsabile del Procedimento e/o del Progetto (RUP), ognuno per le proprie competenze, che gestiscono le opere di cui all'intervento edilizio, sono onorate di far rispettare alla ditta esecutrice le prescrizioni relative alla messa in sicurezza del cantiere stradale in termini di visibilità e transennamento, con la dovuta segnaletica stradale e segnali luminosi/catarifrangenti/lampeggianti ai sensi del Decreto del Ministero delle n. 495 Regolamento di Esecuzione e di Attuazione del Nuovo codice della Strada. L'Impresa esecutrice REPIN S.r.l. per conto dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, dovrà eseguire i lavori sopra indicati impegnando metà carreggiata per volta e in due periodi distinti e separati al fine di garantire sempre la circolazione stradale. Qualora per motivi tecnici, si renda indispensabile mantenere tutto lo scavo aperto, l' Impresa esecutrice REPIN S.r.l. dovrà provvedere, per tutto il periodo delle lavorazioni, alla copertura della semicarreggiata stradale mediante l'ausilio di elementi carrabili che permettano, in sicurezza, sia il transito veicolare che pedonale. I lavori suddetti, potranno essere eseguiti anche nelle ore notturne, nei giorni festivi e prefestivi riducendo per

Agenparl

Palermo, Termini Imerese

quanto possibile il nocumento arrecato alla quiete pubblica e comunque, di notte, dovranno collocarsi oltre alle relative transenne le opportune segnalazioni luminose regolamentari inerenti la zona interessata dai lavori e tutti gli ostacoli al libero transito. PRESCRIZIONI GENERALI L'Impresa esecutrice REPIN S.r.l. per conto dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, durante tutta la durata dei lavori, dovrà: Collocare oltre alle opportune transenne a delimitazione dell'area di cantiere anche la necessaria segnaletica stradale d'inibizione e deviazione del traffico veicolare con l'indicazione, su strada, del cantiere mediante l'apposizione del cartello stradale indicante i lavori in corso e la relativa durata degli stessi; Garantire, durante le lavorazioni sopra indicate, la circolazione stradale, nel tratto non interessato dai lavori, mediante la presenza costante di movieri destinati alla circolazione e deviazione dei flussi veicolari passanti per lo stesso tratto; Attenersi alla Direttiva Manomissioni del suolo pubblico nel territorio comunale- n. Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.

Via Crispi, nuovi cantieri in arrivo per i lavori di interfaccia-porto: traffico rivoluzionato fino a settembre

Il Comune, con un'ordinanza, ha limitato la circolazione nel tratto compreso tra il parcheggio Stella Maris e la nuova fermata della metropolitana, all'altezza di via Amari. Tutti i divieti Nuovi cantieri in vista in via Crispi. Per l'intervento, richiesto dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale che riguarda i lavori di interfaccia città-porto, l'ufficio Traffico del Comune, con una ordinanza, ha disposto in una delle principali arterie della città diverse limitazioni alla circolazione pedonale e veicolare. Le limitazioni partiranno già nei prossimi giorni. Il cantiere, affidato all'impresa Repin, si svilupperà nel tratto compreso tra il parcheggio Stella Maris e la nuova fermata della metropolitana, all'altezza di via Amari. Per consentire le operazioni in sicurezza, il Comune istituisce il provvedimento che modificherà per un po' abitudini di automobilisti e pedoni: chiusura della circolazione di porzioni della carreggiata interessate dai lavori, divieto di sosta ambo i lati (attivo h24 con previsione di rimozione coatta), interdizione del transito pedonale e ciclabile sui marciapiedi coinvolti, con la creazione di percorsi protetti e alternativi. Per mitigare l'impatto sulla viabilità, l'ordinanza impone prescrizioni rigorose: i

lavori dovranno essere svolti per esempio impegnando metà carreggiata per volta così da garantire sempre il regolare passaggio dei mezzi di trasporto. Nei casi in cui fosse necessario mantenere l'intero scavo aperto, dovranno essere utilizzate coperture carrabili sicure. Un dettaglio non trascurabile è legato alla possibilità di effettuare i lavori nelle ore notturne, nei festivi e prefestivi. Una scelta che punterebbe a velocizzare i tempi di esecuzione. Sarà inoltre obbligatoria la presenza costante di operatori addetti al traffico (alle dipendenze della ditta e non della polizia municipale) per la gestione manuale dei flussi di traffico nei tratti più critici. Residenti e pendolari dovranno intanto armarsi di pazienza almeno fino a settembre 2026, data di scadenza della validità dell'ordinanza. Al termine degli interventi, l'impresa dovrà avere ripristinato a regola d'arte il manto stradale, i marciapiedi e la segnaletica orizzontale e verticale. Nel frattempo sarà dato preavviso con appositi cartelli 48 ore prima dell'apertura effettiva del cantiere.



Il Comune, con un'ordinanza, ha limitato la circolazione nel tratto compreso tra il parcheggio Stella Maris e la nuova fermata della metropolitana, all'altezza di via Amari. Tutti i divieti Nuovi cantieri in vista in via Crispi. Per l'intervento, richiesto dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale che riguarda i lavori di interfaccia città-porto, l'ufficio Traffico del Comune, con una ordinanza, ha disposto in una delle principali arterie della città diverse limitazioni alla circolazione pedonale e veicolare. Le limitazioni partiranno già nei prossimi giorni. Il cantiere, affidato all'impresa Repin, si svilupperà nel tratto compreso tra il parcheggio Stella Maris e la nuova fermata della metropolitana, all'altezza di via Amari. Per consentire le operazioni in sicurezza, il Comune istituisce il provvedimento che modificherà per un po' abitudini di automobilisti e pedoni: chiusura della circolazione di porzioni della carreggiata interessate dai lavori, divieto di sosta ambo i lati (attivo h24 con previsione di rimozione coatta), interdizione del transito pedonale e ciclabile sui marciapiedi coinvolti, con la creazione di percorsi protetti e alternativi. Per mitigare l'impatto sulla viabilità, l'ordinanza impone prescrizioni rigorose: i lavori dovranno essere svolti per esempio impegnando metà carreggiata per volta così da garantire sempre il regolare passaggio dei mezzi di trasporto. Nei casi in cui fosse necessario mantenere l'intero scavo aperto, dovranno essere utilizzate coperture carrabili sicure. Un dettaglio non trascurabile è legato alla possibilità di effettuare i lavori nelle ore notturne, nei festivi e prefestivi. Una scelta che punterebbe a velocizzare i tempi di esecuzione. Sarà inoltre obbligatoria la presenza costante di operatori addetti al traffico (alle dipendenze della ditta e non della polizia municipale) per la gestione manuale dei flussi di traffico nei tratti più critici. Residenti e pendolari dovranno intanto armarsi di pazienza almeno fino a settembre 2026, data di scadenza della validità dell'ordinanza. Al termine degli interventi, l'impresa dovrà avere ripristinato a regola d'arte il manto stradale, i marciapiedi e la segnaletica orizzontale e verticale. Nel frattempo sarà dato preavviso con appositi cartelli 48 ore prima dell'apertura effettiva del cantiere.

Tragedia di via Staiti, l'illuminazione diventa un caso politico

La tragedia di via Ammiraglio Staiti approda ufficialmente in Consiglio comunale e si trasforma in un caso politico. A una settimana dalla morte di Manuel Piazza, il trentenne investito la sera del 24 gennaio mentre cercava di proteggere la fidanzata, Nicola Lamia, consigliere comunale di Fratelli di Italia, ha depositato un'interrogazione durissima che chiama in causa il Comune di Trapani, il sindaco Giacomo Tranchida e la Giunta, puntando il dito sulle gravi carenze di illuminazione pubblica nella zona dell'incidente e sul rimpallo di responsabilità tra enti. Nel documento Lamia mette nero su bianco ciò che molti cittadini denunciano da tempo: strade al buio, segnalazioni rimaste senza risposta e una cronica inefficienza degli impianti di illuminazione pubblica, proprio in una delle arterie più frequentate della città, che collega il porto al centro storico ed è attraversata ogni giorno da pedoni, studenti, lavoratori e turisti. L'interrogazione non si limita alla denuncia. Chiama direttamente in causa anche l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, accusata di essere intervenuta pubblicamente dopo l'incidente per delimitare le proprie competenze, generando di fatto scrive Lamia un rimpallo di responsabilità istituzionali inaccettabile di fronte a una tragedia umana. Il punto politico è chiaro: per il consigliere il Comune non può sottrarsi alle proprie responsabilità in materia di sicurezza urbana, viabilità e tutela dell'incolumità pubblica. E soprattutto non può rifugiarsi dietro presunte zone grigie sulle competenze. Il sindaco viene ricordato nell'atto è per legge l'autorità responsabile della sicurezza dei cittadini. Tra le domande rivolte a sindaco e Giunta ce n'è una che pesa più delle altre: se l'Amministrazione fosse a conoscenza delle condizioni di carenza o inefficienza dell'illuminazione pubblica nella zona di via Staiti prima dell'incidente mortale. E ancora: se esistano segnalazioni, esposti o richieste di intervento pervenute nei mesi precedenti; quali siano nel dettaglio le competenze del Comune e quelle dell'Autorità portuale; se esistano accordi o protocolli sulla gestione dell'illuminazione e della viabilità. Ma soprattutto Lamia chiede quali interventi urgenti e strutturali l'Amministrazione intenda adottare per evitare il ripetersi di tragedie simili e se non ritenga necessario avviare una verifica tecnica e amministrativa su eventuali responsabilità e omissioni. Una interrogazione che, al di là dell'esito formale, segna un passaggio politico netto: la morte di Manuel Piazza non viene archiviata come una fatalità, ma diventa il simbolo di una città che, tra buio, manutenzione carente e competenze che si rincorrono, continua a fare i conti con un tema irrisolto: la sicurezza delle sue strade.



Informare

Focus

La gestione transitoria dei porti panamensi di Cristóbal e Balboa sarà affidata ad APM Terminals

Il presidente Mulino ha esortato Panama Ports Company a collaborare pienamente in vista di questa nuova fase. Per assicurare la continuità delle operazioni portuali nei **porti** panamensi di Cristóbal e Balboa, situati rispettivamente sulla costa atlantica e su quella pacifica di Panama, queste attività verranno conferite temporaneamente alla APM Terminals, la società terminalista del gruppo armatoriale danese A.P. Møller-Mærsk. Lo ha reso noto venerdì il presidente panamense, José Raúl Mulino, dopo che la sentenza della Corte Suprema di Giustizia di Panama ha dichiarato incostituzionale la legge sul contratto di concessione che ha assegnato alla Panama Ports Company del gruppo CK Hutchison Holdings di Hong Kong la gestione dei due scali portuali del e gennaio 2026). In un messaggio alla nazione, Mulino ha ricordato che i due **porti** «sono uno dei pilastri strategici dell'economia nazionale e un anello chiave del commercio internazionale» e - ha aggiunto - «siamo pienamente consapevoli che la recente pronuncia della Corte Suprema è una decisione di grande rilevanza e impatto che richiede la nostra massima attenzione e il nostro impegno per salvaguardare questi beni che appartengono a tutti i panamensi». Il presidente ha ricordato che il pronunciamento della Corte Suprema ha un precedente nella sentenza che ha dichiarato incostituzionale il contratto di concessione per lo sfruttamento della miniera di rame da parte della Minera Panamá della First Quantum Minerals. Mulino ha spiegato che con la nuova sentenza sui **porti**, in attesa che diventi definitiva, ci sarà un periodo di continuità con l'attuale operatore a cui seguirà un periodo di transizione fino all'assegnazione di una nuova concessione, «a termini e condizioni - ha specificato - favorevoli al nostro Paese». Il presidente ha reso noto di aver intanto incaricato l'Autorità Marittima di Panama «di incontrarsi immediatamente con Panama Ports Company per coordinare le azioni necessarie per gli scopi sopra menzionati. Ci aspettiamo - ha sottolineato - che l'azienda, associata di Hutchison Port e filiale del conglomerato multinazionale CK Hutchison Holdings, con una presenza globale e un forte impegno per la propria reputazione aziendale, collabori pienamente durante questa fase. Lo Stato panamense garantisce i diritti costituzionali e legali dell'azienda e ne supervisionerà anche gli obblighi contrattuali fino alla fine del periodo di transizione a cui ho fatto cenno. Da parte sua, il Ministero del Lavoro sosterrà questo processo, garantendo una transizione fluida e trasparente per tutti, in qualità di organo di governo delle relazioni sindacali nel Paese». Rivolgendosi ai lavoratori dei **porti**, Mulino ha affermato che «i vostri posti di lavoro sono il bene più prezioso dei nostri terminal e sono garantiti. Non ci saranno licenziamenti», mentre rivolgendosi ai fornitori e ai clienti dei **porti**



Il presidente Mulino ha esortato Panama Ports Company a collaborare pienamente in vista di questa nuova fase. Per assicurare la continuità delle operazioni portuali nei porti panamensi di Cristóbal e Balboa, situati rispettivamente sulla costa atlantica e su quella pacifica di Panama, queste attività verranno conferite temporaneamente alla APM Terminals, la società terminalista del gruppo armatoriale danese A.P. Møller-Mærsk. Lo ha reso noto venerdì il presidente panamense, José Raúl Mulino, dopo che la sentenza della Corte Suprema di Giustizia di Panama ha dichiarato incostituzionale la legge sul contratto di concessione che ha assegnato alla Panama Ports Company del gruppo CK Hutchison Holdings di Hong Kong la gestione dei due scali portuali del e gennaio 2026). In un messaggio alla nazione, Mulino ha ricordato che i due porti «sono uno dei pilastri strategici dell'economia nazionale e un anello chiave del commercio internazionale» e - ha aggiunto - «siamo pienamente consapevoli che la recente pronuncia della Corte Suprema è una decisione di grande rilevanza e impatto che richiede la nostra massima attenzione e il nostro impegno per salvaguardare questi beni che appartengono a tutti i panamensi». Il presidente ha ricordato che il pronunciamento della Corte Suprema ha un precedente nella sentenza che ha dichiarato incostituzionale il contratto di concessione per lo sfruttamento della miniera di rame da parte della Minera Panamá della First Quantum Minerals. Mulino ha spiegato che con la nuova sentenza sui porti, in attesa che diventi definitiva, ci sarà un periodo di continuità con l'attuale operatore a cui seguirà un periodo di transizione fino all'assegnazione di una nuova concessione, «a termini e condizioni - ha specificato - favorevoli al nostro Paese». Il presidente ha reso noto di aver intanto incaricato l'Autorità Marittima di Panama «di incontrarsi immediatamente con Panama Ports Company per coordinare le azioni necessarie

Informare

Focus

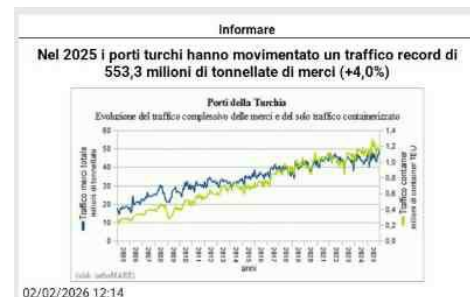
ha assicurato «la continuità dei rapporti esistenti e una transizione amministrativa ordinata». Il presidente panamense ha poi reso noto che APM Terminals «ha espresso la propria disponibilità ad assumere temporaneamente la gestione di entrambi i terminal». Evidenziando che questa società terminalista ha le capacità e l'esperienza necessarie per gestire al meglio la fase di transizione, Mulino ha precisato che «questa misura verrà attivata solo una volta che la sentenza della Corte Suprema diventerà definitiva, fino a quando non verrà accordata una nuova concessione, a seguito di una procedura aperta e partecipativa, a difesa degli interessi panamensi, con la garanzia di migliori risorse per il nostro Paese». Dopo il messaggio del presidente, anche l'Autorità Marittima di Panama ha garantito che «le attività procedono normalmente, senza interruzioni, e continuano a offrire livelli ottimali di produttività, efficienza e qualità del servizio per le compagnie di navigazione e per i loro clienti» e, riferendosi a Panama Ports Company, l'authority ha espresso fiducia «nella sua cooperazione costruttiva durante questa fase, a beneficio della stabilità dell'intero sistema portuale».

Informare

Focus

Nel 2025 i porti turchi hanno movimentato un traffico record di 553,3 milioni di tonnellate di merci (+4,0%)

Nuovo picco storico dei container con l'Italia pari a 678.715 teu (+9,8%). Calo dei transiti navali attraverso lo Stretto del Bosforo. Lo scorso anno i **porti** turchi hanno movimentato un traffico record di 553,3 milioni di tonnellate, con un incremento del +4,0% sul 2024 quando era stato segnato il precedente record storico. Il nuovo picco massimo è stato raggiunto grazie al record del traffico di importazione che è ammontato a 271,7 milioni di tonnellate (+5,6%) e al record del traffico nazionale attestatosi a 69,7 milioni di tonnellate (+10,1%). I volumi in esportazione hanno totalizzato 142,8 milioni di tonnellate (+0,3%) e quelli in transito 69,2 milioni di tonnellate (+0,1%). Inoltre, il nuovo record di traffico complessivo è stato ottenuto grazie ai nuovi picchi dei traffici di merci varie. In particolare, il traffico containerizzato è stato di 144,3 milioni di tonnellate (+0,7%) ed è stato realizzato con una movimentazione di container pari a 14,0 milioni di teu (+3,5%). Le merci convenzionali sono state 65,8 milioni di tonnellate (+6,0%) e i rotabili 12,4 milioni di tonnellate (+4,7%). In crescita anche le rinfuse liquide e solide con totali pari rispettivamente a 169,7 milioni di tonnellate (+4,6%) e 160,9 milioni di tonnellate (+5,7%). Nel 2025 il solo traffico delle merci con l'Italia è stato di 47,4 milioni di tonnellate (+6,1%), con un traffico dei contenitori che è stato pari al nuovo record di 678.715 teu (+9,8%), di cui 589.522 teu in import-export (+7,3%) e 89.193 teu in transito (+29,7%). Lo scorso anno il traffico crocieristico complessivo nei **porti** turchi è stato di 2,14 milioni di passeggeri (+13,2%). Nel solo quarto trimestre del 2025 il traffico totale delle merci ha raggiunto il nuovo record assoluto di 143,7 milioni di tonnellate, con una progressione del +7,3% sullo stesso periodo dell'anno precedente. Il solo traffico dei container, con 3.511.154 teu (+3,6%), ha segnato un nuovo record per questo periodo dell'anno. Nel periodo ottobre-dicembre dello scorso anno il solo traffico con l'Italia è stato di 12,0 milioni di tonnellate di merci (+4,7%), con un traffico containerizzato che ha registrato il nuovo record assoluto di 182.889 teu (+27,3%), di cui 165.500 teu in import-export (+24,1%) e 17.389 teu in transito (+68,6%). Intanto, nell'intero 2025 lo Stretto del Bosforo è stato attraversato da 40.172 navi per 619,3 milioni di tonnellate di stazza lorda complessiva, con diminuzioni rispettivamente del -2,9% e -3,2% sull'anno precedente, di cui 9.554 navi cisterna (-1,2%) e 30.618 navi di altra tipologia (-3,4%). Nel solo quarto trimestre del 2025 i transiti di navi sono stati 10.462 (+2,5%) per 158,2 milioni di tsl (+4,0%), di cui 2.454 navi cisterna (+3,7%) e 8.008 unità di altro tipo (+2,2%).

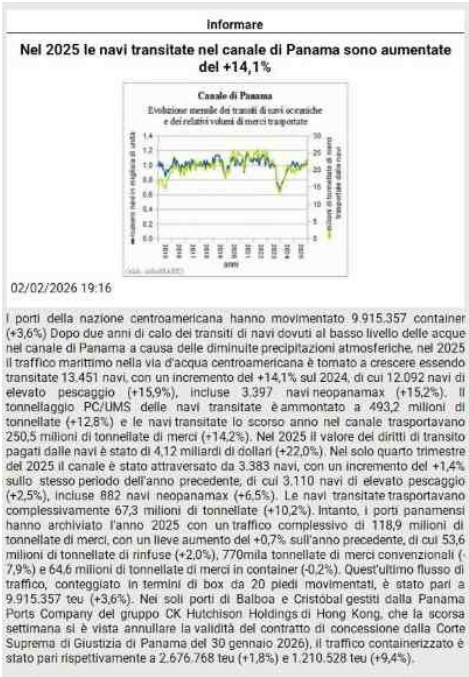


Nuovo picco storico del container con l'Italia pari a 678.715 teu (+9,8%). Calo dei transiti navali attraverso lo Stretto del Bosforo. Lo scorso anno i porti turchi hanno movimentato un traffico record di 553,3 milioni di tonnellate, con un incremento del +4,0% sul 2024 quando era stato segnato il precedente record storico. Il nuovo picco massimo è stato raggiunto grazie al record del traffico di importazione che è ammontato a 271,7 milioni di tonnellate (+5,6%) e al record del traffico nazionale attestatosi a 69,7 milioni di tonnellate (+10,1%). I volumi in esportazione hanno totalizzato 142,8 milioni di tonnellate (+0,3%) e quelli in transito 69,2 milioni di tonnellate (+0,1%). Inoltre, il nuovo record di traffico complessivo è stato ottenuto grazie ai nuovi picchi dei traffici di merci varie. In particolare, il traffico containerizzato è stato di 144,3 milioni di tonnellate (+0,7%) ed è stato realizzato con una movimentazione di container pari a 14,0 milioni di teu (+3,5%). Le merci convenzionali sono state 65,8 milioni di tonnellate (+6,0%) e i rotabili 12,4 milioni di tonnellate (+4,7%). In crescita anche le rinfuse liquide e solide con totali pari rispettivamente a 169,7 milioni di tonnellate (+4,6%) e 160,9 milioni di tonnellate (+5,7%). Nel 2025 il solo traffico delle merci con l'Italia è stato di 47,4 milioni di tonnellate (+6,1%), con un traffico dei contenitori che è stato pari al nuovo record di 678.715 teu (+9,8%), di cui 589.522 teu in import-export (+7,3%) e 89.193 teu in transito (+29,7%). Lo scorso anno il traffico crocieristico complessivo nei porti turchi è stato di 2,14 milioni di passeggeri (+13,2%). Nel solo quarto trimestre del 2025 il traffico totale delle merci ha raggiunto il nuovo record assoluto di 143,7 milioni di tonnellate, con una progressione del +7,3% sullo stesso periodo dell'anno precedente. Il solo traffico dei container, con 3.511.154 teu (+3,6%), ha segnato un nuovo record per questo periodo dell'anno. Nel periodo ottobre-dicembre dello scorso anno il solo traffico con l'Italia è stato di 12,0 milioni di tonnellate di merci (+4,7%), con un traffico containerizzato che ha registrato il nuovo record assoluto di 182.889 teu (+27,3%), di cui 165.500 teu in import-export (+24,1%) e 17.389 teu in transito (+68,6%). Intanto, nell'intero 2025 lo Stretto del Bosforo è stato attraversato da 40.172 navi per 619,3 milioni di tonnellate di stazza lorda complessiva, con diminuzioni rispettivamente del -2,9% e -3,2% sull'anno precedente, di cui 9.554 navi cisterna (-1,2%) e 30.618 navi di altra tipologia (-3,4%). Nel solo quarto trimestre del 2025 i transiti di navi sono stati 10.462 (+2,5%) per 158,2 milioni di tsl (+4,0%), di cui 2.454 navi cisterna (+3,7%) e 8.008 unità di altro tipo (+2,2%).

Informare
Focus

Nel 2025 le navi transitate nel canale di Panama sono aumentate del +14,1%

I **porti** della nazione centroamericana hanno movimentato 9.915.357 container (+3,6%) Dopo due anni di calo dei transiti di navi dovuti al basso livello delle acque nel canale di Panama a causa delle diminuite precipitazioni atmosferiche, nel 2025 il traffico marittimo nella via d'acqua centroamericana è tornato a crescere essendo transitate 13.451 navi, con un incremento del +14,1% sul 2024, di cui 12.092 navi di elevato pescaggio (+15,9%), incluse 3.397 navi neopanamax (+15,2%). Il tonnellaggio PC/UMS delle navi transitate è ammontato a 493,2 milioni di tonnellate (+12,8%) e le navi transitate lo scorso anno nel canale trasportavano 250,5 milioni di tonnellate di merci (+14,2%). Nel 2025 il valore dei diritti di transito pagati dalle navi è stato di 4,12 miliardi di dollari (+22,0%). Nel solo quarto trimestre del 2025 il canale è stato attraversato da 3.383 navi, con un incremento del +1,4% sullo stesso periodo dell'anno precedente, di cui 3.110 navi di elevato pescaggio (+2,5%), incluse 882 navi neopanamax (+6,5%). Le navi transitate trasportavano complessivamente 67,3 milioni di tonnellate (+10,2%). Intanto, i **porti** panamensi hanno archiviato l'anno 2025 con un traffico complessivo di 118,9 milioni di tonnellate di merci, con un lieve aumento del +0,7% sull'anno precedente, di cui 53,6 milioni di tonnellate di rinfuse (+2,0%), 770mila tonnellate di merci convenzionali (-7,9%) e 64,6 milioni di tonnellate di merci in container (-0,2%). Quest'ultimo flusso di traffico, conteggiato in termini di box da 20 piedi movimentati, è stato pari a 9.915.357 teu (+3,6%). Nei soli **porti** di Balboa e Cristóbal gestiti dalla Panama Ports Company del gruppo CK Hutchison Holdings di Hong Kong, che la scorsa settimana si è vista annullare la validità del contratto di concessione dalla Corte Suprema di Giustizia di Panama del 30 gennaio 2026), il traffico containerizzato è stato pari rispettivamente a 2.676.768 teu (+1,8%) e 1.210.528 teu (+9,4%).



ASSONAT entra nella Water Defenders Alliance di LifeGate come Ambassador per la tutela delle acque e della biodiversità marina

ASSONAT annuncia la propria adesione in qualità di Ambassador alla Water Defenders Alliance (WDA), il progetto promosso da LifeGate dedicato alla tutela delle acque e degli ecosistemi marini. L'Associazione Nazionale Approdi e **Porti** Turistici rafforza il proprio impegno per una portualità turistica sostenibile e responsabile. La Water Defenders Alliance è una importante rete che riunisce imprese, università ed enti di ricerca, associazioni, istituzioni, **porti** e aree marine protette, con l'obiettivo di proteggere la salute delle acque attraverso soluzioni concrete, scientificamente validate e misurabili. Con questa adesione ASSONAT consolida il proprio impegno nella promozione di modelli di gestione sostenibile della portualità turistica, valorizzando il ruolo come presidi ambientali attivi e punti di connessione strategici tra territorio e mare. Un percorso che si inserisce in una visione più ampia di sviluppo sostenibile del settore, rafforzata dal recente accordo tra ASSONAT e SACE, volto ad accompagnare la portualità turistica in progetti di crescita e innovazione, favorendo investimenti che migliorino la tutela dell'ambiente e rendano le strutture più sicure, moderne, efficienti e resilienti. Il progetto WDA interviene su più fronti: contrasto all'inquinamento da plastiche e microplastiche, rimozione dei rifiuti dai fondali, prevenzione degli sversamenti di oli e idrocarburi, ripristino degli habitat marini, attività di sensibilizzazione e formazione ambientale. Erika Colciago, Direttrice Generale di LifeGate, dichiara: "Accogliamo con grande apprezzamento l'ingresso di ASSONAT nella Water Defenders Alliance come Ambassador. I **porti** turistici rappresentano un presidio fondamentale per la tutela delle acque e della biodiversità marina: sono luoghi di connessione tra terra e mare e possono diventare veri e propri laboratori di innovazione per la sostenibilità. La partecipazione di ASSONAT rafforza l'Alleanza e conferma quanto il coinvolgimento attivo della portualità sia strategico per costruire modelli di sviluppo realmente sostenibili, capaci di coniugare crescita economica, responsabilità ambientale e tutela degli ecosistemi marini". «Nel ruolo di Ambassador, ASSONAT contribuirà a diffondere il progetto Water Defenders Alliance coinvolgendo i **porti** turistici italiani interessati ad adottare soluzioni innovative per la tutela dell'ambiente marino», dichiara Luciano Serra, Presidente di ASSONAT. «Si tratta di un ulteriore passo verso una portualità turistica sempre più responsabile, capace di coniugare sviluppo, innovazione e salvaguardia dell'ecosistema marino». «ASSONAT - conclude Serra - conferma così il proprio impegno nel sostenere iniziative e partnership strategiche che rafforzano il ruolo delle strutture portuali come attori chiave nella protezione del sistema mare».

Informatore Navale
<p>ASSONAT entra nella Water Defenders Alliance di LifeGate come Ambassador per la tutela delle acque e della biodiversità marina</p> <p>02/02/2026 15:51</p> <p>ASSONAT annuncia la propria adesione in qualità di Ambassador alla Water Defenders Alliance (WDA), il progetto promosso da LifeGate dedicato alla tutela delle acque e degli ecosistemi marini. L'Associazione Nazionale Approdi e Porti Turistici rafforza il proprio impegno per una portualità turistica sostenibile e responsabile. La Water Defenders Alliance è una importante rete che riunisce imprese, università ed enti di ricerca, associazioni, istituzioni, porti e aree marine protette, con l'obiettivo di proteggere la salute delle acque attraverso soluzioni concrete, scientificamente validate e misurabili. Con questa adesione ASSONAT consolida il proprio impegno nella promozione di modelli di gestione sostenibile della portualità turistica, valorizzando il ruolo come presidi ambientali attivi e punti di connessione strategici tra territorio e mare. Un percorso che si inserisce in una visione più ampia di sviluppo sostenibile del settore, rafforzata dal recente accordo tra ASSONAT e SACE, volto ad accompagnare la portualità turistica in progetti di crescita e innovazione, favorendo investimenti che migliorino la tutela dell'ambiente e rendano le strutture più sicure, moderne, efficienti e resilienti. Il progetto WDA interviene su più fronti: contrasto all'inquinamento da plastiche e microplastiche, rimozione dei rifiuti dai fondali, prevenzione degli sversamenti di oli e idrocarburi, ripristino degli habitat marini, attività di sensibilizzazione e formazione ambientale. Erika Colciago, Direttrice Generale di LifeGate, dichiara: "Accogliamo con grande apprezzamento l'ingresso di ASSONAT nella Water Defenders Alliance come Ambassador. I porti turistici rappresentano un presidio fondamentale per la tutela delle acque e della biodiversità marina: sono luoghi di connessione tra terra e mare e possono diventare veri e propri laboratori di innovazione per la sostenibilità. La partecipazione di ASSONAT rafforza l'Alleanza e conferma quanto il coinvolgimento attivo della portualità sia strategico per costruire modelli di sviluppo realmente sostenibili, capaci di coniugare crescita economica, responsabilità ambientale e tutela degli ecosistemi marini". «Nel ruolo di Ambassador, ASSONAT contribuirà a diffondere il progetto Water Defenders Alliance coinvolgendo i porti turistici italiani interessati ad adottare soluzioni innovative per la tutela dell'ambiente marino», dichiara Luciano Serra, Presidente di ASSONAT. «Si tratta di un ulteriore passo verso una portualità turistica sempre più responsabile, capace di coniugare sviluppo, innovazione e salvaguardia dell'ecosistema marino». «ASSONAT - conclude Serra - conferma così il proprio impegno nel sostenere iniziative e partnership strategiche che rafforzano il ruolo delle strutture portuali come attori chiave nella protezione del sistema mare».</p>

«Anche l'Italia sarà coinvolta da quel che si muove per la rotta dell'Artico»

Italian Seafarers: ghiacci al Polo calati del 40%, occhio alla nuova geografia della logistica ROMA. «La questione Groenlandia ha acceso i riflettori sulla regione polare, ma l'Artico è oggetto di attenzione crescente nel mondo della navigazione e della logistica internazionale da lungo tempo». Parte da qui Italian Seafarers, progetto di Confitarma creato per promuovere le professioni marittime tra i giovani, analizzando gli effetti che «il progressivo ritiro dei ghiacci marini legato all'aumento delle temperature» ha sulla zona più vicina al Polo Nord ampliando, ad esempio, «le finestre stagionali di navigabilità alle alte latitudini». Del resto, non è forse vero che, a dar retta alle principali agenzie climatiche, l'estensione minima estiva dei ghiacci artici «si è ridotta di oltre il 40% rispetto agli anni Ottanta»? Le conseguenze sono ovviamente sull'ambiente e sul clima ma non solo su quello: incide - viene fatto rilevare - sulle scelte di armatori, operatori logistici, assicuratori e governi. Per capirci: Italian Seafarers spiega che «l'Artico non è diventato improvvisamente una nuova rotta globale, ma è entrato stabilmente nel perimetro delle valutazioni strategiche». E se l'Artico viene messo al centro dell'attenzione - affermano gli analisti che seguono questo progetto degli armatori confindustriali - «l'Italia non sarà estranea alle conseguenze». Tutto dipende dal fatto che le rotte artiche, «in particolare quelle che collegano l'Europa settentrionale all'Asia orientale», sono una scorciatoia. Almeno sulla carta offrono «distanze più brevi rispetto ai passaggi tradizionali come Suez: in alcune tratte, la riduzione può arrivare fino a 7-10 giorni di navigazione». Bisogna considerarne l'impatto dal punto di costi operativi e pianificazione. Convienne? Certo che sì, ma in teoria perché, come ricorda Italian Seafarers, «la realtà operativa resta complessa: la navigazione è limitata a determinati mesi dell'anno, richiede navi idonee, equipaggi formati e una pianificazione molto accurata». Ecco perché - si afferma - il traffico lungo le rotte artiche è per ora «concentrato soprattutto su carichi energetici e materie prime dalla Russia». Anche se va detto che «ha fatto scalpore l'apertura qualche mese fa di una linea container diretta Cina-Europa». C'è da chiedersi: quanto si è disposti a rischiare per risparmiare quei giorni di navigazione? Dunque, la rotta artica forse «non può ancora essere considerata un'alternativa stabile su larga scala». Non è però solo questione di una analisi tutta economica di costi/benefici: è da sottolineare «l'interesse di Paesi come Russia e Cina, che vedono l'Artico come uno spazio strategico da presidiare». Non basta: navigare in Artico - viene messo in risalto - significa «operare in uno degli ambienti più delicati del pianeta», ragion per cui «le condizioni meteo estreme, la presenza di ghiaccio residuo e la scarsità di infrastrutture rendono più difficile la gestione delle emergenze». A ciò si aggiunga che «dal punto di vista ambientale, un incidente in Artico avrebbe un impatto elevato e duraturo, sia



02/02/2026 09:07

Italian Seafarers: ghiacci al Polo calati del 40%, occhio alla nuova geografia della logistica ROMA. «La questione Groenlandia ha acceso i riflettori sulla regione polare, ma l'Artico è oggetto di attenzione crescente nel mondo della navigazione e della logistica internazionale da lungo tempo». Parte da qui Italian Seafarers, progetto di Confitarma creato per promuovere le professioni marittime tra i giovani, analizzando gli effetti che «il progressivo ritiro dei ghiacci marini legato all'aumento delle temperature» ha sulla zona più vicina al Polo Nord ampliando, ad esempio, «le finestre stagionali di navigabilità alle alte latitudini». Del resto, non è forse vero che, a dar retta alle principali agenzie climatiche, l'estensione minima estiva dei ghiacci artici «si è ridotta di oltre il 40% rispetto agli anni Ottanta»? Le conseguenze sono ovviamente sull'ambiente e sul clima ma non solo su quello: incide - viene fatto rilevare - sulle scelte di armatori, operatori logistici, assicuratori e governi. Per capirci: Italian Seafarers spiega che «l'Artico non è diventato improvvisamente una nuova rotta globale, ma è entrato stabilmente nel perimetro delle valutazioni strategiche». E se l'Artico viene messo al centro dell'attenzione - affermano gli analisti che seguono questo progetto degli armatori confindustriali - «l'Italia non sarà estranea alle conseguenze». Tutto dipende dal fatto che le rotte artiche, «in particolare quelle che collegano l'Europa settentrionale all'Asia orientale», sono una scorciatoia. Almeno sulla carta offrono «distanze più brevi rispetto ai passaggi tradizionali come Suez: in alcune tratte, la riduzione può arrivare fino a 7-10 giorni di navigazione». Bisogna considerarne l'impatto dal punto di costi operativi e pianificazione. Convienne? Certo che sì, ma in teoria perché, come ricorda Italian Seafarers, «la realtà operativa resta complessa: la navigazione è limitata a determinati mesi dell'anno, richiede navi idonee, equipaggi formati e una pianificazione molto accurata». Ecco perché - si afferma - il traffico lungo le rotte artiche è per ora «concentrato soprattutto su carichi energetici e materie prime dalla Russia». Anche se va detto che «ha fatto scalpore l'apertura qualche mese fa di una linea container diretta Cina-Europa». C'è da chiedersi: quanto si è disposti a rischiare per risparmiare quei giorni di navigazione? Dunque, la rotta artica forse «non può ancora essere considerata un'alternativa stabile su larga scala». Non è però solo questione di una analisi tutta economica di costi/benefici: è da sottolineare «l'interesse di Paesi come Russia e Cina, che vedono l'Artico come uno spazio strategico da presidiare». Non basta: navigare in Artico - viene messo in risalto - significa «operare in uno degli ambienti più delicati del pianeta», ragion per cui «le condizioni meteo estreme, la presenza di ghiaccio residuo e la scarsità di infrastrutture rendono più difficile la gestione delle emergenze». A ciò si aggiunga che «dal punto di vista ambientale, un incidente in Artico avrebbe un impatto elevato e duraturo, sia

La Gazzetta Marittima

Focus

per la difficoltà di intervento sia per la fragilità degli ecosistemi». È per questo che molti operatori hanno detto che il gioco non vale la candela. Italian Seafarers mette l'accento sul fatto che, a dispetto della lontananza geografica dall'Artico, tutte queste trasformazioni in corso (o anche solo la minaccia che avvengano) hanno «effetti indiretti sul sistema logistico europeo e mediterraneo». È intuibile - viene segnalato - che «se una parte dei flussi tra Asia ed Europa dovesse sperimentare rotte più settentrionali, anche solo in modo stagionale, cambierebbe l'equilibrio complessivo delle catene di approvvigionamento». Questo significa che non esistono più assetti consolidati: la logistica globale è «più dinamica» e contano sempre di più «affidabilità, servizi portuali evoluti, intermodalità e capacità di adattamento». Come dire: nell'analisi di questi soggetti della galassia Confitarma, il Mediterraneo «resta centrale per molti traffici», e tuttavia opera «in un contesto più competitivo e interconnesso, dove le decisioni prese a migliaia di chilometri di distanza possono avere effetti concreti anche sui nostri **porti**». A questi aspetti occorre sommare l'esigenza di poter disporre di «figure professionali sempre più preparate, sia a bordo sia a terra: ufficiali, tecnici di macchina, operatori della logistica e professionisti della sicurezza sono chiamati a gestire situazioni dove il rischio, la pianificazione e il rispetto delle regole hanno un peso crescente». Perciò la formazione «diventa un elemento strategico: gli Istituti e le accademie marittime - si ribadisce - svolgono un ruolo fondamentale nel preparare le nuove generazioni alle esigenze reali del settore marittimo».

"Mediterraneo 2030": conclusioni di Stefano Messina, tra sfide geopolitiche e opportunità per il cluster marittimo italiano

Feb 2, 2026 - Un Mediterraneo protagonista non solo della storia, ma anche della geografia strategica del futuro: questo il messaggio centrale emerso dai lavori del convegno "Mediterraneo 2030 - Le nuove rotte del potere marittimo", svoltosi presso l'Accademia Navale di Livorno e promosso dal Propeller Club Port of Livorno. A chiudere i lavori è stato Stefano Messina, Presidente di Assarmatori Shipowners Association, con una sintesi che ha toccato i principali nodi critici e le prospettive per il settore dello shipping alla luce della complessità geopolitica contemporanea. Messina ha sottolineato come l'obiettivo dell'iniziativa - promuovere un'analisi profonda delle dinamiche globali e delle loro ricadute sul trasporto marittimo - sia stato pienamente raggiunto. La discussione ha infatti coinvolto relatori istituzionali, esperti di geopolitica, rappresentanti del mondo accademico e operatori del settore, con un focus su scenari emergenti quali l'evoluzione delle rotte commerciali e la sicurezza marittima. Per Messina, il Mediterraneo non può restare ai margini del gioco globale: rotte energetiche, traffici commerciali e trasformazioni climatiche richiedono una visione strategica integrata che valorizzi la centralità del mare come asse di connettività e sviluppo. Ha ricordato come la recente oscillazione delle rotte commerciali dopo le turbolenze nel Mar Rosso e l'apertura di nuove vie di transito possano modificare equilibri consolidati, rendendo cruciale per l'Italia e per l'Europa mantenere una forte presenza nel bacino mediterraneo. Messina ha altresì evidenziato le criticità normative e competitive che oggi penalizzano il settore marittimo, soprattutto nell'ambito europeo: in particolare, la regolamentazione climatica (ETS e altre direttive) rischia di indebolire la competitività degli armatori italiani e di favorire lo spostamento dei traffici verso scali extra-UE se non affrontata con pragmatismo e coerenza con la natura globale dell'industria marittima. La chiusura di Messina ha avuto anche un tono strategico e propositivo: per il Presidente di Assarmatori, è fondamentale continuare a "fare sistema" tra istituzioni, imprese e stakeholder per rafforzare la competitività dei porti italiani, promuovere una visione mediterranea condivisa e sostenere politiche che tutelino la coesione economica e la sicurezza delle rotte marittime. Con un richiamo alla cooperazione internazionale e alla preparazione ideale al 2030, Messina ha così consegnato alla platea le linee di impegno per i prossimi anni, confermando la volontà dell'associazione di proseguire il dibattito e stimolare soluzioni concrete che guardino tanto al contesto globale quanto alle sfide locali nei porti e nei cluster logistici nazionali.



Feb 2, 2026 - Un Mediterraneo protagonista non solo della storia, ma anche della geografia strategica del futuro: questo il messaggio centrale emerso dai lavori del convegno "Mediterraneo 2030 - Le nuove rotte del potere marittimo", svoltosi presso l'Accademia Navale di Livorno e promosso dal Propeller Club Port of Livorno. A chiudere i lavori è stato Stefano Messina, Presidente di Assarmatori Shipowners Association, con una sintesi che ha toccato i principali nodi critici e le prospettive per il settore dello shipping alla luce della complessità geopolitica contemporanea. Messina ha sottolineato come l'obiettivo dell'iniziativa - promuovere un'analisi profonda delle dinamiche globali e delle loro ricadute sul trasporto marittimo - sia stato pienamente raggiunto. La discussione ha infatti coinvolto relatori istituzionali, esperti di geopolitica, rappresentanti del mondo accademico e operatori del settore, con un focus su scenari emergenti quali l'evoluzione delle rotte commerciali e la sicurezza marittima. Per Messina, il Mediterraneo non può restare ai margini del gioco globale: rotte energetiche, traffici commerciali e trasformazioni climatiche richiedono una visione strategica integrata che valorizzi la centralità del mare come asse di connettività e sviluppo. Ha ricordato come la recente oscillazione delle rotte commerciali dopo le turbolenze nel Mar Rosso e l'apertura di nuove vie di transito possano modificare equilibri consolidati, rendendo cruciale per l'Italia e per l'Europa mantenere una forte presenza nel bacino mediterraneo. Messina ha altresì evidenziato le criticità normative e competitive che oggi penalizzano il settore marittimo, soprattutto nell'ambito europeo: in particolare, la regolamentazione climatica (ETS e altre direttive) rischia di indebolire la competitività degli armatori italiani e di favorire lo spostamento dei traffici verso scali extra-UE se non affrontata con pragmatismo e coerenza con la natura globale dell'industria marittima. La chiusura di Messina ha

Ship 2 Shore

Focus

Centralità del Mediterraneo e nuove rotte: serve una strategia di livello europeo, ma le scelte dell'UE penalizzano l'Italia

Le idee del presidente di Assarmatori Stefano Messina sciorinate al convegno del Propeller Livorno: critiche all'ETS, importanza delle scelte da armonizzare con la geopolitica, futuro dell'underwater, rotte artiche e asse dall'Atlantico all'Indopacifico

Livorno - Nel Mediterraneo transita annualmente il 25% del traffico commerciale globale. Il Mare Nostrum, come racconta la sua storia ultramillenaria, riveste da sempre una importante centralità. Oggi sulle rotte di transito si affacciano però scenari di guerra come quelli di Gaza e dell'Ucraina che incidono senza dubbio sui traffici marittimi anche se, per il futuro, si possono intravedere nuove potenzialità. L'Europa, in questo contesto, ha però adottato politiche che rischiano di mettere un freno al settore marittimo, uno fra i più importanti per l'economia italiana ha detto Stefano Messina, presidente di Assarmatori nelle conclusioni del convegno organizzato dalla presidente del Propeller di Livorno, Maria Gloria Giani, sul tema Mediterraneo 2030. Le nuove rotte del potere marittimo. Un argomento di geopolitica strettamente connesso con i tempi che viviamo. Dopo l'introduzione di Giani, si sono susseguiti i saluti dell'ammiraglio Alberto Tarabotto comandante dell'Accademia Navale (che ha ospitato l'appuntamento), del prefetto Giancarlo Dionisi, del presidente nazionale del Propeller Umberto Masucci e del sindaco labronico Luca Salvetti, che ha ricordato la città che si fa sempre più protagonista della Blue Economy guardando anche alla Biennale del Mare del 2027 che seguirà il fil rouge delle Vie del mare per incontrare il mondo. Ma partiamo da quanto detto dal presidente Messina nel suo intervento conclusivo, per poi aprire alcuni focus sugli speech dei relatori. Ribadendo il concetto della centralità del settore marittimo per l'economia italiana, l'esponente di Assarmatori ha anche sottolineato come questa ricchezza venga di fatto prodotta da operatori privati, generando reddito e quindi rappresentando un grande valore per tutto il nostro Paese. L'Italia e l'Unione Europea: proprio a quest'ultima Messina ha indirizzato critiche riguardo alle politiche adottate, a partire dall'ETS (Emission Trading System, comunemente indicato come tassa sulla CO2) i cui introiti, almeno sulla carta, devono servire per dare una spinta alla transazione ecologica, ma alla fine si sta dimostrando una vera tassa, dal momento che solo una piccola parte torna al settore marittimo mentre la maggior parte va a coprire il debito pubblico. Bisogna essere uniti affinché le politiche europee non danneggino l'Italia - ha aggiunto Messina - e il nostro Governo deve essere capace di intervenire in sede UE. Dopo aver sottolineato che il porto di Livorno con i suoi operatori è uno snodo fondamentale per il traffico marittimo ed è destinato a crescere grazie alle infrastrutture work in progress, guardando al dossier Mediterraneo 2030' il presidente di Assarmatori ha indicato, nell'ambito del confronto sulle rotte marittime e il loro futuro, che per lo sviluppo risulterà fondamentale una strategia di livello europeo. È evidente che uno dei temi più importanti, in questi anni, è quello



Ship 2 Shore

Focus

dell'underwater, sia a livello militare, ma anche a livello economico. Sotto i mari passano gasdotti e cavi che gestiscono il 98% dei dati globali. Quindi i fondali sono oggetto di monitoraggio perché la loro sicurezza diventa automaticamente sicurezza nazionale. E infatti la Marina Militare, come indicato poche ore prima del convegno livornese al Forum di Rapallo dall'ammiraglio Aurelio De Carolis, Comandante in capo della Squadra Navale, e come ribadito anche durante gli interventi dei relatori di Livorno, 30 navi militari (di cui 6 fuori dal bacino del Mare Nostrum) sono impegnate per garantire la sicurezza, sia in Mediterraneo che sulle rotte indopacifiche. Il tutto inserito in uno scenario che si fa sempre più complesso. L'On. Ettore Rosato, segretario del Comitato parlamentare per la sicurezza della Repubblica, ha parlato della necessità di scelte politiche riguardo alla sicurezza dei porti e delle rotte. C'è un prima e un dopo Trump; in questo ultimo anno sono cambiati gli assetti sulla sicurezza, ma anche l'approccio. Il ruolo di mediazione dell'ONU è depotenziato e oggi sta diventando preponderante la logica della forza, per cui bisogna attrezzarsi. Alcuni non giocano seguendo le regole e noi giochiamo in difesa. In questo conflitto asimmetrico bisogna avere la massa critica per affrontare temi e attori della sicurezza mondiale. Quanto alle nuove rotte del potere marittimo, basta pensare che 10 anni fa si parlava solo di superficie del mare, mentre oggi va considerato il contesto sottomarino, che è un mondo quasi del tutto sconosciuto. E si apre così il problema della sicurezza, che diventa anche un problema economico ha indicato Rosato -per poi affrontare il tema degli incidenti ai cavi sottomarini che possono essere casuali, ma non sempre. Per cui la difesa delle infrastrutture strategiche diventa la grande sfida delle nazioni, Italia compresa, situazione che richiede anche investimenti significativi. E se il potere marittimo si gioca fra potenze, auspico che l'Unione Europea riesca a capire le necessità di una forza unitaria. Il contrammiraglio Edoardo Balestra, in rappresentanza del Comando Generale delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, ha parlato del bisogno, in relazione all'underwater, di far sì che il sistema sia in grado di resistere allo stress, aprendo anche un focus sul dibattito se sia più utile conoscere il posizionamento dei cavi per la sicurezza della navigazione oppure se è meglio evitare questo per una questione di sicurezza nazionale. Il monitoraggio, da parte della Guardia Costiera, è fondamentale, così come è fondamentale sviluppare anche l'aspetto del law enforcement, ovvero l'applicazione delle leggi esistenti a fronte di danneggiamenti o azioni illegali. Da parte sua il contrammiraglio Giulio M. Cappelletti, vice direttore struttura operativa del Polo Nazionale della Dimensione Subacquea inaugurato dal ministro della Difesa Guido Crosetto nel dicembre del 2023 a La Spezia, ha tracciato un quadro generale del deepsea, il mare profondo, e di quelle che sono, oggi, le tecnologie per affrontare e garantire la sicurezza e l'economia. È necessario infatti avere un sistema di controllo e sorveglianza subacquea che possa rivelare in tempo reale ciò che accade negli abissi e quindi realizzare la piena operatività della dimensione sottomarina necessaria per scopi militari, sfruttamento delle risorse, difesa e manutenzione delle infrastrutture critiche subacquee. Nel Polo spezzino opera la Marina Militare e con essa scienziati, università, aziende. e numerosi sono i progetti work in progress. Alessandro Santi, past president

Ship 2 Shore

Focus

di Federagenti, ha proiettato una slide della prima pagina del The Economist (del 17 gennaio 2026) con il titolo The Return of Gunboat Capitalism, cioè il ritorno del capitalismo delle cannoniere, con un veliero carico di contenitori impegnato a fendere il mare in tempesta. Dove il termine gunboat capitalism' è sinonimo di un imperialismo economico per cui le potenze economiche occidentali utilizzano la superiorità militare o navale, per imporre a chi è meno potente condizioni favorevoli a se stesse; insomma, era una politica tipica ai tempi del colonialismo. Ed ecco che l'intervento di Santi si è sviluppato attorno alle catene e nodi logistici strategici nel mondo di Trump, fra mari di mezzo e oceani, fra continenti e frontiere, mare Artico compreso, che è un'altra frontiera di quell'America che ha sempre costruito la sua sicurezza sull'isolamento. Oggi la potenza passa per il mare diversamente a quello che accadeva fino a pochi anni fa; cambia la globalizzazione e comunque l'Artico, seppure con la possibilità di poter seguire tre diverse rotte (quella del nord, quella di nord-ovest e quella transpolare), non potrà mai essere la vera alternativa. I grafici proiettati hanno mostrato, ad esempio, il Mediterraneo con l'Italia al centro, e le frecce di rotte che vanno verso il Sudamerica, verso l'Africa, verso l'India. Tre direttrici sulle quali far navigare' gli accordi che l'Europa ha concluso di recente con il Mercosur, con l'India e il Piano Mattei dell'Italia. Strategie e trend per riportare il Mediterraneo in una posizione fondamentale. Della rotta marittima artica, fra economia, politica e sviluppo, ha parlato Leonardo Parigi, direttore di Osservatorio Artico, che ha anche evidenziato le problematiche legate proprio alla presenza dei ghiacci. L'onorevole Guglielmo Picchi, presidente di SACE Spa, già segretario del Comitato permanente della politica estera per il Mediterraneo e per l'Africa, è partito dal concetto di Mediterraneo allargato, terminologia per la quale non c'è traduzione che possa spiegare cosa deve essere la nostra capacità di proiezione. Sostituendo quindi la parola allargato con globale, ha indicato il ruolo di anello di congiunzione fra Atlantico e Indopacifico, dove le rotte si intrecciano con la geopolitica, dove l'Egitto rappresenta un ponte per l'Asia, dove il Piano Mattei guarda verso l'Africa. E dove si intravede la necessità per il Governo italiano di identificare nuovi spunti di politica estera. Perché sul Mediterraneo dobbiamo giocare un ruolo. Come nel deepsea, settore fondamentale per il quale abbiamo la tecnologia. Nell'ultimo intervento, quello del professor Andrea de Guttry della Scuola Superiore Sant'Anna di Pisa, si è parlato di diritto navale e di Mediterraneo quale mare di pace, una pace che va garantita con il rispetto delle norme, cosa che non tutti fanno, e quindi della necessità di rendere più efficace il diritto internazionale. La senatrice Stefania Craxi, presidente della Commissione esteri e difesa del Senato, si è potuta collegare solo da remoto: Il Mediterraneo deve starci molto a cuore, è speranza per il nostro futuro. Non deve essere scontro di civiltà, ma luogo di incontro fra culture diverse. Questo Governo lo ha rimesso al centro della politica estera; dobbiamo far sì che possa diventare un luogo di opportunità.

Rifornimento di Gnl, Barcellona leader nel Mediterraneo

Le operazioni di bunkering hanno raggiunto i 229.750 metri cubi, segnando una crescita del 60,5% rispetto ai 143.000 metri cubi dell'anno precedente. Barcellona Il porto di Barcellona consolida la sua leadership nella transizione energetica del Mediterraneo, chiudendo l'anno con un nuovo record storico per la fornitura di gas naturale liquefatto alle navi. Secondo i dati diffusi dall'Autorità Portuale, le operazioni di bunkering di Gnl hanno raggiunto i 229.750 metri cubi, segnando una crescita del 60,5% rispetto ai 143.000 metri cubi dell'anno precedente. Questo risultato posiziona lo scalo catalano come un hub di riferimento in Europa, gestendo da solo circa il 40% del totale dei rifornimenti di gas effettuati in tutti i porti spagnoli. A trainare questo incremento è stato il consolidamento delle operazioni ship-to-ship, ovvero il rifornimento da nave a nave, reso possibile dalla presenza fissa nello scalo della Haugesund Knutsen, una chiatta specializzata operativa dall'inizio del 2023. Nel corso dell'ultimo anno sono state effettuate 89 operazioni tramite chiatta, che hanno coperto la maggior parte dei volumi, mentre le restanti 402 operazioni sono avvenute tramite camion. Il record riflette l'evoluzione della flotta mondiale: nel 2024 il porto di Barcellona ha registrato oltre ottomila scali, di cui circa il 10% effettuati da unità alimentate a gas, con una forte incidenza dei traghetti di Baleària e delle nuove navi da crociera. L'adozione massiccia di questo combustibile ha permesso una drastica riduzione delle emissioni di ossidi di azoto (NOx), in linea con gli obiettivi di decarbonizzazione che puntano alla neutralità carbonica entro il 2050. Per il futuro, l'Autorità Portuale ha già pianificato l'estensione dei rifornimenti di gas anche al settore delle navi portacontainer e si prepara al lancio dei primi servizi pilota per il metanolo, previsto per il 2026, confermando la strategia di diversificazione verso carburanti sempre più puliti per i grandi armatori internazionali.



Porti, la riforma dei pensionati eccellenti: due poli guidati da Genova e Trieste

Un gruppo di ex dirigenti e di marittimisti elabora uno studio alternativo al disegno di legge del Mit: 2 multiporti con i presidenti delle Adsp nominati dai presidenti delle Regioni interessate, un direttore generale designato dal Mit e con poteri decisionali, comitati di gestione partecipati da rappresentanti delle categorie economiche e dei sindacati. Genova - Se riforma della portualità deve essere, che sia. Ma non quella del disegno di legge approvato dal Consiglio dei ministri, centrata sulla nascita di Porti d'Italia spa. Un gruppo di pensionati "eccellenti", che la portualità l'hanno vissuta, scritta, studiata e insegnata, si è messo al lavoro per riscriverla ex novo, allargando la cerchia a esperti ancora al lavoro, con l'obiettivo di fornire elementi e spunti anche alla politica, per un disegno diverso. L'aggiornamento prende le mosse dalla "vecchia" legge 84/94 per sistemare quello che non ha funzionato e rispondere alle nuove esigenze. L'idea è quella dei due poli: Alto Adriatico e Alto Tirreno. Due "multiporti", guidati rispettivamente da **Trieste** e da Genova, radici marittime mediterranee dei corridoi Ten-T, sui quali investire dotandoli di pescaggi, banchine e spazi a terra adeguati alle portacontainer più grandi, e di un sistema logistico-trasportistico retroportuale. Dal punto di vista della governance, le Autorità di sistema portuale (presidenti nominati d'intesa dai presidenti delle Regioni interessate, direttore generale nominato dal Mit e con ampi poteri decisionali, comitati di gestione aperti alla partecipazione di rappresentanti delle categorie economiche e dei sindacati), dovrebbero diventare enti pubblici economici, con ruoli e poteri rafforzati, al contrario di quanto prevede la riforma di governo. Ruoli che vanno dalla pianificazione dello sviluppo e coordinamento delle attività e servizi necessari al porto, con anche la possibilità di gestirli - escluse le operazioni portuali - oltre che di detenere partecipazioni nei retroporti. Il Mit dovrebbe mantenere la regia nazionale e "riappropriarsi" della strategia della politica nazionale della portualità predisponendo un nuovo Piano generale dei trasporti e della logistica, concentrandosi su trasporti e mare e lasciando le altre competenze a dicasteri diversi. Il "club della riforma della riforma", che comprende da avvocati marittimisti a ex dirigenti di enti e associazioni, ha aperto la discussione, molto concreta, da qualche settimana allargandosi progressivamente, e le idee sono raccolte in una prima bozza, su cui confrontarsi e da mettere a sistema per una vera e propria controproposta. Fra i molti all'opera, ci sono Sandro Carena, Massimo Provinciali e Renato Midoro. Tutti e tre in pensione. Il primo, già segretario generale del Consorzio Autonomo del porto di Genova, prima, e poi dell'Autorità portuale di Genova, passato attraverso le presidenze di Roberto D'Alessandro, Rinaldo Magnani, Giuliano Gallanti e Giovanni Novi. Un curriculum da direttore generale al ministero dei Trasporti e poi segretario generale dell'Autorità portuale di Livorno, il secondo.



Un gruppo di ex dirigenti e di marittimisti elabora uno studio alternativo al disegno di legge del Mit: 2 multiporti con i presidenti delle Adsp nominati dai presidenti delle Regioni interessate, un direttore generale designato dal Mit e con poteri decisionali, comitati di gestione partecipati da rappresentanti delle categorie economiche e dei sindacati. Genova - Se riforma della portualità deve essere, che sia. Ma non quella del disegno di legge approvato dal Consiglio dei ministri, centrata sulla nascita di Porti d'Italia spa. Un gruppo di pensionati "eccellenti", che la portualità l'hanno vissuta, scritta, studiata e insegnata, si è messo al lavoro per riscriverla ex novo, allargando la cerchia a esperti ancora al lavoro, con l'obiettivo di fornire elementi e spunti anche alla politica, per un disegno diverso. L'aggiornamento prende le mosse dalla "vecchia" legge 84/94 per sistemare quello che non ha funzionato e rispondere alle nuove esigenze. L'idea è quella dei due poli: Alto Adriatico e Alto Tirreno. Due "multiporti", guidati rispettivamente da Trieste e da Genova, radici marittime mediterranee dei corridoi Ten-T, sui quali investire dotandoli di pescaggi, banchine e spazi a terra adeguati alle portacontainer più grandi, e di un sistema logistico-trasportistico retroportuale. Dal punto di vista della governance, le Autorità di sistema portuale (presidenti nominati d'intesa dai presidenti delle Regioni interessate, direttore generale nominato dal Mit e con ampi poteri decisionali, comitati di gestione aperti alla partecipazione di rappresentanti delle categorie economiche e dei sindacati), dovrebbero diventare enti pubblici economici, con ruoli e poteri rafforzati, al contrario di quanto prevede la riforma di governo. Ruoli che vanno dalla pianificazione dello sviluppo e coordinamento delle attività e servizi necessari al porto, con anche la possibilità di gestirli - escluse le operazioni portuali - oltre che di detenere partecipazioni nei retroporti. Il Mit dovrebbe mantenere la regia nazionale e "riappropriarsi" della strategia della politica

Ship Mag

Focus

E il terzo ex professore di economia e gestione delle imprese di trasporto e delle imprese marittime alla facoltà di Economia dell'Università di Genova. La logica di partenza è individuare i nodi che ostacolano la competitività dei porti italiani rispetto a quelli del Nord Europa e anche altri concorrenti sul Mediterraneo e stabilire le azioni per "fare sistema" e affrontarli; in una logica di integrazione con i mercati di produzione (dal Piemonte alla Lombardia al Nord Est) e logistici. I due multiporti (che potrebbero diventare anche tre) dovrebbero essere dotati degli strumenti anche per poter avere un peso maggiore nel dialogo con i grandi carrier e gli operatori logistici. L'obiettivo è mettere le idee sul tavolo, per aprire una discussione, dal quadro generale ai problemi più spicci, come una semplificazione per l'approvazione dei Piani regolatori portuali, ad esempio, che non devono essere un'ingessatura per i porti. Un esercizio culturale, ma non solo. Una prima bozza di controproposta che ribalta l'idea di una centralizzazione nella Porti d'Italia spa che assorbirebbe uomini e risorse finanziarie dalle Adsp, per aprire la discussione con quanti vogliano confrontarsi. Uno studio per provare a intervenire rispetto alla riforma incardinata nel disegno di legge che ha ottenuto il via libera dal consiglio dei ministri e ora deve iniziare l'iter della discussione.

Shipping Italy

Focus

Sono 6 le navi 'italiane' demolite (a norma) nel 2025

Allarme di Ngo Shipbreaking sulle unità della 'flotta ombra' che sarebbero state cedute e spiaggiate in India Sono state sei - e sono avvenute tutte ad Aliaga e nel rispetto della normativa comunitaria - le demolizioni di navi 'italiane' che hanno avuto luogo nel 2025. Lo si apprende dall'ultimo report annuale della Ngo Shipbreaking Platform, organizzazione non governativa che invoca migliori condizioni per questa attività, stigmatizzando gli stabilimenti che operano in condizioni di sicurezza e ambientali sub standard. Anche per quest'anno la presenza più rilevante, per categoria, è quella dei traghetti, con rappresentanti delle maggiori compagnie nazionali. Nell'elenco figurano infatti la Gnv Aries entrata nella flotta della compagnia nel 2021 e che ha terminato la sua corsa nel gennaio dello scorso anno, ma anche, per la compagnia parte del gruppo Msc, la gemella Gnv Antares (battente a fine vita la bandiera del Portogallo), arrivata in Turchia a fine 2025. Entrambe le consegnate nel 1987, avevano una capacità commerciale di 2.100 metri lineari, 350 cabine e possibilità di ospitare a bordo oltre 1.000 passeggeri. Stessa sorte è toccata al più anziano Moby Dada (realizzato nel 1981), nel 2024 vittima di alcuni problemi burocratici e tecnici mentre operava a noleggio per Algerie Ferries, che pure ha terminato la sua esistenza ad Aliaga dove è arrivato nella primavera dello scorso anno. La lista prosegue poi con il gruppo Grimaldi, che vi compare con le car carrier Repubblica Argentina e Repubblica del Brasile, entrambe costruite nel 1998. Segue la piccola (1.520 tonnellate di stazza lorda) e più datata (la costruzione risale al 1972), Stella di Lipari, nave di Marnavi utilizzata per il trasporto d'acqua potabile. Per tutte queste unità, la Ong segnala che le operazioni di smaltimento si sono tutte svolte in cantieri parte dell'elenco di strutture approvate dalla Commissione Europea. Nel report 2025 compare poi anche il Logudoro, traghetto di Rfi risalente al 1988 noto per essere rimasto a lungo in disarmo a Messina. La nave - che al momento della demolizione batteva una bandiera non nota agli estensori - secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY avrebbe comunque concluso la sua vita in uno stabilimento incluso nella lista Eu. Allargando lo sguardo, il rapporto 2025 di Ong Shipbreaking Platform segnala complessivamente per lo scorso anno un totale di 321 navi demolite, l'85% delle quali (in termini di tonnellaggio) è stato smantellato in Bangladesh, India e Pakistan tramite spiaggiamento, una pratica che secondo l'organizzazione comporta gravi conseguenze "per i lavoratori, le comunità locali e i fragili ecosistemi costieri". In particolare in Asia meridionale sono 11 i lavoratori che hanno perso la vita lo scorso anno svolgendo questo genere di attività, mentre altri sessantadue sono rimasti feriti. Tuttavia secondo l'organizzazione anche in Turchia - che pure è una delle poche destinazioni extra-Ue che possono demolire navi battenti bandiera Ue - il settore del riciclaggio navale presenta numerose criticità, tali da aver portato nei



Shipping Italy
Sono 6 le navi 'italiane' demolite (a norma) nel 2025
02/02/2026 11:15 Nicola Capuzzo
Allarme di Ngo Shipbreaking sulle unità della 'flotta ombra' che sarebbero state cedute e spiaggiate in India Sono state sei - e sono avvenute tutte ad Aliaga e nel rispetto della normativa comunitaria - le demolizioni di navi 'italiane' che hanno avuto luogo nel 2025. Lo si apprende dall'ultimo report annuale della Ngo Shipbreaking Platform, organizzazione non governativa che invoca migliori condizioni per questa attività, stigmatizzando gli stabilimenti che operano in condizioni di sicurezza e ambientali sub standard. Anche per quest'anno la presenza più rilevante, per categoria, è quella dei traghetti, con rappresentanti delle maggiori compagnie nazionali. Nell'elenco figurano infatti la Gnv Aries entrata nella flotta della compagnia nel 2021 e che ha terminato la sua corsa nel gennaio dello scorso anno, ma anche, per la compagnia parte del gruppo Msc, la gemella Gnv Antares (battente a fine vita la bandiera del Portogallo), arrivata in Turchia a fine 2025. Entrambe le consegnate nel 1987, avevano una capacità commerciale di 2.100 metri lineari, 350 cabine e possibilità di ospitare a bordo oltre 1.000 passeggeri. Stessa sorte è toccata al più anziano Moby Dada (realizzato nel 1981), nel 2024 vittima di alcuni problemi burocratici e tecnici mentre operava a noleggio per Algerie Ferries, che pure ha terminato la sua esistenza ad Aliaga dove è arrivato nella primavera dello scorso anno. La lista prosegue poi con il gruppo Grimaldi, che vi compare con le car carrier Repubblica Argentina e Repubblica del Brasile, entrambe costruite nel 1998. Segue la piccola (1.520 tonnellate di stazza lorda) e più datata (la costruzione risale al 1972), Stella di Lipari, nave di Marnavi utilizzata per il trasporto d'acqua potabile. Per tutte queste unità, la Ong segnala che le operazioni di smaltimento si sono tutte svolte in cantieri parte dell'elenco di strutture approvate dalla Commissione Europea. Nel report 2025 compare poi anche il Logudoro, traghetto di Rfi risalente al 1988 noto per essere rimasto a lungo in disarmo a Messina. La nave - che al momento della demolizione batteva una

Shipping Italy

Focus

mesi scorsi a una contestazione ad ampio raggio dell'intero 'sistema Aliaga' da parte di gruppi della società civile, con la richiesta di revoca delle autorizzazioni a tutti i cantieri. Lo scalo turco, secondo la Ong, è stato teatro nei mesi scorsi di tre incidenti mortali, tra cui uno presso la struttura Temurtalar che pure risulta approvata dall'Ue. Il comune di Aliaa avrebbe inoltre scoperto discariche illegali contenenti 15.000 tonnellate di rifiuti pericolosi provenienti dal settore. Un altro punto di attenzione, secondo l'organizzazione, è quello relativo al basso numero di navi demolite negli ultimi anni, dovuto a condizioni operative favorevoli, ma che nasconderebbe un crescente arretrato di tonnellaggio obsoleto che sarà avviato a scrap nei prossimi anni. In questo insieme, secondo la Ong, figurano anche centinaia di petroliere della cosiddetta flotta ombra, alcune delle quali già lo scorso anno sarebbero state illecitamente cedute a cantieri di beaching indiani, con pagamenti in contanti o criptovalute per eludere le sanzioni). Passando quindi alle classifiche dei 'peggiori demolitori', tra i paesi il primo posto per il 2025 è della Cina, con 21 navi vendute a demolitori dell'Asia meridionale, principalmente in Bangladesh. Corea del Sud ed Emirati Arabi Uniti seguono da vicino con rispettivamente 19 e 17 navi spiaggiate. Tra gli armatori il rapporto 'incorona' come peggiore per l'anno appena chiuso il greco Vangelis Marinakis, cui sono ricollegate in particolare gli spiaggiamenti delle petroliere Trader III e Trader II. Hanno inoltre contribuito "all'impronta tossica", inviando "le proprie navi a fine vita alla demolizione nel Sud globale" le compagnie norvegesi Green Reefers e Odfjell, le sudcoreane H-Line, Hyundai Lng Shipping e SK Shipping, la compagnia crocieristica cipriota Louis Plc, il gruppo greco Polys Haji-Ioannou, le giapponesi Nyk Line e Mitsui Osk nonché la svizzera Msc. F.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.

Shipping Italy

Focus

Bruxelles richiama l'Italia sull'obbligo di bandiera nazionale nel rimorchio portuale

Per la Commissione Europea l'imposizione del tricolore è ingiustificata dato che il regolamento Ue già consente di applicare leggi nazionali in materia sociale e di lavoro. La Commissione Europea ha avviato procedure di infrazione a carico di Italia, Francia e Spagna per il mancato rispetto degli obblighi previsti dal regolamento Ue sui servizi portuali, in particolare su quanto stabilito in materia di bandiera dei mezzi che effettuano i servizi di rimorchio od ormeggio. Ai paragrafi 3 e 4 dell'articolo 4, il testo (ovvero il regolamento 2017/352/UE) stabilisce infatti che "lo Stato membro che reputi necessario [] imporre un requisito di bandiera alle navi prevalentemente utilizzate per operazioni di rimorchio od ormeggio in porti situati nel suo territorio" deve informare la Commissione della sua decisione prima della pubblicazione del bando di gara o comunque prima di imporre tale requisito.

Come rilevato dalla Commissione, Spagna, Francia e Italia hanno imposto il requisito della bandiera nazionale alle navi che effettuano rimorchio od ormeggio nei propri scali, per il timore che le leggi sociali del proprio paese non sarebbero applicabili in assenza di esso. Ultimo esempio in questo senso, la gara per la concessione del servizio di rimorchio portuale negli scali dello Stretto di **Messina**, che impone la bandiera italiana per i sette mezzi (cinque di prima e due di seconda linea) richiesti per espletare il servizio e il suo mantenimento per tutta la durata della concessione. Una interpretazione, evidenzia la Commissione nelle lettere, non corretta "in quanto il regolamento sui servizi portuali conferisce già agli Stati membri il potere di applicare tali leggi nazionali in materia sociale e di lavoro indipendentemente dalla bandiera della nave soggetta a ispezione". La facoltà di imporre un obbligo di bandiera, del resto, va inteso in relazione alla "bandiera di qualsiasi Stato membro dell'Ue anziché come la bandiera nazionale di un determinato Stato membro". Da qui la decisione della Commissione di procedere con l'invio di lettere di costituzione in mora a Spagna, Francia e Italia, che ora avranno 2 mesi di tempo per replicare ai rilievi. 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.



Per la Commissione Europea l'imposizione del tricolore è ingiustificata dato che il regolamento Ue già consente di applicare leggi nazionali in materia sociale e di lavoro. La Commissione Europea ha avviato procedure di infrazione a carico di Italia, Francia e Spagna per il mancato rispetto degli obblighi previsti dal regolamento Ue sui servizi portuali, in particolare su quanto stabilito in materia di bandiera dei mezzi che effettuano i servizi di rimorchio od ormeggio. Ai paragrafi 3 e 4 dell'articolo 4, il testo (ovvero il regolamento 2017/352/UE) stabilisce infatti che "lo Stato membro che reputi necessario [...] imporre un requisito di bandiera alle navi prevalentemente utilizzate per operazioni di rimorchio od ormeggio in porti situati nel suo territorio" deve informare la Commissione della sua decisione prima della pubblicazione del bando di gara o comunque prima di imporre tale requisito. Come rilevato dalla Commissione, Spagna, Francia e Italia hanno imposto il requisito della bandiera nazionale alle navi che effettuano rimorchio od ormeggio nei propri scali, per il timore che le leggi sociali del proprio paese non sarebbero applicabili in assenza di esso. Ultimo esempio in questo senso, la gara per la concessione del servizio di rimorchio portuale negli scali dello Stretto di Messina, che impone la bandiera italiana per i sette mezzi (cinque di prima e due di seconda linea) richiesti per espletare il servizio e il suo mantenimento per tutta la durata della concessione. Una interpretazione, evidenzia la Commissione nelle lettere, non corretta "in quanto il regolamento sui servizi portuali conferisce già agli Stati membri il potere di applicare tali leggi nazionali in materia sociale e di lavoro indipendentemente dalla bandiera della nave soggetta a ispezione". La facoltà di imporre un obbligo di bandiera, del resto, va inteso in relazione alla "bandiera di qualsiasi Stato membro dell'Ue anziché come la bandiera nazionale di un determinato Stato membro". Da qui la decisione della Commissione di procedere

Shipping Italy

Focus

Impedito a Msc Orchestra l'approdo a Marsiglia dai marittimi francesi

L'iniziativa è parte dello sciopero organizzato per protestare contro la concorrenza di Gnv e Corsica Ferries alle società transalpine attraverso il Registro Internazionale. Arrivata nella prima mattina di lunedì 2 febbraio da Barcellona in vista di Marsiglia, la nave da crociera Msc Orchestra è rimasta per ore bloccata in rada, impossibilitata a entrare nel **porto** francese. A ostacolarne l'ingresso sono stati tre lancioni appartenenti a traghetti di La Mèridionale e Corsica Linea, che i marittimi di queste due compagnie hanno utilizzato nell'ambito dello sciopero proclamato nei giorni scorsi per protestare contro l'inerzia delle due società e delle autorità francesi nel contrastare il dumping che Grandi Navi Veloci (altra compagnia di Msc) e Corsica Ferries secondo loro praticerebbero utilizzando navi iscritte al Registro Internazionale italiano per collegare i porti francesi, Sète in particolare, con Corsica e Nord Africa. Una pratica illegale secondo i protestatari, che chiedono l'immediata apertura di una tavola di confronto che il ministro francese Philippe Tabarot avrebbe promesso dallo scorso giugno e che dovrebbe coinvolgere le regioni Occitania e Corsica, pena l'inasprimento della protesta e la possibile estensione ai porti di Toulon, Nice e Sète. Dopo aver atteso invano ore che la protesta terminasse, la nave da crociera Msc Orchestra ha rinunciato all'approdo a Marsiglia facendo successivamente rotta direttamente verso il **porto** di **Genova** in Italia. 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.



Transport Online

Focus

Confitarma: allarme tassazione marittimi italiani

Il presidente Mario Zanetti segnala incertezza fiscale e possibili rischi occupazionali dopo la nuova interpretazione dell'Agenzia delle Entrate.

La risposta n. 10 del 2026 dell'Agenzia delle Entrate riguarda la tassazione dei redditi dei marittimi italiani imbarcati su navi estere. La pronuncia mette in discussione criteri consolidati, creando forte incertezza fiscale e potenziali effetti sull'occupazione nel settore marittimo. L'allarme di Confitarma Il presidente di Confitarma Mario Zanetti, sottolinea come la nuova posizione contrasti con orientamenti precedenti dell'Amministrazione finanziaria. In particolare, riguarda il calcolo della soglia dei 183 giorni su 12 mesi, oltre la quale scatta l'esenzione Irpef prevista dalla legge. Effetti sul lavoro marittimo Confitarma evidenzia che la posizione dell'Agenzia non considera la natura del lavoro marittimo, caratterizzato da imbarchi non consecutivi spesso distribuiti su due anni solari. Ciò potrebbe rimettere in discussione comportamenti fiscali precedentemente conformi alle indicazioni ufficiali. L'associazione degli armatori è già attiva presso le sedi istituzionali competenti per ottenere una interpretazione coerente e certa, allineata con le posizioni precedenti dell'Agenzia delle Entrate. L'obiettivo è garantire chiarezza normativa e tutela dei marittimi italiani. Rischi per occupazione e competitività Mario Zanetti sottolinea come l'incertezza fiscale possa compromettere la competitività del lavoro marittimo italiano e mettere a rischio l'occupazione di migliaia di lavoratori. Il settore, già esposto alla concorrenza internazionale, necessita di regole chiare e stabili. In foto: Mario Zanetti, presidente di Confitarma Fonte: Ship2shore.

