



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
giovedì, 05 febbraio 2026



Prime Pagine

05/02/2026	Corriere della Sera	9
Prima pagina del 05/02/2026		
05/02/2026	Il Fatto Quotidiano	10
Prima pagina del 05/02/2026		
05/02/2026	Il Foglio	11
Prima pagina del 05/02/2026		
05/02/2026	Il Giornale	12
Prima pagina del 05/02/2026		
05/02/2026	Il Giorno	13
Prima pagina del 05/02/2026		
05/02/2026	Il Manifesto	14
Prima pagina del 05/02/2026		
05/02/2026	Il Mattino	15
Prima pagina del 05/02/2026		
05/02/2026	Il Messaggero	16
Prima pagina del 05/02/2026		
05/02/2026	Il Resto del Carlino	17
Prima pagina del 05/02/2026		
05/02/2026	Il Secolo XIX	18
Prima pagina del 05/02/2026		
05/02/2026	Il Sole 24 Ore	19
Prima pagina del 05/02/2026		
05/02/2026	Il Tempo	20
Prima pagina del 05/02/2026		
05/02/2026	Italia Oggi	21
Prima pagina del 05/02/2026		
05/02/2026	La Nazione	22
Prima pagina del 05/02/2026		
05/02/2026	La Repubblica	23
Prima pagina del 05/02/2026		
05/02/2026	La Stampa	24
Prima pagina del 05/02/2026		
05/02/2026	MF	25
Prima pagina del 05/02/2026		

Primo Piano

04/02/2026	Msn	26
Dalla cantieristica alle crociere, visita presidente Assoporti a Cagliari		

Venezia

04/02/2026	Agenzia Giornalistica Opinione	27
REGIONE VENETO* : «ZLS PORTO DI VENEZIA - RODIGINO: CREDITO D'IMPOSTA 2026-2028. 100 MILIONI ALL'ANNO PER SOSTENERE GLI INVESTIMENTI»		

Genova, Voltri

04/02/2026	BizJournal Liguria	28
Genova diventa il porto dei dati dell'Italia: Unitirreno completa la dorsale sottomarina		
04/02/2026	Genova Quotidiana	31
Il 6 febbraio i porti si fermano insieme: «I portuali non lavorano per la guerra», da Genova a Tangeri un'azione che non si vedeva da decenni		
04/02/2026	Genova24	34
Porti di Genova e Savona, record assoluto di traffici: nel 2025 sfiorati 3 milioni di Teu		
04/02/2026	La Voce di Genova	37
Tassa d'imbarco, riparte il confronto tra Comune e operatori portuali: La misura sarà introdotta		
04/02/2026	Messaggero Marittimo	39
Ports of Genoa, record storico nel 2025 <i>Andrea Puccini</i>		
04/02/2026	PrimoCanale.it	41
Tassa sui croceristi a Genova, bocche cucite dopo il vertice Comune-operatori portuali		

Ravenna

04/02/2026	Ravenna Today	43
Portuali scioperano per la pace: anche a Ravenna una protesta contro le spedizioni di armamenti		
04/02/2026	RavennaNotizie.it	44
Porto di Ravenna, PRC: "L'unità dei lavoratori è la condizione per fermare il traffico di armi"		
04/02/2026	RavennaNotizie.it	45
Ravenna in Comune: "Basta con il porto d'armi"		

Livorno

04/02/2026	Agenzia Giornalistica Opinione	47
REGIONE TOSCANA * :«IL PONTE MOBILE SU SCOLMATORE, PRESENTATA IPOTESI DI PROGETTO. GIANI: "SARÀ OPERA STRATEGICA"»		
04/02/2026	Gazzetta di Livorno	49
Incontro fra Usb portuali e Gariglio		

Piombino, Isola d' Elba

04/02/2026	Agenparl	50
Gas. Benzoni (Az), Governo chiarisca sul futuro della nave rigassificatrice a Piombino		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

04/02/2026	Ansa.it	51
<hr/>		
04/02/2026	Ansa.it	52
<hr/>		
05/02/2026	corriereadriatico.it	53
<hr/>		
05/02/2026	corriereadriatico.it	55
<hr/>		
05/02/2026	corriereadriatico.it	56
<hr/>		
04/02/2026	Cronache Ancona	57
<hr/>		
04/02/2026	e-gazette	59
<hr/>		
04/02/2026	vivereancona.it	61
<hr/>		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

04/02/2026	Agienparl	62
<hr/>		
04/02/2026	CivOnline	64
<hr/>		
04/02/2026	CivOnline	66
<hr/>		
04/02/2026	CivOnline	67
<hr/>		
04/02/2026	La Gazzetta Marittima	69
<hr/>		
04/02/2026	La Provincia di Civitavecchia	70
<hr/>		
04/02/2026	La Provincia di Civitavecchia	72
<hr/>		
04/02/2026	La Provincia di Civitavecchia	74
<hr/>		
04/02/2026	La Provincia di Civitavecchia	75
<hr/>		
05/02/2026	Lidentita	77
<hr/>		

04/02/2026	Shipping Italy	78
Cilp e Compagnia Portuale Civitavecchia spiegano il loro no al nuovo porto crociere di Fiumicino		

Napoli

04/02/2026	Ansa.it	80
Nauticsud 2026, si prevede il raddoppio del salone nautico ad ottobre		
04/02/2026	AskaNews.it	82
Presentata 53esima edizione Nauticsud, a Napoli dal 7 al 15 febbraio		
04/02/2026	corriereadriatico.it	84
Nauticsud, tutto pronto per la 52 ^a edizione, ma quante ombre sul futuro! Mercato in crisi, posti barca introvabili, disaccordo sul bis a ottobre		
04/02/2026	Cronache Della Campania	87
Castellammare, Base Popolare: «Su Porto e Fincantieri, nessuna occasione colta»		
04/02/2026	lidenaro.it	88
Nauticsud a Napoli dal 7 al 15 febbraio: possibile doppia edizione nel 2026		
04/02/2026	Informatore Navale	90
Il mare torna protagonista: presentata la 52 ^a edizione del Nauticsud		
04/02/2026	Media News 24	91
Castellammare, Base Popolare: Su Porto e Fincantieri nessuna occasione colta		
04/02/2026	Napoli Today	92
Nauticsud verso il raddoppio: la fiera potrebbe tornare anche a ottobre		

Bari

04/02/2026	Agenzia Giornalistica Opinione	94
GUARDIA DI FINANZA * «OPERAZIONE NEL PORTO DI BARI, RIMOSSI 8 NATANTI E 19 TONNELLATE DI RIFIUTI DALL'AREA DEMANIALE OCCUPATA ABUSIVAMENTE»		
04/02/2026	Bari Today	95
Liberata area occupata abusivamente nel porto di Bari: rimossi 8 natanti e 19 tonnellate di rifiuti		
04/02/2026	La Voce del Patriota	96
27° Anniversario Pinuccio Tatarella. Cerimonia al Porto di Bari e convegno a Milano con D'Alema e La Russa		
04/02/2026	Puglia In	97
Pinuccio Tatarella, nell'anniversario della scomparsa due eventi a Bari e Milano		
04/02/2026	Rai News	98
Barche di pescatori di frodo: smantellato pontile abusivo nel porto di Bari		
04/02/2026	Stato Quotidiano	99
PINUCCIO TATARELLA Anniversario morte Pinuccio Tatarella. Cerimonia al porto di Bari e convegno con D'Alema e La Russa		

Brindisi

04/02/2026	Brindisi Report	100
Il porto in agonia, fra scelte sbagliate e l'indifferenza delle istituzioni locali		

04/02/2026	Brindisitime.it Network	102
Impresa Barretta Rigassificatore a Taranto e crisi di Brindisi: serve una strategia per non spegnere un porto e un intero territorio		
04/02/2026	Newspam	103
Rigassificatore a Taranto e crisi di Brindisi: Serve una strategia per non spegnere un porto e un intero territorio		

Manfredonia

04/02/2026	Ilsipontino.net	<i>Comunicato Stampa</i> 104
ZES Unica e Porto Industriale: Manfredonia tra protagonismo strategico e rischio di subalternità estrattiva		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

04/02/2026	Calabria 7	<i>Mimmo Famularo</i> 110
Depositi petroliferi a Vibo Marina, la verità nelle carte: il Comune contro lo Stato e il bluff della delocalizzazione		

Olbia Golfo Aranci

04/02/2026	Ansa.it	114
Nei porti sardi più container e meno passeggeri, in calo anche crocieristi		
04/02/2026	Il Nautilus	115
Si chiude con un sostanziale allineamento all'andamento dell'ultimo triennio il bilancio 2025 per i traffici marittimi da e per i porti dell'AdSP del Mare di Sardegna		
04/02/2026	Informare	117
Nel 2025 il traffico delle merci nei porti della Sardegna è cresciuto del +3,0%		
04/02/2026	Olbia Notizie	118
A Olbia la nautica punta sulla cybersicurezza grazie a Evolink		
04/02/2026	Olbia Notizie	120
Un marittimo ferito a bordo di una nave soccorso dalla Guardia Costiera di La Maddalena		
04/02/2026	Rai News	121
Porti sardi, 2025 con luci e ombre: calano i passeggeri ma è positivo il traffico merci		
04/02/2026	Sea Reporter	122
Bilancio traffici 2025: equilibrio e continuità per l'AdSP del Mare di Sardegna		
04/02/2026	Shipping Italy	124
Traffici nei porti sardi a due velocità nel 2025		

Cagliari

04/02/2026	Ansa.it	126
Stop per irregolarità a nave cargo che ha rischiato naufragio in Sardegna		
04/02/2026	Rai News	127
Fermata per irregolarità la nave cargo che ha rischiato il naufragio		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

04/02/2026	Messina Oggi	128
<hr/> Capitaneria Messina, sequestrati 200 kg di novellame		
04/02/2026	New Sicilia	129
<hr/> Messina, stretta contro la pesca illegale: sequestrati oltre 200 chili di novellame e gambero rosa		
04/02/2026	Stretto Web	130
<hr/> Messina, blitz contro la pesca illegale: sequestrati 200 kg di novellame		
04/02/2026	Stretto Web	131
<hr/> Messina: a Palazzo dei Leoni tavolo tecnico per la tutela dei laghi di Ganzirri e Faro		
04/02/2026	TempoStretto	133
<hr/> Sequestro di gamberi senza tracciabilità: multa salata e donazione in beneficenza		
04/02/2026	TempoStretto	134
<hr/> "Il sindaco Basile regali l'ex Fiera ai messinesi prima di dimettersi"		
04/02/2026	TempoStretto	136
<hr/> "Mata e Grifone esposti nel lungomare in Fiera". La proposta di Ferrante e Geraci (M5S)		

Palermo, Termini Imerese

04/02/2026	Ansa.it	137
<hr/> Oltre 1.200 controlli e 369 mila animali verificati dall'Asp di Palermo		
04/02/2026	Blog Sicilia	<i>Romina Ferrante</i> 138
<hr/> Palermo paralizzata dai cantieri: dal centro storico al porto come cambia la viabilità		
04/02/2026	IL Sicilia	<i>Pietro Minardi</i> 141
<hr/> Il waterfront di Palermo che verrà, i lavori sull'interfaccia entrano nel vivo CLICCA PER IL VIDEO		
04/02/2026	Palermo Today	142
<hr/> Sciopero dei portuali di tutto il Mediterraneo per la pace: protesta anche a Palermo		

Trapani

04/02/2026	Il Nautilus	143
<hr/> GAL Pesca Trapanese, approfondimento sul pescaturismo: requisiti delle imbarcazioni ed equipaggiamenti di sicurezza per le quattro marinerie		
05/02/2026	TP24	144
<hr/> Via Ammiraglio Staiti a Trapani: una scia di investimenti e ora lo scontro politico		

Focus

04/02/2026	Agenparl	146
<hr/> ANCHE MAREVIVO AL FESTIVAL "UN SOLO MARE" - AUDITORIUM PARCO DELLA MUSICA 11-15 FEBBRAIO 2026		

04/02/2026	Agenparl	150
PRC: Sciopero internazionale dei porti: un passo avanti nell'unione internazionale delle lavoratrici e lavoratori contro le guerre.		
04/02/2026	Agenzia Giornalistica Opinione	151
PRC - PARTITO RIFONDAZIONE COMUNISTA: «PRC: SCIOPERO INTERNAZIONALE DEI PORTI: UN PASSO AVANTI NELL'UNIONE INTERNAZIONALE DELLE LAVORATRICI E LAVORATORI CONTRO LE GUERRE.»		
04/02/2026	Ansa.it	152
Italia paese di mare, 7.600 km di coste e record aree marine protette		
04/02/2026	AskaNews.it	153
"Un Solo Mare", a Roma nasce Festival per promuovere cultura del Mare		
04/02/2026	Informatore Navale	157
MSC CROCIERE PORTA L'ESCLUSIVITÀ DELLO YACHT CLUB SU MSC MUSICA E MSC ORCHESTRA		
04/02/2026	La Gazzetta Marittima	159
A "LetExpo" largo all'innovazione: analisi predittiva e automazione dei processi		
04/02/2026	Rai News	161
Roma, nasce il Festival "Un Solo Mare"		
04/02/2026	Rai News	165
L'Adriatico, così vulnerabile: un patto per proteggerlo		
04/02/2026	Sea Reporter	166
LetExpo 2026: a Verona la fiera che guida il futuro di trasporti, logistica e sostenibilità		
04/02/2026	Transport Online	168
LetExpo 2026: la fiera di riferimento per logistica e trasporti		

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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



Il restauratore: era la premier
Cancellata nella chiesa
l'immagine di Meloni
di **Paolo Conti**
a pagina 15



Domani su 7
Tutti i campioni
dell'Olimpiade
numero speciale sul magazine
del Corriere della Sera

AA ModenAntiquaria
XXXIX Mostra di Alto Antiquariato
7 - 15 febbraio 2026
Modena Fiere
www.modenantiquaria.it

Milano, Italia

IL BANCO DI PROVA DEI GIOCHI

di **Venanzio Postiglione**

Certo, i geni hanno (anche) il dono della profezia. Dino Buzzati amava sia Milano che Cortina: in città pensava alle sue montagne, nei boschi aveva nostalgia delle strade. Nel 1952, tra un nuovo romanzo e un articolo sul Corriere, si mise a dipingere piazza Duomo. Solo che le guglie, salendo verso l'alto, diventavano le vette delle Dolomiti, il sagrato appariva come un prato verde e le macchine erano covoni di fieno. La pace cercata in vita l'aveva trovata nel quadro: un po' Milano e un po' Cortina. Insieme, ecco.

Arrivano i capi di Stato, domani sera l'inaugurazione. Le Olimpiadi Invernali sono qui tra noi. I tedorfi si scambiano la torcia nelle vie d'Italia: seri e divertiti, allo stesso tempo. A parte i selfie, è lo stesso rito dell'ottavo secolo avanti Cristo: gli antichi Greci inventarono la democrazia, il teatro, la politica e anche i Giochi. All'epoca si fermavano le guerre, adesso è già tanto che si celebrano l'Olimpiade. Chi ha già vinto sono i volontari, che stanno battendo pure il freddo e la pioggia: complimenti, sempre. Chi deve giocare, e cavarsela, sono Milano, le regioni del Nord, il Paese tutto. Un banco di prova collettivo. Per la sicurezza, ma non solo.

continua alle pagine 18 e 19

TAJANI: SONO HACKER RUSSI

Cyber attacchi ai siti di Cortina

da pagina 16 a pagina 19

Modifiche su fermo preventivo e scudo penale. Risoluzione unitaria delle opposizioni. Oggi il Cdm

Sicurezza, correzioni dal Colle

È scontro Vannacci-Salvini, malumori nella Lega. I timori del centrodestra

IL COMMENTO

Lo strappo filorusso che mette in dubbio la legge elettorale

di **Antonio Polito**

Ci sono due effetti politici immediati dell'addio di Vannacci alla Lega. Il primo è che Mosca trova in Italia un propagandista delle sue ragioni e un avvocato dei suoi interessi più efficiente di quanto si sia mostrato Salvini: non gli lesinerà il suo sostegno. Bisogna infatti ricordare che la rottura è avvenuta sul decreto del governo che confermava gli aiuti militari all'Ucraina, e che la Lega non è riuscito a impedire.

continua a pagina 28



da pagina 2 a pagina 7

LA PRIMA USCITA DOPO LO STRAPPO

La sfida del generale «È Matteo a tradire, io sono vera destra»

di **Cesare Zapperi**

a pagina 6

INTERVISTA A BONACCINI, PRESIDENTE PD

«Tutelare i cortei Servono più agenti e pagati meglio»

di **Maria Teresa Meli**

alle pagine 2 e 3

MERZ «SCARICA» I FRANCESI

I caccia europei: Berlino sonda l'asse con Roma e il Regno Unito

di **Mara Gergolet**



La Germania pensa a una partecipazione al progetto nel supercaccia del futuro, il Gcap, l'aereo di sesta generazione che l'Italia sta costruendo insieme alla Gran Bretagna e al Giappone. Il Gcap è il diretto concorrente del Fcas voluto da Macron e Merkel quasi dieci anni fa.

a pagina 10

Le carte Spunta un capo della Cia. Donald contro una reporter della Cnn

I file di Epstein e il caso Gates L'ex moglie: «Bill deve dare risposte»

di **Marco Bruna**
Guido De Franceschi
e **Monica Ricci Sargentini**



File Epstein: «Bill deve dare risposte» chiede Melinda, l'ex moglie di Bill Gates. E dai documenti emerge che tra i nomi coinvolti nello scandalo c'è anche quello dell'ex capo della Cia.

a pagina 12

Le tensioni Nuova sede, in Oman Vertice sul nucleare, il braccio di ferro tra gli Usa e l'Iran

di **Davide Frattini**

Alla fine Witkoff va in Oman. Gli Usa, all'inizio contrari ad accettare le richieste di Teheran di modificare la sede e il formato dei colloqui di Istanbul, hanno ceduto alle pressioni dei regni del Golfo.

a pagina 11

Il caso Ma restano le deportazioni La ritirata di Trump: 700 agenti federali via da Minneapolis

di **Viviana Mazza**

Trumpp ritira «immediatamente» 700 agenti federali per l'immigrazione da Minneapolis. L'annuncio dello «zar del confini» Tom Homan: «Ma non rinunciamo alle deportazioni di massa».

a pagina 13

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Non ho sufficiente sensibilità politica per cogliere le inconciliabili frizioni ideali che hanno indotto Vannacci ad abbandonare un partito sovranista, amico di Putin e favorevole alla remigrazione per fondarne uno sovranista, amico di Putin e favorevole alla remigrazione. Occupandomi però con una certa assiduità di posta del cuore, nella coppia scoppiata della Lega intravedo i segnali inconfondibili della crisi coniugale. Quando i due lo non riescono più a essere Noi e si incolpano a vicenda per la fine dell'amore, arrivando persino a mettere in dubbio che sia mai iniziato. Il linguaggio, se ci pensate, è identico. Salvini che dà a Vannacci dell'ingrato e l'altro che gli risponde facendolo l'offeso e chiamandolo traditore.

Se avessero scritto alla posta del cuore,

Traditore a chi

avrei risposto che hanno torto e ragione entrambi. Agli occhi del marito in felpa, Vannacci sarà pure un ingrato perché ha usato la Lega come un taxi per portare in giro il suo narcisismo, ma bastava guardarlo in faccia per capire che non era fatto per vestire a lungo i panni del numero 2: mai visto un generale che accetti di degradarsi a colonnello. E, agli occhi della moglie in mimetica, Salvini sarà pure un traditore perché non ha realizzato neanche uno degli sterminati elenchi di promesse con cui deliziava le orecchie dei suoi seguaci nei comizi elettorali. Però in democrazia nessun politico, arrivando al governo, può davvero fare tutto quel che diceva. Non ci riuscirebbe nemmeno Vannacci, per fortuna.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'ORO HA FATTO LA STORIA.
Dal 1929 Obrelli è la storia dell'oro.

BANCO METALLI PREZIOSI

OBRELLI

SPEDIZIONI E RITIRI ASSICURATI IN TUTTA ITALIA

LAVIS TRENTO MILANO

www.oro.obrelli.it

LAVIS | TRENTO | MILANO
0461 242040 | 338 8250553 | info@obrelli.it

AUTORIZZAZIONI BANCA D'ITALIA N. 5007737 - 5009402

VENDIAMO E ACQUISTIAMO ORO E ARGENTO ALLE MIGLIORI CONDIZIONI

60206
Foto: Inaqua Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 (conv. L. 48/2004 art. 1, c.1, D.D. Milano)
0 771 120 483038



Niscemi: Musumeci, ex presidente della Sicilia a sua insaputa, dice in Senato di non aver mai saputo dei rischi di frana. Ma i banchi del governo sono vuoti



Giovedì 5 febbraio 2026 - Anno 18 - n° 35
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 NC7
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 29/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

ALL'ESTERO: "CANTIERE"

15 leggi in sei anni per dare ai Giochi 7 miliardi di euro



DE RUBERTIS E VENEMIALE
A PAG. 6-7

IL "SERVIZIO PUBBLICO"

La Rai in trincea per il Si: striscia su Rai2 a Cerno

ROSELLI A PAG. 5

IL GENERALE IN TOUR

Vannacci: "Chi ha tradito è Salvini" Lega piena di "ex"

DE CAROLIS, GIARELLI
E PROIETTI A PAG. 8

PROGRESSI NEGOZIALI

4 ucraini su 10: cedere Donbass, Zelensky a casa

IACCARINO A PAG. 10

BENEVENTO SPIRITICA

Mastella lottizza De Mita al parco e Craxi in piazza

Tommaso Rodano

Clemente Mastella non amministra una città, gestisce un catalogo di strade. La sua Benevento sta diventando un deposito di nomi e carriere, un magazzino della memoria italiana: quando un leader non sa più bene quale sia il suo posto nella Storia, Mastella gli trova uno slargo. Si è in dubbio tra riabilitazione e dannatissimo memoria? Arriva Clemente e diventi un parcheggio o una fermata dell'autobus.

SEGUE A PAG. 15



L'INDAGINE Le parole dei tre whistleblower ai pm di Roma

Garante, i verbali: "Ghiglia&C. si opposero a rivedere i conti"

Un dirigente, un dipendente e un ex lavoratore raccontano come i membri del collegio indagati per peculato e corruzione rifiutassero i controlli: "Per loro il bilancio era chiuso"

BISBIGLIA E MACKINSON A PAG. 4



GOVERNO IN TILT TRATTATIVA COL COLLE, NORME A ELASTICO

Pure La Russa evoca lo "Stato di polizia"



NUOVE SCHEDATURE

IL RICONOSCIMENTO FACCIALE NEGLI STADI. NUOVO TIRA E MOLLA SU SCUDO E FERMO. BALLE PRO SI CONTRO I MAGISTRATI TORINESI

MANTOVANI, MARRA, MAURIZI, PACELLI, SALVINI
DA PAG. 2 A 4

L'EX PRESIDENTE DELLA CASSAZIONE

Cassano: "La legge Nordio svuota la Costituzione, un Csm per soli pm innesca forti tentazioni forcaiole"

MASCAU A PAG. 5

I PERITI DEL TRIBUNALE

"Calenzano, l'Eni è responsabile: morti prevedibili"



GRASSO
A PAG. 9

LE NOSTRE FIRME

- Woodcock Azione penale in pericolo a pag. 13
- Truzzi Guerrafondai contro la piazza a pag. 13
- Tomassini La nuova satira sui social a pag. 13
- Bergonzoni Abituarsi a mille morti a pag. 14
- Dentello Gli anni inediti di Kipling a pag. 18
- Bovi Titoli plagiate: Sanremo rischia a pag. 17

ESPERTI PRO&CONTRO

Divieto di social ai minori: governi contro Meta&C.

DELLA SALA A PAG. 16

La cattiveria

Gaza, altri 21 morti in un raid dell'Iaf. Dal governo italiano già pronto un nuovo pacchetto di "inaccettabile"

LA PALESTRA/LUDOVICO CARTA



Quelli del Si per il No

Marco Travaglio

Quando questo governo scadrà o cadrà, non avremo ancora risolto il dilemma che ci attanaglia da quando è nato: ma ci sono o ci fanno? È raro trovare, nel mondo reale, un così alto concentrato di imbecillità e autolesionismo. Devono convincere gli italiani a votare Si per separare le carriere ed evitare che i giudici diano sempre ragione ai pm in quanto colleghi. Poi però s'incalzano appena un giudice dà torto a un collega pm. Garlasco è uno spot al No, quindi dovrebbero sperare che la gente se lo ricordi: invece ce lo ricordano ogni giorno. Così chiunque abbia un grano di sale in zucca si domanda: ma se Stasi è stato indagato da un pm, arrestato da un gip, assolto da un gup e da tre giudici d'appello, poi la sentenza è stata annullata da 5 giudici di Cassazione e trasformata in condanna da altri 3 giudici d'appello e 5 di Cassazione, ora altri pm indagano su Sempio e sul pm precedente per ribaltare la sentenza irrevocabile, che senso ha separare le carriere e i Csm triplicando costi e posti?

Ora i giuriconsulti di FdI fanno il bis con una card sull'agente picchiato al corteo di Askatasuna: "Il governo pensa alla sicurezza degli italiani, le forze dell'ordine battono dentro i delinquenti e certa magistratura li libera. Si, cambiamola subito. Si per fermare questo scempio". Parlano della gip di Torino che ha disposto gli arresti domiciliari per un manifestante e l'obbligo di firma in caserma per altri due. Nessuno dei tre è l'aggressore col martello, ancora da identificare. E, come sempre ci ricordano i signori quando un indagato è del loro giro, sono presunti innocenti e non vanno arrestati fino a condanna definitiva. Eppure i pm avevano chiesto il carcere per tutti e tre: la Procura torinese sugli scontri di piazza sposa da sempre la linea durissima, con retate di No Tav (arrestati persino per avere spostato un lacrimogeno), attivisti "Aska" e Pro Pal (anche ragazzi minorenni) e accuse di associazione sovversiva sempre bocciate dai giudici. Il tutto a carriere unite. Chi vuole separarle dovrebbe stare alla larga dal caso, per non darsi la zappa sui piedi. Invece ecco gli intellettuali del gruppo, tipo Salvini: "Già a piede libero. Vergogna. Votare Si al referendum sulla giustizia è un dovere morale". E Gasparri: "La magistratura scarcerava subito i già troppo pochi arrestati. Vergogna! Poi dicono che non si deve votare Si alla riforma della giustizia". Ma se separano le carriere affinché i giudici diano torto ai pm ancor più di oggi, la prossima volta il gip non trasformerà più tre richieste di manette in domiciliari e obblighi di firma, ma in tre cause di bestialità. Poi si meravigliano se nei sondaggi il No ha raggiunto il Si. Per forza, è una partita ad armi impari: la campagna per il No la fanno anche quelli del Si.



il Giornale



Direttore editoriale VITTORIO FELTRI

FONDATO DA INDRO MONTANELLI

Direttore responsabile TOMMASO CERNO

www.ilgiornale.it
ISSN 1120-3471
GIOVEDÌ 5 FEBBRAIO 2026
Anno LIII - Numero 30 - 1.50 euro**



Editoriale

**UN DILETTANTE
SI GODA IL RIPOSO
AL CIRCOLO UFFICIALI**

di Vittorio Feltri

Ho letto che il caso Vannacci viene spiegato con parole grosse: «Tradimento», «scissione», «strategia». Tutta roba inutile. Perché la verità è molto più semplice e molto più italiana. Appena ho saputo che il generale se n'era andato dalla Lega, il primo pensiero che mi è venuto in mente è stato questo: è un cretino. Non lo dico per insultare. Lo dico per chiarezza. In politica non si molla un partito dopo pochi mesi, dopo essere stati eletti sotto quella bandiera, dopo aver accettato persino l'incarico di vice segretario, cioè di numero due. Non si prende la borsa e si esce sbattendo la porta come se si fosse a una lite di condominio. Questo non è coraggio, non è libertà, non è visione. È dilettantismo. E il punto è che Vannacci non è sempre stato un dilettante. Il suo libro *Il mondo al contrario* era pieno di buon senso comune. Non di ideologia, ma di osservazioni che moltissima gente condivideva senza nemmeno sapere di «essere di destra». Proprio per questo il libro funzionò. E funzionò anche grazie alla sinistra, anzi soprattutto grazie alla sinistra. Fu *Repubblica* a trasformarlo in un caso nazionale, attaccandolo con argomenti così triti e così stupidi da spingere perfino persone che non avevano mai votato a destra a stare dalla parte di Vannacci. Un capolavoro di autolesionismo progressista. Quando poi Vannacci approdò alla Lega, la cosa non mi stupì. Salvini lo aveva capito: poteva essere una testa d'ariete contro (...)

segue a pagina 10

INTERVIENE IL VICARIATO

**Subito sbianchettato
l'affresco della Meloni**

Nico Spuntoni a pagina 12

INTERVISTA ALLA PAUSINI

**«Vado a Sanremo
con l'ok di Bardo»**

Paolo Giordano a pagina 26

L'ATTORE NELLA WALK OF FAME

**Una stella a Franco Nero
«Invece l'Italia...»**

Pedro Armocida a pagina 25



OLIMPIADI MILANO-CORTINA

La fiamma è a Milano Allerta raid anarchici

Schierati 6mila agenti in città
Sventato attacco hacker russo

Fucilieri e Campo alle pagine 14-15



L'ANALISI

**Se il braciere
si accende
su un mondo
in frantumi**

Benny Casadei Lucchi
a pagina 15

COMPAGNO VANNACCI

Sinistra e sondaggi fake E il generale già vacilla: «Resto nel centrodestra»

di Augusto Minzolini

con de Feo, Dessi, Di Sanzo e Zurlo
da pagina 8 a pagina 11



EUROPARELAMENTARE Il generale Roberto Vannacci (57)

DA FINI AD ALFANO

Ma le scissioni non portano bene

Filippo Facci alle pagine 8-9

LA BANDA DEL MARTELLO

Alla Salis tedesca 8 anni di carcere A quella italiana 20mila euro al mese

Maja era con i picchiatori «antifa»: condannata a Budapest. Altro che seggio a Strasburgo...

E i giudici liberano i violenti di Askatasuna

■ La Salis tedesca, Maja T. è stata condannata ieri a 8 anni di carcere per «aggressione aggravata», a colpi di martello, di ungheri considerati fascisti. Quella vera, l'aria nazionale, l'abbiamo fatta liberare su cauzione e poi è stata eletta al Parlamento europeo nelle file dell'estrema sinistra.

Fausto Biloslavo e Giulia Sorrentino alle pagine 2-3

NEGOZIATI IN BILICO

Aria di rottura con l'Iran Trump pronto all'attacco

Gaia Cesare e Fiamma Nirenstein

■ Washington sbatte la porta in faccia a Teheran, comunica che non accetterà la richiesta di modifica alla sede al formato dei negoziati previsti per domani in Turchia con la Repubblica islamica. E il braccio di ferro tra Iran e Stati Uniti spinge i due Paesi sull'orlo della rottura. «I piani per i colloqui vanno verso il fallimento» dicono da Washington.

a pagina 16



DASPO, COLTELLI E ZONE ROSSE

Sicurezza, pronta la stretta Il testo con l'ok del Quirinale

Adalberto Signore e Felice Manti alle pagine 4-5

GIÙ LA MASCHERA

di Luigi Mascheroni

«FUORI I NATIVI»

Della cerimonia, l'altra sera a Los Angeles, dei Grammy Awards, gli Oscar della Musica, ci sono piaciute due cose. La prima sono le due ragazze - bellissime, bianche, bionde - che, mentre tutto il teatro si alzava per applaudire un artista che gridava «ICE Out!», sono rimaste sulle loro poltroncine e a favore di telecamera hanno dichiarato: «Noi restiamo sedute. Noi amiamo le nostre forze dell'ordine»; e non sappiamo perché ci hanno fatto ricordare due nostri eroi, gli uomini più liberi dal conformismo che abbiamo mai visto: l'unico atleta dentro un intero stadio che, nel 2020, prima di una partita di football,



non si inginocchiò in ossequio al movimento «Black Lives Matter»; e August Landmesser, l'unico tedesco che non alzò il braccio teso a un comizio di Hitler nel 1936.

«Ma cosa c'entra?», «Niente, così...».

L'altra cosa invece è stato il discorso della cantante Billie Eilish: sul palco, contro le politiche anti-immigrazione americane, ha detto che «Nessuno è illegale in una terra rubata». Bel discorso, davvero. Poi ieri - è una provocazione, ma intelligente - si è saputo che uno studio legale, per conto dei discendenti della tribù Tongva, vorrebbe chiedere alla Eilish di restituire la sua villa da 14 milioni di dollari (circondata da muro anti-clandestini: «Natives Out!») costruita sulla terra dove un tempo viveva il popolo indigeno.

È peccato che questa parte non sia andata in onda. Non ci sarebbero state *standing ovation*; ma lì le due ragazze si sarebbero alzate.

all'interno

REFERENDUM: -45

**«I fascisti
voteranno Sì»
Schlein sfregia
pure Tortora**

Alberto Giannoni

a pagina 6

SINDACA DEM

**Genova, ufficio
di collocamento
La Salis piazza
i fedelissimi**

Luca Fazzo

a pagina 12

SCARICA INTAXI E PARTI!

L'app leader per muoverti in taxi,
in più di 60 città.



INTAXI APP

IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI VEDI GERENZA
PRESSIONI PER CONTRASTO AL TURISMO IN PROVINCIA 45 - 46 - 1.50 euro

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

IL GIORNO

GIOVEDÌ 5 febbraio 2026
1,60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

MILANO CORTINA Conti sull'indotto senza sold out. Snoop Dogg tedorio

I Grandi alla cena di gala Giochi tra sport e potere

Mingoia, Palma e servizi alle pagine 12 e 13 e nel Qs



Sicurezza, i paletti del Colle A Torino rilasciati gli arrestati

Mantovano da Mattarella. Il governo: accolti i rilievi su fermo e scudo penale. Oggi il decreto Obbligo di firma e domiciliari: gli antagonisti fuori dal carcere. Tajani: come ci si può sentire sicuri?

Coppari
e Passeri
alle p. 2 e 3

Il sondaggista: oggi è al 2%

Vannacci contro Salvini: è lui il traditore, da Kiev a Fornero

Servizi e De Robertis alle p. 6 e 7

Il referendum sulla giustizia

Barbera: «Voto Sì La magistratura ne sarà rafforzata»

Gabrielli a pagina 5

La madre del capotreno

«Mio figlio ucciso e nessuno chiede scusa»

Servizio a pagina 4

**TENUTA
IN UNA BUCCA**
Cristina Mazzotti
aveva 18 anni:
fu segregata
e imbottita
di tranquillanti


Sequestrata e sepolta viva Due ergastoli dopo 50 anni

Ricordata come la prima donna vittima dei sequestri di 'ndrangheta, Cristina Mazzotti aveva 18 anni quando nel 1975, dopo essere stata rapita nel Comasco, fu ritrovata morta in una discarica. Ieri, Demetrio Latella e Giuseppe Calabrò, 71 e 74 anni, sono stati condannati

all'ergastolo per concorso in omicidio. Alla sentenza, oltre ai familiari, erano presenti anche 70 studenti di quattro scuole, tra le quali anche il classico frequentato all'epoca dalla 18enne.

Pioppi a pagina 14

DALLE CITTÀ

MILANO I safari dell'orrore nei giorni dell'assedio



Cecchini a Sarajevo Primo indagato: è un 80enne

A. Gianni e Giorgi a pagina 15

MILANO Bazzega è mediatore nei percorsi riparativi

Le Br gli ammazzarono il padre «Li odiavo, poi il perdono»

Codeluppi a pagina 14

LIVRAGA Le motivazioni della sentenza

Frecciarossa deragliato «Colpa di una serie di errori»

Servizio a pagina 15

BOVISIO MASIAGO Il pm ne aveva chiesti 14

Coltellata fatale al compagno Ventuno anni a Stella Boggio



Totaro a pagina 17



Il vicariato: rimosso il dipinto

Cancellato l'angelo col volto di Meloni

Petrucchi a pagina 8



Coppa Italia, Chivu in semifinale

Inter, Bonny e Diouf affondano il Torino

Todisco nel Qs



Pausini: fare musica, non la guerra

Sanremo, Conti e i big al Quirinale

Spinelli a pagina 25

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

LAILA
99 mg capsule melle
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.



Oggi l'ExtraTerrestre

ARMY Un'inchiesta denuncia come il piombo delle munizioni della caccia dopo lo sparo avveleni suolo, acqua, animali. E danneggia la salute umana



Culture

PAOLO VIRNO Il rapporto tra linguaggio, natura umana e istituzioni non statali. Se ne discuterà a Roma il 7 febbraio
Marco Mazzeo pagina 12



L'ultima

DE GREGORI Un tour per celebrare i 50 anni di «Rimmel», canzoni entrate nella memoria collettiva
DonPasta pagina 16

CON LE MONDIE DIPLOMATIQUE
+ EURO 2,30
CON L'AFRINE DEL MONDO
+ EURO 4,00

il manifesto

quotidiano comunista

GIOVEDÌ 5 FEBBRAIO 2026 - ANNO LVI - N° 30

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Dopo Torino
Una brava cronista
e un pessimo
paragone

ANDREA FABOZZI

Anche i vigiliacchi fanno a pugni, con la logica. Leggiamo di giornalisti giustamente indignati contro i manifestanti violenti che allontanano i colleghi dal corteo, perché il diritto di cronaca (e di critica, mai assente da certe cronache), è sacro.
— segue a pagina 11 —

Quale violenza
Partecipazione
e vecchi
teoremi

ALESSANDRA ALGOSTINO

Non sono gli scontri che fanno paura al potere, se mai forniscono alimento alla stretta repressiva, con la precisazione che i pacchetti sicurezza si susseguono impetriti e l'ultimo era già pronto. È la partecipazione a far paura.
— segue a pagina 11 —

Un presidio dei centri sociali e degli studenti sotto la Prefettura di Torino, contro il fermo di uno studente durante una recente manifestazione foto di Tino Romano/Ansa

Braccio di ferro sulla stretta al dissenso. Mattarella convoca il sottosegretario Mantovano, Piantadosi si adegua: «Decreto equilibrato, se va cambiato ne prendiamo atto». Salvini però insiste sul fermo preventivo di 24 ore. Il Colle ne concede 12 e per motivi precisi

pagina 2, 3



Un giorno in questura

L'ENNESIMA FORZATURA DI SALVINI, COL PLACET DI MELONI

Ponte, l'opera che conviene non fare

GIULIANO SANTORO

■ Di fronte al disastro sulle coste siciliane e calabresi, e all'alternativa tra i miliardi per il Ponte sullo Stretto e quelli per le riparazioni e la messa in sicurezza del territorio, il governo ha titubato. Poi si è tornati al business

usuale: sulla grande opera Giorgia Meloni abbozza di fronte alle insistenze di Matteo Salvini. In ballo, questa volta, c'è il decreto infrastrutturale, che in un alcuni dei suoi commi dovrebbe servire ad aggirare la bocciatura della Corte dei conti. Il vicepremier leghista assicura che sul tavolo del

consiglio dei ministri di oggi ci saranno «i passaggi necessari per avviare i lavori del Ponte», ma nega (smentendo una bozza che è circolata a più riprese nei giorni scorsi) che punti a limitare le prerogative della magistratura contabile. In che modo?

SEQUELA PAGINA 5

L'INCLUSIONE SOCIALE SECONDO MELONI
Lo «Stato amico» taglia sui poveri

■ Meloni all'Inps celebra un «nuovo modello di protezione sociale», ma i sussidi che hanno sostituito il reddito di cittadinanza escludono 4 milioni

di poveri. E l'inclusione promessa è un'esclusione di fatto che usa il lavoro come promessa mentre i salari reali restano al palo. CICCARELLI PAGINA 4

ANTIFASCISTI A BUDAPEST
Maja T. in catene in aula
dannata a 8 anni



■ Quando Maja T. entra in aula parte un grugnito. È in catene come Ilaria Salis. Il giudice pronuncia la sentenza e cala il gelo. Otto anni per Maja T., sette per Gabriele Marchesi, due per Anna M. (pena sospesa). Le condanne più pesanti sono per un reato che suona come: lesioni capaci di causare un pericolo di vita. MERLINI PAGINA 6

Stati Uniti
Epstein files,
dominio
e privilegio

MARIO RICCIARDI

Le ultime settimane sono state scandite da dichiarazioni di Trump che hanno suscitato preoccupazione e sconcerto. Quando l'occasione richiede un intervento oltre lo scambio di battute con i cronisti, il presidente sembra incapace di seguire una linea argomentativa chiara.
— segue a pagina 11 —

HUMAN RIGHTS WATCH
I diritti umani nel mondo
alla prova di Trump



■ I diritti umani sopravviveranno a un mondo trumpista? È il titolo del report annuale di Human Rights Watch, che sottolinea l'impatto del governo Usa non solo sulla democrazia americana - «le sue fondamenta sono in pericolo» - ma sulla legge internazionale. «Ridefinire i diritti umani in tutto il mondo è lo scopo dell'amministrazione Trump». BRANCA PAGINA 8

«Nuova» Libia
L'erede del rais,
un ostacolo politico
da abbattere

ALBERTO NEGRI

Lultimo erede politico del rais libico è stato fatto fuori l'altro ieri da un commando a Zintan, in Libia: eppure c'è stato un tempo che era ovunque un ospite d'onore assai riverito. «Eccolo Saif al Islam Gheddafi».
— segue a pagina 10 —



Prima Italiana Sped. in a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, DpaC/PM/23/2103
05 FEBBRAIO 2026 - 13.000

ASSISTENZA MEDICA 24 ORE SU 24
VILLA MAFALDA
Via Monte delle Gioie, 5 Roma

Il Messaggero

ASSISTENZA MEDICA 24 ORE SU 24
VILLA MAFALDA
Via Monte delle Gioie, 5 Roma

€ 1,40* ANNO 148 - N° 35
ITALIA
Sped. in A.P. 38.353/2003 conv. L. 48/2004 art. 1 c. 1 DGR RM

NAZIONALE

9 771129 622404

Giovedì 5 Febbraio 2026 • S. Agata

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su [IL MESSAGGERO.IT](https://www.ilmessaggero.it)

Su MoltoEconomia
Asia e Mercosur
l'Europa degli affari
cambia le sue rotte
Un inserto di 24 pagine



Domani la cerimonia
Belmondo: «I Giochi
un'emozione unica»
I Grandi a Milano
Arcobelli, Guasco e Dibona nello Sport



Da Mattarella il 13
Sanremo, Conti
Pausini e i 30 big
al Quirinale
Marzi a pag. 21



L'anticipazione

Accordo Roma-Berlino sulla competitività in Europa

► Al via un tavolo che si riunirà a margine di ogni Consiglio Ue
Pira e Sciarra a pag. 2

I NUMERI VERI IL CAMBIO DI PASSO DELL'ECONOMIA ITALIANA

Fabrizio Galimberti

Ora che l'economia italiana ha spezzato (si fa per dire) il muro dello "zero virgola", e nell'ultimo semestre è cresciuta a un tasso annualizzato dell'1,01%, è tempo di ritornare sulla vecchia questione: c'è stato un punto di flesso, un cambiamento di rotta, fra il "prima e dopo" la pandemia? Ma proprio i dati del secondo semestre stanno lì a confermarcelo, facendo un confronto fra quello che è successo "prima" e "dopo" il Covid. Il "prima" parte dalle stime del Pil trimestrale, che sono disponibili, nei dati Istat, a partire dal 1996.

Continua a pag. 23

Xi chiama Putin e Trump Terre rare, patto anti Cina

Paura a pag. 3

Le analisi del Messaggero Alleanze e ruolo dell'Italia

Valbona Zeneli a pag. 3

Il record di Borsa non vale il Pil

Amoruso e Dimito a pag. 14

OGGI IL DECRETO IN CONSIGLIO DEI MINISTRI

Sicurezza, sì al fermo preventivo

- Rilievi del Colle, il governo corregge il dl: "daspo" per i violenti con riscontri oggettivi
- Il Gip scarcererà tre arrestati per gli scontri di Torino e l'aggressione al poliziotto

ROMA Il governo corregge il decreto Sicurezza dopo i rilievi del Colle: sì al fermo preventivo.

Bulleri, Pozzi e Sciarra alle pag. 4 e 5

Sabato i funerali di Federica, uccisa dal marito



Anguillara, il racconto del bimbo in Procura

Federica Torzullo, uccisa dal marito

Di Corrado e Mozzetti a pag. 11

Il commento

TROPPIA DISTANZA TRA GIUSTIZIA E PAESE REALE

Mario Ajello a pag. 4

Sanità / Street food, uno su due non a norma

Liste d'attesa col trucco truffe sull'intramoenia Rapporto-choc del Nas

► Un'ispezione su 4 in Asl e Regioni ha rivelato irregolarità. Schillaci: «Situazione scandalosa»

Evangelisti a pag. 8

Roma, il caso di San Lorenzo in Lucina

Rimosso il "dipinto" di Meloni Il parroco: «Ora basta selfie»

Paolo Chiriatti

I parroci fa cancellare l'angelo col viso di Meloni. «È divisivo. E basta selfie». Eliminato all'alba dall'affresco di San Lorenzo in Lucina.



a Roma, il volto somigliante a quello della premier. Incaricato della rimozione lo stesso sacrestano restauratore.

A pag. 10
Giansoldati e Larcana a pag. 10

Ritratti Romani



La boutique che salva i cuccioli randagi

Enrico Vanzina

La boutique dei colori che salva gli animali. Federica Stronati guida il negozio Vanilla: moda Made in Italy e rapporto diretto con le clienti. Senza dimenticare cani e gatti abbandonati. A pag. 17

Medicina con la M maiuscola
Ogni giorno H24 per la tua salute

VILLA MAFALDA CLINICA PRIVATA POLISPECIALISTICA
Sede: Via Monte delle Gioie, 5 Roma - Tel. 06 86 09 41 - villamafalda.com

Il Segno di LUCA

I GEMELLI ACCELERANO

È probabile che il quadrato tra Urano e Mercurio, il pianeta che ti governa, ti induca ad accelerare, anche perché Urano ha appena finito la retrogradazione e tra poco più di due mesi sarà tuo ospite. In ogni caso, al di là forse di un po' di irrequietezza e di un margine ridotto di tolleranza, la tua giornata la vivrai con brio e originalità. E poi c'è la Luna che fa il suo ingresso nel settore legato all'amore e sa come prenderti...
MANTRA DEL GIORNO
Siamo ciò che continuiamo a fare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 23

* Tante con altri quotidiani (non acquistabili separatamente) nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; nel Molise, il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,50, il "Vocabolario Romanesco" • € 9,90 (Roma) "Natale a Roma" • € 7,90 (Roma) "Giochi di carte per le feste" • € 7,90 (Roma)

il Resto del Carlino

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

GIOVEDÌ 5 febbraio 2026
1,80 Euro*

Nazionale - Imola

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



CANOSSA La storia di Giorgio Bazzega

«Papà ucciso dalle Br, l'odio mi consumava Poi ho scelto il perdono»

Codeluppi a pagina 15



REGGIO Pannelli fotovoltaici

Il maxi impianto che nessuno può fermare

Beneventi a pagina 16



Sicurezza, i paletti del Colle A Torino rilasciati gli arrestati

Mantovano da Mattarella. Il governo: accolti i rilievi su fermo e scudo penale. Oggi il decreto Obbligo di firma e domiciliari: gli antagonisti fuori dal carcere. Tajani: come ci si può sentire sicuri?

Coppari e Passeri alle p. 2 e 3

Il sondaggista: oggi è al 2%

Vannacci contro Salvini: è lui il traditore, da Kiev a Fornero

Servizi e De Robertis alle p. 6 e 7

Il referendum sulla giustizia

Barbera: «Voto Sì La magistratura ne sarà rafforzata»

Gabrielli a pagina 5

La madre del capotreno

«Mio figlio ucciso e nessuno chiede scusa»

Servizio a pagina 4

TENUTA IN UNA BUCCA
Cristina Mazzotti aveva 18 anni: fu segregata e imbottita di tranquillanti



Sequestrata e sepolta viva Due ergastoli dopo 50 anni

Ricordata come la prima donna vittima dei sequestri di 'ndrangheta, Cristina Mazzotti aveva 18 anni quando nel 1975, dopo essere stata rapita nel Comasco, fu ritrovata morta in una discarica. Ieri, Demetrio Latella e Giuseppe Calabrò, 71 e 74 anni, sono stati condannati

all'ergastolo per concorso in omicidio. Alla sentenza, oltre ai familiari, erano presenti anche 70 studenti di quattro scuole, tra le quali anche il classico frequentato all'epoca dalla 18enne.

Pioppi a pagina 14

DALLE CITTÀ

Sabato con il fotografo Dean Chalkley



Il mito di Ibiza sbarca a Bologna con una mostra e un libro

Pacoda nel Fascicolo Locale

BOLOGNA Garisenda, vendeva abiti usati

La Leonarda chiude i battenti «I cantieri ci hanno piegato»

Moroni in Cronaca

BOLOGNA Il bambino stava andando a scuola

Viene rapinato a 11 anni da un uomo a volto coperto

Servizio in Cronaca

IMOLA La sfida della titolare in piazza Matteotti

Crisi del centro, la risposta del negozio Jolie: «Ci allarghiamo»



Grandi in Cronaca



Il vicariato: rimosso il dipinto

Cancellato l'angelo col volto di Meloni

Petrucchi a pagina 8



Sventati cyberattacchi russi

Olimpiadi, a Milano la cena dei Grandi

Mingola, Palma e Gianni alle p. 12 e 13



Pausini: fare musica, non la guerra

Sanremo, Conti e i big al Quirinale

Spinelli a pagina 25

PER SENTIRSI MENO IN ANSIA E PIÙ LEGGERI.

LAILA

99 mg. capsule mellei
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.GOLDINVESTBERRA.IT

GIOVEDÌ 5 FEBBRAIO 2026

IL SECOLO XIX

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

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,88 € (1,88 € con TuttoSport ad AT, AL, CH, CZ, 2,90 € con TuttoSport ad IM, SP, SV e con ed. Levante) - Anno CXL - NUMERO 30, COMMA 26 (B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - BLUE MEDIA S.R.L. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e www.ilesecoloxix.it Tel. 010.5389.200

PASSATO E FUTURO

L'IDENTITÀ PERDUTA DELLA SUPERBA

FRANCO MANZITTI

Genova città... Cerchiamo da decenni una definizione, dopo che è caduto lo schema anni Sessanta-Settanta di Genova capitale industriale-portuale, con le sue fabbriche e il suo grande scalo pubblico in mano al Cap e alla Culm dei camalli. Cosa siamo ora? La città più vecchia d'Italia, d'Europa e forse del mondo, con una demografia in caduta libera dal 1971, indice di anzianità da record e record di nuclei unifamiliari al 46 per cento della popolazione, che vuol dire una città di soli, di vedovi o vedove, o single ultrasessantacinquenni. Ma è anche la città che ha ambizioni di poter diventare "capitale del Mediterraneo" e di tanti altri primati, scovati per vendere una nuova funzione genovese post industriale.

È una ex capitale, come Venezia, affamata di futuro, che cerca una nuova identità da imporre sul mercato, partendo dal fatto che questa non è una città normale, né metropoli, né media, ma neanche piccola e, comunque, erede di una storia grande, quando dettava legge al mondo sulla finanza, sulla moneta, inventando le banche e i tassi di scambio.

Genova è stata ed è ancora una città di grandi traumi politici e non solo, il 30 giugno 1960 la rivolta anti Tambroni, poi un terrorismo sanguinoso, poi perfino, nel 2001, un G8 che doveva essere un evento di svolta e resta come una data tragica. Fino al crollo del Ponte Morandi, con la città spezzata, ma poi risorta anche nella speranza di un "metodo Genova" che si potesse imporre. Purtroppo quel metodo non è stato applicato ad altro che alla miracolosa ricostruzione.

E così sembra che alla fine quella che Petrarca chiamava "Superba", persa la sua identità con il crollo dei tre pilastri industriali, Ansaldo, Italcantieri e porto, che è l'unico a promettere futuro, faticosi a definirsi nel Terzo Millennio. Acuti osservatori hanno spiegato che quando si è rotto il rapporto tra grande "aristocrazia operaia" e capitale pubblico, con i dieci anni di terrorismo, l'orizzonte è cambiato. La città divisa, ma con quei legami, si è frantumata per sempre. Ora identità cercata e forse è il caso di guardare fuori e cercare grandi alleanze multinazionali che investano qua.

In fondo Carlo V non trafficava con quella città Superba?

LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE DIGITALI LA ROTTA DEI CAVI SOTTOMARINI «GENOVA CROCE VIA DEI DATI»

GILDA FERRARI E FRANCESCO MARGIOCCO / PAGINA 23



SCONTRO NEL CENTRODESTRA Rapallo, Forza Italia sfiducia la sindaca Ricci

SIMONE ROSELLINI / PAGINA 11

Sicurezza, il Quirinale frena

Confronto con il governo su scudo e fermo preventivo. Antagonisti scarcerati, attacchi ai giudici

Un decreto legge e un disegno di legge "a garanzia della sicurezza dei cittadini e dell'ordine pubblico" dovrebbero approdare oggi sul tavolo del Consiglio dei ministri. I tecnici sono al lavoro per adeguare i testi ai rilievi del Colle su due misure in particolare: il fermo preventivo di sospetti prima dei cortei e il cosiddetto scudo, che evita - non solo per le forze dell'ordine - l'iscrizione automatica nel registro degli indagati nei casi di legittima difesa o adempimento di un dovere. Intanto la scarcerazione dei tre antagonisti arrestati per i fatti di Torino (uno ai domiciliari, due con obbligo di firma) riaccende il clima di polemica attorno alla magistratura.

I SERVIZI / PAGINE 2 E 3



Meloni cancellata dall'affresco

Su ordine del Vicariato, il restauratore ha cancellato dall'affresco il volto dell'angelo con le sembianze della premier Giorgia Meloni L'ARTICOLO / PAGINA 3

LA POLEMICA

Tommaso Romanin / PAGINA 5

Vannacci a Salvini «Ucraina e Fornero, sei tu il traditore»

Il giorno dopo l'addio al Carroccio, Salvini lo accusa di ingratitudine. Vannacci rilancia e alza il livello dello scontro, accusando la Lega di aver tradito i propri valori: «Io sleale? Semmai è stato Matteo Salvini a tradire certi valori sbandierati».

Colloqui sul nucleare a rischio, sale la tensione tra Usa e Iran

«Adesso Khamenei dovrebbe preoccuparsi»

I colloqui tra Stati Uniti e Iran per scongiurare un nuovo attacco americano contro il regime sono a rischio anche se Teheran ieri sera ha confermato l'appuntamento di domani. Washington aveva respinto le ultime ri-

chieste di Teheran, mettendo in dubbio l'incontro tra l'inviato di Donald Trump, e il ministro degli Esteri iraniano. «Khamenei dovrebbe essere molto preoccupato», ha tuonato Trump. LAURENCE FIGA-TALAMANCA / PAGINA 9

SHIPPING

Simone Gallotti / PAGINA 13

Dazi sulle navi fabbricate in Asia, l'Ue copia Trump

L'Ue esplora la strada che per anni ha contestato agli Usa e valuta i dazi sulle navi costruite in Paesi terzi e destinate a operare nel mercato interno. L'obiettivo dichiarato è di proteggere la cantieristica europea dalla concorrenza asiatica.

IL PROCESSO

Grillo jr, la difesa: «I 70 non ricordo della ragazza»

Matteo Indice / PAGINA 6

La difesa di Ciro Grillo e degli altri genovesi condannati nel processo di stupro di gruppo in Sardegna ha depositato l'istanza d'appello: «Ciro e i suoi amici sono innocenti, dalla ragazza settanta non ricordano».

LEGGE ANTISTUPRO

Il magistrato: «Il dissenso? Norma rischiosa»

Chiara Cacciani / PAGINA 7

Si accende il dibattito sulla legge antistupro. Il magistrato Fabio Roia: «È una norma pasticciata e insieme un passo indietro per i diritti delle donne. C'è un maggior rischio di vittimizzazione secondaria».

L'avvocata: «Nega la scelta di un rapporto»

L'articolo / PAGINA 7

L'avvocata Maria Teresa Manente parla della nuova legge antistupro: «Togliere il concetto di consenso significa negare la scelta di un rapporto. Così l'accusa dovrà indagare sulla reazione della vittima».

La "strategia della congiura" nata a Genova

Dall'omicidio del doge nel 1601 fino ai progetti di golpe degli Anni '70

DIEGO PIZZORNO

Si può dire che la "strategia della congiura" è nata e prosperata a Genova in prospettiva globale. Dai secoli in cui la città era una potenza ai giorni nostri, quindi dalle tensioni attorno ai dogi fino ai progetti di golpe degli Anni Settanta.

L'ARTICOLO / PAGINA 31



IL CINEMA

Andrej Bosco / PAGINA 33

Charlotte Rampling, 80 anni da antidia

Compie 80 anni Charlotte Rampling, l'antidiva per eccellenza dalla tempra inglese, la cultura francese e il cuore italiano.

NUOVO BANCO METALLI
L'unica fonderia in Liguria
COMPRO ORO
PREZZO MASSIMO
GARANTITO
GENOVA CORNICIGLIANO:
Via Cornigliano n.36/38/40/r
Tel: 010.6501501
GENOVA SAN FRUTTUOSO
C.so Sardegna 89/R
GENOVA SAMPERDARENA:
Via Antonio Cantore, 16/r Tel: 010.416382
SANREMO: Via Roma 2,
Tel: 0184.990230
VENTIMIGLIA: Via Cavour, 49B
Tel: 0184.655128
ORARIO CONTINUATO dal Lunedì al Sabato 9.00/19.00
www.banco-metalli.com

NUOVO BANCO METALLI
L'unica fonderia in Liguria
COMPRO ORO
PREZZO MASSIMO
GARANTITO
GENOVA CORNICIGLIANO:
Via Cornigliano n.36/38/40/r
Tel: 010.6501501
GENOVA SAN FRUTTUOSO
C.so Sardegna 89/R
GENOVA SAMPERDARENA:
Via Antonio Cantore, 16/r Tel: 010.416382
SANREMO: Via Roma 2,
Tel: 0184.990230
VENTIMIGLIA: Via Cavour, 49B
Tel: 0184.655128
ORARIO CONTINUATO dal Lunedì al Sabato 9.00/19.00
www.banco-metalli.com

Edizione chiusa in redazione alle 21.30

€ 3* in Italia — Giovedì 5 Febbraio 2026 — Anno 162 — Numero 35 — ilsol24ore.com

* in vendita abbinata obbligatoriamente con i Fucos di Il Sole 24 Ore (Il Sole 24 Ore € 2 + i Fucos € 1).
Sole ed i suoi contenuti per gli abbonati, Fucos in vendita separata da Il Sole 24 Ore.

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo


Oggi il convegno
Telefisco 2026: ecco
le prime risposte
sulla cessazione
dal concordato
preventivo

Oggi dalle 9 Telefisco in diretta
(telefisco.ilsol24ore.com) per chi
si è iscritto entro le 18 di ieri. Ecco le
prime risposte sulla cessazione dal
concordato preventivo.
Giorgio Gavelli — a pag. 33



FTSE MIB 46636,43 +0,47% | SPREAD BUND 10Y 64,10 +2,75 | SOLE24ESG MORN. 1687,25 +0,97% | SOLE40 MORN. 1748,75 +0,38% | Indici & Numeri → p. 39 a 43

Auto europea assediata dai big asiatici Servono incentivi e bonus per l'elettrico

Industria in crisi

Volkswagen e Stellantis:
la Ue difenda la propria
industria automobilistica

Vanno introdotti incentivi
intelligenti e un bonus CO₂
per i veicoli a batteria

Una strategia a tutela del Made in
Europe che sia capace di interventi
mirati per rendere competitiva la
produzione di auto in Europa? È la
richiesta dei due principali produt-
tori Ue, Volkswagen e Stellantis, at-
traverso un documento del ceo,
Oliver Blume e Antonio Filosa.
Filomena Greco — a pag. 3

IL DOCUMENTO

UNA STRATEGIA
EUROPEA PER
L'AUTOMOTIVE

di Oliver Blume e Antonio Filosa

In Europa si sta aprendo una
nuova fase di competizione
geopolitica. Il commercio, la
tecnologia e la capacità
industriale vengono utilizzati
più che mai per rafforzare gli
interessi di poteri nazionali.
L'Europa deve decidere
rapidamente come rispondere
a queste sfide.
— a pagina 3

IL PIANO

Al Fisco dati
in automatico
dagli sportelli
dell'edilizia
e delle attività
produttive

Cristina Bartelli
— a pag. 5



Dario Lo Bosco.
Amministratore delegato
di FS Engineering (ex Italferr)

FS ENGINEERING

Lo Bosco:
Italferr cambia
nome e spinge
sulle opere civili

Flavia Landolfi — a pag. 16



La vigilia dei Giochi di Milano Cortina. Domani l'attesa cerimonia di inaugurazione a San Siro. Il Forum di Assago ospiterà le gare di short track e figure skating

Piazza Affari supera quota 47mila punti Amd affossa il Nasdaq

Mercati azionari

Piazza Affari continua ad ag-
giornare i massimi: il Ftse Mib ha to-
cato quota 47mila punti (record
dal novembre 2000), per poi
chiudere a 46.636 punti (+0,47%).
A Wall Street invece il Nasdaq
scivola con il tonfo di Amd: la so-
cietà produttrice di microchip ha
fornito previsioni di ricavi ritenute
deludenti dal mercato. L'oro,
dopo aver ripreso la sua corsa,
torna sotto i 5mila dollari l'oncia.
Carlini, Longo, Lops — a pag. 2

L'ANALISI

L'AI CANCELLA
LE DISTANZE TRA
SPAZIO E TERRA

di **Giuliano Noci**

Tutti guardano il dito. Elon
Musk urla, provoca, twitta,
licenzia, promette l'impos-
sibile e incassa valutazioni sfer-
zanti. E mentre il circo è concentrato
sull'uomo che fa rumore, quasi
nessuno guarda la luna. — a pagina 2

Inflazione giù all'1% Ma i beni essenziali continuano a correre

La dinamica dei prezzi

L'inflazione in Italia rallenta all'1%
a gennaio, con i prezzi che regi-
strano un andamento inferiore al
dato dell'1,7% registrato nell'area
euro, mantenendo la dinamica
complessiva sotto controllo. An-
che se per le famiglie l'aumento del
cosiddetto carrello della spesa al
2,1% si traduce in rincari concen-
trati sui beni essenziali, a partire
dagli alimentari. Kit di sorveglian-
za e ambulanze private entrano
nel paniere. **Marroni** — a pag. 4

L'ANALISI

PERCHÉ I PREZZI
VIAGGIANO
A DUE VELOCITÀ

di **Stefano Manzocchi**

Inflazione bifronte. Una
variazione media stimata del
prezzi al consumo dell'1% su
base annua, la metà circa di
quella europea. Il famigerato
"carrello della spesa" aumenta
del doppio. — a pagina 4

PANORAMA

MEDIO ORIENTE

**Attacchi israeliani
a Gaza: 24 vittime
tra cui sette minori
Ancora alta tensione
tra Usa e Iran**

Gli attacchi israeliani a Gaza ieri
hanno ucciso 24 palestinesi, tra
cui sette bambini. Tra i morti un
medico che era accorso in aiuto
delle vittime a Khan Younis.
Tensione tra Usa e Iran prima
del round di colloqui previsto
per domani in Oman. — a pagina 13

IL REPORTAGE

**A Gerusalemme
distrette le case
dei palestinesi**

Roberto Bongiorno — a p. 13

RISIKO BANCARIO

**Mps, ok al cambio statuto
Caltagirone sale ancora**

Mentre Mps dà il via libera alle
modifiche statutarie, Francesco
Gaetano Caltagirone stringe la
presa aumentando dell'1,25% la
propria quota portandola fino
all'11,45%. — a pagina 27



IL CICLONE HARRY

**Di Bella: i ristoranti
alle imprese
non bastano**

Nino Amadore — a pag. 7

INFRASTRUTTURE

**Ponte, no a commissario
e norme su Corte dei conti**

Pietro Clucci non sarà
nominato commissario
straordinario del governo. Nel
decreto sul Ponte non ci
saranno nemmeno le norme
sulla Corte dei conti. — a pagina 9

Nova 24

**Energia
Boom rinnovabili,
le reti non bastano**

Elena Comelli — a pag. 24

Nordest

**Domani in Veneto, Trentino
Alto-Adige e Friuli Venezia-Giulia**

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
Scopri le offerte
ilsol24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti 02.30.300.600

CAF Do.C.
Dottori Commercialisti

OPEN Dot Com
Società dei Dottori Commercialisti

OPLON Dot Com
Insurance Brokerage Company

**Sempre al fianco
dei professionisti**
opendotcom.it



ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

Teheran disposto a trattare sul nucleare, ma anche su questo argomento svogliatamente

Roberto Motta a pag. 11

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

PRONTO IL DECRETO

Anche il crowdfunding potrà avere la copertura del Fondo di garanzia per le pmi. Pari al 50% di quanto viene investito

CASSAZIONE

Le sanzioni più miti introdotte dalla riforma tributaria non sono retroattive. Va tutelato l'equilibrio di bilancio

Il fisco punta sul fai-da-te

Per il 2026-2028 le Entrate vogliono incrementare i sistemi di precompilazione delle dichiarazioni dei redditi (per lavoratori dipendenti e pensionati) e dell'Iva

La dichiarazione precompilata diventa una degli assi portanti della strategia dell'Agenzia delle Entrate nel triennio 2026-2028. Nel nuovo Piano integrato di attività e organizzazione (PIAO), l'amministrazione punta infatti sulla «evoluzione dei sistemi di precompilazione delle dichiarazioni dei redditi (per lavoratori dipendenti e pensionati) e delle dichiarazioni e documenti ai fini dell'imposta sul valore aggiunto (per titolari di partita IVA)».

Rizzi a pag. 22

PROCESSO NEGLI USA

Social sotto accusa, creano dipendenza nei più giovani

Longoni a pag. 2

Roberto Formigoni lancia il suo movimento in occasione del referendum sulla giustizia



Dopo sei mesi all'insegna di una sostanziale inattività, adesso il Movimento Per un'Italia Migliore (Pim), costituito lo scorso 10 luglio a Milano e guidato da Roberto Formigoni in veste di presidente onorario, è uscito dal limbo grazie al primo direttivo svoltosi a Roma. Il leader storico del Movimento Popolare ed ex governatore della Lombardia ha alternato i suoi interventi a quelli di Filippo Fordellano, direttore di reparto di Odontoiatria, docente a Tor Vergata nonché presidente esecutivo del Pim, e del sindacalista di lungo corso Daniele Gregorio Scallise. L'accelerazione è stata in buona parte dettata dall'avvicinarsi del referendum sulla riforma della giustizia.

Gerosa a pag. 4

DIRITTO & ROVESCIO

Il 30 gennaio sono state pubblicate 3 milioni di pagine, tra cui 2 mila video e 180 mila immagini, degli Epstein files, scatenando un terremoto mediatico a livello mondiale. I media si sono buttati a capofitto sugli aspetti più pruriginosi o sulla presenza dei nomi di noti personaggi politici, come il presidente americano Donald Trump o l'ex presidente Bill Clinton, sulle malattie cerebrali di Bill Gates o le perversioni dell'ex principe britannico Andrea. E invece passato sotto traccia quello che ha detto il vice procuratore generale Todd Blanche: due milioni di pagine non sono state pubblicate perché riguardano «immagini di abusi sessuali, pedo-pornografia, morte, ferite e abusi fisici». Lasciando immaginare che le ossessioni già emerse sono solo la punta dell'iceberg. E che resteranno nascoste, forse per sempre, le peggiori nefandezze.

you, me, us, puntocom.

PASSIAMO INSIEME ALL'AZIONE.

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

PUNTOCOM
PADOVA | MILANO | ROMA
WWW.PUNTOCOM.INFO

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

LA NAZIONE

GIOVEDÌ 5 febbraio 2026
1,80 Euro

Firenze - Empoli

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



LUCCA Morti padre, madre e due figli in una casa di Porcari

Famiglia sterminata dal monossido

Stefanini a pagina 14



Sicurezza, i paletti del Colle A Torino rilasciati gli arrestati

Mantovano da Mattarella. Il governo: accolti i rilievi su fermo e scudo penale. Oggi il decreto Obbligo di firma e domiciliari: gli antagonisti fuori dal carcere. Tajani: come ci si può sentire sicuri? **Coppari e Passeri alle p. 2 e 3**

Il sondaggista: oggi è al 2%

Vannacci contro Salvini: è lui il traditore, da Kiev a Fornero

Servizi e De Robertis alle p. 6 e 7

Il referendum sulla giustizia

Barbera: «Voto Sì La magistratura ne sarà rafforzata»

Gabrielli a pagina 5

La madre del capotreno

«Mio figlio ucciso e nessuno chiede scusa»

Servizio a pagina 4

TENUTA IN UNA BUCCA
Cristina Mazzotti aveva 18 anni: fu segregata e imbottita di tranquillanti



Sequestrata e sepolta viva Due ergastoli dopo 50 anni

Ricordata come la prima donna vittima dei sequestri di 'ndrangheta, Cristina Mazzotti aveva 18 anni quando nel 1975, dopo essere stata rapita nel Comasco, fu ritrovata morta in una discarica. Ieri, Demetrio Latella e Giuseppe Calabrò, 71 e 74 anni, sono stati condannati

all'ergastolo per concorso in omicidio. Alla sentenza, oltre ai familiari, erano presenti anche 70 studenti di quattro scuole, tra le quali anche il classico frequentato all'epoca dalla 18enne.

Pioppi a pagina 16

DALLE CITTÀ

FIRENZE Il killer delle escort bloccato da una guardia



Assassino tenta la fuga da Sollicciano Catturato

Mecarozzi a pagina 19

CAPRAIA E LIMITE Comunità in lutto

Addio a Vittorio Picchiotti Una vita per la nautica

Cecchetti in Cronaca

VALDELSA I danni del maltempo

Fra una parete rocciosa Paura e strada bloccata

Florentino in Cronaca

EMPOLI Lotta allo spreco alimentare

Il bilancio di Re.So. Numeri record nell'anno più difficile

Servizio in Cronaca



Il vicariato: rimosso il dipinto

Cancellato l'angelo col volto di Meloni

Petrucchi a pagina 8



Sventati cyberattacchi russi

Olimpiadi, a Milano la cena dei Grandi

Mingola, Palma e Gianni alle p. 12 e 13



Pausini: fare musica, non la guerra

Sanremo, Conti e i big al Quirinale

Spinelli a pagina 25

PER SENTIRSI MENO IN ANSIA E PIÙ LEGGERI.

LAILA
98 mg capsule mastiche a base di olio essenziale di Lavandula angustifolia Miller.

UNA CAPSULA AL GIORNO

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 Repubblica



Fondatore
EUGENIO SCALFARI

Direttore
MARIO ORFEO



il venerdì

DOMANI IN EDICOLA

il venerdì
Jovanotti: "Insieme
possiamo guarire"

Rspettacoli
Pausini: "Sanremo?
Mi tremano le gambe"
di **SILVIA FUMAROLA**
a pagina 36



Giovedì
5 febbraio 2026
Anno 51 - N° 30
Oggi con
1 piaceri del Gusto
In Italia **€ 2,50**

L'INTERVISTA



Guterres: "Il potere ha sostituito la legge l'Onu in fallimento"

dal nostro corrispondente **PAOLO MASTROLILLI** NEW YORK

Quando la legge del potere sostituisce il potere della legge, le conseguenze sono profondamente destabilizzanti. Va al cuore della minaccia che scuote il mondo, il monito che il segretario generale dell'Onu António Guterres lancia in questa intervista esclusiva a *Repubblica*, in occasione della sua visita in Italia per le Olimpiadi.

alle pagine 2 e 3

“I Giochi olimpici sono un momento eccellente per simboleggiare pace e rispetto del diritto e della cooperazione”

MILANO CORTINA

Olimpiadi, tutto pronto a San Siro sventato attacco hacker russo



di **GIULIANO FOSCHINI**. Servizi di **MASSIMO PISA** e **FEDERICA VENNI**

alle pagine 12 e 13

Il Quirinale corregge il decreto sicurezza

Oggi il cdm, cambiano scudo penale e fermo preventivo. I dubbi di La Russa Dopo l'addio Vannacci contro Salvini: "Il traditore è lui, prono al governo"

Il Quirinale corregge il decreto sicurezza attenuando le norme più discusse. Oggi al cdm si discuteranno i rilievi del presidente sul fermo preventivo e lo scudo penale. E Vannacci attacca Salvini.
di **CIRIACO DE CICCO, GIUSEPPE PUCCIARELLI, VECCHIO, VITALE e ZINZI**
alle pagine 4 e 5, 8 e 9

Il generale e la gara a chi è più di destra

di **LUIGI MANCONI**

Al contrario di quanto si continua pigramente a scrivere, Roberto Vannacci non è un ex generale e nemmeno un generale in pensione. È un generale in aspettativa.
a pagina 15



LA POLEMICA

Cancellato dall'angelo il volto di Meloni

di **CERAMI, SCARAFIA e SCARAMUZZI**

alle pagine 26 e 27

IL CASO

Washington Post
Bezos licenzia
trecento giornalisti

di **ANNA LOMBARDI**

Democracy dies in the darkness, la democrazia muore nell'oscurità. Il taglio di un terzo della redazione, circa 300 giornalisti, rischia di trasformare in tragica profezia, la citazione del leggendario cronista Bob Woodward, che con il collega Carl Bernstein svizzerò i segreti del Watergate, impressa sotto la testata del *Washington Post* fin dal 1917.

a pagina 21

Mostre promosse da Linea d'ombra Toledo Museum of Art Con la partecipazione di

da **PICASSO VAN GOGH**
Storie di pittura dall'astrazione all'impressionismo
Capolavori dal Toledo Museum of Art

Treviso, Museo Santa Caterina
15 novembre 2025 - 10 maggio 2026

Info e prenotazioni www.lineadombra.it

Prezzi di vendita all'estero: Grecia € 3,50 - Croazia, Francia, Monaco P., Slovenia € 4,00 - Svizzera italiana CHF 3,50 - Svizzera francese e tedesca CHF 4,30

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

Censuratore di pubblicità: A. Mancini & C. Milano - via F. Aporti, 9 - Tel. 02/574941, email: pubblicitadimancini.it



La nostra carta proviene da materiali riciclati e ha caratteristiche ecologiche certificate

con 71 capolavori di Georges Simenon € 12,40



IL PRESIDENTE FIFA
Io, papà, la Valanga azzurra
e le mie Olimpiadi italiane
GIANNINFANTINO — PAGINA 23



LA CULTURA
Benini e il Salone del libro
"Ci salveranno i ragazzini"
FRANCESCO RIGATELLI — PAGINA 24 E 25



LA COPPA ITALIA
Il Toro lotta ma passa l'Inter
fallito l'ultimo obiettivo
BARILLÀ, D'ORSI, ODDENINO — PAGINE 26 E 29

2,50 € CON I PIACERI DEL GUSTO // ANNO 160 // N. 35 // IN ITALIA // SPEDIZIONE ABB. POSTALE // DL 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) // ART. 1 COMMA 1, DCB - TO // WWW.LASTAMPA.IT



LA STAMPA

GIOVEDÌ 5 FEBBRAIO 2026

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



IL CASO

Vannacci a Salvini
"Tu il vero traditore"
E parte la caccia
ai leghisti delusi

CAPURSO, MOSCATELLI



Primo evento pubblico di Vannacci dopo l'addio alla Lega. Il generale dice che a tradire gli elettori è stato Salvini. BERLINGHERI, RIVANO CONIL, TACCACCI DI SORGI — PAGINE 8-11

L'ANALISI

De Gaulle o Papeete
il bivio del generale

FLAVIA PERINA

Si fa presto a dire: generale felloso. Ma se il generale sventola le bandiere che sono anche tue, che piacciono anche ai tuoi — remigrazione, lotta all'Europa dei burocrati, morte al politicamente corretto — dov'è la fellaia, dove il tradimento, dove il voltafaccia? Roberto Vannacci, a guardar bene, si propone al pubblico della destra come un Badoglio al contrario: uno che straccia il presunto armistizio firmato dalla maggioranza con i "poteri forti" per governare e durare. — PAGINE 10 E 11

L'ECONOMIA

Nel paniere Istat
un Paese antico

CHIARA SARACENO

Come avviene periodicamente per tenere conto dei cambiamenti nei comportamenti della popolazione, l'Istat ha aggiornato il paniere dei beni in base a cui calcola gli indici dei prezzi al consumo. — PAGINA 22

DUBBI DI MATTARELLA SU SCUDO PENALE E FERMO PREVENTIVO. PIANTEDOSE: PRONTI A MODIFICHE

Pacchetto sicurezza i paletti del Quirinale

Torino, scarcerati gli antagonisti. All'Università scritte d'odio contro la polizia

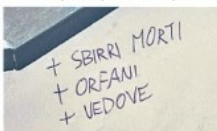
IL COMMENTO

Il vero richiamo
agli anni di piombo

EDMONDO BRUTILLI

Nei commenti sui gravi fatti di violenza di Torino sono stati evocati gli anni di piombo. Il richiamo è per un verso fuorviante e per un altro molto pertinente. — PAGINE 4 E 5

BARBERA, COMAL, DE ANGELIS, FAMÀ, GRIGNETTI, MAGRI, MAFETANO, STAMIN



Il Presidente Mattarella solleva dubbi sul decreto sicurezza. — PAGINE 2-7

LA POLITICA

Appendino: Italia
più insicura con Meloni

NICCOLÒ CARRATELLI — PAGINA 5

Referendum, Schlein
ora vede la rimonta

FRANCESCA SCHIANCHI — PAGINA 11

GATES, L'EX MOGLIE MELINDA E I FILE DI EPSTEIN: "ORA CHIEDO GIUSTIZIA PER LE RAGAZZE VITTIME"

"Disgustata da Bill"

SIMONA SIRI — PAGINE 14 E 15



REUTERS

INFORMAZIONE A RISCHIO

La scure di Bezos
sul Washington Post



ALBERTO SIMONI

«Abbiamo salvato il Washington Post una volta, lo salveremo una seconda». Parola di Jeff Bezos, l'uomo diventato miliardario vendendo libri e pacchi online. — PAGINA 15

IL MEDIO ORIENTE

Così le resistenze
dell'Iran sui missili
avvicinano gli Usa
alla guerra

STEFANO STEFANINI



I gran rifiuto di Teheran di negoziare missili, oltre che il programma nucleare, avvicina l'Iran alla guerra con gli Stati Uniti. — PAGINA 23

LA GEOPOLITICA

Gli equilibri globali
e Xi nuovo arbitro

LORENZO LAMPERTI

Intermediario, equilibrista, bersaglio, grande manovratore. Xi Jinping si muove tra le pieghe del disordine internazionale e nel giro di poche ore parla prima con Vladimir Putin e poi con Donald Trump, il presunto migliore amico e il teorico peggior rivale. Una simfonia più unica che rara, nella calibrata liturgia diplomatica della Cina. Quasi a suggerire che Pechino sa muoversi in modo trasversale. — PAGINA 13

IL CASO UNGHERIA

Arrestata con Salis
condannata a 8 anni

FLAVIA AMABILE

Maja T., 25 anni, tedesca, è stata condannata dal tribunale di Budapest a 8 anni di carcere in Ungheria dopo un processo considerato una farsa. — PAGINA 16

Buongiorno

Il Partito democratico (che ieri sul suo profilo Instagram ha pubblicato un video in cui si riproduce un'adunata fascista, probabilmente ad Acca Larentia, o forse è un video creato o ritoccato dall'intelligenza artificiale, chissà, comunque un mare di braccia tese, a rafforzare quello che la segretaria Elly Schlein aveva detto in tv la sera prima, ovvero che chi vota Sì al referendum per la separazione delle carriere vota come CasaPound, quindi si accompagna ai fascisti, e un po' fascista è, per esempio Augusto Barbera, una gloriosa vita da giurista, da ministro e da parlamentare del Pci e del Pds, e poi presidente della Corte costituzionale: eppure fascista lui e fascisti quelli come lui, fascisti anche alcuni dentro il Pd, e forse soprattutto loro) e la Lega (che ieri sul suo profilo Instagram ha

L'età mentale

MATTIA FELTRI

pubblicato un video in cui si elencano i più grandi tradimenti della storia, a cominciare dal tradimento per eccellenza, quello di Gesù Cristo da parte di Giuda Iscariota, e poi il tradimento del Barcellona da parte di Luis Figo, davvero, non scherzo, e poi il tradimento di Giulio Cesare da parte di Bruto, il tradimento di Mufasa da parte di Scar, roba del Re Leone, più altri tradimenti in altri cartoni animati, tipo il tradimento della squadra dei Palchi da parte di Griffith, fino al gran finale: il tradimento di Matteo Salvini da parte del generale Vannacci), ecco, dicevo, il Pd e la Lega hanno avanzato proposte di legge per proibire ai minori di sedici anni l'iscrizione ai social. Diciamo così: se l'età non è rigidamente quella anagrafica, ma comprende quella mentale, sono favorevolissimo.

L'ITALIA DEI PRIMI ITALIANI

RITRATTO DI UNA NAZIONE APPENA NATA

CASTELLO DI NOVARA
1 NOVEMBRE 2025 - 6 APRILE 2026

WWW.METSARTE.IT



Pagamenti, Parlamento Ue diviso sull'euro digitale per frenare i big Usa

Ninfale a pagina 5

Bastogi cede il Forum di Assago e in borsa balza del 22%

Dal Maso a pagina 10



il quotidiano dei mercati finanziari

Dolce&Gabbana, giro d'affari in salita del 14% grazie al beauty

Vendite wholesale oltre il miliardo. E le fragranze scalano il mercato Usa

Bottoni in MF Fashion

Anno XXXVII n. 025

Giovedì 5 Febbraio 2026

€2,00 *Classedtori*



ADVEST

ADVEST

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

Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 4894/DCB Milano - L. 40 - C.R. 4.000 Francia € 5,00

FTSE MIB +0,47% 46.636 DOW JONES -0,05% 49.218** NASDAQ -1,88% 22.819** DAX -0,72% 24.603 SPREAD 61 (-1) €/S 1,182

** Dati aggiornati alle ore 19,30

ENPAM, ENASARCO E CASSA FORENSE SI CONTENDONO I POSTI NEL NUOVO BOARD

Bpm, scontro tra le casse

*A disposizione degli enti previdenziali ci sono due poltrone nel cda di Piazza Meda
Anche Crédit Agricole rivendica spazi nella governance dell'istituto di Castagna*

BORSE ANCORA SU: PIAZZA AFFARI +0,5%. QUASI AZZERATO LO SPREAD A DUE ANNI

Blicchich, Curatolo, Dal Maso, Deugeni e Gualtieri alle pagine 3 e 4



OK AL NUOVO STATUTO

Rimosso il limite dei mandati in Mps, il presidente Maione verso la conferma

Deugeni e Gualtieri a pagina 2

VIA A MILANO-CORTINA

Adidas, Puma o Nike? Chi sale in borsa con le Olimpiadi

Boeris a pagina 9

SPICCA DAVIDE LEONE

Tim, quali azionisti guadagnano di più con la conversione dei titoli di risparmio

Mapelli 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.

Dalla cantieristica alle crociere, visita presidente Assoportì a Cagliari

(ANSA) - CAGLIARI, 03 FEB - Cantieristica per dare supporto ai 5mila yacht che circolano lungo le coste della Sardegna. Ma anche crociere, soprattutto per il potenziamento e la crescita del mercato nei periodi di bassa affluenza turistica. Sono alcuni dei temi trattati, oggi, in occasione dell'incontro tra il presidente di Assoportì, Roberto Petri, e il numero uno dell'AdSP del Mare di Sardegna, Domenico Bagalà. La visita istituzionale è stata la prima del neopresidente dell'associazione dei porti italiani. Affrontato anche dello spinosa questione legata all'ETS (Emission Trading System): la copertura del 100 % delle quote di emissioni da parte delle compagnie di navigazione, incide pesantemente sul costo del trasporto marittimo. Assicurata la piena disponibilità dell'AdSP a lavorare congiuntamente con gli altri sistemi portuali italiani e col Governo per una più rapida ed efficace azione di semplificazione delle procedure per opere marittime e gestione dell'operatività quotidiana, uniformando a livello nazionale procedure e tariffe. "Un'occasione proficua per rafforzare quella necessaria azione corale tra porti italiani - afferma Bagalà - e richiamare l'attenzione, a più livelli, sui temi del trasporto marittimo e per assicurare la nostra piena disponibilità a lavorare a strategie congiunte, volte alla crescita della competitività del Sistema portuale nazionale nel bacino del Mediterraneo". Petri pronto a dare una mano: "Ho assicurato - spiega il presidente di Assoportì - tutto il possibile impegno, ai livelli istituzionali che mi saranno consentiti, per sostenere l'azione avviata". (ANSA).



REGIONE VENETO* : «ZLS PORTO DI VENEZIA - RODIGINO: CREDITO D'IMPOSTA 2026-2028. 100 MILIONI ALL'ANNO PER SOSTENERE GLI INVESTIMENTI»

Con il provvedimento del Direttore dell'Agenzia delle Entrate n. 3873 del 30 gennaio 2026 sono stati approvati la modulistica e i modelli di comunicazione necessari per accedere al contributo sotto forma di credito d'imposta a favore delle imprese che realizzano investimenti nelle Zone Logistiche Semplificate (ZLS). "La ZLS **Porto di Venezia** - Rodigino rappresenta uno strumento fondamentale per rafforzare il ruolo del Veneto come piattaforma produttiva e logistica di rilevanza nazionale ed europea - dichiara l'assessore allo Sviluppo economico Massimo Bitonci -. Attraverso misure fiscali mirate come il credito d'imposta, è possibile sostenere concretamente la capacità delle imprese di investire, innovare e creare occupazione nei territori strategici della ZLS". In particolare, l'art. 1, comma 444, della Legge 30 dicembre 2025, n. 199 (Legge di Bilancio 2026) prevede l'agevolazione per gli investimenti effettuati nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2026 e il 31 dicembre 2028, relativi all'acquisizione di beni strumentali destinati a strutture produttive, nuove o già esistenti, insediate nelle ZLS. La Legge di Bilancio 2026 introduce inoltre una importante novità rispetto al passato: il credito d'imposta non ha più carattere annuale, ma è programmato su un orizzonte triennale, con un limite di spesa pari a 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2026, 2027 e 2028. "La conferma della misura su base triennale consente alle imprese di programmare con maggiore consapevolezza, offrendo maggiore certezza e stabilità alle imprese che intendono avviare un importante investimento e rafforza l'attrattività delle ZLS come leva di sviluppo economico e industriale per il Veneto", continua l'assessore Bitonci. L'agevolazione si applica ai progetti di "investimento iniziale", quali la creazione di nuovi stabilimenti, l'ampliamento di strutture esistenti o la diversificazione della produzione, per importi compresi tra 200.000 euro e 100 milioni di euro, a condizione che l'attività economica venga mantenuta nella ZLS per almeno cinque anni dal completamento dell'investimento. La procedura di accesso al credito d'imposta resta articolata in due comunicazioni telematiche obbligatorie: una prima comunicazione per la prenotazione delle risorse, da trasmettere dal 31 marzo al 30 maggio di ciascun anno del triennio; una comunicazione integrativa di conferma, da inviare dal 3 al 17 gennaio dell'anno successivo, per attestare l'effettiva realizzazione degli investimenti e l'avvenuto pagamento. "È fondamentale che istituzioni, imprese, associazioni di categoria e parti sociali lavorino insieme per promuovere questa opportunità e consentire al tessuto produttivo di cogliere appieno una misura straordinaria per la crescita, la competitività e lo sviluppo del territorio. Queste agevolazioni, unite alle semplificazioni amministrative garantite dalla ZLS, costituiscono un volano in grado di attrarre nuovi investimenti e rilanciare la competitività del Veneto", conclude l'assessore Bitonci.



Genova diventa il porto dei dati dell'Italia: Unitirreno completa la dorsale sottomarina

La scelta di Genova come hub principale posiziona l'approdo ligure come alternativa alla rotta di Marsiglia, finora snodo dominante del Mediterraneo. È stato completato oggi a Genova il sistema di cavi sottomarini Unitirreno, con cui l'Italia si dota di un'infrastruttura digitale di rilevanza strategica che collega la Sicilia alla Liguria, passando per Roma-Fiumicino e Olbia. Il completamento dell'infrastruttura Unitirreno è stato presentato nell'evento "Genova, **Porto dei Dati**", ospitato nel Salone di Rappresentanza di Palazzo Tursi e patrocinato dal Comune di Genova, che ha riunito rappresentanti delle istituzioni e del mondo industriale per discutere il ruolo delle infrastrutture digitali strategiche nello sviluppo economico, tecnologico e geopolitico del Paese. L'iniziativa di Unitirreno rappresenta uno dei più significativi investimenti infrastrutturali degli ultimi anni per il rafforzamento della connettività digitale italiana ed europea, in un contesto di crescente centralità delle reti per lo sviluppo economico, industriale e geopolitico. Il progetto è stato realizzato da Unitirreno, joint venture nata dalla collaborazione tra Unidata spa e il Fondo Infrastrutture per la Crescita ESG (IPC) gestito da Azimut Libera Impresa SGR spa, ed è il primo open cable system a 24 coppie di fibre ottiche operative al mondo, esteso per oltre 1.000 chilometri e in grado di garantire capacità di 26 Tbps per coppia di fibre, per una capacità totale di 624 Tbps. Unitirreno costituisce una dorsale digitale di importanza nazionale e internazionale, progettata per offrire connessioni sicure, ridondate e a bassa latenza tra Nord e Sud Italia. L'infrastruttura introduce rotte alternative per il traffico europeo e mediterraneo, collegando direttamente Europa, Africa e Medio Oriente, e funge da piattaforma avanzata per servizi cloud, applicazioni industriali, fintech e altri servizi mission-critical. Grazie ai punti di snodo strategici a Genova, Roma-Fiumicino, Olbia e Mazara del Vallo, Unitirreno contribuisce ad attrarre investimenti in data center, colocation e servizi ICT, rafforzando la sovranità digitale italiana e il posizionamento del Paese come hub euro-mediterraneo dei dati. Secondo la International Telecommunication Union (ITU), oltre il 95% del traffico dati e delle comunicazioni internazionali viaggia oggi su cavi sottomarini, che costituiscono il cuore fisico di Internet, mentre le reti satellitari coprono solo una quota marginale del traffico globale. Una rete mondiale che supera 1,3 milioni di chilometri e che, con circa 200 guasti l'anno, evidenzia la necessità di investire in resilienza, ridondanza e sicurezza. Non a caso, la Commissione europea ha inserito le reti di comunicazione sottomarine tra le infrastrutture strategiche da proteggere, mentre Enisa richiama esplicitamente il tema della sovranità digitale e della protezione dei dati. Il Mediterraneo è oggi uno dei principali crocevia mondiali dei cavi sottomarini, collegando Europa, Africa e Medio Oriente, e l'Italia - per posizione geografica - rappresenta una cerniera naturale dei



La scelta di Genova come hub principale posiziona l'approdo ligure come alternativa alla rotta di Marsiglia, finora snodo dominante del Mediterraneo. È stato completato oggi a Genova il sistema di cavi sottomarini Unitirreno, con cui l'Italia si dota di un'infrastruttura digitale di rilevanza strategica che collega la Sicilia alla Liguria, passando per Roma-Fiumicino e Olbia. Il completamento dell'infrastruttura Unitirreno è stato presentato nell'evento "Genova, Porto dei Dati", ospitato nel Salone di Rappresentanza di Palazzo Tursi e patrocinato dal Comune di Genova, che ha riunito rappresentanti delle istituzioni e del mondo industriale per discutere il ruolo delle infrastrutture digitali strategiche nello sviluppo economico, tecnologico e geopolitico del Paese. L'iniziativa di Unitirreno rappresenta uno dei più significativi investimenti infrastrutturali degli ultimi anni per il rafforzamento della connettività digitale italiana ed europea, in un contesto di crescente centralità delle reti per lo sviluppo economico, industriale e geopolitico. Il progetto è stato realizzato da Unitirreno, joint venture nata dalla collaborazione tra Unidata spa e il Fondo Infrastrutture per la Crescita ESG (IPC) gestito da Azimut Libera Impresa SGR spa, ed è il primo open cable system a 24 coppie di fibre ottiche operative al mondo, esteso per oltre 1.000 chilometri e in grado di garantire capacità di 26 Tbps per coppia di fibre, per una capacità totale di 624 Tbps. Unitirreno costituisce una dorsale digitale di importanza nazionale e internazionale, progettata per offrire connessioni sicure, ridondate e a bassa latenza tra Nord e Sud Italia. L'infrastruttura introduce rotte alternative per il traffico europeo e mediterraneo, collegando direttamente Europa, Africa e Medio Oriente, e funge da piattaforma avanzata per servizi cloud, applicazioni industriali, fintech e altri servizi mission-critical. Grazie ai punti di snodo strategici a Genova, Roma-Fiumicino, Olbia e Mazara del Vallo, Unitirreno contribuisce ad attrarre investimenti in data center, colocation e servizi

BizJournal Liguria

Genova, Voltri

flussi digitali Sud-Nord. Strategia industriale e visione di lungo periodo Il progetto Unitirreno nasce da una scelta strategica di lungo periodo: definire una nuova rotta digitale nel cuore del Mediterraneo, rafforzando il ruolo dell'Italia come piattaforma infrastrutturale per i flussi globali di dati . In questa prospettiva, essere il primo open cable system a 24 coppie di fibre operative al mondo significa moltiplicare la capacità di trasporto dei dati lungo un'unica dorsale, rendendo la rete più potente, più resiliente e meno dipendente da singoli punti di passaggio. Un primato che colloca il Paese tra gli attori capaci di anticipare l'evoluzione delle infrastrutture digitali globali. Unitirreno non è solo un'infrastruttura di trasporto, ma un asset industriale progettato per l'era del cloud e dell'intelligenza artificiale, basato su tecnologie di nuova generazione e su landing station pensate per gestire traffico AI-native. Una dorsale concepita non per Internet "come lo conosciamo oggi", ma per sostenere la domanda di dati dei prossimi decenni, con una capacità di sistema che guarda al 2028 e oltre. Vantaggi competitivi e nuove rotte dei dati Rispetto alla fibra terrestre tradizionale, i cavi sottomarini di Unitirreno consentono di ridurre la latenza fino al 50% , creando un corridoio digitale ad alta velocità tra Nord e Sud Italia, più stabile e meno esposto a interruzioni. La scelta di Genova come hub principale posiziona l'approdo ligure come alternativa italiana alla storica rotta di Marsiglia, fino ad oggi snodo dominante del Mediterraneo , permettendo all'Italia di collegarsi direttamente con Nord Africa, Medio Oriente ed Estremo Oriente e rendendo anche i data center nazionali una opzione competitiva a livello internazionale. Oltre alla capacità e alla velocità, i cavi sottomarini rappresentano un'infrastruttura critica anche sotto il profilo della sicurezza internazionale. La crescente diffusione del cloud computing e delle applicazioni di intelligenza artificiale ha aumentato in modo significativo il volume e la sensibilità dei dati che transitano attraverso queste dorsali, rendendole centrali tanto per le operazioni degli Stati quanto per quelle delle imprese private. Genova, **porto** dei dati Il completamento dell'infrastruttura Unitirreno è stato presentato nell'evento "Genova, **porto** dei dati" , ospitato nel Salone di Rappresentanza di Palazzo Tursi e patrocinato dal Comune di Genova, che ha riunito rappresentanti delle istituzioni e del mondo industriale per discutere il ruolo delle infrastrutture digitali strategiche nello sviluppo economico, tecnologico e geopolitico del Paese. A Genova Unitirreno approda attraverso un "bore pipe" - tubazione che funge da alloggiamento per i cavi - lungo 1 km, interrato sotto il fondale marino, che consente un atterraggio rapido e sicuro dei cavi . Il tratto urbano verso il Lagaccio Digital Hub sfrutta un tunnel sicuro senza necessità di nuove escavazioni, con percorso antisismico a oltre 1,2 metri sotto il livello stradale e accesso controllato ad uso esclusivo delle infrastrutture. La Landing Station è integrata con un data center open e neutral, punto di atterraggio dei cavi e hub di interconnessione con reti nazionali e internazionali, rendendo Genova un nodo strategico per la connettività italiana e mediterranea. «Con Unitirreno abbiamo realizzato un'infrastruttura che va oltre la dimensione tecnologica: è un progetto strategico per il Paese - ha dichiarato Renato Brunetti , a.d. di Unitirreno e Unidata - Dotarsi di reti sicure e performanti significa rafforzare la sovranità digitale, sostenere la competitività

BizJournal Liguria

Genova, Voltri

delle imprese e creare le condizioni per una crescita sostenibile di lungo periodo». «Oggi l'economia reale corre su reti digitali e la connettività è diventata un'infrastruttura vitale. Con il progetto Unitirreno abbiamo dato vita a un asset strategico che consolida il ruolo dell'Italia, e di Genova, come snodo nevralgico nelle rotte globali dei dati. La nostra è una visione di lungo periodo, orientata a garantire stabilità e resilienza a beneficio dell'intero sistema Paese», ha affermato Andrea Cornetti, presidente Unitirreno e a.d. Real Estate & Infrastrutture di Azimut Libera Impresa Sgr. Operatori e partner già pronti a utilizzare Unitirreno Unitirreno non è solo un'infrastruttura pronta all'uso, ma un vero e proprio ecosistema digitale già scelto da importanti attori del settore. Tra i primi operatori a puntare su Unitirreno, Fastweb ha siglato nel dicembre 2024 un accordo strategico per l'utilizzo di una tratta della rete in fibra sottomarina, con possibilità di estensione ad altri segmenti e una collaborazione commerciale per la vendita wholesale dei servizi. Nel novembre 2025, Unitirreno, Open Fiber e Siportal hanno annunciato l'attivazione del collegamento di trasporto che unisce il circuito Open Fiber Olbia-Fiumicino al sistema di cavi sottomarino Unitirreno, che approda all'interno del Data Center Gallura di Siportal. Tags: cavi sottomarini home innovazione e tecnologia unitirreno 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.

Il 6 febbraio i porti si fermano insieme: «I portuali non lavorano per la guerra», da Genova a Tangeri un'azione che non si vedeva da decenni

Il 6 febbraio 2026 una rete di sindacati e lavoratori portuali annuncia scioperi e presidi in circa 21 grandi scali europei e del Mediterraneo. Usb: l'obiettivo dichiarato è tenere i porti fuori dai conflitti, contestare l'economia di guerra e il riarmo, chiedere lo stop alle spedizioni di armi verso i fronti aperti e respingere l'idea che la militarizzazione diventi il pretesto per nuove privatizzazioni e automazione. C'è una frase, scelta come slogan e come linea politica, che riassume la giornata del 6 febbraio 2026: «I portuali non lavorano per la guerra». È così che un fronte sindacale composito, con l'Unione Sindacale di Base in Italia insieme a organizzazioni della Grecia, dei Paesi Baschi, della Turchia e del Marocco, chiama una giornata internazionale di azione e lotta che punta a mettere in rete, nello stesso momento, presidi e scioperi in circa ventuno tra i porti più importanti d'Europa e del Mediterraneo. L'idea, rivendicata nel comunicato che convoca l'iniziativa, è tornare a una forma di mobilitazione congiunta che non si vedeva da decenni, un gesto collettivo pensato per incidere proprio dove l'economia globale tocca terra: banchine, varchi, terminal, infrastrutture strategiche. Le motivazioni indicate sono articolate ma legate da un filo unico, che è insieme etico e materiale. Da una parte c'è l'obiettivo dichiarato di fare dei porti luoghi di pace, sottraendoli a qualunque coinvolgimento diretto o indiretto nei conflitti, dall'altra c'è una lettura molto concreta degli effetti della economia di guerra sulla vita delle persone: salari, pensioni, diritti, condizioni di salute e sicurezza. Nel testo si chiede di bloccare le spedizioni di armi dai porti verso le aree di guerra e, nel quadro della crisi in Medio Oriente, viene invocato anche un embargo commerciale da parte dei governi e delle istituzioni locali. Accanto a questo, la chiamata del 6 febbraio si mette apertamente contro i piani di riarmo dell'Unione Europea e contro l'ipotesi, ritenuta imminente, di una militarizzazione dei porti e delle infrastrutture considerate strategiche, con un'ulteriore critica: il timore che il riarmo diventi l'alibi per accelerare privatizzazioni e automazione, scaricandone i costi su lavoratori e territori. In Italia la giornata viene tradotta in una mappa di appuntamenti che attraversa il Paese da nord a sud e che ha l'ambizione di unire porti diversi per dimensione e vocazione sotto lo stesso messaggio. A Genova l'appuntamento è alle 18.30 al Varco San Benigno, mentre a Livorno ci si ritrova alle 17.30 in piazza 4 Mori; a Trieste la convocazione è per le 17.30 nell'area di riferimento dell'autorità portuale, in Cia K. Ludwig Von Bruck, e a Ravenna si parte alle 15.00 in via Antico Squero 31, davanti all'Autorità Portuale. Ancona si dà appuntamento alle 18.00 in piazza del Crocifisso, Civitavecchia alle 18.00 in piazza Pietro Guglielmotti, Salerno alle 17.00 al varco principale del porto; Bari scende in presidio alle 16.00 al Terminal Porto, Crotone alle 17.30 in piazza Marinali d'Italia, all'ingresso del porto; Palermo alle 16.30 al Varco

Genova Quotidiana

Il 6 febbraio i porti si fermano insieme: «I portuali non lavorano per la guerra», da Genova a Tangeri un'azione che non si vedeva da decenni

02/04/2026 12:04

Il 6 febbraio 2026 una rete di sindacati e lavoratori portuali annuncia scioperi e presidi in circa 21 grandi scali europei e del Mediterraneo. Usb: l'obiettivo dichiarato è tenere i porti fuori dai conflitti, contestare l'economia di guerra e il riarmo, chiedere lo stop alle spedizioni di armi verso i fronti aperti e respingere l'idea che la militarizzazione diventi il pretesto per nuove privatizzazioni e automazione. C'è una frase, scelta come slogan e come linea politica, che riassume la giornata del 6 febbraio 2026: «I portuali non lavorano per la guerra». È così che un fronte sindacale composito, con l'Unione Sindacale di Base in Italia insieme a organizzazioni della Grecia, dei Paesi Baschi, della Turchia e del Marocco, chiama una giornata internazionale di azione e lotta che punta a mettere in rete, nello stesso momento, presidi e scioperi in circa ventuno tra i porti più importanti d'Europa e del Mediterraneo. L'idea, rivendicata nel comunicato che convoca l'iniziativa, è tornare a una forma di mobilitazione congiunta che non si vedeva da decenni, un gesto collettivo pensato per incidere proprio dove l'economia globale tocca terra: banchine, varchi, terminal, infrastrutture strategiche. Le motivazioni indicate sono articolate ma legate da un filo unico, che è insieme etico e materiale. Da una parte c'è l'obiettivo dichiarato di fare dei porti luoghi di pace, sottraendoli a qualunque coinvolgimento diretto o indiretto nei conflitti, dall'altra c'è una lettura molto concreta degli effetti della "economia di guerra" sulla vita delle persone: salari, pensioni, diritti, condizioni di salute e sicurezza. Nel testo si chiede di bloccare le spedizioni di armi dai porti verso le aree di guerra e, nel quadro della crisi in Medio Oriente, viene invocato anche un embargo commerciale da parte dei governi e delle istituzioni locali. Accanto a questo, la chiamata del 6 febbraio si mette apertamente contro i piani di riarmo dell'Unione Europea e contro l'ipotesi, ritenuta imminente, di una militarizzazione dei porti e delle infrastrutture considerate strategiche, con un'ulteriore critica: il timore che il riarmo diventi l'alibi per accelerare privatizzazioni e automazione, scaricandone i costi su lavoratori e territori. In Italia la giornata viene tradotta in una mappa di appuntamenti che attraversa il Paese da nord a sud e che ha l'ambizione di unire porti diversi per dimensione e vocazione sotto lo stesso messaggio. A Genova l'appuntamento è alle 18.30 al Varco San Benigno, mentre a Livorno ci si ritrova alle 17.30 in piazza 4 Mori; a Trieste la convocazione è per le 17.30 nell'area di riferimento dell'autorità portuale, in Cia K. Ludwig Von Bruck, e a Ravenna si parte alle 15.00 in via Antico Squero 31, davanti all'Autorità Portuale. Ancona si dà appuntamento alle 18.00 in piazza del Crocifisso, Civitavecchia alle 18.00 in piazza Pietro Guglielmotti, Salerno alle 17.00 al varco principale del porto; Bari scende in presidio alle 16.00 al Terminal Porto, Crotone alle 17.30 in piazza Marinali d'Italia, all'ingresso del porto; Palermo alle 16.30 al Varco

Genova Quotidiana

Genova, Voltri

Santa Lucia e Cagliari alle 17.00 in via Roma, lato porto. È una scansione di orari e luoghi che, letta nel suo insieme, prova a dare la misura dell'operazione: non una protesta isolata, ma un gesto coordinato che intende fare notizia proprio per la sua simultaneità. La cornice internazionale è altrettanto centrale nella narrazione dei promotori. Tra i porti principali citati compaiono il Pireo e Elefsina, con appuntamento alle 10.30 ora locale davanti agli ingressi principali, Bilbao e Pasaia/San Sebastián con presidi alle 10.00 nell'area portuale, Mersin con appuntamento alle 10.30 ora locale al terminal, mentre a Tangeri l'iniziativa è indicata alle 10.00 all'ingresso del porto, anche se viene segnalata come da confermare per l'allarme meteo che potrebbe portare alla chiusura dello scalo. A questa rete, secondo quanto riferito, si aggiungono adesioni e messaggi di sostegno da parte di realtà sindacali e federazioni internazionali del mondo portuale e dei trasporti, insieme a iniziative di solidarietà annunciate in altri porti europei attraverso gruppi indipendenti di lavoratori e movimenti sociali e politici, come Amburgo, dove viene descritta una manifestazione con più tappe dal primo pomeriggio fino al tardo pomeriggio, Brema con un presidio a metà giornata, e Marsiglia con una mobilitazione davanti all'ingresso dell'area commerciale di Fos-sur-Mer. Usb allarga poi l'orizzonte oltre l'Europa, segnalando che la giornata del 6 febbraio starebbe raccogliendo molte adesioni soprattutto negli Stati Uniti e in Sud America, con un aggiornamento in corso nelle ore successive. Tra gli esempi vengono citati un sostegno da parte di un movimento contro le guerre guidate dagli Stati Uniti, attivo anche in Venezuela e Colombia, la solidarietà del sindacato Service Employees International Union Local 26 di Minneapolis, e un'iniziativa annunciata a Bogotá davanti all'ambasciata degli Stati Uniti. Viene inoltre riportata una manifestazione di vicinanza da parte di un sindacato dei lavoratori petroliferi del Brasile, a sottolineare l'idea che la mobilitazione portuale voglia parlare a un mondo del lavoro più ampio, toccato dagli stessi effetti economici e sociali. Per seguire la giornata, il sindacato annuncia che dalle 17.30 del 6 febbraio sarà disponibile una diretta sui propri canali social, con interventi e contributi dalle piazze nazionali e internazionali. È un dettaglio che i promotori considerano parte integrante dell'iniziativa: rendere visibile, nello stesso momento, la rete delle banchine e delle città che si muovono insieme, trasformando presidi e scioperi in un racconto collettivo capace di superare i confini dei singoli porti. Nella chiusura, il tono del messaggio si fa programmatico: la giornata viene presentata come una dimostrazione che si può concretamente fare qualcosa contro guerre, aggressioni, saccheggi di risorse e contro gli effetti dell'economia di guerra, mettendo insieme sindacati di Paesi diversi. Non solo una data sul calendario, quindi, ma un primo punto di partenza che, nelle intenzioni degli organizzatori, può alzare il livello di mobilitazione e complicare i piani di chi, secondo loro, prova a scaricare il costo del riarmo su portuali e lavoratori. E la frase finale, quasi un impegno, torna a suonare come un messaggio in bottiglia lanciato da un molo all'altro: la solidarietà internazionale, per chi convoca il 6 febbraio, non è un ornamento del discorso, ma una parte essenziale del futuro. Se non volete perdere le notizie seguite il nostro sito GenovaQuotidiana il nostro canale Bluesky , la nostra pagina

Genova Quotidiana

Genova, Voltri

X e la nostra pagina Facebook (ma tenete conto che Facebook sta cancellando in modo arbitrario molti dei nostri post quindi lì non trovate tutto). E iscrivetevi al canale Whatsapp dove vengono postate solo le notizie principali
Condividi: Mi piace:.

Genova24

Genova, Voltri

Porti di Genova e Savona, record assoluto di traffici: nel 2025 sfiorati 3 milioni di Teu

Crescita del 6,3% rispetto al 2024 nonostante le incertezze geopolitiche, Paroli: "Dimostrazione concreta della nostra capacità di attrarre traffici" Genova . Il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale costituito dai porti di Genova, Pra', Savona e Vado raggiunge nel 2025 un risultato storico, sfiorando per la prima volta la soglia dei tre milioni di Teu movimentati. I volumi complessivi si attestano a 2.999.486 Teu, con una crescita del 6,3% rispetto al 2024: un record assoluto per il sistema portuale, maturato in un contesto internazionale ancora caratterizzato da incertezza geopolitica, riorganizzazione delle catene logistiche globali e tensioni sulle principali rotte marittime. La crescita dei traffici è stata sostenuta in primo luogo dal traffico gateway , maggiormente correlato all'andamento dell'economia reale, che ha registrato 1.919.700 Teu pieni in importazione ed esportazione, in aumento del 4,8% su base annua . Al netto delle oscillazioni riscontrate nel corso dei mesi, il dato conferma la solidità dei flussi connessi ai commerci internazionali e al sistema produttivo nazionale. Accanto al gateway , il traffico di transhipment ha fornito un contributo significativo al risultato complessivo, attestandosi a 547.790 Teu , con una crescita del 31,5% . L'espansione delle attività di trasbordo è riconducibile in larga misura all'incremento delle movimentazioni di container vuoti, conseguenza delle strategie adottate dai principali carrier per la riorganizzazione dei servizi e la gestione dei cicli dei contenitori, in risposta alle tensioni commerciali e alle modifiche delle rotte marittime. In termini di tonnellate, il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale ha movimentato nel 2025 complessivamente 62.922.508 tonnellate di merci, registrando una lieve contrazione rispetto al 2024 (-0,8%) . Il dato riflette dinamiche differenziate tra i vari comparti di traffico, in un contesto operativo ancora condizionato da fattori esogeni di natura geopolitica ed economica. Nel dettaglio degli scali, SavonaVado Ligure ha chiuso il 2025 con circa 590mila Teu movimentati, in crescita del 58,4% rispetto al 2024, con una componente di transhipment largamente prevalente. Il porto di Genova ha movimentato complessivamente 2,4 milioni di Teu, registrando una lieve flessione (-1,6%) riconducibile principalmente alla riduzione dei volumi in transhipment, a fronte di una sostanziale tenuta del traffico gateway. Accanto ai container , il 2025 conferma la buona tenuta del comparto passeggeri , altra componente centrale del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale. Nel corso dell'anno sono transitati complessivamente 5.035.214 passeggeri, in lieve aumento rispetto al 2024 (+0,6%) . Il traffico crocieristico ha superato i 2,4 milioni di passeggeri, segnando una crescita del 6,1%, mentre il segmento dei traghetti ha registrato oltre 2,6 milioni di passeggeri, confermando la rilevanza dei collegamenti marittimi per la mobilità delle persone e per la continuità territoriale. Per quanto riguarda le rinfuse solide , il comparto chiude l'anno



Genova24

Genova, Voltri

con un risultato in crescita del 2,3%, per un totale di 2.457.728 tonnellate movimentate. L'andamento positivo è stato sostenuto in particolare dall'ottima performance del quarto trimestre, che registra un incremento del 24,3% rispetto allo stesso periodo del 2024. La crescita ha interessato entrambi gli scali: il porto di Genova ha movimentato 713.321 tonnellate (+3,8%), mentre Savona ha chiuso l'anno con 1.744.407 tonnellate (+1,6%). Nel dettaglio delle merceologie, si segnala il recupero dei traffici di carbone, soprattutto nello scalo di Genova (+17,4% su base annua), nonché la crescita delle altre rinfuse solide (+29,8%), trainata in particolare dalla domanda di prodotti metallurgici. I traffici ferroviari relativi alle merceologie non containerizzate hanno registrato nel 2025 un incremento del 17% del numero di treni movimentati, grazie in particolare all'avvio e al consolidamento di nuovi servizi nello scalo di Savona. Anche i volumi gateway complessivi hanno evidenziato una dinamica favorevole, con una crescita del 2%. Nel complesso, tuttavia, l'utilizzo della ferrovia ha risentito delle interruzioni sulla rete nazionale legate ai lavori infrastrutturali. I convogli movimentati si sono attestati a 7.935 unità (-14,2%), mentre i volumi in unità di carico sono scesi a 322.451 Teu (-11,6%), con una quota modale pari al 13,2%, in calo di due punti percentuali rispetto al 2024. La merce convenzionale, comparto che rappresenta circa il 21% dei volumi complessivamente movimentati dal sistema portuale, si è assestata nel 2025 su un totale di 12,99 milioni di tonnellate. Il comparto chiude l'anno con una lieve flessione su base annua (-3,3%), ma evidenzia segnali di rafforzamento nella parte finale dell'esercizio: il quarto trimestre si attesta infatti in crescita del 4,5% rispetto allo stesso periodo del 2024, con risultati positivi in entrambi gli scali del sistema, pari a +3% nel porto di Genova e a +3,2% in quello di Savona. All'interno del comparto, il segmento dei rotabili e delle auto mostra un miglioramento complessivo nell'ultima parte dell'anno. Le movimentazioni di acciai e materiali metallici registrano una crescita dell'1,3%, trainata dallo scalo di Genova; mentre i prodotti forestali evidenziano una dinamica particolarmente favorevole, chiudendo il 2025 con un incremento del 30%. L'andamento complessivo è riconducibile al rallentamento congiunturale che ha interessato alcune filiere industriali di riferimento, in particolare il settore automotive, la siderurgia e il comparto delle costruzioni. Per quanto riguarda le rinfuse liquide, il 2025 si chiude con una lieve flessione dei prodotti energetici (-1,9%), per un totale di circa 18 milioni di tonnellate. In controtendenza, risultano in crescita le altre rinfuse liquide, che registrano un incremento del 4,7% su base annua, trainato in particolare dalle rinfuse liquide alimentari, in aumento del 39%. Il 2025 entra nella storia del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale: per la prima volta i porti di Genova e Savona-Vado sfiorano la soglia dei tre milioni di Teu movimentati. Un risultato senza precedenti, che rappresenta un punto di svolta per il nostro sistema portuale e ne certifica la piena maturità operativa e competitiva commenta Matteo Paroli, presidente dell'Autorità portuale -. Raggiungere questo livello di traffico container in uno scenario internazionale ancora instabile, segnato da tensioni geopolitiche, ridefinizione delle rotte e riorganizzazione delle catene logistiche globali, conferisce a questo traguardo un valore ancora più significativo. È

Genova24

Genova, Voltri

la dimostrazione concreta della capacità dei nostri scali di attrarre traffici, di adattarsi rapidamente ai cambiamenti del mercato e di confermarsi come piattaforma logistica di riferimento per il Paese. Il record dei container è il risultato di una crescita strutturale, sostenuta dal traffico gateway legato all'economia reale e rafforzata dal contributo del transhipment, che ha consentito al sistema di consolidare il proprio posizionamento competitivo nel Mediterraneo. A questo si affiancano la buona tenuta del comparto passeggeri e il rafforzamento delle funzioni strategiche degli scali, che completano il quadro di un sistema portuale solido ed equilibrato. I dati del 2025 sono il frutto di una visione di lungo periodo, costruita attraverso investimenti infrastrutturali, sviluppo delle connessioni logistiche e un lavoro costante di sistema con gli operatori. Un percorso che rafforza il ruolo dei porti del Mar Ligure Occidentale come nodo strategico per la competitività nazionale e che sostiene con fiducia i progetti in corso e le prospettive di crescita futura, conclude Paroli.

Tassa d'imbarco, riparte il confronto tra Comune e operatori portuali: La misura sarà introdotta

Primo vertice oggi a Palazzo Tursi dopo le tensioni dello scorso dicembre: l'obiettivo per la Civica amministrazione è incassare tre milioni e mezzo di euro già nel corso del 2026. La data fissata sul calendario è quella di oggi. A Palazzo Tursi, sede della riunione programmata, riparte il confronto su uno dei temi più dibattuti delle ultime settimane: l'introduzione a Genova di quella che è tecnicamente definita come 'Addizionale comunale sui diritti di imbarco portuale', ovvero la tassa di imbarco, dell'importo di tre euro a passeggero, che tanto ha acceso il confronto a fine 2025, in periodo di votazione del bilancio dell'ente pubblico, tra Civica amministrazione, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e gli stessi operatori portuali. La situazione, anche in maniera opportuna, è stata lasciata decantare, ma adesso è tempo per il Comune di riprendere in mano il dossier. Alla riunione di oggi, convocata dalla sindaca Silvia Salis (che segue la vertenza in prima persona) e dal vicesindaco e assessore al Bilancio, Alessandro Terrile, parteciperanno rappresentanti di Autorità Portuale, Stazioni Marittime, Assagenti, Confitarma, Assarmatori e Clia (l'associazione internazionale delle navi da crociera): in pratica tutti i soggetti coinvolti da quel provvedimento, l'introduzione della tassa d'imbarco, che era già stato prospettato nelle precedenti amministrazioni di centrodestra, salvo non diventare mai operativo. Si ricomincia dal primo colloquio tra Comune e operatori portuali del mese di dicembre (dove già alcune posizioni si erano ammorbidite, rispetto al muro contro muro di partenza) e l'obiettivo della Civica amministrazione è quello di studiare una soluzione applicativa che possa essere il più concertata possibile. Il tutto partendo da alcuni punti che non sono negoziabili: ovvero, il fatto che la tassa d'imbarco vada introdotta nel 2026; l'importo da tre euro a passeggero (stabilito dalle precedenti Giunte Comunali); e la platea di soggetti interessati al pagamento, vale a dire tutti i passeggeri di traghetti e di navi da crociera in partenza dal porto di Genova, fatta eccezione solamente per quelli residenti nel Comune di Genova (la tassa verrà invece applicata, al momento, per tutti i residenti nella Città Metropolitana di Genova, cioè extra Comune capoluogo). Su questi presupposti andrà intavolata una discussione che non parte certamente in discesa, anzi è assai delicata. Il vertice di oggi sarà il primo di una serie: le parti si metteranno al lavoro soprattutto sul come applicare la tassa di imbarco, su chi la dovrà effettivamente riscuotere e su come il Comune la potrà poi incassare. Allo studio c'è anche la possibilità di alcuni benefici di tipo fiscale per le compagnie che operano sul porto di Genova, sia traghetti che crociere. Tra le ipotesi che si fanno avanti, c'è quella di inserire la tassa d'imbarco direttamente sul costo del biglietto: sarà poi Autorità Portuale insieme a Stazioni Marittime, sulla base del numero dei passeggeri effettivamente partiti dallo scalo genovese, a calcolare quanto le compagnie



Primo vertice oggi a Palazzo Tursi dopo le tensioni dello scorso dicembre: l'obiettivo per la Civica amministrazione è incassare tre milioni e mezzo di euro già nel corso del 2026. La data fissata sul calendario è quella di oggi. A Palazzo Tursi, sede della riunione programmata, riparte il confronto su uno dei temi più dibattuti delle ultime settimane: l'introduzione a Genova di quella che è tecnicamente definita come 'Addizionale comunale sui diritti di imbarco portuale', ovvero la tassa di imbarco, dell'importo di tre euro a passeggero, che tanto ha acceso il confronto a fine 2025, in periodo di votazione del bilancio dell'ente pubblico, tra Civica amministrazione, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e gli stessi operatori portuali. La situazione, anche in maniera opportuna, è stata lasciata decantare, ma adesso è tempo per il Comune di riprendere in mano il dossier. Alla riunione di oggi, convocata dalla sindaca Silvia Salis (che segue la vertenza in prima persona) e dal vicesindaco e assessore al Bilancio, Alessandro Terrile, parteciperanno rappresentanti di Autorità Portuale, Stazioni Marittime, Assagenti, Confitarma, Assarmatori e Clia (l'associazione internazionale delle navi da crociera): in pratica tutti i soggetti coinvolti da quel provvedimento, l'introduzione della tassa d'imbarco, che era già stato prospettato nelle precedenti amministrazioni di centrodestra, salvo non diventare mai operativo. Si ricomincia dal primo colloquio tra Comune e operatori portuali del mese di dicembre (dove già alcune posizioni si erano ammorbidite, rispetto al muro contro muro di partenza) e l'obiettivo della Civica amministrazione è quello di studiare una soluzione applicativa che possa essere il più concertata possibile. Il tutto partendo da alcuni punti che non sono negoziabili: ovvero, il fatto che la tassa d'imbarco vada introdotta nel 2026; l'importo da tre euro a passeggero (stabilito dalle precedenti Giunte Comunali); e la platea di soggetti interessati al pagamento, vale a dire tutti i

La Voce di Genova

Genova, Voltri

dovranno versare a Palazzo Tursi, una per una. Per il 2026 non ci sono certezze su quando la tassa inizierà a essere riscossa: è presumibile però che il Comune intenda chiudere il confronto e partire prima della stagione estiva anche perché, come noto, è quella in cui il porto registra i maggiori traffici di persone sia in entrata che in uscita. Quanto all'introito, nelle previsioni di Palazzo Tursi si intende incassare tre milioni e mezzo di euro nel 2026 e cinque milioni di euro dal 2027 in poi. Soldi che porteranno beneficio nelle casse dell'ente pubblico, insieme all'aumento dell'addizionale Irpef, provvedimento che è sempre andato di pari passo con l'addizionale degli imbarchi, in base ad accordi con il.

Ports of Genoa, record storico nel 2025

Sfiorata la soglia dei tre milioni di TEU. Il presidente AdSp Paroli: In uno scenario internazionale ancora instabile rappresenta un punto di svolta e certifica la maturità operativa e competitiva dei nostri scali

Andrea Puccini

GENOVA - Il 2025 entra negli annali dei Ports of Genoa come l'anno del nuovo primato container. Il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale ha infatti raggiunto quota 2.999.486 TEU movimentati, sfiorando per la prima volta la soglia simbolica dei tre milioni e segnando una crescita del 6,3% rispetto al 2024. Un risultato senza precedenti, conseguito in un contesto internazionale ancora instabile, caratterizzato da tensioni geopolitiche, ridefinizione delle rotte marittime e profonde trasformazioni delle catene logistiche globali. A sostenere l'espansione dei traffici è stato innanzitutto il segmento gateway, più direttamente legato all'andamento dell'economia reale. Nel corso dell'anno sono stati movimentati 1.919.700 TEU pieni in import ed export, con un incremento del 4,8% su base annua, confermando la solidità dei flussi commerciali connessi al sistema produttivo nazionale e ai mercati internazionali. Un contributo rilevante è arrivato anche dal transhipment, che ha raggiunto 547.790 TEU, registrando un balzo del 31,5%. La crescita delle attività di trasbordo è legata in larga misura all'aumento delle movimentazioni di container vuoti, effetto delle strategie adottate dai grandi carrier per riorganizzare i servizi e gestire i cicli dei contenitori in risposta alle tensioni sulle principali rotte marittime. In termini complessivi, nel 2025 il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale ha movimentato 62,9 milioni di tonnellate di merci, con una lieve flessione dello 0,8% rispetto all'anno precedente. Un dato che riflette andamenti differenziati tra i vari comparti, ancora condizionati da fattori economici e geopolitici esterni. © fotografo: Roberto Merlo 'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale' Guardando ai singoli scali, Savona-Vado Ligure ha chiuso l'anno con circa 590 mila TEU, in forte crescita (+58,4%), grazie a una componente di transhipment largamente prevalente. Il porto di Genova ha invece movimentato 2,4 milioni di TEU, con una lieve contrazione (-1,6%), attribuibile principalmente alla riduzione dei volumi di trasbordo, a fronte di una sostanziale tenuta del traffico gateway. Positivo anche il bilancio del comparto passeggeri, che nel 2025 ha superato i 5 milioni di transiti (+0,6%). In particolare, il traffico crocieristico ha oltrepassato i 2,4 milioni di passeggeri (+6,1%), mentre i traghetti hanno registrato oltre 2,6 milioni di passeggeri, confermando il ruolo strategico degli scali liguri per la mobilità e la continuità territoriale. Nel segmento delle rinfuse solide, i volumi hanno raggiunto 2,46 milioni di tonnellate, con una crescita del 2,3%, sostenuta soprattutto dall'ottima performance dell'ultimo trimestre (+24,3%). Il porto di Genova ha movimentato 713 mila tonnellate (+3,8%), mentre Savona ha chiuso l'anno con 1,74 milioni di tonnellate (+1,6%). Da segnalare il recupero dei traffici



Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

di carbone e il forte aumento delle altre rinfuse solide, trainate in particolare dalla domanda di prodotti metallurgici. Sul fronte ferroviario, le merceologie non containerizzate hanno visto un aumento del 17% del numero di treni, grazie soprattutto allo sviluppo di nuovi servizi a Savona. Tuttavia, l'impatto dei lavori sulla rete nazionale ha penalizzato l'uso complessivo della ferrovia: i convogli movimentati sono scesi a 7.935 unità (-14,2%) e i volumi containerizzati a 322.451 TEU (-11,6%), con una quota modale del 13,2% , in calo rispetto al 2024. La merce convenzionale , pari a circa il 21% dei volumi complessivi, ha chiuso il 2025 a 12,99 milioni di tonnellate , in lieve flessione (-3,3%), ma con segnali di recupero nel quarto trimestre (+4,5%). In crescita gli acciai, i materiali metallici e soprattutto i prodotti forestali, che hanno registrato un incremento del 30% , mentre restano condizionate dal rallentamento congiunturale alcune filiere chiave come automotive, siderurgia e costruzioni. Infine, le rinfuse liquide hanno mostrato un andamento differenziato: i prodotti energetici sono scesi dell' 1,9% , attestandosi intorno ai 18 milioni di tonnellate , mentre le altre rinfuse liquide sono cresciute del 4,7% , trainate in particolare dal comparto alimentare (+39%). Sforata la soglia dei tre milioni di TEU. Il 2025 entra nella storia del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, ha commentato il presidente dell' Autorità di Sistema portuale, Matteo Paroli . Sfiare i tre milioni di TEU in uno scenario internazionale ancora instabile rappresenta un punto di svolta e certifica la maturità operativa e competitiva dei nostri scali. È il risultato di una crescita strutturale, sostenuta dal traffico gateway e rafforzata dal transhipment, oltre che di una visione di lungo periodo fondata su investimenti infrastrutturali, sviluppo delle connessioni logistiche e lavoro di sistema con gli operatori. Un traguardo che consolida il ruolo dei Ports of Genoa come nodo strategico per la competitività nazionale e rafforza le prospettive di crescita futura del principale sistema portuale del Nord-Ovest italiano.

Tassa sui croceristi a Genova, bocche cucite dopo il vertice Comune-operatori portuali

di a.pop. Navi al Terminal crociere e traghetti di Genova Bocche cucite da parte degli operatori portuali al termine del vertice che si è tenuto in Comune a Genova tra l'amministrazione e i rappresentanti del settore. Al centro della discussione la cosiddetta tassa da tre euro sui croceristi (o sugli imbarchi) che il Comune vorrebbe rendere operativa da questa estate. Un provvedimento che ha scosso il mondo portuale già alla fine del 2025, scatenando uno scontro, per nulla velato, tra palazzo Tursi da un lato (appoggiato dai comitati di cittadini e da isolati operatori, come lo spedizioniere Piero Lazzeri) e Autorità portuale e operatori dall'altro. Qui trovate le varie voci raccolte da Primocanale. A Palazzo Tursi è andato in scena un nuovo incontro tra le parti definito da chi rappresenta il settore portuale "interlocutorio". Da una parte la sindaca di Genova Silvia Salis e il vicesindaco e assessore al Bilancio Alessandro Terrile, dall'altra i rappresentanti di Assarmatori, Confitarma, la sezione Terminal Operatori di Confindustria Genova, Assagenti, Stazioni Marittime e l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale Tra le criticità sottolineate su tutte c'è quella della modalità per riscuotere la tassa.

Alberto Minoia , amministratore delegato di Stazioni Marittime fa il punto al termine dell'incontro: "Questi sono gli aspetti più tecnici che oggi non sono stati ancora oggetto di discussione. Noi siamo il terminalista, siamo l'ultimo anello della catena a cui non siamo ancora arrivati nel merito della discussione. Ipotizzare in astratto una riscossione dell'eventuale tassa da parte del terminalista sarebbe un generatore di entropia enorme per il porto e per la città per tutte le code che ne conseguirebbero. Speriamo di non dover arrivare a discutere di quello". Senza la tassa il ministero "minaccia" il taglio di fondi destinati alla Comune Durante una commissione di Tursi dedicata al tema Terrile aveva spiegato che il ministero dell'Interno ha già dichiarato l'amministrazione "inadempiente" e c'è il rischio di un taglio di fondi all'ente. Il vicesindaco ha giustificato così il voto contrario della Giunta a un ordine del giorno della minoranza che chiedeva la sospensione della cosiddetta tassa su traghetti e crociere. Nella missiva il ministero dell'Interno fa riferimento all'accordo sottoscritto il 29 novembre 2022 dal sindaco Marco Bucci e dal sottosegretario alla presidenza del consiglio Alfredo Mantovano : il Comune, con quell'accordo, si impegnava a introdurre un'addizionale comunale sui diritti di imbarco portuale, pari a tre euro a persona, da versarsi direttamente all'entrata del bilancio comunale a decorrere dal 1 gennaio 2023. Il sondaggio di Primocanale sulla tassa Le ragioni delle due parti Una lettura che può essere doppia e agli opposti: i sostenitori affermano che sia un modo per far pagare un tributo al porto, che potrà essere investito, e qui si entra nel terreno dei comitati, anche per aumentare la vivibilità dei cittadini che vivono vicino allo scalo, ad esempio, questa è la loro richiesta,



di a.pop. Navi al Terminal crociere e traghetti di Genova Bocche cucite da parte degli operatori portuali al termine del vertice che si è tenuto in Comune a Genova tra l'amministrazione e i rappresentanti del settore. Al centro della discussione la cosiddetta tassa da tre euro sui croceristi (o sugli imbarchi) che il Comune vorrebbe rendere operativa da questa estate. Un provvedimento che ha scosso il mondo portuale già alla fine del 2025, scatenando uno scontro, per nulla velato, tra palazzo Tursi da un lato (appoggiato dai comitati di cittadini e da isolati operatori, come lo spedizioniere Piero Lazzeri) e Autorità portuale e operatori dall'altro. Qui trovate le varie voci raccolte da Primocanale. A Palazzo Tursi è andato in scena un nuovo incontro tra le parti definito da chi rappresenta il settore portuale "interlocutorio". Da una parte la sindaca di Genova Silvia Salis e il vicesindaco e assessore al Bilancio Alessandro Terrile, dall'altra i rappresentanti di Assarmatori, Confitarma, la sezione Terminal Operatori di Confindustria Genova, Assagenti, Stazioni Marittime e l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale Tra le criticità sottolineate su tutte c'è quella della modalità per riscuotere la tassa. Alberto Minoia , amministratore delegato di Stazioni Marittime fa il punto al termine dell'incontro: "Questi sono gli aspetti più tecnici che oggi non sono stati ancora oggetto di discussione. Noi siamo il terminalista, siamo l'ultimo anello della catena a cui non siamo ancora arrivati nel merito della discussione. Ipotizzare in astratto una riscossione dell'eventuale tassa da parte del terminalista sarebbe un generatore di entropia enorme per il porto e per la città per tutte le code che ne conseguirebbero. Speriamo di non dover arrivare a discutere di quello". Senza la tassa il ministero

investendo in centraline o provvedimenti migliorare la viabilità nelle zone prese d'assalto dai passeggeri in estate. Dall'altro lato gli operatori paventano il rischio che le compagnie scelgano altri porti, dove la tassa non si paga, a scapito dell'economia e dei posti di lavoro nel capoluogo ligure. La strada per un accordo sembra ancora lontana. Iscriviti ai canali di Primocanale su WhatsApp Facebook e Telegram. Resta aggiornato sulle notizie da Genova e dalla Liguria anche sul profilo Instagram e sulla pagina Facebook.

Ravenna Today

Ravenna

Portuali scioperano per la pace: anche a Ravenna una protesta contro le spedizioni di armamenti

Il sindacato Usb chiede che i porti siano "luoghi di pace e liberi da qualsiasi coinvolgimento nella guerra" Banchine ferme nei principali 21 porti europei e del Mediterraneo venerdì. E fra loro c'è anche Ravenna, con l'appuntamento fissato alle 15 davanti alla sede dell'**Autorità Portuale** (lato Darsena) in via Antico Squero, da dove partirà poi un corteo. I sindacati Enedep di Grecia, Lab dei Paesi Baschi, Liman-Is di Turchia, Odt del Marocco e Usb in Italia indicano infatti una "Giornata internazionale di azione e lotta". E i portuali, da Tangeri a Mersin, passando per Bilbao, Pireo ed Elefsina, manifesteranno e sciopereranno insieme, "una forma concreta di protesta al quale non si assisteva da decenni", sottolinea l'Unione sindacale di base. Con la protesta, spiega il sindacato, i lavoratori puntano a garantire che i porti europei e mediterranei siano "luoghi di pace e liberi da qualsiasi coinvolgimento nella guerra"; a "opporsi agli effetti dell'economia di guerra" su salari, pensioni, diritti e condizioni di salute e sicurezza; a bloccare tutte le spedizioni di armi "verso il genocidio in Palestina e verso qualsiasi altra zona di guerra", per chiedere un embargo commerciale su Israele; a opporsi al piano di riarmo dell'Ue; a respingere il riarmo come "alibi" per introdurre ulteriore privatizzazioni e automazione dei porti. In Italia partecipano allo sciopero oltre a Ravenna anche Genova, Livorno, Trieste, Ancona, Civitavecchia, Salerno, Bari, Crotone, Palermo e Cagliari. Hanno espresso solidarietà e sostegno alla giornata del 6 febbraio l'International dockworkers council, la Federazione sindacale mondiale Wftu e la Federazione dei trasporti europei della Fsm. Sono arrivate adesioni in supporto e solidarietà da altri porti europei tramite gruppi indipendenti di lavoratori portuali e movimenti sociali e politici, con manifestazioni ad Amburgo, Brema e Marsiglia.



Porto di Ravenna, PRC: "L'unità dei lavoratori è la condizione per fermare il traffico di armi"

Il Partito della Rifondazione Comunista esprime sostegno allo sciopero contro il traffico di armi nei porti, in programma il 6 febbraio, e solidarietà a tutte le lavoratrici e ai lavoratori che decideranno di aderire alla mobilitazione. "Allo stesso tempo - dichiarano dal PRC - pensiamo che le forme di mobilitazione debbano ricercare testardamente la più ampia unità nella loro organizzazione - come in più occasioni ha sollecitato il Comitato Autonomo Portuale - in primis con i lavoratori, le lavoratrici e le loro rappresentanze. In una fase come questa è per noi fondamentale non dividere il movimento dei lavoratori del porto di Ravenna costituitosi proprio per evitare il passaggio di armi nel nostro porto". "Invitiamo anche il nostro Sindaco, ad inserire, al più presto possibile, come da lui promesso, una clausola di salvaguardia all'interno del codice etico di SAPIR che vieti il transito di armi nel nostro porto" concludono da Rifondazione. Comment i.



Ravenna in Comune: "Basta con il porto d'armi"

Lo scorso 28 gennaio il Coordinamento popolare contro i traffici di armi nel porto di Ravenna ha rivolto alcune richieste all'**Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Centro-Settentrionale che come Ravenna in Comune condividiamo pienamente. Avendo ricevuto riscontro dall'Ente, per quanto abbia risposto solo parzialmente, ha deciso di renderne pubblico il contenuto sulla propria pagina social. Diamo di seguito integrale diffusione a quanto pubblicato. L'**Autorità Portuale** ha risposto alla nostra mail del 28 gennaio. Sintetizziamo qui domande e risposte. DOMANDA 1) Abbiamo chiesto al presidente Benevolo e al comitato di gestione del porto (composto dal comandante Tattoli Maurizio per la Capitaneria di Porto, da Coffari Luca per la Regione, Triossi Tommaso per il comune di Ravenna) un incontro per discutere di questi temi: - Istituire un osservatorio sul traffico di armi dal porto di Ravenna che sia aggiornato sui carichi di armi e dual use dei mesi passati, e che sia avvertito con anticipo sui futuri carichi di armi transito; - aggiornamento sul progetto Undersec: cosa ha fatto il comitato di gestione per chiedere il ritiro degli enti israeliani e/o il ritiro dal progetto dell'**autorità**

Portuale? In che modo continua la collaborazione con i funzionari del ministero della difesa Israeliana, con l'azienda militare Rafael e con l'università di Tel Aviv? RISPOSTA 1) quanto da voi richiesto sarà oggetto di discussione nel corso della riunione del Comitato di Gestione già convocata per il prossimo 05.02.2026. DOMANDA 2) ai sensi del decreto legislativo 97/2016 che ha introdotto il Foia (accesso generalizzato agli atti), chiediamo che ci vengano trasmessi i dati aggiornati al 2025 dei traffici a/da Israele e verso altri paesi esteri, dal porto di Ravenna, suddivisi per singolo paese, con specificazione delle categorie merceologiche in dettaglio, in particolare della categoria che riguarda le armi e altre merci dual use, del loro confezionamento, nonché del numero delle navi. RISPOSTA 2) Nel ribadire quanto già comunicato alla sig.ra Linda Maggiori con le precedenti note Prot. n. 0010469 del 30.07.2025, Prot. n. 0011557 del 27.08.2025 e Prot. n. 0000601 del 15.01.2026 ed evidenziando che l'Ente opera nel rispetto della normativa vigente, si comunica il rigetto della richiesta di accesso generalizzato in quanto il Comitato di Gestione della scrivente **Autorità di Sistema Portuale** non è in possesso delle informazioni richieste. Siamo soddisfatti di questa veloce risposta e che l'**Autorità Portuale** riconosca il nostro "Coordinamento popolare contro i traffici di armi" come un interlocutore. Aspettiamo quindi che il comitato di gestione dopodomani si riunisca e decida una data per incontrarci e darci risposte sulle richieste: osservatorio traffici di armi, uscita dal progetto Undersec. Non siamo invece soddisfatti del rigetto dell'istanza di accesso agli atti. E ci chiediamo: come fa un'**Autorità portuale** che deve vigilare sul rispetto della normativa vigente sul traffico di armi a non sapere



Lo scorso 28 gennaio il Coordinamento popolare contro i traffici di armi nel porto di Ravenna ha rivolto alcune richieste all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro-Settentrionale che come Ravenna in Comune condividiamo pienamente. Avendo ricevuto riscontro dall'Ente, per quanto abbia risposto solo parzialmente, ha deciso di renderne pubblico il contenuto sulla propria pagina social. Diamo di seguito integrale diffusione a quanto pubblicato. L'Autorità Portuale ha risposto alla nostra mail del 28 gennaio. Sintetizziamo qui domande e risposte. DOMANDA 1) Abbiamo chiesto al presidente Benevolo e al comitato di gestione del porto (composto dal comandante Tattoli Maurizio per la Capitaneria di Porto, da Coffari Luca per la Regione, Triossi Tommaso per il comune di Ravenna) un incontro per discutere di questi temi: - Istituire un osservatorio sul traffico di armi dal porto di Ravenna che sia aggiornato sui carichi di armi e dual use dei mesi passati, e che sia avvertito con anticipo sui futuri carichi di armi transito; - aggiornamento sul progetto Undersec: cosa ha fatto il comitato di gestione per chiedere il ritiro degli enti israeliani e/o il ritiro dal progetto dell'autorità Portuale? In che modo continua la collaborazione con i funzionari del ministero della difesa Israeliana, con l'azienda militare Rafael e con l'università di Tel Aviv? RISPOSTA 1) quanto da voi richiesto sarà oggetto di discussione nel corso della riunione del Comitato di Gestione già convocata per il prossimo 05.02.2026. DOMANDA 2) ai sensi del decreto legislativo 97/2016 che ha introdotto il Foia (accesso generalizzato agli atti), chiediamo che ci vengano trasmessi i dati aggiornati al 2025 dei traffici a/da Israele e verso altri paesi esteri, dal porto di Ravenna, suddivisi per singolo paese, con specificazione delle categorie merceologiche in dettaglio, in particolare della categoria che riguarda le armi e altre merci dual use, del loro confezionamento, nonché del numero delle navi. RISPOSTA 2) Nel ribadire quanto già comunicato alla sig.ra Linda Maggiori con le precedenti note Prot. n. 0010469 del 30.07.2025, Prot. n. 0011557 del 27.08.2025 e Prot. n. 0000601 del 15.01.2026 ed evidenziando che l'Ente opera nel rispetto della normativa vigente, si comunica il rigetto della richiesta di accesso generalizzato in quanto il Comitato di Gestione della scrivente Autorità di Sistema Portuale non è in possesso delle informazioni richieste. Siamo soddisfatti di questa veloce risposta e che l'Autorità Portuale riconosca il nostro "Coordinamento popolare contro i traffici di armi" come un interlocutore. Aspettiamo quindi che il comitato di gestione dopodomani si riunisca e decida una data per incontrarci e darci risposte sulle richieste: osservatorio traffici di armi, uscita dal progetto Undersec. Non siamo invece soddisfatti del rigetto dell'istanza di accesso agli atti. E ci chiediamo: come fa un'Autorità portuale che deve vigilare sul rispetto della normativa vigente sul traffico di armi a non sapere

quante armi passano nel porto, né la loro destinazione? Continuiamo a monitorare e invitiamo tutti allo sciopero e manifestazione del 6 febbraio a Ravenna! Si parte proprio sotto l'**Autorità Portuale**, via Antico squero. Dalle 15 in avanti!. Ravenna in Comune resta in attesa che l'Ente Porto dia completo riscontro alle richieste del Coordinamento, completando inoltre la trasmissione dei dati richiesti relativi ai traffici con Israele per quanto dall'Ente conosciuto. Ricorda inoltre i prossimi appuntamenti che consentiranno di mettere a fuoco i traffici di armi del porto di Ravenna e proseguire nell'azione per arrestarli definitivamente: oggi pomeriggio, 4 febbraio, alle ore 20.30, Assemblea pubblica in Sala Ragazzini a Ravenna in Largo Firenze con interventi di Linda Maggiori, giornalista; Francesco Staccioli, USB Mari e porti; José Nivoi CALP Genova; e testimonianze di portuali di Ravenna: LA FLOTTA DEL GENOCIDIO. Venerdì prossimo, 6 febbraio, alle ore 15.00, davanti alla sede dell'**Autorità Portuale** a Ravenna in Via Antico Squero 31, presidio con corteo in occasione dello SCIOPERO INTERNAZIONALE DEI PORTI. Ravenna in Comune

Comment i.

REGIONE TOSCANA * : «IL PONTE MOBILE SU SCOLMATORE, PRESENTATA IPOTESI DI PROGETTO. GIANI: "SARÀ OPERA STRATEGICA"»

Ponte mobile su Scolmatore, presentata ipotesi di progetto. Giani: "Sarà opera strategica" 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



Agenzia Giornalistica Opinione

Livorno

dell'Autorità di Sistema Portuale Davide Gariglio, per il quale l'opera riveste un'importanza strategica 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.

Incontro fra Usb portuali e Gariglio

Ecco tutte le richieste presentate da Usb durante l'incontro con il presidente dell'Autorità portuale LIVORNO. Alcuni giorni fa i rappresentanti provinciali di Usb Livorno hanno incontrato il nuovo Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Davide Gariglio. "Un incontro ufficiale che arriva dopo alcune precedenti interlocuzioni su argomenti specifici. - spiega Usb Livorno - È stata l'occasione per presentare la nostra organizzazione sindacale, attiva con iscritti, delegati e RLS, in numerose società e cooperative portuali. Ma soprattutto portare il nostro punto di vista sulle tematiche del lavoro e ascoltare quelle che sono le linee generali che la nuova dirigenza ha intenzione di portare avanti". "Nel dibattito cittadino il tema del lavoro viene messo sempre in secondo piano. - prosegue Usb - Si parla di traffici, nuove infrastrutture, polemiche continue tra istituzioni. Mentre chi porta avanti il porto sono i lavoratori. Ancora nessun riconoscimento del lavoro portuale come usurante ai fini pensionistici, poca sicurezza sul lavoro, pagamento delle giornate di ferie senza il rispetto delle sentenze". Riguardo a concessioni e appalti Usb spiega che "Il porto di Livorno vede il 50% dei lavoratori in appalto ex art 16, e avviamenti art 17. È una distorsione tutta livornese. Concorrenza e basse tariffe hanno generato una crisi cronica. Un unico polo di manodopera darebbe maggiore forza ai lavoratori. Se così non può essere servono almeno tutele specifiche e responsabilità chiare delle committenze art 18. Bisogna investire nella qualità del lavoro e non solo nella produttività. Per quanto riguarda le concessioni, la clausola di salvaguardia per i lavoratori deve diventare la regola e non l'eccezione (vedi caso LTM)". In merito alla Darsena, "Abbiamo chiesto quali saranno le garanzie per i lavoratori attualmente dipendenti della TDT quando, e se, entrerà in funzione il nuovo Terminal. - prosegue Usb - Quali saranno gli obblighi per chi vincerà la gara per la concessione pluriennale". Riguardo al traffico di armi "Usb ribadisce la propria posizione. Che è quella dei cittadini attraverso l'approvazione di specifiche mozioni nel Consiglio Comunale. Livorno deve essere un porto di pace. Nessun traffico di armi o mezzi militari. Rappresentanza. Usb è ormai una realtà consolidata. Basta ostruzionismo da parte delle aziende. Per una piena agibilità sindacale al pari delle altre organizzazioni", conclude Usb Livorno Categoria Operaia Portuali.



Agenparl

Piombino, Isola d' Elba

Gas. Benzoni (Az), Governo chiarisca sul futuro della nave rigassificatrice a Piombino

(AGENPARL) - Wed 04 February 2026 *Gas. Benzoni (Az), Governo chiarisca sul futuro della nave rigassificatrice a **Piombino*** *Discussa interrogazione in commissione alla Camera* "Oggi abbiamo avuto la conferma che il Governo è più orientato a prendere tempo che ad assumersi responsabilità politiche chiare in merito alla nave rigassificatrice SNAM presente nel **porto** di **Piombino**. Anche dopo l'interrogazione al ministero dell'Ambiente discussa oggi in commissione restiamo in possesso delle stesse informazioni di cui già disponevamo". Lo ha detto Fabrizio Benzoni, vice capogruppo di Azione alla Camera. "Si tratta di un'infrastruttura - ha proseguito Benzoni - capace di immagazzinare 170 mila metri cubi di gas liquefatto, con una capacità di rigassificazione pari a 5 miliardi di metri cubi all'anno, ovvero circa l'8% del fabbisogno nazionale. SNAM ha presentato richiesta di proroga per la permanenza della nave ma le dichiarazioni del Presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani, sembrano fornire indicazioni differenti rispetto a questa prospettiva. Questa divergenza evidenzia una mancanza di chiarezza e di coordinamento istituzionale che rischia di ricadere direttamente sui territori coinvolti. Per questo abbiamo chiesto quali siano le reali intenzioni del Governo e quale sia la linea politica che intende assumere per la risoluzione di questa vicenda. Una linea che, ad oggi, continua a non apparire definita. Non possiamo dirci soddisfatti dell'esito dell'interrogazione: ci aspettavamo di comprendere la posizione del Governo rispetto alle compensazioni promesse per **Piombino** e la Val di Cornia, così come rispetto a eventuali ipotesi di spostamento della nave o a un diverso intervento commissariale. La sensazione, invece, è che il Governo continui a rinviare ogni decisione lasciando il territorio in una condizione di incertezza che non è più accettabile". *Ufficio Stampa Azione* 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.



Agenparl

Gas. Benzoni (Az), Governo chiarisca sul futuro della nave rigassificatrice a Piombino

02/04/2026 16:25

(AGENPARL) - Wed 04 February 2026 *Gas. Benzoni (Az), Governo chiarisca sul futuro della nave rigassificatrice a Piombino* *Discussa interrogazione in commissione alla Camera* "Oggi abbiamo avuto la conferma che il Governo è più orientato a prendere tempo che ad assumersi responsabilità politiche chiare in merito alla nave rigassificatrice SNAM presente nel porto di Piombino. Anche dopo l'interrogazione al ministero dell'Ambiente discussa oggi in commissione restiamo in possesso delle stesse informazioni di cui già disponevamo". Lo ha detto Fabrizio Benzoni, vice capogruppo di Azione alla Camera. "Si tratta di un'infrastruttura - ha proseguito Benzoni - capace di immagazzinare 170 mila metri cubi di gas liquefatto, con una capacità di rigassificazione pari a 5 miliardi di metri cubi all'anno, ovvero circa l'8% del fabbisogno nazionale. SNAM ha presentato richiesta di proroga per la permanenza della nave ma le dichiarazioni del Presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani, sembrano fornire indicazioni differenti rispetto a questa prospettiva. Questa divergenza evidenzia una mancanza di chiarezza e di coordinamento istituzionale che rischia di ricadere direttamente sui territori coinvolti. Per questo abbiamo chiesto quali siano le reali intenzioni del Governo e quale sia la linea politica che intende assumere per la risoluzione di questa vicenda. Una linea che, ad oggi, continua a non apparire definita. Non possiamo dirci soddisfatti dell'esito dell'interrogazione: ci aspettavamo di comprendere la posizione del Governo rispetto alle compensazioni promesse per Piombino e la Val di Cornia, così come rispetto a eventuali ipotesi di spostamento della nave o a un diverso intervento commissariale. La sensazione, invece, è che il Governo continui a rinviare ogni decisione lasciando il territorio in una condizione di incertezza che non è più accettabile". *Ufficio Stampa Azione* 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.

Nobili (Avs), 'il banchinamento del Molo Clementino è insostenibile'

"Il sindaco di Ancona si è già espresso. Ora lo faccia anche la Regione" "Per l'ambiente, per l'aria che respiriamo e per la mobilità cittadina, per la tutela di luoghi storici e identitari, per la vivibilità e la qualità della vita ad Ancona: il banchinamento del Molo Clementino non è un progetto sostenibile". Andrea Nobili, consigliere regionale di Alleanza verdi e sinistra (Avs) nelle Marche, interviene sul possibile hub delle grandi **crociere** nella parte più storica dello scalo dorico, in attesa del verdetto del ministero della Transizione ecologica per l'approvazione definitiva del progetto. "La nostra è una posizione coerente con il programma elettorale che la coalizione di centrosinistra ha presentato alle elezioni regionali dove è stata indicata con chiarezza la contrarietà all'attracco delle grandi navi al Molo Clementino. - sottolinea Nobili - Come Avs restiamo saldi su questo punto, per rispetto degli elettori". "A contrariarci è la soluzione del loro posizionamento ai piedi del Guasco, in pieno centro storico, davanti all'Arco di Traiano. - prosegue - Restano ancora troppe questioni opache sull'impatto per la città: dalle emissioni e dall'inquinamento atmosferico, alla fattibilità concreta dell'elettrificazione delle banchine, fino allo stress che l'area portuale e i quartieri del centro storico subirebbero per l'aumento del traffico. È in gioco un cambiamento morfologico irreversibile: Ancona rischia di essere separata da un'area archeologica, storica, di passeggio e vita comunitaria". Ora che la nuova proposta di variante è stata consegnata, la Regione è tra i principali enti che, insieme al Comune di Ancona, potranno depositare entro 60 giorni le proprie osservazioni. "Il Comune, attraverso le parole del sindaco Silvetti, ha già più volte manifestato la propria contrarietà al progetto. - conclude Nobili - Ora anche la politica regionale dovrà fare la sua parte per difendere i diritti dei cittadini su ambiente e salute".



Potere al Popolo Marche, 'in piazza con i lavoratori del porto di Ancona'

La protesta venerdì 6 febbraio. "Contro un sistema che cerca profitto dai conflitti" Potere al Popolo Marche parteciperà allo sciopero internazionale dei porti di venerdì 6 febbraio. Le assemblee di **Ancona** e Senigallia insieme ai gruppi di Pesaro e Fermo saranno al **porto di Ancona** per la manifestazione convocata dall'Unione dei portuali autonomi dorici (Upad). "Nell'attuale contesto di tensioni globali, genocidi e aggressioni imperialiste, i porti sono diventati infrastrutture centrali di un'economia di guerra che intendiamo contrastare. - si legge in una nota diffusa da Potere al popolo - La giornata di mobilitazione internazionale del 6 febbraio rappresenta un atto di resistenza sociale e politica contro un sistema economico che cerca e privilegia il profitto derivante dai conflitti". Secondo Potere al Popolo Marche, "se il governo Meloni taglia drasticamente risorse per la sanità, la scuola e lo stato sociale a favore del riarmo nazionale ed europeo, i portuali di **Ancona** e di tutta Europa si schierano uniti contro queste politiche di morte, rifiutandosi di gestire e manovrare carichi legati alle armi e alla guerra". Il movimento condanna i decreti sicurezza e "tutti gli altri provvedimenti che limitano il dissenso e colpiscono i diritti dei lavoratori come funzionali a una società orientata al conflitto permanente e alla repressione delle libertà costituzionali".



Ancona, Molo Clementino, la Regione: «Mai senza l'elettificazione». E il Comune alza le barricate

Bugaro sull'hub: «Aspettiamo il parere del Ministero». Silvetti: «Snatura il porto» di Antonio Pio Guerra giovedì 5 febbraio 2026, 00:50 4 Minuti di Lettura ANCONA - Il molo Clementino divide. E non è una novità, visto che c'è una (buona) parte di città che ha sin dall'inizio manifestato la sua contrarietà al banchinamento per le grandi navi da crociera. Ora che è scattato il conto alla rovescia che nel giro di cento giorni (circa) dovrebbe portare il Ministero dell'Ambiente a pronunciarsi definitivamente sulla compatibilità ambientale dell'opera, però, tutte le attenzioni sono rivolte ai 60 giorni a disposizione di amministrazioni e autorità civili e militari per depositare le loro considerazioni finali in merito al progetto aggiornato del molo. APPROFONDIMENTI IL DOCUMENTO Ancona, Crociere, l'Ap al Ministero: «Sì, la soluzione migliore resta il molo Clementino» IL CONSIGLIO Ancona e il bilancio 2026, c'è l'ok: opere per 68 milioni, niente bonus bollette Gli intedimenti Leggere le oltre 700 pagine depositate al Mase non sarà cosa semplice, ma utile può essere già il solo capire con che spirito tecnici e politici approcceranno la gargantuesca proposta. «La Regione non farà alcuna osservazione, ci limiteremo ad osservare il parere del Mase. Qualsiasi esso sia» dice Giacomo Bugaro, assessore regionale al Porto. Poi aggiunge: «L'indirizzo, al momento, è questo. Ovviamente leggeremo le carte e qualora dovessero emergere delle anomalie, allora ci muoveremo». Tutte, ma alcune in particolare. «Soprattutto quelle in merito all'approvvigionamento energetico» chiarisce l'assessore. Il riferimento è al sistema di cold ironing, l'allaccio alla corrente elettrica che permetterà alle navi di sostare in banchina senza dover tenere i motori accesi. Era stata una delle richieste del Ministero nella prima tranche di valutazioni, e l'Autorità portuale l'ha recepita. Nel nuovo dossier inviato a Roma, infatti, oltre a mettere nero su bianco il proposito di dotare la banchina di questa infrastruttura, l'Authority guidata (ancora per poco, il mandato scade a marzo) dal presidente Vincenzo Garofalo ha affidato uno studio al professor Luigi Martirano dell'Università della Sapienza di Roma. Il tema che porta all'attenzione Bugaro è quello della capacità di alimentazione. «Ci deve essere la potenza per alimentare la nave» puntualizza, molto semplicemente. Parla di un «nodo che va sciolto». Tanto che lo stesso professor Martirano, nel suo elaborato, propone alcune soluzioni per allacciare il molo Clementino alla corrente, approvvigionando i circa 15 MW necessari. Con costi variabili, che oscillano tra i 10 e i 17 milioni di euro. Da aggiungere, poi, ai 22 milioni necessari per la sola banchina. L'ultimatum Bugaro è chiaro: senza cold ironing, il molo Clementino non si fa. «È una conditio sine qua non, non fai una banchina del genere senza». Ma - aggiunge - «credo che l'Ap avrà avuto da Terna (gestore della rete elettrica, ndr) le dovute rassicurazioni». E il Comune? Il sindaco Silvetti ammette di non aver ancora avuto modo di vedere le carte, ma va oltre.



Bugaro sull'hub: «Aspettiamo il parere del Ministero». Silvetti: «Snatura il porto» di Antonio Pio Guerra giovedì 5 febbraio 2026, 00:50 4 Minuti di Lettura ANCONA - Il molo Clementino divide. E non è una novità, visto che c'è una (buona) parte di città che ha sin dall'inizio manifestato la sua contrarietà al banchinamento per le grandi navi da crociera. Ora che è scattato il conto alla rovescia che nel giro di cento giorni (circa) dovrebbe portare il Ministero dell'Ambiente a pronunciarsi definitivamente sulla compatibilità ambientale dell'opera, però, tutte le attenzioni sono rivolte ai 60 giorni a disposizione di amministrazioni e autorità civili e militari per depositare le loro considerazioni finali in merito al progetto aggiornato del molo. APPROFONDIMENTI IL DOCUMENTO Ancona, Crociere, l'Ap al Ministero: «Sì, la soluzione migliore resta il molo Clementino» IL CONSIGLIO Ancona e il bilancio 2026, c'è l'ok: opere per 68 milioni, niente bonus bollette Gli intedimenti Leggere le oltre 700 pagine depositate al Mase non sarà cosa semplice, ma utile può essere già il solo capire con che spirito tecnici e politici approcceranno la gargantuesca proposta. «La Regione non farà alcuna osservazione, ci limiteremo ad osservare il parere del Mase. Qualsiasi esso sia» dice Giacomo Bugaro, assessore regionale al Porto. Poi aggiunge: «L'indirizzo, al momento, è questo. Ovviamente leggeremo le carte e qualora dovessero emergere delle anomalie, allora ci muoveremo». Tutte, ma alcune in particolare. «Soprattutto quelle in merito all'approvvigionamento energetico» chiarisce l'assessore. Il riferimento è al sistema di cold ironing, l'allaccio alla corrente elettrica che permetterà alle navi di sostare in banchina senza dover tenere i motori accesi. Era stata una delle richieste del Ministero nella prima tranche di valutazioni, e l'Autorità portuale l'ha recepita. Nel nuovo dossier inviato a Roma, infatti, oltre a mettere nero su bianco il proposito di dotare la banchina di questa infrastruttura, l'Authority guidata (ancora per poco, il mandato scade a marzo) dal

«È proprio un problema il farla, io mi fermo prima» sostiene. Considera quel banchinamento superfluo «rischia di snaturare il porto antico, che è l'identità di Ancona, e di avere un impatto non sostenibile per le dimensioni della città». E poi: «siamo pro al crocierismo ma assieme a tanti altri sindaci, come quello di Genova o di Civitavecchia, vogliamo verificare il suo impatto». Spiega: «Ha ricadute economiche positive ma impone spese all'amministrazione in termini di servizi». A tal proposito, Silvetti anticipa: «Come presidente vicario dell'Anci ho convocato per l'11 febbraio una riunione sul tema». La realizzazione del molo, poi, andrebbe inevitabilmente ad impattare negativamente sulla fruizione da parte della città di quegli spazi, di interesse peraltro archeologico. «Ne ho parlato con il nuovo soprintendente Pessina al suo insediamento e si è detto contrario». Tutti contro, insomma? Non è detto, ma l'Ap e Garofalo dovranno incrociare le dita e sperare di aver confezionato un dossier a prova di bomba. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Lungomare Nord: «Giù La Vecchia Pesca, va spostata». Il Ministero dà il via libera all'opera e striglia il Comune di Ancona: «Dov'è il progetto del parco?»

di Antonio Pio Guerra giovedì 5 febbraio 2026, 02:10 3 Minuti di Lettura ANCONA - A distanza di 5 mesi dall'annuncio del via libera, il Ministero dell'Ambiente ha pubblicato il parere integrale emesso dalla commissione Via Vas in merito al progetto del Lungomare nord. Oltre 150 pagine di documenti che contengono il responso del dicastero al progetto presentato, con anche qualche stoccata. Partiamo però dai dettagli dell'opera in sé, la cui realizzazione dovrebbe richiedere circa 3 anni, ovvero 41 mesi.

APPROFONDIMENTI LE OSSERVAZIONI Ancona, Molo Clementino, la Regione: «Mai senza l'elettrificazione». E il Comune alza le barricate L'idea Il progetto è noto da tempo: lo spostamento verso il mare della linea di costa per fare spazio alla rettifica dei binari della Linea Adriatica (velocizzazione fino a 200 chilometri orari) e la successiva realizzazione di una carreggiata ulteriore per via Flaminia (da destinare ai Tir e da collegare all'Ultimo miglio) e di un grande parco urbano ad opera del Comune di Ancona. Il tutto per una spesa di 52,8 milioni di euro, messi sul piatto da Rfi, **Autorità portuale** e Comune. Proprio al Comune, e a quanto di sua competenza, si è rivolto il

Ministero, notando una carenza di dettaglio per quanto riguarda i tempi e le modalità con cui Palazzo del Popolo intende realizzare il parco urbano (con tanto di percorsi ciclabili) di sua competenza. Scrivono i tecnici: «Il progetto del parco, da realizzare contestualmente al progetto esecutivo del Lungomare, dovrà contenere tempi e modi di realizzazione e non si potrà rinviare la sua definizione ad una fase successiva». Con anche le attenzioni del caso per evitare interferenze con la linea ferroviaria. Il locale Parlando di modifiche al paesaggio, dovranno spostati i 5 capanni a mo' di palafitta che oggi costeggiano via Flaminia. Tre di questi sono considerati tutelati dalla Soprintendenza, e perciò dovranno essere smontati e rimontati nella nuova posizione. Andrà invece demolito il capanno che oggi ospita il ristorante di pesce «La vecchia pesca». La nuova struttura che lo ospiterà verrà realizzata non solo più verso il mare ma anche spostata verso Torrette di alcune decine di metri rispetto alla posizione attuale. Bisogna inoltre ricordare che più o meno all'altezza dell'attuale collocazione del ristorante, poco prima dell'ex concessionaria Bartoletti, troverà posto la rotatoria di collegamento tra l'Ultimo miglio (cantiere in corso) e via Flaminia. Proprio il Lungomare nord rappresenterà il tassello finale del progetto dell'Uscita a nord: il bypass di via Flaminia dovrebbe infatti spostare il traffico pesante su una carreggiata apposita da via Mattei fino all'imbocco con la SS16, il cui raddoppio dovrebbe poi snellire il traffico. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



02/05/2026 02:13

di Antonio Pio Guerra giovedì 5 febbraio 2026, 02:10 3 Minuti di Lettura ANCONA - A distanza di 5 mesi dall'annuncio del via libera, il Ministero dell'Ambiente ha pubblicato il parere integrale emesso dalla commissione Via Vas in merito al progetto del Lungomare nord. Oltre 150 pagine di documenti che contengono il responso del dicastero al progetto presentato, con anche qualche stoccata. Partiamo però dai dettagli dell'opera in sé, la cui realizzazione dovrebbe richiedere circa 3 anni, ovvero 41 mesi: APPROFONDIMENTI LE OSSERVAZIONI Ancona, Molo Clementino, la Regione: «Mai senza l'elettrificazione». E il Comune alza le barricate. L'idea Il progetto è noto da tempo: lo spostamento verso il mare della linea di costa per fare spazio alla rettifica dei binari della Linea Adriatica (velocizzazione fino a 200 chilometri orari) e la successiva realizzazione di una carreggiata ulteriore per via Flaminia (da destinare ai Tir e da collegare all'Ultimo miglio) e di un grande parco urbano ad opera del Comune di Ancona. Il tutto per una spesa di 52,8 milioni di euro, messi sul piatto da Rfi, **Autorità portuale** e Comune. Proprio al Comune, e a quanto di sua competenza, si è rivolto il Ministero, notando una carenza di dettaglio per quanto riguarda i tempi e le modalità con cui Palazzo del Popolo intende realizzare il parco urbano (con tanto di percorsi ciclabili) di sua competenza. Scrivono i tecnici: «Il progetto del parco, da realizzare contestualmente al progetto esecutivo del Lungomare, dovrà contenere tempi e modi di realizzazione e non si potrà rinviare la sua definizione ad una fase successiva». Con anche le attenzioni del caso per evitare interferenze con la linea ferroviaria. Il locale Parlando di modifiche al paesaggio, dovranno spostati i 5 capanni a mo' di palafitta che oggi costeggiano via Flaminia. Tre di questi sono considerati tutelati dalla Soprintendenza, e perciò dovranno essere smontati e rimontati nella nuova

Stop alla Cassa di colmata a San Benedetto, deciderà il nuovo sindaco. Il Comitato cittadino consegna alla commissaria 1.600 firme

SAN BENEDETTO Fino all'insediamento della prossima amministrazione comunale non verranno adottati provvedimenti per quanto riguarda la seconda cassa di colmata. Posizione che ieri è stata puntualizzata dalla commissaria prefettizia Rita Stentella nel corso dell'incontro avuto con Francesco Torquati in qualità di rappresentante del Comitato No alla discarica marina tra San Benedetto e Grottammare. Il colloquio prosegue la battaglia contro la seconda vasca di colmata al porto che sarebbe grande tre volte la prima già realizzata e soprattutto destinata ad accogliere tutti i fanghi dei porti circostanti. Dopo aver incontrato l'Autorità di sistema portuale e la Capitaneria di porto questa volta Torquati ha avuto un colloquio con la commissaria Rita Stentella alla quale ha consegnato le 1.600 firme raccolte online per contrastare tale intervento. «La commissaria si è resa disponibile e ha confermato che tale problematica va seguita - spiega Torquati - ma soprattutto ha assicurato che durante il suo mandato non ci saranno provvedimenti che andranno verso la realizzazione di tale infrastruttura ma che si attenderà l'insediamento della nuova giunta. Per noi era importante comunque informarne il commissario prefettizio. A questo punto incontreremo tutti i candidati sindaci per discuterne e chiedere che tale punto venga inserito nei loro programmi elettorali». Al riguardo sarà importante vedere come il centrodestra si porrà di fronte a tale problematica visto che l'opposizione nel consiglio comunale di Grottammare ha votato contro la mozione che si opponeva a tale intervento e la stessa Regione l'ha sempre caldeggiata. L'incontro di ieri è stato anche l'occasione per consegnare le firme che oggi si fermano a 1.600 ma una volta insediato il nuovo consiglio comunale si riprenderà la petizione nella formula cartacea con i banchetti in centro. A oggi tanti hanno sottoscritto la petizione e non solo sambenedettesi, anche turisti preoccupati per le sorti del porto rivierasco. «Tra l'altro - aggiunge Torquati - il timore è che questa seconda vasca di colmata vada a servizio esclusivo del porto di Ancona che ha intercettato fondi per una maxi banchina chiamata ad ospitare i container e che diventerebbe la seconda per grandezza dopo quella di Trieste. Con il rischio che qui venga realizzata la seconda vasca senza poi mai vedere il terzo braccio o altri interventi a favore del porto sambenedettese». Il progetto Il progetto della nuova cassa, a ridosso del molo nord, prevede l'accoglienza di sabbie non riciclabili, provenienti da escavi necessari per approfondire i fondali soprattutto in casi di insabbiamento. Vasca che è prevista per contenere 192mila metri cubi di sabbia, con una dimensione di 24mila metri quadrati e una profondità di 8 metri. Il costo stimato inizialmente era di 17.700.000 euro che oggi è arrivato a 33milioni a causa dell'aggiornamento dei prezzi e della diversa configurazione delle scogliere. In pratica l'ampiezza di tre campi a calcio, grande tre volte quella già presente. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



02/05/2026 03:22

SAN BENEDETTO Fino all'insediamento della prossima amministrazione comunale non verranno adottati provvedimenti per quanto riguarda la seconda cassa di colmata. Posizione che ieri è stata puntualizzata dalla commissaria prefettizia Rita Stentella nel corso dell'incontro avuto con Francesco Torquati in qualità di rappresentante del Comitato No alla discarica marina tra San Benedetto e Grottammare. Il colloquio prosegue la battaglia contro la seconda vasca di colmata al porto che sarebbe grande tre volte la prima già realizzata e soprattutto destinata ad accogliere tutti i fanghi dei porti circostanti. Dopo aver incontrato l'Autorità di sistema portuale e la Capitaneria di porto questa volta Torquati ha avuto un colloquio con la commissaria Rita Stentella alla quale ha consegnato le 1.600 firme raccolte online per contrastare tale intervento. «La commissaria si è resa disponibile e ha confermato che tale problematica va seguita - spiega Torquati - ma soprattutto ha assicurato che durante il suo mandato non ci saranno provvedimenti che andranno verso la realizzazione di tale infrastruttura ma che si attenderà l'insediamento della nuova giunta. Per noi era importante comunque informarne il commissario prefettizio. A questo punto incontreremo tutti i candidati sindaci per discuterne e chiedere che tale punto venga inserito nei loro programmi elettorali». Al riguardo sarà importante vedere come il centrodestra si porrà di fronte a tale problematica visto che l'opposizione nel consiglio comunale di Grottammare ha votato contro la mozione che si opponeva a tale intervento e la stessa Regione l'ha sempre caldeggiata. L'incontro di ieri è stato anche l'occasione per consegnare le firme che oggi si fermano a 1.600 ma una volta insediato il nuovo consiglio comunale si riprenderà la petizione nella formula cartacea con i banchetti in centro. A oggi tanti hanno sottoscritto la petizione e non solo sambenedettesi, anche turisti preoccupati per le sorti del porto rivierasco. «Tra l'altro - aggiunge Torquati - il timore è che questa seconda vasca di colmata vada a servizio esclusivo del porto di Ancona che ha intercettato fondi per una maxi banchina chiamata ad ospitare i container e che diventerebbe la seconda per grandezza dopo quella di Trieste. Con il rischio che qui venga realizzata la seconda vasca senza poi mai vedere il terzo braccio o altri interventi a favore del porto sambenedettese». Il progetto Il progetto della nuova cassa, a ridosso del molo nord, prevede l'accoglienza di sabbie non riciclabili, provenienti da escavi necessari per approfondire i fondali soprattutto in casi di insabbiamento. Vasca che è prevista per contenere 192mila metri cubi di sabbia, con una dimensione di 24mila metri quadrati e una profondità di 8 metri. Il costo stimato inizialmente era di 17.700.000 euro che oggi è arrivato a 33milioni a causa dell'aggiornamento dei prezzi e della diversa configurazione delle scogliere. In pratica l'ampiezza di tre campi a calcio, grande tre volte quella già presente. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Nuovo hub crociere al Molo Clementino, il Ministero accelera: parte il conto alla rovescia

ANCONA - Mentre l'iter si avvicina alla conclusione, Altra Idea di Città attacca: «A rischio il porto antico e la salute degli anconetani». Il sindaco Silveti ribadisce la linea della prudenza ambientale Facebook X LinkedIn Whatsapp Stampa Email Il porto, lato Fincantieri Banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino nel porto di Ancona. Il Mase ieri pomeriggio ha pubblicato la procedibilità firmata dal Ministero della transizione ecologica all'istanza di valutazione di impatto ambientale nell'ambito della Via-Vas per la progettazione del nuovo hub delle crociere. Ora si apre una fase di consultazione di 60 giorni per permettere a tutti i soggetti interessati al progetto di depositare le loro valutazioni. Entro i successivi 45, il Ministero dovrà esprimere il suo parere. Il piano-progetto presentato nel 2022 dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, in qualità di soggetto proponente, prevede la realizzazione di una nuova banchina di ormeggio già prevista dal vigente Piano Regolatore del Porto per la quale si rende necessario un ampliamento delle funzioni previste. Nello specifico la progettazione prevede di aggiungere la funzione passeggeri-crociere a quella

di ormeggio di unità della Marina Militare prevista nel Prp. L'intervento risponde all'esigenza di dotare lo scalo portuale di Ancona di un accosto per navi da crociera di grandi dimensioni. Un banchinamento che sarà lungo 355 metri, avrà quota sommitale a + 2,75 m s.l.m.m.. Nel 2023 è terminata la fase di scoping alla quale ha partecipato anche il Comune di Ancona. L'ipotesi del nuovo hub crociere al Molo Clementino ha fino ad oggi diviso la politica. Se l'Autorità portuale attende la pronuncia ministeriale, il sindaco di Ancona, Daniele Silveti ha in più occasioni manifestato la sua contrarietà al progetto qualora questo metta a rischio la salute pubblica con l'inquinamento ambientale. Si oppone al progetto del Molo Clementino anche il Comitato Città Porto di Ancona che dà voce anche a molti cittadini residenti nel quartiere del Guasco che si affaccia sul porto antico. Francesco Rubini A tal proposito, Francesco Rubini, capogruppo Altra Idea di Città, spiega come «E' di queste ore la notizia che il progetto per la realizzazione di un mega hub crocieristico per le grandi navi al molo clementino sia sempre più vicino all'approvazione. L'iter amministrativo presso il ministero, infatti, si sta per concludere e, raccolti gli ultimi pareri degli enti coinvolti, l'autorità portuale fa sapere che procederà con la progettazione finale. Come è noto, noi di Altra Idea di Città siamo stati fin da subito gli unici contrari alla realizzazione dell'opera. Abbiamo votato contrariamente al primo atto di avvio amministrativo, portato in consiglio comunale nel 2019 dalla giunta Mancinelli. Abbiamo promosso e contribuito a numerose mobilitazioni in città, proposto insistentemente in aula atti e interrogazioni volte a consolidare la contrarietà all'infrastruttura. Malgrado gli evidenti tentennamenti della maggioranza di centrodestra cittadina, il sindaco prosegue



Cronache Ancona

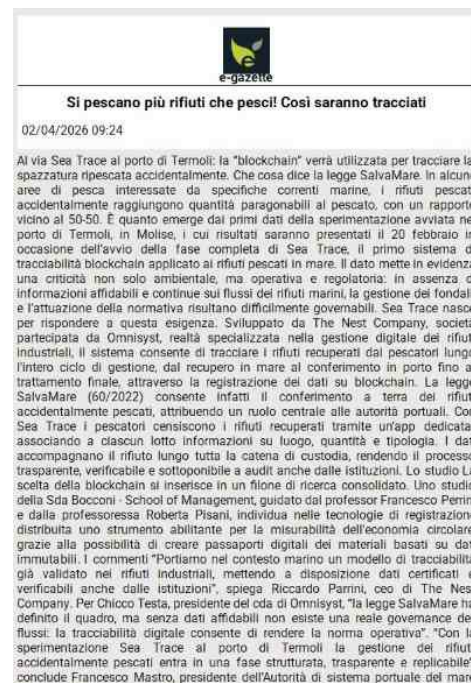
Ancona e porti dell'Adriatico centrale

ha più volte palesato la sua condizionata contrarietà, rinunciando però a votare la mia mozione con la quale chiedevamo all'amministrazione comunale di ritirare il primo e più importante atto formale di autorizzazione all'opera portato in aula dalla giunta Mancinelli nel 2019. Arrivati a questo punto, appare chiaro che non c'è più tempo per i tentennamenti. Se sindaco e amministrazione sono davvero contrari alla realizzazione dell'hub crocieristico è ora di mettere in campo ogni azione politica, giuridica e amministrativa per impedire lo scempio nel porto antico. La realizzazione del molo crocieristico metterebbe la parola fine ad ogni possibilità di riapertura del porto alla città con la conseguente fine di ogni possibile utilizzo in chiave aggregativa e sociale dell'area, al netto dei danni ambientali e paesaggistici, che sarebbero consistenti e irrimediabili. Il sindaco, dunque, scelga senza equivoci da che parte stare».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Si pescano più rifiuti che pesci! Così saranno tracciati

Al via Sea Trace al porto di Termoli: la blockchain verrà utilizzata per tracciare la spazzatura ripescata accidentalmente. Che cosa dice la legge SalvaMare. In alcune aree di pesca interessate da specifiche correnti marine, i rifiuti pescati accidentalmente raggiungono quantità paragonabili al pescato, con un rapporto vicino al 50-50. È quanto emerge dai primi dati della sperimentazione avviata nel porto di Termoli, in Molise, i cui risultati saranno presentati il 20 febbraio in occasione dell'avvio della fase completa di Sea Trace, il primo sistema di tracciabilità blockchain applicato ai rifiuti pescati in mare. Il dato mette in evidenza una criticità non solo ambientale, ma operativa e regolatoria: in assenza di informazioni affidabili e continue sui flussi dei rifiuti marini, la gestione dei fondali e l'attuazione della normativa risultano difficilmente governabili. Sea Trace nasce per rispondere a questa esigenza. Sviluppato da The Nest Company, società partecipata da Omnisyst, realtà specializzata nella gestione digitale dei rifiuti industriali, il sistema consente di tracciare i rifiuti recuperati dai pescatori lungo l'intero ciclo di gestione, dal recupero in mare al conferimento in porto fino al trattamento finale, attraverso la registrazione dei dati su blockchain. La legge SalvaMare (60/2022) consente infatti il conferimento a terra dei rifiuti accidentalmente pescati, attribuendo un ruolo centrale alle autorità portuali. Con Sea Trace i pescatori censiscono i rifiuti recuperati tramite un'app dedicata, associando a ciascun lotto informazioni su luogo, quantità e tipologia. I dati accompagnano il rifiuto lungo tutta la catena di custodia, rendendo il processo trasparente, verificabile e sottoponibile a audit anche dalle istituzioni. Lo studio La scelta della blockchain si inserisce in un filone di ricerca consolidato. Uno studio della Sda Bocconi - School of Management, guidato dal professor Francesco Perrini e dalla professoressa Roberta Pisani, individua nelle tecnologie di registrazione distribuita uno strumento abilitante per la misurabilità dell'economia circolare, grazie alla possibilità di creare passaporti digitali dei materiali basati su dati immutabili. I commenti Portiamo nel contesto marino un modello di tracciabilità già validato nei rifiuti industriali, mettendo a disposizione dati certificati e verificabili anche dalle istituzioni, spiega Riccardo Parrini, ceo di The Nest Company. Per Chicco Testa, presidente del cda di Omnisyst, la legge SalvaMare ha definito il quadro, ma senza dati affidabili non esiste una reale governance dei flussi: la tracciabilità digitale consente di rendere la norma operativa. Con la sperimentazione Sea Trace al porto di Termoli la gestione dei rifiuti accidentalmente pescati entra in una fase strutturata, trasparente e replicabile, conclude Francesco Mastro, presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale. Il progetto è stato avviato tramite un protocollo d'intesa che coinvolge comune di Termoli, Autorità portuale dell'Adriatico meridionale, Innovation Sea,



e-gazette

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

The Nest Company e Res Recupero etico sostenibile, con il supporto di Marevivo.

Molo Clementino, Rubini (Altra Idea di Città): "Il sindaco si opponga con ogni mezzo"

"È di queste ore la notizia che il progetto per la realizzazione di un mega hub crocieristico per le grandi navi al molo clementino sia sempre più vicino all'approvazione. L'iter amministrativo presso il ministero, infatti, si sta per concludere e, raccolti gli ultimi pareri degli enti coinvolti, l'**autorità portuale** fa sapere che procederà con la progettazione finale. Come è noto, noi di Altra Idea di Città siamo stati fin da subito gli unici contrari alla realizzazione dell'opera. Abbiamo votato contrariamente al primo atto di avvio amministrativo, portato in consiglio comunale nel 2019 dalla giunta Mancinelli. Abbiamo promosso e contribuito a numerose mobilitazioni in città, proposto insistentemente in aula atti e interrogazioni volte a consolidare la contrarietà all'infrastruttura. Malgrado gli evidenti tentennamenti della maggioranza di centrodestra cittadina, il sindaco ha più volte palesato la sua condizionata contrarietà, rinunciando però a votare la mia mozione con la quale chiedevamo all'amministrazione comunale di ritirare il primo e più importante atto formale di autorizzazione all'opera portato in aula dalla giunta Mancinelli nel 2019. Arrivati a questo punto, appare chiaro che non c'è più tempo per i tentennamenti. Se sindaco e amministrazione sono davvero contrari alla realizzazione dell'hub crocieristico è ora di mettere in campo ogni azione politica, giuridica e amministrativa per impedire lo scempio nel porto antico. La realizzazione del molo crocieristico metterebbe la parola fine ad ogni possibilità di riapertura del porto alla città con la conseguente fine di ogni possibile utilizzo in chiave aggregativa e sociale dell'area, al netto dei danni ambientali e paesaggistici, che sarebbero consistenti e irrimediabili. Il sindaco, dunque, scelga senza equivoci da che parte stare". Francesco Rubini, capogruppo altra idea di città Questo è un comunicato stampa pubblicato il 04-02-2026 alle 11:14 sul giornale del 04 febbraio 2026 0 letture.



SACCO: "ZONA FRANCA DOGANALE: OTTIMA MISURA, COSÌ COME LA ZONA LOGISTICA SPECIALE: MA SENZA COLLEGAMENTI MODERNI OGNI PROVVEDIMENTO RISCHIA DI PERDERE EFFICACIA. ANCHE PER LA NUOVA INDUSTRIA DEL TURISMO"

(AGENPARL) - Wed 04 February 2026 *SACCO: "ZONA FRANCA DOGANALE: OTTIMA MISURA, COSÌ COME LA ZONA LOGISTICA SPECIALE: MA SENZA COLLEGAMENTI MODERNI OGNI PROVVEDIMENTO RISCHIA DI PERDERE EFFICACIA. ANCHE PER LA NUOVA INDUSTRIA DEL TURISMO"

*Il sindaco di Roccasecca rilancia sulle infrastrutture: "Fondamentali per recuperare lo svantaggio competitivo del nostro territorio" * "La Zona Franca Doganale, così come la Zona Logistica Semplificata, sono strumenti essenziali per lo sviluppo delle imprese e del nostro sistema produttivo. Ma da sole non bastano se non accompagnate da quello che è il reale svantaggio competitivo del Basso Lazio: la mancanza di infrastrutture moderne ed efficienti per facilitare la circolazione di merci, mezzi e persone, altrimenti qualsiasi misura di politica industriale rischia di perdere efficacia". A dichiararlo il sindaco di Roccasecca Giuseppe Sacco, da sempre sostenitore dell'idea che il rilancio del Lazio Meridionale passa attraverso nuove e moderne linee di collegamento. "In questi ultimi mesi, dopo il dibattito per la Zes, sono arrivati due provvedimenti importanti come la ZLS e ora la

ZDG che hanno un merito importante: fanno ragionare le province di Frosinone e Latina come un territorio che deve viaggiare insieme". "E proprio insieme le due aree devono lavorare per garantirsi quella che a mio avviso è la necessità primaria: uno shock infrastrutturale, la vera medicina per provare a risollevare l'economia di questa ampia porzione della Regione Lazio". "La Zona Franca Doganale di cui si parla adesso è legata all'arrivo e all'uscita di merci e di prodotti dal **porto di Gaeta**, i cui collegamenti con la provincia di Frosinone e con il distretto dell'automotive o del chimico farmaceutico non sono certo all'altezza di un sistema produttivo 5.0". "E' fondamentale - dice ancora Sacco - affiancare ai provvedimenti anche un'azione di sistema per potenziare e ammodernare i collegamenti. Imprescindibili sono un aeroporto nel Basso Lazio, una stazione dell'AV e collegamenti diretti con tra il Tirreno e l'Adriatico attraverso le aree interne della provincia di Frosinone". "Roccasecca - conclude Sacco - qualche idea l'aveva messa sul tavolo del confronto: a partire da una direttrice tra Stellantis e il Mof di Fondi e tutte le altre progettualità sull'alta velocità e sul casello autostradale. Lo aveva fatto anche sulla scorta della candidatura a Capitale Italiana del Cultura". "Su questo asset stanno lavorando in maniera sinergica le città di Anagni, Alatri, Ferentino e Veroli, anche **Gaeta** sta facendo lo stesso per il titolo di Capitale del mare. Un territorio che ce la sta mettendo tutta per risollevarsi, ma che rischia di partire con handicap senza collegamenti moderni, veloci e diversificati". "Proviamo tutti insieme a riaprire la discussione - conclude il sindaco di Roccasecca - perché sviluppo e infrastrutture sono due facce della stessa medaglia: viaggiano in parallelo e



Agenparl

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

trascurare uno dei due aspetti significa mettere a rischio la possibilità di crescita". 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.

Pnrr "comunale" all'altezza delle opportunità?

Alessandro D'Amico CIVITAVECCHIA - Civitavecchia, come raccontato nel precedente appuntamento della rubrica, ha usufruito grazie ai milionari fondi PNRR, di interventi importanti, talvolta strategici, progettati e realizzati in particolare da Ater, **Adsp**, e Città Metropolitana. Il Comune invece? Il nostro ente locale, in questi anni ha ottenuto un finanziamento oltre mezzo milione di euro per interventi di decoro urbano e manutenzione straordinaria - già portato a compimento dalla precedente Amministrazione - come il rifacimento marciapiedi e cordoli in diverse vie sia del centro che della periferia; una nuova illuminazione a led in strade secondarie e aree pedonali; la sistemazione degli arredi urbani danneggiati; vari interventi sul lungomare, con il ripristino di parti di pavimentazioni dissestate e l'installazione di nuove fioriere; la manutenzione del verde e la riqualificazione di aree degradate. All'interno del perimetro cittadino, il progetto più delicato ed oggi più esposto e controverso, resta quello del Mercato di Piazza Regina Margherita. Finanziato con ben tre milioni di euro del PNRR, l'opera dovrebbe (o avrebbe dovuto) segnare un vero punto di svolta per il centro storico, con un mercato moderno adattato ad un nuovo assetto della piazza. Invece una delle più grandi opportunità per la città, anche sotto il profilo attrattivo per quel turismo delle crociere ancora abbandonato a se stesso, concretizzabile con il rilancio del suo "cuore pulsante" (come definimmo il mercato storico in un precedente appuntamento di questa rubrica), è diventato un caso. Nonostante gli operatori siano stati delocalizzati proprio a ridosso delle festività natalizie per l'urgenza dettata dalle tempistiche di avvio, il cantiere non è ancora partito e la situazione è resa complessa anche dalla controversia sul taglio dei lecci, previsto nel progetto ma sospeso a causa di perizie discordanti. Inoltre, comitati civici sul piede di guerra con tanto di raccolta firme, e continui richiami e sopralluoghi della Sovrintendenza per verifiche aggiuntive. A ciò si sono sommati ritardi amministrativi vari e addirittura (im)possibili idee di revisioni progettuali che comprimerebbero drammaticamente e forse irrimediabilmente, il margine temporale. L'allarme è concreto: il mercato deve essere concluso entro l'estate 2026, pena la perdita dei fondi. Ogni rinvio sta mettendo seriamente a rischio un'opera centrale per la riqualificazione urbana e apre anche interrogativi sulla oggettiva capacità politico-amministrativa di rispettare i vincoli imposti dall'Unione Europea. Il PNRR nella nostra città sta rappresentando un'opportunità irripetibile. Allo stesso tempo però, c'è il rischio concreto che ritardi, ricorsi, vincoli paesaggistici e lungaggini burocratiche possano trasformare una stagione di straordinari investimenti in una corsa contro il tempo con un lieto fine non così scontato per tutti i progetti "in cantiere". Il tempo è sempre galantuomo e i prossimi mesi diranno se la totalità delle risorse ottenute diverranno opere reali o se, al contrario, alcuni interventi rischieranno di

CivOnline	
Pnrr "comunale" all'altezza delle opportunità?	
02/04/2026 11:01	ALESSANDRO D'AMICO:
<p>Alessandro D'Amico CIVITAVECCHIA - Civitavecchia, come raccontato nel precedente appuntamento della rubrica, ha usufruito grazie ai milionari fondi PNRR, di interventi importanti, talvolta strategici, progettati e realizzati in particolare da Ater, Adsp, e Città Metropolitana. Il Comune invece? Il nostro ente locale, in questi anni ha ottenuto un finanziamento oltre mezzo milione di euro per interventi di decoro urbano e manutenzione straordinaria - già portato a compimento dalla precedente Amministrazione - come il rifacimento marciapiedi e cordoli in diverse vie sia del centro che della periferia; una nuova illuminazione a led in strade secondarie e aree pedonali; la sistemazione degli arredi urbani danneggiati; vari interventi sul lungomare, con il ripristino di parti di pavimentazioni dissestate e l'installazione di nuove fioriere; la manutenzione del verde e la riqualificazione di aree degradate. All'interno del perimetro cittadino, il progetto più delicato ed oggi più esposto e controverso, resta quello del Mercato di Piazza Regina Margherita. Finanziato con ben tre milioni di euro del PNRR, l'opera dovrebbe (o avrebbe dovuto) segnare un vero punto di svolta per il centro storico, con un mercato moderno adattato ad un nuovo assetto della piazza. Invece una delle più grandi opportunità per la città, anche sotto il profilo attrattivo per quel turismo delle crociere ancora abbandonato a se stesso, concretizzabile con il rilancio del suo "cuore pulsante" (come definimmo il mercato storico in un precedente appuntamento di questa rubrica), è diventato un caso. Nonostante gli operatori siano stati delocalizzati proprio a ridosso delle festività natalizie per l'urgenza dettata dalle tempistiche di avvio, il cantiere non è ancora partito e la situazione è resa complessa anche dalla controversia sul taglio dei lecci, previsto nel progetto ma sospeso a causa di perizie discordanti. Inoltre, comitati civici sul piede di guerra con tanto di raccolta firme, e continui richiami e sopralluoghi della Sovrintendenza per verifiche aggiuntive. A ciò si sono sommati ritardi amministrativi vari e addirittura (im)possibili idee di revisioni progettuali che comprimerebbero drammaticamente e forse irrimediabilmente, il margine temporale. L'allarme è concreto: il mercato deve essere concluso entro l'estate 2026, pena la perdita dei fondi. Ogni rinvio sta mettendo seriamente a rischio un'opera centrale per la riqualificazione urbana e apre anche interrogativi sulla oggettiva capacità politico-amministrativa di rispettare i vincoli imposti dall'Unione Europea. Il PNRR nella nostra città sta rappresentando un'opportunità irripetibile. Allo stesso tempo però, c'è il rischio concreto che ritardi, ricorsi, vincoli paesaggistici e lungaggini burocratiche possano trasformare una stagione di straordinari investimenti in una corsa contro il tempo con un lieto fine non così scontato per tutti i progetti "in cantiere". Il tempo è sempre galantuomo e i prossimi mesi diranno se la totalità delle risorse ottenute diverranno opere reali o se, al contrario, alcuni interventi rischieranno di</p>	

svanire, con i costi, non solo economici, ancora sulle spalle della collettività. La speranza è quella di non trascinarsi dietro, per l'ennesima volta, la consueta ombra delle occasioni mancate. Advertisement You can close Ad in 5 s
Alessandro D'Amico ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

Tpl, primo incontro in Regione

Riunione con Astral, Comune e Csp sul futuro del servizio, in vista del 1° aprile. Sul tavolo l'ipotesi di una convenzione e quella del subappalto: ma vanno valutati gli aspetti normativi Daria Gaggi CIVITAVECCHIA - È stato un incontro interlocutorio, ma necessario. Il primo vero confronto nel merito sul futuro del Trasporto pubblico locale a Civitavecchia si è svolto ieri pomeriggio in Regione, a poche settimane dall'avvio previsto dell'Unità di rete 1 "Tirreno Nord", fissato al 1° aprile, salvo rinvii tecnici. Un passaggio che continua a preoccupare Palazzo del Pincio, Csp e lavoratori, soprattutto per le modalità concrete con cui il nuovo modello regionale verrà "messo a terra".

Advertisement You can close Ad in 5 s

Alla riunione hanno partecipato Regione Lazio, Astral, Comune di Civitavecchia e Civitavecchia Servizi Pubblici. «Come sapevamo - spiega l'assessore comunale ai Trasporti Piero Alessi - si è trattato di una riunione interlocutoria, il primo incontro nel merito, richiesto da noi proprio per le preoccupazioni legate all'avvio del servizio. Abbiamo chiesto un periodo di approfondimento per valutare tutti gli aspetti, soprattutto quelli di natura amministrativa e giuridica». Le parti si sono aggiornate a circa una settimana, con l'obiettivo di entrare progressivamente nel dettaglio. Il nodo resta complesso: come immaginare una continuità gestionale per Csp in un bacino dove la gara è già stata affidata. Astral si è riservata un tempo di valutazione, chiedendo un parere legale, perché il quadro normativo non è banale. Tra le ipotesi sul tavolo potrebbe esserci anche quella del subappalto, nei limiti consentiti dalla legge: una strada che potrebbe riguardare Civitavecchia, anche perché è l'unico comune del bacino Tirreno Nord - 22 in totale - ad avere una società in house che gestisce storicamente il Tpl. Prima, però, occorre definire il perimetro generale. «Dobbiamo affrontare il quadro complessivo - chiarisce Alessi - e solo dopo potremo entrare nel dettaglio delle singole linee e dei servizi». Tra questi, inevitabilmente, la linea speciale **Porto**-Stazione, che continua a pesare su ogni decisione futura. È il servizio più redditizio, strategico per la città e fondamentale per l'equilibrio economico della municipalizzata. Capire chi la gestirà e con quali modalità è uno degli snodi centrali della trattativa. Sul tavolo anche l'ipotesi di una convenzione con la Regione, non esclusa a prescindere, ma da valutare alla luce della gara già svolta e del quadro normativo vigente. Il confronto in Regione segna quindi solo l'inizio di una partita che si giocherà nelle prossime settimane. Con il 1° aprile sempre più vicino, la sfida sarà trovare una soluzione che tenga insieme continuità del servizio, tutela dei lavoratori, sostenibilità economica di Csp e diritti dell'utenza. Il tempo non è molto.

©RIPRODUZIONE RISERVATA.



Cpc e Cilp: «Contrarietà al porto "privato" di Fiumicino»

redazione web CIVITAVECCHIA - La Compagnia Portuale Civitavecchia e la Cooperativa Impresa Lavoratori Portuali (Cilp), rappresentate rispettivamente dai Presidenti Patrizio Scilipoti ed Enrico Luciani, rendono nota la propria posizione in merito al progetto del porto crocieristico di Fiumicino-Isola Sacra e alle iniziative giudiziarie avviate avverso il decreto di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA). Le due cooperative, anche attraverso la propria associazione di riferimento, ovvero l'Ancip, ribadiscono la più ferma contrarietà alla realizzazione di un'infrastruttura portuale "privata" completamente al di fuori dell'alveo dei principi e delle regole della legge n. 84/1994 e dichiarano il proprio sostegno a ogni iniziativa, a qualunque livello, «volta a contrastare - spiegano i presidenti Patrizio Scilipoti ed Enrico Luciani - l'attuazione di questo scellerato progetto, destinato a incidere negativamente e inevitabilmente sull'equilibrio del sistema portuale italiano, producendo conseguenze dirette sul lavoro portuale, sull'applicazione del CCNL di settore, sulla sicurezza, sulla tutela complessiva dei diritti dei lavoratori oltreché del sistema portuale pubblico nazionale nel suo complesso. Proprio per queste

ragioni, quanto sta accadendo a Fiumicino non può essere considerato un episodio isolato. Un precedente di questo tipo, se accettato, è destinato a produrre effetti a catena e potrebbe essere replicato in altri scali italiani, mettendo progressivamente in discussione il modello pubblico, regolato e trasparente che ha finora garantito equilibrio tra interesse generale, concorrenza leale e tutela del lavoro. In questo contesto, si ritiene altresì necessario sottolineare che il settore crocieristico rappresenta un asset strategico e insostituibile per lo sviluppo economico e occupazionale del porto di Civitavecchia e dell'intero territorio, costituendo oggi il principale fattore di stabilità e crescita dello scalo, la cui tenuta risulterebbe seriamente compromessa dalla realizzazione del porto di Fiumicino, suscettibile di determinare uno spostamento di rilevanti quote di mercato, con ricadute economiche e occupazionali significative sul sistema portuale civitavecchiese». Advertisement You can close Ad in 2 s Per questo motivo, la Cpc e la Cilp esprimono apprezzamento sia per l'azione e gli sforzi dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, sia per l'iniziativa e gli investimenti sviluppati nel tempo da Roma Cruise Terminal (Rct), che hanno contribuito in maniera determinante al consolidamento e alla competitività del traffico crocieristico a Civitavecchia. «È essenziale che questo patrimonio venga tutelato e ulteriormente rafforzato nell'interesse dello scalo, dei lavoratori e dell'intero territorio - hanno aggiunto - in questo quadro, occorre tuttavia affrontare con realismo alcune criticità infrastrutturali. La banchina 25-sud, attualmente destinata in via transitoria all'accosto delle navi da crociera, risulta prorogata in tale funzione



CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

fino alla fine del 2026. È quindi necessario lavorare sin d'ora per garantire certezze operative e continuità al traffico passeggeri, evitando soluzioni precarie che rischiano di indebolire la posizione competitiva dello scalo. Parallelamente, va proseguita e rafforzata una programmazione credibile per i traffici commerciali, valorizzando gli investimenti già messi in campo dall'AdSP, in particolare sul fronte della ferrovia **portuale** e del terminal commerciale, compreso il nuovo fascio binari. In prospettiva, appare razionale preservare le banchine maggiormente funzionali al traffico crocieristico (ivi inclusa la 25-sud) e valutare, non appena tecnicamente e infrastrutturalmente possibile, una diversa collocazione delle funzioni container in aree più coerenti con l'evoluzione del layout **portuale**, anche con riferimento alla darsena "Mare Nostrum", progetto strategico più volte richiamato nella programmazione dello scalo e destinato a svolgere un ruolo centrale nello sviluppo futuro del porto». I Presidenti delle due cooperative ritengono inoltre doveroso ricordare come, già negli anni '80, la Compagnia **Portuale** abbia dato prova concreta di responsabilità sociale, procedendo all'assorbimento di decine di lavoratori portuali provenienti da Fiumicino, garantendo loro e alle rispettive famiglie una prospettiva di lavoro e di futuro. «Oggi, paradossalmente, il lavoro delle imprese e dei lavoratori di Civitavecchia rischia di essere sacrificato per la realizzazione di un porto privato funzionale prevalentemente alla massimizzazione del profitto di grandi gruppi multinazionali - hanno evidenziato - con il rischio di compromettere non solo l'occupazione locale, ma l'intero impianto del **sistema portuale** pubblico italiano». La Cpc e la Cilp ribadiscono pertanto la propria ferma contrarietà al progetto del porto crocieristico privato di Fiumicino-Isola Sacra e confermano, al contempo, il proprio impegno per lo sviluppo e il consolidamento del crocierismo a Civitavecchia, nel rispetto delle istituzioni, delle regole e dell'interesse generale del porto, dei lavoratori e di tutti gli stakeholder del **sistema portuale**.

Nasce la "zona franca doganale" Latina-Frosinone e Gaeta ne sarà il porto

Latrofa (Civitavecchia): sistema integrato tra porto, retroporto e imprese LATINA. Alla presentazione della "zona franca doganale" istituita nei territori di Latina e Frosinone è intervenuto anche il presidente dell'Authority dei cosiddetti "porti di Roma", Raffaele Latrofa, che include fra le proprie competenze anche il porto di Gaeta e vede in quest'iniziativa «una grande rilevanza per il rafforzamento della competitività economica e logistica dell'area» e una «leva strategica per lo sviluppo logistico e produttivo del territorio». Nel suo intervento Latrofa ha sottolineato come l'istituzione della zona franca rappresenti «un'opportunità concreta per creare un sistema integrato tra porto, retroporto e tessuto produttivo», e in tale contesto valorizzare in particolare «il ruolo del porto di Gaeta, infrastruttura strategica del sistema portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale». «La zona franca doganale - queste le argomentazioni di 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». Aggiungendo poi: «La vera sfida 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». Latrofa ha anche messo in rilievo «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». Pronti a fare la nostra parte, dice il presidente dell'Authority laziale annunciando di mettere a disposizione «competenze, programmazione e capacità di coordinamento», in modo tale per cui «questa opportunità si traduca in risultati concreti per il territorio, in un'ottica di sviluppo sostenibile, semplificazione e crescita equilibrata».



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Cgil: «A Civitavecchia oltre 2600 infortuni negli ultimi 5 anni»

CIVITAVECCHIA - «Sono 2675 gli infortuni sul lavoro denunciati nella sola città di Civitavecchia tra l'inizio del 2020 e la fine del 2024: quattro quelli che hanno causato la morte di una persona». A renderlo noto è la Cgil di Civitavecchia Roma Nord Viterbo sulla base dei dati Inail. «Nel dettaglio - prosegue la nota - i casi sono stati 535 nel 2020, 455 nel 2021, 678 nel 2022, 484 nel 2023 e 505 nel 2024. Dati che testimoniano nessun reale miglioramento della situazione sul versante della tutela della salute e la sicurezza nei luoghi di lavoro in una città con importanti siti produttivi e logistici. Seppur elevate queste cifre sono parziali perché non sempre le lavoratrici e i lavoratori sono messi nelle condizioni di poter denunciare gli infortuni, restando esclusi anche da eventuali indennizzi». L'impegno del sindacato è chiaro: «nel 2026 continueremo a mobilitarci affinché - hanno concluso - ci sia un cambio di passo, a cominciare dalle filiere degli appalti e dalle forme di lavoro più precarie in cui si verificano con maggior incidenza gli infortuni sul lavoro più gravi e che spesso rischiano di passare inosservati». IL COMMENTO - Sul punto è intervenuta anche Rifondazione Comunista-

Civitavecchia popolare, «Le statistiche degli infortuni sul lavoro nella città di Civitavecchia relativi ai cinque anni, dal 2020 al 2024, resi noti dalla Cgil su dati Inail, ci rimandano l'immagine di una guerra combattuta ogni giorno sul fronte del lavoro. Una guerra fatta di dolori e sofferenze che non trova né pace né attenuazione: i numeri delle vittime si mantengono costanti negli anni e ci danno la misura di una strage senza fine che dovrebbe far scattare l'allarme sociale ma che invece passa sotto silenzio, senza l'adozione di misure efficaci per affrontare questa tragica emergenza quotidiana». I due gruppi parlano delle vittime come di «lavoratori e lavoratrici che svolgono le mansioni più pesanti e pericolose, impiegati nei subappalti "a cascata" senza controlli e responsabilità, soggetti al ricatto occupazionale per cui i diritti e le tutele di sicurezza sono ignorate perché devi lavorare comunque per portare a casa un salario per quanto misero. Infortuni e morti sul lavoro non sono fatalità - ricordano - sono prevedibili ed evitabili se ci fosse più prevenzione, più controlli ed ispettori del lavoro, meno tolleranza per la negazione dei diritti e l'illegalità, per un sistema che si arricchisce sullo sfruttamento e la precarietà dei lavoratori. Questa strage infinita va fermata. Ognuno si assuma la responsabilità che gli compete di agire con urgenza: istituzioni, imprenditori, rappresentanze dei lavoratori. In questi giorni si annuncia una nuova fase di riconversione industriale del territorio dopo il phase out del carbone. La centrale Enel di Tvn attualmente è in riserva fredda e se non vengono effettuate le necessarie manutenzioni si mette a rischio la sicurezza delle maestranze che ancora vi operano». Prc e Civitavecchia popolare concludono sottolineando come, «dopo la nomina governativa di un commissario straordinario si prevedono



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

investimenti milionari, interventi di governo, regione e **Adsp** con il coro unanime di consensi dell'imprenditorialità locale. Bene, vorremmo conoscere, all'interno di questo contesto di prossimo "sviluppo sostenibile" prospettato - hanno evidenziato - quali sono gli impegni concreti che fermino la strage degli infortuni sul lavoro e assicurino occupazione stabile e sicura». Commenti.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Pnrr "comunale" all'altezza delle opportunità?

CIVITAVECCHIA - Civitavecchia, come raccontato nel precedente appuntamento della rubrica, ha usufruito grazie ai milionari fondi PNRR, di interventi importanti, talvolta strategici, progettati e realizzati in particolare da Ater, Adsp, e Città Metropolitana. Il Comune invece? Il nostro ente locale, in questi anni ha ottenuto un finanziamento oltre mezzo milione di euro per interventi di decoro urbano e manutenzione straordinaria - già portato a compimento dalla precedente Amministrazione - come il rifacimento marciapiedi e cordoli in diverse vie sia del centro che della periferia; una nuova illuminazione a led in strade secondarie e aree pedonali; la sistemazione degli arredi urbani danneggiati; vari interventi sul lungomare, con il ripristino di parti di pavimentazioni dissestate e l'installazione di nuove fioriere; la manutenzione del verde e la riqualificazione di aree degradate.

All'interno del perimetro cittadino, il progetto più delicato ed oggi più esposto e controverso, resta quello del Mercato di Piazza Regina Margherita. Finanziato con ben tre milioni di euro del PNRR, l'opera dovrebbe (o avrebbe dovuto) segnare un vero punto di svolta per il centro storico, con un mercato moderno

adattato ad un nuovo assetto della piazza. Invece una delle più grandi opportunità per la città, anche sotto il profilo attrattivo per quel turismo delle crociere ancora abbandonato a se stesso, concretizzabile con il rilancio del suo "cuore pulsante" (come definimmo il mercato storico in un precedente appuntamento di questa rubrica), è diventato un caso. Nonostante gli operatori siano stati delocalizzati proprio a ridosso delle festività natalizie per l'urgenza dettata dalle tempistiche di avvio, il cantiere non è ancora partito e la situazione è resa complessa anche dalla controversia sul taglio dei lecci, previsto nel progetto ma sospeso a causa di perizie discordanti. Inoltre, comitati civici sul piede di guerra con tanto di raccolta firme, e continui richiami e sopralluoghi della Sovrintendenza per verifiche aggiuntive. A ciò si sono sommati ritardi amministrativi vari e addirittura (im)possibili idee di revisioni progettuali che comprimerebbero drammaticamente e forse irrimediabilmente, il margine temporale. L'allarme è concreto: il mercato deve essere concluso entro l'estate 2026, pena la perdita dei fondi. Ogni rinvio sta mettendo seriamente a rischio un'opera centrale per la riqualificazione urbana e apre anche interrogativi sulla oggettiva capacità politico-amministrativa di rispettare i vincoli imposti dall'Unione Europea. Il PNRR nella nostra città sta rappresentando un'opportunità irripetibile. Allo stesso tempo però, c'è il rischio concreto che ritardi, ricorsi, vincoli paesaggistici e lungaggini burocratiche possano trasformare una stagione di straordinari investimenti in una corsa contro il tempo con un lieto fine non così scontato per tutti i progetti "in cantiere". Il tempo è sempre galantuomo e i prossimi mesi diranno se la totalità delle risorse ottenute diverranno opere reali o se, al contrario, alcuni interventi rischieranno di



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

svanire, con i costi, non solo economici, ancora sulle spalle della collettività. La speranza è quella di non trascinarsi dietro, per l'ennesima volta, la consueta ombra delle occasioni mancate. Alessandro D'Amico ©RIPRODUZIONE RISERVATA Commenti.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Tpl, primo incontro in Regione

CIVITAVECCHIA - È stato un incontro interlocutorio, ma necessario. Il primo vero confronto nel merito sul futuro del Trasporto pubblico locale a Civitavecchia si è svolto ieri pomeriggio in Regione, a poche settimane dall'avvio previsto dell'Unità di rete 1 "Tirreno Nord", fissato al 1° aprile, salvo rinvii tecnici. Un passaggio che continua a preoccupare Palazzo del Pincio, Csp e lavoratori, soprattutto per le modalità concrete con cui il nuovo modello regionale verrà "messo a terra". Alla riunione hanno partecipato Regione Lazio, Astral, Comune di Civitavecchia e Civitavecchia Servizi Pubblici.

«Come sapevamo - spiega l'assessore comunale ai Trasporti Piero Alessi - si è trattato di una riunione interlocutoria, il primo incontro nel merito, richiesto da noi proprio per le preoccupazioni legate all'avvio del servizio. Abbiamo chiesto un periodo di approfondimento per valutare tutti gli aspetti, soprattutto quelli di natura amministrativa e giuridica». Le parti si sono aggiornate a circa una settimana, con l'obiettivo di entrare progressivamente nel dettaglio. Il nodo resta complesso: come immaginare una continuità gestionale per Csp in un bacino dove la gara è già stata affidata. Astral si è riservata un tempo di valutazione, chiedendo un parere legale, perché il quadro normativo non è banale. Tra le ipotesi sul tavolo potrebbe esserci anche quella del subappalto, nei limiti consentiti dalla legge: una strada che potrebbe riguardare Civitavecchia, anche perché è l'unico comune del bacino Tirreno Nord - 22 in totale - ad avere una società in house che gestisce storicamente il Tpl. Prima, però, occorre definire il perimetro generale. «Dobbiamo affrontare il quadro complessivo - chiarisce Alessi - e solo dopo potremo entrare nel dettaglio delle singole linee e dei servizi». Tra questi, inevitabilmente, la linea speciale **Porto**-Stazione, che continua a pesare su ogni decisione futura. È il servizio più redditizio, strategico per la città e fondamentale per l'equilibrio economico della municipalizzata. Capire chi la gestirà e con quali modalità è uno degli snodi centrali della trattativa. Sul tavolo anche l'ipotesi di una convenzione con la Regione, non esclusa a prescindere, ma da valutare alla luce della gara già svolta e del quadro normativo vigente. Il confronto in Regione segna quindi solo l'inizio di una partita che si giocherà nelle prossime settimane. Con il 1° aprile sempre più vicino, la sfida sarà trovare una soluzione che tenga insieme continuità del servizio, tutela dei lavoratori, sostenibilità economica di Csp e diritti dell'utenza. Il tempo non è molto. ©RIPRODUZIONE RISERVATA Commenti.



CIVITAVECCHIA - È stato un incontro interlocutorio, ma necessario. Il primo vero confronto nel merito sul futuro del Trasporto pubblico locale a Civitavecchia si è svolto ieri pomeriggio in Regione, a poche settimane dall'avvio previsto dell'Unità di rete 1 "Tirreno Nord", fissato al 1° aprile, salvo rinvii tecnici. Un passaggio che continua a preoccupare Palazzo del Pincio, Csp e lavoratori, soprattutto per le modalità concrete con cui il nuovo modello regionale verrà "messo a terra". Alla riunione hanno partecipato Regione Lazio, Astral, Comune di Civitavecchia e Civitavecchia Servizi Pubblici. «Come sapevamo - spiega l'assessore comunale ai Trasporti Piero Alessi - si è trattato di una riunione interlocutoria, il primo incontro nel merito, richiesto da noi proprio per le preoccupazioni legate all'avvio del servizio. Abbiamo chiesto un periodo di approfondimento per valutare tutti gli aspetti, soprattutto quelli di natura amministrativa e giuridica». Le parti si sono aggiornate a circa una settimana, con l'obiettivo di entrare progressivamente nel dettaglio. Il nodo resta complesso: come immaginare una continuità gestionale per Csp in un bacino dove la gara è già stata affidata. Astral si è riservata un tempo di valutazione, chiedendo un parere legale, perché il quadro normativo non è banale. Tra le ipotesi sul tavolo potrebbe esserci anche quella del subappalto, nei limiti consentiti dalla legge: una strada che potrebbe riguardare Civitavecchia, anche perché è l'unico comune del bacino Tirreno Nord - 22 in totale - ad avere una società in house che gestisce storicamente il Tpl. Prima, però, occorre definire il perimetro generale. «Dobbiamo affrontare il quadro complessivo - chiarisce Alessi - e solo dopo potremo entrare nel dettaglio delle singole linee e dei servizi». Tra questi, inevitabilmente, la linea speciale Porto-Stazione, che continua a pesare su ogni decisione futura. È il servizio più redditizio, strategico per la città e fondamentale per l'equilibrio economico della municipalizzata. Capire chi la gestirà e con quali modalità è uno degli snodi centrali della trattativa. Sul tavolo anche

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Cpc e Cilp: «Contrarietà al porto "privato" di Fiumicino»

CIVITAVECCHIA - La Compagnia Portuale Civitavecchia e la Cooperativa Impresa Lavoratori Portuali (Cilp), rappresentate rispettivamente dai Presidenti Patrizio Scilipoti ed Enrico Luciani, rendono nota la propria posizione in merito al progetto del porto crocieristico di Fiumicino-Isola Sacra e alle iniziative giudiziarie avviate avverso il decreto di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA). Le due cooperative, anche attraverso la propria associazione di riferimento, ovvero l'Ancip, ribadiscono la più ferma contrarietà alla realizzazione di un'infrastruttura portuale "privata" completamente al di fuori dell'alveo dei principi e delle regole della legge n. 84/1994 e dichiarano il proprio sostegno a ogni iniziativa, a qualunque livello, «volta a contrastare - spiegano i presidenti Patrizio Scilipoti ed Enrico Luciani - l'attuazione di questo scellerato progetto, destinato a incidere negativamente e inevitabilmente sull'equilibrio del sistema portuale italiano, producendo conseguenze dirette sul lavoro portuale, sull'applicazione del CCNL di settore, sulla sicurezza, sulla tutela complessiva dei diritti dei lavoratori oltreché del sistema portuale pubblico nazionale nel suo complesso. Proprio per queste

ragioni, quanto sta accadendo a Fiumicino non può essere considerato un episodio isolato. Un precedente di questo tipo, se accettato, è destinato a produrre effetti a catena e potrebbe essere replicato in altri scali italiani, mettendo progressivamente in discussione il modello pubblico, regolato e trasparente che ha finora garantito equilibrio tra interesse generale, concorrenza leale e tutela del lavoro. In questo contesto, si ritiene altresì necessario sottolineare che il settore crocieristico rappresenta un asset strategico e insostituibile per lo sviluppo economico e occupazionale del porto di Civitavecchia e dell'intero territorio, costituendo oggi il principale fattore di stabilità e crescita dello scalo, la cui tenuta risulterebbe seriamente compromessa dalla realizzazione del porto di Fiumicino, suscettibile di determinare uno spostamento di rilevanti quote di mercato, con ricadute economiche e occupazionali significative sul sistema portuale civitavecchiese». Per questo motivo, la Cpc e la Cilp esprimono apprezzamento sia per l'azione e gli sforzi dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, sia per l'iniziativa e gli investimenti sviluppati nel tempo da Roma Cruise Terminal (Rct), che hanno contribuito in maniera determinante al consolidamento e alla competitività del traffico crocieristico a Civitavecchia. «È essenziale che questo patrimonio venga tutelato e ulteriormente rafforzato nell'interesse dello scalo, dei lavoratori e dell'intero territorio - hanno aggiunto - in questo quadro, occorre tuttavia affrontare con realismo alcune criticità infrastrutturali. La banchina 25-sud, attualmente destinata in via transitoria all'accosto delle navi da crociera, risulta prorogata in tale funzione fino alla fine del 2026. È quindi necessario lavorare sin d'ora per garantire certezze



La Provincia di Civitavecchia
Cpc e Cilp: «Contrarietà al porto "privato" di Fiumicino»
02/04/2026 21:11
CIVITAVECCHIA - La Compagnia Portuale Civitavecchia e la Cooperativa Impresa Lavoratori Portuali (Cilp), rappresentate rispettivamente dai Presidenti Patrizio Scilipoti ed Enrico Luciani, rendono nota la propria posizione in merito al progetto del porto crocieristico di Fiumicino-Isola Sacra e alle iniziative giudiziarie avviate avverso il decreto di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA). Le due cooperative, anche attraverso la propria associazione di riferimento, ovvero l'Ancip, ribadiscono la più ferma contrarietà alla realizzazione di un'infrastruttura portuale "privata" completamente al di fuori dell'alveo dei principi e delle regole della legge n. 84/1994 e dichiarano il proprio sostegno a ogni iniziativa, a qualunque livello, «volta a contrastare - spiegano i presidenti Patrizio Scilipoti ed Enrico Luciani - l'attuazione di questo scellerato progetto, destinato a incidere negativamente e inevitabilmente sull'equilibrio del sistema portuale italiano, producendo conseguenze dirette sul lavoro portuale, sull'applicazione del CCNL di settore, sulla sicurezza, sulla tutela complessiva dei diritti dei lavoratori oltreché del sistema portuale pubblico nazionale nel suo complesso. Proprio per queste ragioni, quanto sta accadendo a Fiumicino non può essere considerato un episodio isolato. Un precedente di questo tipo, se accettato, è destinato a produrre effetti a catena e potrebbe essere replicato in altri scali italiani, mettendo progressivamente in discussione il modello pubblico, regolato e trasparente che ha finora garantito equilibrio tra interesse generale, concorrenza leale e tutela del lavoro. In questo contesto, si ritiene altresì necessario sottolineare che il settore crocieristico rappresenta un asset strategico e insostituibile per lo sviluppo economico e occupazionale del porto di Civitavecchia e dell'intero territorio, costituendo oggi il principale fattore di stabilità e crescita dello scalo, la cui tenuta risulterebbe seriamente compromessa dalla realizzazione del porto di Fiumicino, suscettibile di determinare uno spostamento di rilevanti quote di mercato, con ricadute economiche e occupazionali significative sul

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

operative e continuità al traffico passeggeri, evitando soluzioni precarie che rischiano di indebolire la posizione competitiva dello scalo. Parallelamente, va proseguita e rafforzata una programmazione credibile per i traffici commerciali, valorizzando gli investimenti già messi in campo dall'AdSP, in particolare sul fronte della ferrovia portuale e del terminal commerciale, compreso il nuovo fascio binari. In prospettiva, appare razionale preservare le banchine maggiormente funzionali al traffico crocieristico (ivi inclusa la 25-sud) e valutare, non appena tecnicamente e infrastrutturalmente possibile, una diversa collocazione delle funzioni container in aree più coerenti con l'evoluzione del layout portuale, anche con riferimento alla darsena "Mare Nostrum", progetto strategico più volte richiamato nella programmazione dello scalo e destinato a svolgere un ruolo centrale nello sviluppo futuro del porto». I Presidenti delle due cooperative ritengono inoltre doveroso ricordare come, già negli anni '80, la Compagnia Portuale abbia dato prova concreta di responsabilità sociale, procedendo all'assorbimento di decine di lavoratori portuali provenienti da Fiumicino, garantendo loro e alle rispettive famiglie una prospettiva di lavoro e di futuro. «Oggi, paradossalmente, il lavoro delle imprese e dei lavoratori di Civitavecchia rischia di essere sacrificato per la realizzazione di un porto privato funzionale prevalentemente alla massimizzazione del profitto di grandi gruppi multinazionali - hanno evidenziato - con il rischio di compromettere non solo l'occupazione locale, ma l'intero impianto del sistema portuale pubblico italiano». La Cpc e la Cilp ribadiscono pertanto la propria ferma contrarietà al progetto del porto crocieristico privato di Fiumicino-Isola Sacra e confermano, al contempo, il proprio impegno per lo sviluppo e il consolidamento del crocierismo a Civitavecchia, nel rispetto delle istituzioni, delle regole e dell'interesse generale del porto, dei lavoratori e di tutti gli stakeholder del sistema portuale. Commenti.

Lidentita

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Nuove sfide per trasporti e logistica, l'IA cambia volto al settore

Italpress Video Pillole Nuove sfide per trasporti e logistica, l'IA cambia volto al settore IA e nuove sfide assicurative, a Milano la 95^a assemblea di Anagina (Adnkronos) - L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, l'ITS Academy G. Caboto e l'Escola Europea hanno rinnovato il loro accordo di collaborazione, estendendo la partnership per altri sette anni. Il nuovo accordo rafforza la missione condivisa di promuovere l'eccellenza nella formazione marittima, logistica portuale ed intermodale e Imprese e nuove tecnologie, un binomio che nel nostro paese cresce, si innova e si rinnova. Con qualche criticità. La trasformazione digitale infatti continua a rappresentare una leva strategica fondamentale per la competitività delle imprese italiane. Il rapporto 2025 sulle imprese In tal senso, il nuovo rapporto su Imprese e.



Shipping Italy

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Cilp e Compagnia Portuale Civitavecchia spiegano il loro no al nuovo porto crociere di Fiumicino

Entrambe le aziende hanno 'sposato' le iniziative giudiziarie avviate contro il decreto di Valutazione di Impatto Ambientale. Dopo l'articolo pubblicato su SHIPPING ITALY lo scorso 28 gennaio, Compagnia Portuale Civitavecchia e Cooperativa Impresa Lavoratori Portuali hanno inviato alla nostra redazione il seguente contributo nel quale spiegano in maniera approfondita le ragioni della loro contrarietà al progetto di un nuovo terminal crociere a **Fiumicino** all'interno di un **porto** privato. Intervento a firma di: Patrizio Scilipoti - Presidente CPC (Compagnia Portuale Civitavecchia) Enrico Luciani - Presidente CILP (Cooperativa Impresa Lavoratori Portuali). La Compagnia Portuale Civitavecchia (CPC) e la Cooperativa Impresa Lavoratori Portuali (CILP), rappresentate rispettivamente dai Presidenti Patrizio Scilipoti ed Enrico Luciani, rendono nota la propria posizione in merito al progetto del **porto** crocieristico di **Fiumicino**-Isola Sacra e alle iniziative giudiziarie avviate avverso il decreto di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA). Le due cooperative, anche attraverso la propria associazione di riferimento, ovvero l'ANCIP, ribadiscono la più ferma contrarietà alla realizzazione di un'infrastruttura portuale "privata" completamente al di fuori dell'alveo dei principi e delle regole della legge n. 84/1994 e dichiarano il proprio sostegno a ogni iniziativa, a qualunque livello, volta a contrastare l'attuazione di questo scellerato progetto, destinato a incidere negativamente e inevitabilmente sull'equilibrio del sistema portuale italiano, producendo conseguenze dirette sul lavoro portuale, sull'applicazione del CCNL di settore, sulla sicurezza, sulla tutela complessiva dei diritti dei lavoratori oltreché del sistema portuale pubblico nazionale nel suo complesso. Proprio per queste ragioni, quanto sta accadendo a **Fiumicino** non può essere considerato un episodio isolato. Un precedente di questo tipo, se accettato, è destinato a produrre effetti a catena e potrebbe essere replicato in altri scali italiani, mettendo progressivamente in discussione il modello pubblico, regolato e trasparente che ha finora garantito equilibrio tra interesse generale, concorrenza leale e tutela del lavoro. In questo contesto, si ritiene altresì necessario sottolineare che il settore crocieristico rappresenta un asset strategico e insostituibile per lo sviluppo economico e occupazionale del **porto** di Civitavecchia e dell'intero territorio, costituendo oggi il principale fattore di stabilità e crescita dello scalo, la cui tenuta risulterebbe seriamente compromessa dalla realizzazione del **porto** di **Fiumicino**, suscettibile di determinare uno spostamento di rilevanti quote di mercato, con ricadute economiche e occupazionali significative sul sistema portuale civitavecchiese. Per questo motivo, la CPC e la CILP esprimono apprezzamento sia per l'azione e gli sforzi dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, sia per l'iniziativa e gli investimenti sviluppati nel tempo



Entrambe le aziende hanno 'sposato' le iniziative giudiziarie avviate contro il decreto di Valutazione di Impatto Ambientale. Dopo l'articolo pubblicato su SHIPPING ITALY lo scorso 28 gennaio, Compagnia Portuale Civitavecchia e Cooperativa Impresa Lavoratori Portuali hanno inviato alla nostra redazione il seguente contributo nel quale spiegano in maniera approfondita le ragioni della loro contrarietà al progetto di un nuovo terminal crociere a Fiumicino all'interno di un porto privato. Intervento a firma di: Patrizio Scilipoti - Presidente CPC (Compagnia Portuale Civitavecchia) Enrico Luciani - Presidente CILP (Cooperativa Impresa Lavoratori Portuali). La Compagnia Portuale Civitavecchia (CPC) e la Cooperativa Impresa Lavoratori Portuali (CILP), rappresentate rispettivamente dai Presidenti Patrizio Scilipoti ed Enrico Luciani, rendono nota la propria posizione in merito al progetto del porto crocieristico di Fiumicino-Isola Sacra e alle iniziative giudiziarie avviate avverso il decreto di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA). Le due cooperative, anche attraverso la propria associazione di riferimento, ovvero l'ANCIP, ribadiscono la più ferma contrarietà alla realizzazione di un'infrastruttura portuale "privata" completamente al di fuori dell'alveo dei principi e delle regole della legge n. 84/1994 e dichiarano il proprio sostegno a ogni iniziativa, a qualunque livello, volta a contrastare l'attuazione di questo scellerato progetto, destinato a incidere negativamente e inevitabilmente sull'equilibrio del sistema portuale italiano, producendo conseguenze dirette sul lavoro portuale, sull'applicazione del CCNL di settore, sulla sicurezza, sulla tutela complessiva dei diritti dei lavoratori oltreché del sistema portuale pubblico nazionale nel suo complesso. Proprio per queste ragioni, quanto sta accadendo a Fiumicino non può essere considerato un episodio isolato. Un precedente di questo tipo, se accettato, è destinato a produrre effetti a catena e potrebbe essere replicato in altri scali italiani, mettendo progressivamente in

Shipping Italy

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

da Roma Cruise Terminal (RCT), che hanno contribuito in maniera determinante al consolidamento e alla competitività del traffico crocieristico a Civitavecchia. È essenziale che questo patrimonio venga tutelato e ulteriormente rafforzato nell'interesse dello scalo, dei lavoratori e dell'intero territorio. In questo quadro, occorre tuttavia affrontare con realismo alcune criticità infrastrutturali. La banchina 25-sud, attualmente destinata in via transitoria all'accosto delle navi da crociera, risulta prorogata in tale funzione fino alla fine del 2026. È quindi necessario lavorare sin d'ora per garantire certezze operative e continuità al traffico passeggeri, evitando soluzioni precarie che rischiano di indebolire la posizione competitiva dello scalo. Parallelamente, va proseguita e rafforzata una programmazione credibile per i traffici commerciali, valorizzando gli investimenti già messi in campo dall'AdSP, in particolare sul fronte della ferrovia portuale e del terminal commerciale, compreso il nuovo fascio binari. In prospettiva, appare razionale preservare le banchine maggiormente funzionali al traffico crocieristico (ivi inclusa la 25-sud) e valutare, non appena tecnicamente e infrastrutturalmente possibile, una diversa collocazione delle funzioni container in aree più coerenti con l'evoluzione del layout portuale, anche con riferimento alla darsena "Mare Nostrum", progetto strategico più volte richiamato nella programmazione dello scalo e destinato a svolgere un ruolo centrale nello sviluppo futuro del **porto**. I Presidenti delle due cooperative ritengono inoltre doveroso ricordare come, già negli anni '80, la Compagnia Portuale abbia dato prova concreta di responsabilità sociale, procedendo all'assorbimento di decine di lavoratori portuali provenienti da **Fiumicino**, garantendo loro e alle rispettive famiglie una prospettiva di lavoro e di futuro. Oggi, paradossalmente, il lavoro delle imprese e dei lavoratori di Civitavecchia rischia di essere sacrificato per la realizzazione di un **porto** privato funzionale prevalentemente alla massimizzazione del profitto di grandi gruppi multinazionali, con il rischio di compromettere non solo l'occupazione locale, ma l'intero impianto del sistema portuale pubblico italiano. La CPC e la CILP ribadiscono pertanto la propria ferma contrarietà al progetto del **porto** crocieristico privato di **Fiumicino**-Isola Sacra e confermano, al contempo, il proprio impegno per lo sviluppo e il consolidamento del crocierismo a Civitavecchia, nel rispetto delle istituzioni, delle regole e dell'interesse generale del **porto**, dei lavoratori e di tutti gli stakeholder del sistema portuale. 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.

Nauticsud 2026, si prevede il raddoppio del salone nautico ad ottobre

Crisi di fatturato (25%) e produzione (35%) negli ultimi due anni. Presentato questa mattina, alla Mostra d'Oltremare, la cinquantaduesima edizione del Nauticsud, il salone nautico in programma a **Napoli** dal 7 al 15 febbraio. Durante la conferenza stampa, che ha illustrato i contenuti di quest'anno del salone nautico, è stata affrontata anche la possibilità del raddoppio della manifestazione per l'anno in corso. Una soluzione, a detta dei relatori, che potrebbe trainare il comparto produttivo campano fuori dalla crisi di fatturato del 25% e della produzione del 35% negli ultimi due anni. "La Mostra d'Oltremare organizza da anni Nauticsud un appuntamento imperdibile che apre la stagione fieristica del settore nautico, un settore che in una regione e in una città come la nostra, soprattutto in ottica America's Cup, può fare la differenza". Così il presidente della Mostra d'Oltremare Remo Minopoli a margine della conferenza stampa della 52esima edizione di Nauticsud "Negli anni - aggiunge Minopoli - il calendario fieristico si è arricchito di eventi e appuntamenti grazie al lavoro svolto e al crescente interesse verso la Mostra, che si conferma location ideale per fiere e grandi eventi. Raddoppiare il

Nauticsud nel 2026 con una seconda edizione a ottobre può essere una buona intuizione, che va verificata però con le istituzioni e con il calendario che vede già varie fiere organizzate e contrattualizzate per quel periodo. Siamo pronti a lavorare per provare a soddisfare le richieste, ma è chiaro - conclude - che al di là della buona volontà, tutte le parti devono tenere conto di questi fattori.". Secondo Gennaro Amato, presidente AFINA: "Questo Nauticsud celebra un anniversario, sono infatti 10 anni che collaboriamo al fianco di Mostra d'Oltremare Spa per rilanciare il brand del Nauticsud che anche per questa 52ª edizione vedrà ancora tante realtà produttive presenti con numeri importanti, nonostante una crisi del 25% di fatturato, negli ultimi due anni e del 35% di calo produttivo dei cantieri della piccola e media nautica, dettato da fattori come l'assenza di ormezzi, l'accesso al credito e l'aumento delle materie prime. Per questo motivo - ha proseguito il presidente Amato - serve una svolta e, in attesa dei Marina e ormezzi per i quali combattiamo da anni, occorre cambiare la data da febbraio a ottobre dell'evento. Un primo consenso è giunto a suo tempo anche dal sindaco Manfredi, che con il Comune è socio di riferimento della MdO Spa. In tal modo, per combattere la crisi, si offre il doppio vantaggio ai cantieri di avere 5 mesi di tempo per realizzare la produzione e altrettanti mesi per gestire le permutazioni e l'usato. Oggi, invece, restano in pancia delle aziende che in soli due mesi, con il salone a febbraio, non riescono a collocare sul mercato". Giuseppe Aulicino, Direttore marittimo della Campania e del **Porto di Napoli** evidenzia: "Il Nauticsud è una vetrina di grande importanza e in vista della Americas' Cup diventa



riferimento della nautica per la città di **Napoli**. Gestire il traffico della Coppa e della nautica da diporto sarà impegnativo ma ci saranno oltre 40 unità, tra Guardia Costiera ed altre forze dell'ordine, per gestire il campo di regata di 19 chilometri di perimetro e una superficie 26 km quadrati totali. Useremo anche innovativi strumenti tecnologici per il coordinamento comando e controllo". Sul cambio data del Nauticsud l'ammiraglio ha affermato: "Riteniamo una scelta interessante anche per l'opportunità della produzione nautica da diporto delle unità della Guardia Costiera che richiedono tempi lunghi di realizzazione". Amedeo Manzo, Presidente BCC di **Napoli**, spiega: "La lungimiranza in proiezione per un banche di comunità, di territorio, a **Napoli**, è fondamentale. Questo, grazie anche al presidente Amato, è avvenuto per la nautica grazie all'attività di Afina e del Nauticsud che da anni ha aperto un dialogo con BCC di **Napoli** per il rapporto con i cantieri produttori napoletani, ma anche con gli armatori per l'acquisto. Un investimento economico territoriale, con capitali che sono rimasti sul territorio, che hanno reso circolare un sistema valido e produttivo. Per questo motivo, credendo come banca di territorio nel settore, al Nauticsud, per coloro che volessero comprare una barca, offriremo un tasso più basso del 25% in meno del mercato". Sul raddoppio del Nauticsud per il 2026, Amedeo Manzo si è espresso positivamente: "La città è sicuramente in grado di organizzare un'altra esposizione nello stesso anno che produrrebbe una ricaduta economica e un'opportunità come ulteriore evento e momento attrattivo".

Presentata 53esima edizione Nauticsud, a Napoli dal 7 al 15 febbraio

Evento alla Mostra d'Oltremare Roma, 4 feb. (askanews) - Presentata questa mattina, alla Mostra d'Oltremare, la cinquantaduesima edizione del Nauticsud, il salone nautico in programma a **Napoli** dal 7 al 15 febbraio. Durante la conferenza stampa, che ha illustrato i contenuti di quest'anno del salone nautico, è stata affrontata anche la possibilità del raddoppio della manifestazione per l'anno in corso. Una soluzione, a detta dei relatori, che potrebbe trainare il comparto produttivo campano fuori dalla crisi di fatturato del 25% e della produzione del 35% negli ultimi due anni. Questi gli interventi: Remo Minopoli, presidente Mostra d'Oltremare: "La Mostra d'Oltremare organizza da anni NauticSud un appuntamento imperdibile che apre la stagione fieristica del settore nautico, un settore che in una regione e in una città come la nostra, soprattutto in ottica America's Cup, può fare la differenza". Così il presidente della Mostra d'Oltremare Remo Minopoli a margine della conferenza stampa della 52esima edizione di NauticSud "Negli anni - aggiunge Minopoli - il calendario fieristico si è arricchito di eventi e appuntamenti grazie al lavoro svolto e al crescente interesse verso la Mostra, che si conferma location ideale per fiere e grandi eventi. Raddoppiare il NauticSud nel 2026 con una seconda edizione a ottobre può essere una buona intuizione, che va verificata però con le istituzioni e con il calendario che vede già varie fiere organizzate e contrattualizzate per quel periodo. Siamo pronti a lavorare per provare a soddisfare le richieste, ma è chiaro - conclude - che al di là della buona volontà, tutte le parti devono tenere conto di questi fattori.". Gennaro Amato, presidente AFINA: "Questo Nauticsud celebra un anniversario, sono infatti 10 anni che collaboriamo al fianco di Mostra d'Oltremare Spa per rilanciare il brand del Nauticsud che anche per questa 52ª edizione vedrà ancora tante realtà produttive presenti con numeri importanti, nonostante una crisi del 25% di fatturato, negli ultimi due anni e del 35% di calo produttivo dei cantieri della piccola e media nautica, dettato da fattori come l'assenza di ormeggi, l'accesso al credito e l'aumento delle materie prime. Per questo motivo - ha proseguito il presidente Amato - serve una svolta e, in attesa dei Marina e ormeggi per i quali combattiamo da anni, occorre cambiare la data da febbraio a ottobre dell'evento. Un primo consenso è giunto a suo tempo anche dal sindaco Manfredi, che con il Comune è socio di riferimento della MdO Spa. In tal modo, per combattere la crisi, si offre il doppio vantaggio ai cantieri di avere 5 mesi di tempo per realizzare la produzione e altrettanti mesi per gestire le permuta e l'usato. Oggi, invece, restano in pancia delle aziende che in soli due mesi, con il salone a febbraio, non riescono a collocare sul mercato". Giuseppe Aulicino, Direttore marittimo della Campania e del **Porto** di **Napoli**: "Il Nauticsud è una vetrina di grande importanza e in vista della Americas' Cup diventa riferimento della nautica per la città di **Napoli**. Gestire il traffico della



Evento alla Mostra d'Oltremare Roma, 4 feb. (askanews) - Presentata questa mattina, alla Mostra d'Oltremare, la cinquantaduesima edizione del Nauticsud, il salone nautico in programma a Napoli dal 7 al 15 febbraio. Durante la conferenza stampa, che ha illustrato i contenuti di quest'anno del salone nautico, è stata affrontata anche la possibilità del raddoppio della manifestazione per l'anno in corso. Una soluzione, a detta dei relatori, che potrebbe trainare il comparto produttivo campano fuori dalla crisi di fatturato del 25% e della produzione del 35% negli ultimi due anni. Questi gli interventi: Remo Minopoli, presidente Mostra d'Oltremare: "La Mostra d'Oltremare organizza da anni NauticSud un appuntamento imperdibile che apre la stagione fieristica del settore nautico, un settore che in una regione e in una città come la nostra, soprattutto in ottica America's Cup, può fare la differenza". Così il presidente della Mostra d'Oltremare Remo Minopoli a margine della conferenza stampa della 52esima edizione di NauticSud "Negli anni - aggiunge Minopoli - il calendario fieristico si è arricchito di eventi e appuntamenti grazie al lavoro svolto e al crescente interesse verso la Mostra, che si conferma location ideale per fiere e grandi eventi. Raddoppiare il NauticSud nel 2026 con una seconda edizione a ottobre può essere una buona intuizione, che va verificata però con le istituzioni e con il calendario che vede già varie fiere organizzate e contrattualizzate per quel periodo. Siamo pronti a lavorare per provare a soddisfare le richieste, ma è chiaro - conclude - che al di là della buona volontà, tutte le parti devono tenere conto di questi fattori.". Gennaro Amato, presidente AFINA: "Questo Nauticsud celebra un anniversario, sono infatti 10 anni

Coppa e della nautica da diporto sarà impegnativo ma ci saranno oltre 40 unità, tra Guardia Costiera ed altre forze dell'ordine, per gestire il campo di regata di 19 chilometri di perimetro e una superficie 26 km quadrati totali. Useremo anche innovativi strumenti tecnologici per il coordinamento comando e controllo". Sul cambio data del Nauticsud l'ammiraglio ha affermato: "Riteniamo una scelta interessante anche per l'opportunità della produzione nautica da diporto delle unità della Guardia Costiera che richiedono tempi lunghi di realizzazione". Amedeo Manzo, Presidente BCC di **Napoli**: "La lungimiranza in proiezione per un banche di comunità, di territorio, a **Napoli**, è fondamentale. Questo, grazie anche al presidente Amato, è avvenuto per la nautica grazie all'attività di Afina e del Nauticsud che da anni ha aperto un dialogo con BCC di **Napoli** per il rapporto con i cantieri produttori napoletani, ma anche con gli armatori per l'acquisto. Un investimento economico territoriale, con capitali che sono rimasti sul territorio, che hanno reso circolare un sistema valido e produttivo. Per questo motivo, credendo come banca di territorio nel settore, al Nauticsud, per coloro che volessero comprare una barca, offriremo un tasso più basso del 25% in meno del mercato". Sul raddoppio del Nauticsud per il 2026, Amedeo Manzo si è espresso positivamente: "La città è sicuramente in grado di organizzare un'altra esposizione nello stesso anno che produrrebbe una ricaduta economica e un'opportunità come ulteriore evento e momento attrattivo".

Nauticsud, tutto pronto per la 52^a edizione, ma quante ombre sul futuro! Mercato in crisi, posti barca introvabili, disaccordo sul bis a ottobre

Una crisi - è stato ricordato nel corso della conferenza stampa di presentazione del salone partenopeo - che non si può spiegare soltanto con le tensioni internazionali, l'aumento dei costi delle materie prime e dei tassi d'interesse, ma anche con la persistente mancanza di ormeggi. "Senza adeguate strutture portuali - dicono gli operatori del settore, in testa il presidente di Afina Gennaro Amato - non si va da nessuna parte, i potenziali clienti restano freddi, e avremo problemi anche ad ospitare i turisti-armatori che verranno a Napoli per assistere alle regate dell'America's Cup. Se non c'è posto per i diportisti locali, figuriamoci per chi viene da fuori". Sulla questione si discuterà con le massime autorità cittadine, in testa il sindaco Gaetano Manfredi, nel corso di un convegno intitolato "L'economia della nautica da diporto in Campania", in programma sabato, nella giornata inaugurale del Salone. La speranza degli operatori del settore è che vengano date finalmente risposte su questioni aperte e irrisolte da tempo, ovvero sui progetti legati al Pua, il Piano urbanistico attuativo per la costa napoletana che mira a riqualificare il litorale da Posillipo a San Giovanni a Teduccio, focalizzandosi -

si spera - non solo sulla balneabilità, sulle piste ciclabili, sui marciapiedi e sull'arredo urbano, ma anche sulla realizzazione di posti barca. E' talmente sentito, il problema, che ha deciso di "scendere in campo" persino il Tennis Club Napoli, che ovviamente non ha uno sbocco sul mare, come i circoli nautici, ma già nel 2025 ha presentato richiesta per allestire un campo boe nel tratto di mare di fronte alla sede del circolo. Lo ha rivelato il presidente del sodalizio, Riccardo Villari, presente alla conferenza stampa di presentazione del Nauticsud. "Purtroppo - ha detto il numero uno del circolo del tennis - non siamo stati autorizzati, ma proveremo a farci avanti di nuovo per la stagione nautica 2026. Il problema è grave sia per i napoletani, sia per chi arriva da fuori e non sa dove ormeggiare". Aldilà del "rimedio" prospettato dal circolo del tennis, a rendere grottesca la questione è il disinteresse mostrato finora verso progetti interessanti, presentati da privati (come più volte sollecitato dall'amministrazione comunale), elaborati da esperti del settore. Si tratta di progetti relativi sia all'allargamento del porto di Mergellina, sia all'area del cosiddetto "golfetto di Nisida", vicino agli spazi dedicati alla Coppa America, dove sarebbe possibile realizzare una struttura adeguata, migliore di quella che viene allestita ogni anno, da maggio a settembre, con concessioni provvisorie per pontili galleggianti, campo boe e non più di 12 attracchi a una banchina fissa. Lì, tra l'altro, è stato già disposto un aumento del 10% del costo per l'ormeggio estivo. "Vedremo quali saranno gli sviluppi" dice Amato, sforzandosi di credere nella svolta tanto attesa e manifestando fiducia "nell'interesse del territorio, che dal turismo nautico può trarre solo benefici". Ma a rendere l'orizzonte piuttosto grigio c'è dell'altro.



Una crisi - è stato ricordato nel corso della conferenza stampa di presentazione del salone partenopeo - che non si può spiegare soltanto con le tensioni internazionali, l'aumento dei costi delle materie prime e dei tassi d'interesse, ma anche con la persistente mancanza di ormeggi. "Senza adeguate strutture portuali - dicono gli operatori del settore, in testa il presidente di Afina Gennaro Amato - non si va da nessuna parte, i potenziali clienti restano freddi, e avremo problemi anche ad ospitare i turisti-armatori che verranno a Napoli per assistere alle regate dell'America's Cup. Se non c'è posto per i diportisti locali, figuriamoci per chi viene da fuori". Sulla questione si discuterà con le massime autorità cittadine, in testa il sindaco Gaetano Manfredi, nel corso di un convegno intitolato "L'economia della nautica da diporto in Campania", in programma sabato, nella giornata inaugurale del Salone. La speranza degli operatori del settore è che vengano date finalmente risposte su questioni aperte e irrisolte da tempo, ovvero sui progetti legati al Pua, il Piano urbanistico attuativo per la costa napoletana che mira a riqualificare il litorale da Posillipo a San Giovanni a Teduccio, focalizzandosi - si spera - non solo sulla balneabilità, sulle piste ciclabili, sui marciapiedi e sull'arredo urbano, ma anche sulla realizzazione di posti barca. E' talmente sentito, il problema, che ha deciso di "scendere in campo" persino il Tennis Club Napoli, che ovviamente non ha uno sbocco sul mare, come i circoli nautici, ma già nel 2025 ha presentato richiesta per allestire un campo boe nel tratto di mare di fronte alla sede del circolo. Lo ha rivelato il presidente del sodalizio, Riccardo Villari, presente alla conferenza stampa di presentazione del Nauticsud. "Purtroppo - ha detto il numero uno del circolo del tennis - non siamo stati autorizzati, ma proveremo a farci avanti di nuovo per la stagione nautica 2026. Il problema è grave sia per i napoletani, sia per chi arriva da fuori e non sa dove ormeggiare". Aldilà del "rimedio" prospettato dal circolo del tennis, a rendere grottesca la questione è il disinteresse mostrato finora verso progetti interessanti, presentati da privati (come più volte sollecitato dall'amministrazione comunale), elaborati da esperti del settore. Si tratta di progetti relativi sia all'allargamento del porto di Mergellina, sia all'area del cosiddetto "golfetto di Nisida", vicino agli spazi dedicati alla Coppa America, dove sarebbe possibile realizzare una struttura adeguata, migliore di quella che viene allestita ogni anno, da maggio a settembre, con concessioni provvisorie per pontili galleggianti, campo boe e non più di 12 attracchi a una banchina fissa. Lì, tra l'altro, è stato già disposto un aumento del 10% del costo per l'ormeggio estivo. "Vedremo quali saranno gli sviluppi" dice Amato, sforzandosi di credere nella svolta tanto attesa e manifestando fiducia "nell'interesse del territorio, che dal turismo nautico può trarre solo benefici". Ma a rendere l'orizzonte piuttosto grigio c'è dell'altro.

Dopo 10 anni di attività (tanti sono gli anni dell'Afina) in collaborazione con l'ente Mostra d'Oltremare, si profila infatti una separazione. E, di conseguenza, la possibilità che si cancelli dal calendario fieristico il Nauticsud. Nel corso della presentazione della 52ma edizione il numero uno dell'associazione specializzata in fiere nautiche (organizza anche due edizioni all'anno di Navigare, con esposizione e prove in mare, un salone a Bologna e un altro a Roma) ha avanzato infatti la proposta di un'edizione bis del Nauticsud a ottobre, per poi fissare stabilmente una data autunnale a partire dal 2027. Per nulla preoccupato dalla quasi sovrapposizione con il Salone di Genova (1-6 ottobre), Amato sostiene che "sarebbe la soluzione giusta per favorire i cantieri, che avrebbero più tempo, almeno cinque mesi, per costruire le barche ordinate in autunno e consegnarle entro l'estate successiva. Se ne avvantaggerebbe anche la gestione delle permutate e dell'usato". Ma il presidente dell'Ente Mostra d'Oltremare, Remo Minopoli, almeno per ora, non si è mostrato pronto alla svolta. Pur riconoscendo ciò che di buono è stato fatto negli ultimi anni per rilanciare il Nauticsud, ha ricordato infatti che cambiare in corsa il calendario fieristico non è semplice. "La Mostra d'Oltremare - ha detto Minopoli - si conferma location ideale per fiere e grandi eventi, e seppure il raddoppio del Nauticsud può rappresentare una buona intuizione, il progetto va verificato però con le istituzioni e con il calendario che vede già varie fiere contrattualizzate per quel periodo. Siamo pronti a lavorare per provare a soddisfare la richiesta, ma è chiaro che al di là della buona volontà, tutte le parti devono tenere conto di questi fattori." Vedremo quali saranno gli sviluppi. Intanto gli organizzatori della 52ma edizione del Nauticsud hanno incassato l'appoggio della Capitaneria di **Porto** di Napoli, rappresentata dall'ammiraglio Giuseppe Aulicino, dichiaratosi pubblicamente disponibile a collaborare per sostenere gli interessi del diportismo nautico. Pur ricordando che "l'assegnazione di posti barca non dipende dalla Capitaneria", l'alto ufficiale ha condiviso le preoccupazioni del settore, ricordando però che "la Marina Militare ha in grande considerazione la cantieristica locale, tanto da aver ordinato quattro nuove imbarcazioni a un cantiere del territorio (Piloda, ndr), cui faranno seguito altre forniture destinate a rinnovare la flotta della Guardia Costiera." Tra i sostenitori del Nauticsud si è schierato una volta di più anche Amedeo Manzo, fondatore e presidente della Banca di Credito Cooperativo (la BCC Napoli), il quale si è detto "favorevole al raddoppio del Nauticsud nell'anno in corso e allo spostamento di data a ottobre per il 2027, e pronto a sostenere le aziende interessate". Ma soprattutto, Manzo ha annunciato, a sostegno del mercato nautico, "la disponibilità della banca ad assicurare un tasso più basso del 25% in meno del mercato a coloro che chiederanno un finanziamento per acquistare una barca". Tutto ciò premesso, che cosa ci sarà da vedere nei 7 padiglioni e negli spazi all'aperto in allestimento alla Mostra d'Oltremare? In altri articoli su questo sito illustreremo le novità esposte. Per ora vale la pena anticipare che saranno 121 le aziende presenti, 800 i brand rappresentati, circa 500 le imbarcazioni in mostra, 24 i cantieri che producono battelli pneumatici, quasi tutti campani; 16 i produttori di motoscafi e yacht (non oltre i 15 metri), 4 gli artigiani produttori di gozzi. Nutrita sarà la rappresentanza di motori marini, con un focus interessante sull'innovazione,

ovvero sui propulsori elettrici a emissioni zero e su soluzioni dedicate ai disabili. E molto spazio sarà destinato ai fornitori di accessori e di servizi per la nautica. Il Salone aprirà i battenti al pubblico sabato 7 febbraio alle ore 10,30 e resterà aperto nel weekend fino alle 20,30; dalle 12,30 alle 19 negli altri giorni della settimana. 15 euro il costo del biglietto d'ingresso, ridotto a 10 euro per visitatori fino a 16 anni, più 2 euro per la prevendita online. Entrano gratis i bambini fino a 10 anni e i disabili.

Cronache Della Campania

Napoli

Castellammare, Base Popolare: «Su Porto e Fincantieri, nessuna occasione colta»

Mentre Torre Annunziata incassa 34 milioni per il suo scalo, Castellammare resta esclusa da ogni piano: silenzi e incapacità dell'amministrazione condannano l'identità stabiese. Ascolta questo articolo ora... A Torre Annunziata il porto locale è tra le priorità della Giunta Regionale della Campania. Grazie a 34 milioni di euro - di cui 26,9 dal Ministero delle Infrastrutture con fondi PAC e 6,9 di risorse europee ottenute dal Comune - partiranno lavori di ampliamento e ammodernamento. Un confronto amaro per Castellammare. Questa svolta fa però riflettere sull'oblio totale che circonda l'Antico Porto di Castellammare e Fincantieri. Da anni, Governo, Regione e **Autorità Portuale** cancellano sistematicamente ogni intervento sulla città, per manifesta incapacità dell'amministrazione locale di avanzare istanze, progetti e idee concrete. Occasioni perse e silenzi assordanti. Negli ultimi due anni, Base Popolare ha sollecitato ripetutamente azioni decisive. Eppure, troppe opportunità sono svanite, tra silenzi e noncuranza verso un tema cruciale per l'identità stabiese e la sua principale realtà produttiva. Castellammare resta l'unica a rimanere indietro, tra progetti veri e annunci vuoti. L'appello urgente. Si convochi immediatamente un Consiglio Comunale. Si richieda un incontro urgente a Regione e **Autorità Portuale**.

Cronache Della Campania

Castellammare, Base Popolare: «Su Porto e Fincantieri, nessuna occasione colta»



02/04/2026 18:05

Mentre Torre Annunziata incassa 34 milioni per il suo scalo, Castellammare resta esclusa da ogni piano: silenzi e incapacità dell'amministrazione condannano l'identità stabiese. Ascolta questo articolo ora... A Torre Annunziata il porto locale è tra le priorità della Giunta Regionale della Campania. Grazie a 34 milioni di euro - di cui 26,9 dal Ministero delle Infrastrutture con fondi PAC e 6,9 di risorse europee ottenute dal Comune - partiranno lavori di ampliamento e ammodernamento. Un confronto amaro per Castellammare. Questa svolta fa però riflettere sull'oblio totale che circonda l'Antico Porto di Castellammare e Fincantieri. Da anni, Governo, Regione e Autorità Portuale cancellano sistematicamente ogni intervento sulla città, per manifesta incapacità dell'amministrazione locale di avanzare istanze, progetti e idee concrete. Occasioni perse e silenzi assordanti. Negli ultimi due anni, Base Popolare ha sollecitato ripetutamente azioni decisive. Eppure, troppe opportunità sono svanite, tra silenzi e noncuranza verso un tema cruciale per l'identità stabiese e la sua principale realtà produttiva. Castellammare resta l'unica a rimanere indietro, tra progetti veri e annunci vuoti. L'appello urgente. Si convochi immediatamente un Consiglio Comunale. Si richieda un incontro urgente a Regione e Autorità Portuale.

Nauticsud a Napoli dal 7 al 15 febbraio: possibile doppia edizione nel 2026

Presentato questa mattina, alla Mostra d'Oltremare, la cinquantaduesima edizione del Nauticsud, il salone nautico in programma a **Napoli** dal 7 al 15 febbraio. Durante la conferenza stampa, che ha illustrato i contenuti di quest'anno del salone nautico, è stata affrontata anche la possibilità del raddoppio della manifestazione per l'anno in corso. Una soluzione, a detta dei relatori, che potrebbe trainare il comparto produttivo campano fuori dalla crisi di fatturato del 25% e della produzione del 35% negli ultimi due anni. "La Mostra d'Oltremare organizza da anni Nauticsud un appuntamento imperdibile che apre la stagione fieristica del settore nautico, un settore che in una regione e in una città come la nostra, soprattutto in ottica America's Cup, può fare la differenza". Così il presidente della Mostra d'Oltremare Remo Minopoli a margine della conferenza stampa della 52esima edizione di Nauticsud "Negli anni - aggiunge Minopoli - il calendario fieristico si è arricchito di eventi e appuntamenti grazie al lavoro svolto e al crescente interesse verso la Mostra, che si conferma location ideale per fiere e grandi eventi. Raddoppiare il Nauticsud nel 2026 con una seconda edizione a ottobre può essere una buona intuizione, che va verificata però con le istituzioni e con il calendario che vede già varie fiere organizzate e contrattualizzate per quel periodo. Siamo pronti a lavorare per provare a soddisfare le richieste, ma è chiaro - conclude - che al di là della buona volontà, tutte le parti devono tenere conto di questi fattori.". Secondo Gennaro Amato, presidente Afina "questo Nauticsud celebra un anniversario, sono infatti 10 anni che collaboriamo al fianco di Mostra d'Oltremare Spa per rilanciare il brand del Nauticsud che anche per questa 52ª edizione vedrà ancora tante realtà produttive presenti con numeri importanti, nonostante una crisi del 25% di fatturato, negli ultimi due anni e del 35% di calo produttivo dei cantieri della piccola e media nautica, dettato da fattori come l'assenza di ormecci, l'accesso al credito e l'aumento della buona volontà, tutte le parti devono tenere conto di questi fattori.". Secondo Gennaro Amato, presidente Afina "questo Nauticsud celebra un anniversario, sono infatti 10 anni che collaboriamo al fianco di Mostra d'Oltremare Spa per rilanciare il brand del Nauticsud che anche per questa 52ª edizione vedrà ancora tante realtà produttive presenti con numeri importanti, nonostante una crisi del 25% di fatturato, negli ultimi due anni e del 35% di calo produttivo dei cantieri della piccola e media nautica, dettato da fattori come l'assenza di ormecci, l'accesso al credito e l'aumento



Presentato questa mattina, alla Mostra d'Oltremare, la cinquantaduesima edizione del Nauticsud, il salone nautico in programma a Napoli dal 7 al 15 febbraio. Durante la conferenza stampa, che ha illustrato i contenuti di quest'anno del salone nautico, è stata affrontata anche la possibilità del raddoppio della manifestazione per l'anno in corso. Una soluzione, a detta dei relatori, che potrebbe trainare il comparto produttivo campano fuori dalla crisi di fatturato del 25% e della produzione del 35% negli ultimi due anni. "La Mostra d'Oltremare organizza da anni Nauticsud un appuntamento imperdibile che apre la stagione fieristica del settore nautico, un settore che in una regione e in una città come la nostra, soprattutto in ottica America's Cup, può fare la differenza". Così il presidente della Mostra d'Oltremare Remo Minopoli a margine della conferenza stampa della 52esima edizione di Nauticsud "Negli anni - aggiunge Minopoli - il calendario fieristico si è arricchito di eventi e appuntamenti grazie al lavoro svolto e al crescente interesse verso la Mostra, che si conferma location ideale per fiere e grandi eventi. Raddoppiare il Nauticsud nel 2026 con una seconda edizione a ottobre può essere una buona intuizione, che va verificata però con le istituzioni e con il calendario che vede già varie fiere organizzate e contrattualizzate per quel periodo. Siamo pronti a lavorare per provare a soddisfare le richieste, ma è chiaro - conclude - che al di là della buona volontà, tutte le parti devono tenere conto di questi fattori.". Secondo Gennaro Amato, presidente Afina "questo Nauticsud celebra un anniversario, sono infatti 10 anni che collaboriamo al fianco di Mostra d'Oltremare Spa per rilanciare il brand del Nauticsud che anche per questa 52ª edizione vedrà ancora tante realtà produttive presenti con numeri importanti, nonostante una crisi del 25% di fatturato, negli ultimi due anni e del 35% di calo produttivo dei cantieri della piccola e media nautica, dettato da fattori come l'assenza di ormecci, l'accesso al credito e l'aumento

oltre 40 unità, tra Guardia Costiera ed altre forze dell'ordine, per gestire il campo di regata di 19 chilometri di perimetro e una superficie 26 km quadrati totali. Useremo anche innovativi strumenti tecnologici per il coordinamento comando e controllo". Sul cambio data del Nauticsud l'ammiraglio ha affermato: "Riteniamo una scelta interessante anche per l'opportunità della produzione nautica da diporto delle unità della Guardia Costiera che richiedono tempi lunghi di realizzazione". Amedeo Manzo, presidente di Bcc di **Napoli**, ricorda che "credendo come banca di territorio nel settore, al Nauticsud, per coloro che volessero comprare una barca, offriremo un tasso più basso del 25% in meno del mercato". Sul raddoppio del Nauticsud per il 2026, Amedeo Manzo si è espresso positivamente: "La città è sicuramente in grado di organizzare un'altra esposizione nello stesso anno che produrrebbe una ricaduta economica e un'opportunità come ulteriore evento e momento attrattivo".

Informatore Navale

Napoli

Il mare torna protagonista: presentata la 52^a edizione del Nauticsud

Si è tenuta questa mattina alla Mostra d'Oltremare, nella suggestiva Sala Italia del Teatro Mediterraneo, la conferenza stampa di presentazione della 52^a edizione del Nauticsud, il salone nautico internazionale in programma a **Napoli** dal 7 al 15 febbraio 2026. La conferenza ha visto la partecipazione dei principali protagonisti dell'organizzazione: Gennaro Amato, presidente dell'Associazione Filiera Italiana della Nautica (Afina), Remo Minopoli, presidente della Mostra d'Oltremare, e Maria Caputo, Consigliera Delegata di MdO. Con loro, istituzioni locali, rappresentanti delle Forze Armate territoriali e la stampa nazionale, a conferma dell'importanza dell'evento per il tessuto economico e sociale del territorio campano. Nel corso della presentazione è stato sottolineato il ruolo centrale che il Nauticsud continua a rivestire nel panorama della nautica da diporto mediterranea. Con oltre 15.000 metri quadrati di spazio espositivo, il salone ospiterà quest'anno il meglio della produzione nautica mondiale, con particolare attenzione alle imbarcazioni tra i 6 e i 15 metri. La presenza di numerosi cantieri campani, nazionali ed esteri conferma il forte appeal internazionale dell'evento. Il presidente Amato ha ricordato come il Nauticsud sia diventato nel tempo un punto di riferimento per cantieri, operatori e appassionati, nonostante le difficoltà che il comparto ha affrontato negli ultimi anni. Uno dei temi più discussi durante la conferenza è stata la proposta di raddoppiare l'evento con una seconda edizione in autunno, allo scopo di favorire il rilancio produttivo e commerciale del settore nautico. Secondo i relatori, questa mossa potrebbe offrire ai cantieri maggiori opportunità di produzione e vendita, attenuando il calo di fatturato e attività che ha caratterizzato gli ultimi due anni. Remo Minopoli ha definito il Nauticsud un appuntamento "imperdibile" che apre la stagione fieristica nautica, con un ruolo significativo anche in ottica America's Cup e nell'ottimizzazione delle sinergie per eventi internazionali legati al mare. La conferenza stampa si è conclusa con l'anticipazione delle principali novità che verranno presentate durante la manifestazione: nuove imbarcazioni, tecnologie d'avanguardia e soluzioni all'avanguardia per la nautica da diporto. L'obiettivo dichiarato dagli organizzatori è quello di coniugare tradizione e innovazione, valorizzando la storica vocazione marittima di **Napoli** e della regione Campania. Il countdown è quindi ufficialmente iniziato: dal 7 al 15 febbraio, **Napoli** sarà nuovamente al centro del mondo della nautica internazionale.

Informatore Navale

Il mare torna protagonista: presentata la 52^a edizione del Nauticsud

02/04/2026 15:23

Si è tenuta questa mattina alla Mostra d'Oltremare, nella suggestiva Sala Italia del Teatro Mediterraneo, la conferenza stampa di presentazione della 52^a edizione del Nauticsud, il salone nautico internazionale in programma a Napoli dal 7 al 15 febbraio 2026. La conferenza ha visto la partecipazione dei principali protagonisti dell'organizzazione: Gennaro Amato, presidente dell'Associazione Filiera Italiana della Nautica (Afina), Remo Minopoli, presidente della Mostra d'Oltremare, e Maria Caputo, Consigliera Delegata di MdO. Con loro, istituzioni locali, rappresentanti delle Forze Armate territoriali e la stampa nazionale, a conferma dell'importanza dell'evento per il tessuto economico e sociale del territorio campano. Nel corso della presentazione è stato sottolineato il ruolo centrale che il Nauticsud continua a rivestire nel panorama della nautica da diporto mediterranea. Con oltre 15.000 metri quadrati di spazio espositivo, il salone ospiterà quest'anno il meglio della produzione nautica mondiale, con particolare attenzione alle imbarcazioni tra i 6 e i 15 metri. La presenza di numerosi cantieri campani, nazionali ed esteri conferma il forte appeal internazionale dell'evento. Il presidente Amato ha ricordato come il Nauticsud sia diventato nel tempo un punto di riferimento per cantieri, operatori e appassionati, nonostante le difficoltà che il comparto ha affrontato negli ultimi anni. Uno dei temi più discussi durante la conferenza è stata la proposta di raddoppiare l'evento con una seconda edizione in autunno, allo scopo di favorire il rilancio produttivo e commerciale del settore nautico. Secondo i relatori, questa mossa potrebbe offrire ai cantieri maggiori opportunità di produzione e vendita, attenuando il calo di fatturato e attività che ha caratterizzato gli ultimi due anni. Remo Minopoli ha definito il Nauticsud un appuntamento "imperdibile" che apre la stagione fieristica nautica, con un ruolo significativo anche in ottica America's Cup e nell'ottimizzazione delle sinergie per eventi internazionali legati al mare. La conferenza stampa si è conclusa con l'anticipazione delle principali novità che verranno presentate durante la manifestazione: nuove imbarcazioni, tecnologie d'avanguardia e soluzioni all'avanguardia per la nautica da diporto. L'obiettivo dichiarato dagli organizzatori è quello di coniugare tradizione e innovazione, valorizzando la storica vocazione marittima di Napoli e della regione Campania. Il countdown è quindi ufficialmente iniziato: dal 7 al 15 febbraio, Napoli sarà nuovamente al centro del mondo della nautica internazionale.

Castellammare, Base Popolare: Su Porto e Fincantieri nessuna occasione colta

Castellammare resta fuori dai grandi investimenti sul sistema portuale campano. Dopo l'annuncio dei 34 milioni destinati al porto di Torre Annunziata, Base Popolare Democratici e Progressisti accende i riflettori sull'assenza di progettualità per l'Antico Porto stabiese e per Fincantieri, parlando di occasioni perse, silenzi istituzionali e incapacità amministrativa. Il movimento chiede la convocazione urgente di un Consiglio comunale e un confronto immediato con Regione e Autorità Portuale per riportare Castellammare nell'agenda dello sviluppo. Dagli organi di stampa questa mattina apprendiamo che il vicino porto di Torre Annunziata è tra le priorità della Giunta Regionale della Campania e che grazie ad un finanziamento di 34 milioni di euro: 26,9 milioni stanziati dal Ministero delle Infrastrutture grazie ai fondi PAC e 6,9 milioni di fondi europei ottenuti dall'Amministrazione Comunale si potranno eseguire lavori di ampliamento e ammodernamento. Una buona notizia per Torre Annunziata. Una buona notizia che però fa riflettere ancora una volta sulla cancellazione dell'Antico Porto di Castellammare da qualsiasi ipotesi di sviluppo, stesso discorso vale per Fincantieri. Da anni ormai è in corso l'automatica cancellazione degli interventi su Castellammare dall'agenda del fare di Governo, Regione e Autorità Portuale questo per la manifesta incapacità di chi amministra la città a farsi portavoce non solo di istanze ma anche di progetti e idee. Castellammare è scomparsa nonostante noi, nel corso di questi due anni, abbiamo sollecitato costantemente ad intervenire. Troppe le occasioni perse, troppi i silenzi, troppa la non curanza rispetto a un tema così delicato che ha a che fare con l'identità stabiese e la sua realtà produttiva più grande. Ancora una volta Castellammare è la sola realtà che resta indietro quando si tratta di progetti concreti e non di annunci. Si convochi al più presto un Consiglio Comunale si richieda un incontro urgente alla Regione e all'Autorità Portuale. Base popolare Democratici e Progressisti.



Napoli Today

Napoli

Nauticsud verso il raddoppio: la fiera potrebbe tornare anche a ottobre

Presentato questa mattina, alla Mostra d'Oltremare, la cinquantaduesima edizione del Nauticsud, il salone nautico in programma a **Napoli** dal 7 al 15 febbraio. Durante la conferenza stampa, che ha illustrato i contenuti di quest'anno del salone nautico, è stata affrontata anche la possibilità del raddoppio della manifestazione per l'anno in corso. Una soluzione, a detta dei relatori, che potrebbe trainare il comparto produttivo campano fuori dalla crisi di fatturato del 25% e della produzione del 35% negli ultimi due anni. Gli interventi Remo Minopoli, presidente Mostra d'Oltremare: "La Mostra d'Oltremare organizza da anni NauticSud un appuntamento imperdibile che apre la stagione fieristica del settore nautico, un settore che in una regione e in una città come la nostra, soprattutto in ottica America's Cup, può fare la differenza". Così il presidente della Mostra d'Oltremare Remo Minopoli a margine della conferenza stampa della 52esima edizione di NauticSud "Negli anni - aggiunge Minopoli - il calendario fieristico si è arricchito di eventi e appuntamenti grazie al lavoro svolto e al crescente interesse verso la Mostra, che si conferma location ideale per fiere e grandi eventi. Raddoppiare il

NauticSud nel 2026 con una seconda edizione a ottobre può essere una buona intuizione, che va verificata però con le istituzioni e con il calendario che vede già varie fiere organizzate e contrattualizzate per quel periodo. Siamo pronti a lavorare per provare a soddisfare le richieste, ma è chiaro - conclude - che al di là della buona volontà, tutte le parti devono tenere conto di questi fattori.". Gennaro Amato, presidente AFINA: "Questo Nauticsud celebra un anniversario, sono infatti 10 anni che collaboriamo al fianco di Mostra d'Oltremare Spa per rilanciare il brand del Nauticsud che anche per questa 52ª edizione vedrà ancora tante realtà produttive presenti con numeri importanti, nonostante una crisi del 25% di fatturato, negli ultimi due anni e del 35% di calo produttivo dei cantieri della piccola e media nautica, dettato da fattori come l'assenza di ormezzi, l'accesso al credito e l'aumento delle materie prime. Per questo motivo - ha proseguito il presidente Amato - serve una svolta e, in attesa dei Marina e ormezzi per i quali combattiamo da anni, occorre cambiare la data da febbraio a ottobre dell'evento. Un primo consenso è giunto a suo tempo anche dal sindaco Manfredi, che con il Comune è socio di riferimento della MdO Spa. In tal modo, per combattere la crisi, si offre il doppio vantaggio ai cantieri di avere 5 mesi di tempo per realizzare la produzione e altrettanti mesi per gestire le permutazioni e l'usato. Oggi, invece, restano in pancia delle aziende che in soli due mesi, con il salone a febbraio, non riescono a collocare sul mercato". Giuseppe Aulicino, Direttore marittimo della Campania e del **Porto di Napoli**: "Il Nauticsud è una vetrina di grande importanza e in vista della Americas' Cup diventa riferimento della nautica per la città di **Napoli**. Gestire il traffico della Coppa e della nautica da diporto



Presentato questa mattina, alla Mostra d'Oltremare, la cinquantaduesima edizione del Nauticsud, il salone nautico in programma a Napoli dal 7 al 15 febbraio. Durante la conferenza stampa, che ha illustrato i contenuti di quest'anno del salone nautico, è stata affrontata anche la possibilità del raddoppio della manifestazione per l'anno in corso. Una soluzione, a detta dei relatori, che potrebbe trainare il comparto produttivo campano fuori dalla crisi di fatturato del 25% e della produzione del 35% negli ultimi due anni. Gli interventi Remo Minopoli, presidente Mostra d'Oltremare: "La Mostra d'Oltremare organizza da anni NauticSud un appuntamento imperdibile che apre la stagione fieristica del settore nautico, un settore che in una regione e in una città come la nostra, soprattutto in ottica America's Cup, può fare la differenza". Così il presidente della Mostra d'Oltremare Remo Minopoli a margine della conferenza stampa della 52esima edizione di NauticSud "Negli anni - aggiunge Minopoli - il calendario fieristico si è arricchito di eventi e appuntamenti grazie al lavoro svolto e al crescente interesse verso la Mostra, che si conferma location ideale per fiere e grandi eventi. Raddoppiare il NauticSud nel 2026 con una seconda edizione a ottobre può essere una buona intuizione, che va verificata però con le istituzioni e con il calendario che vede già varie fiere organizzate e contrattualizzate per quel periodo. Siamo pronti a lavorare per provare a soddisfare le richieste, ma è chiaro - conclude - che al di là della buona volontà, tutte le parti devono tenere conto di questi fattori.". Gennaro Amato, presidente AFINA: "Questo Nauticsud celebra un anniversario, sono infatti 10 anni che collaboriamo al fianco di Mostra d'Oltremare Spa per rilanciare il brand del

Napoli Today

Napoli

sarà impegnativo ma ci saranno oltre 40 unità, tra Guardia Costiera ed altre forze dell'ordine, per gestire il campo di regata di 19 chilometri di perimetro e una superficie 26 km quadrati totali. Useremo anche innovativi strumenti tecnologici per il coordinamento comando e controllo". Sul cambio data del Nauticsud l'ammiraglio ha affermato: "Riteniamo una scelta interessante anche per l'opportunità della produzione nautica da diporto delle unità della Guardia Costiera che richiedono tempi lunghi di realizzazione". Amedeo Manzo, Presidente BCC di **Napoli**: "La lungimiranza in proiezione per un banche di comunità, di territorio, a **Napoli**, è fondamentale. Questo, grazie anche al presidente Amato, è avvenuto per la nautica grazie all'attività di Afina e del Nauticsud che da anni ha aperto un dialogo con BCC di **Napoli** per il rapporto con i cantieri produttori napoletani, ma anche con gli armatori per l'acquisto. Un investimento economico territoriale, con capitali che sono rimasti sul territorio, che hanno reso circolare un sistema valido e produttivo. Per questo motivo, credendo come banca di territorio nel settore, al Nauticsud, per coloro che volessero comprare una barca, offriremo un tasso più basso del 25% in meno del mercato". Sul raddoppio del Nauticsud per il 2026, Amedeo Manzo si è espresso positivamente: "La città è sicuramente in grado di organizzare un'altra esposizione nello stesso anno che produrrebbe una ricaduta economica e un'opportunità come ulteriore evento e momento attrattivo".

GUARDIA DI FINANZA * «OPERAZIONE NEL PORTO DI BARI, RIMOSI 8 NATANTI E 19 TONNELLATE DI RIFIUTI DALL'AREA DEMANIALE OCCUPATA ABUSIVAMENTE»

(Il testo seguente è tratto integralmente dalla nota stampa inviata all'Agenzia Opinione) - ****GUARDIA DI FINANZA: LIBERATA UN'AREA OCCUPATA ABUSIVAMENTE NEL PORTO DI BARI**** ****Rimossi 8 natanti e attrezzature da pesca e smaltite 19 tonnellate di rifiuti**** Nei giorni scorsi, sotto il coordinamento del Reparto Operativo Aeronavale, i militari della Stazione Navale della Guardia di Finanza di **Bari**, con il supporto dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, hanno portato a termine una complessa operazione finalizzata alla tutela del patrimonio pubblico e alla salvaguardia dell'ambiente marino consistente nella liberazione di uno specchio acqueo nel **porto di Bari** e della banchina prospiciente, abusivamente occupati da alcuni natanti di pescatori di frodo. Nel corso delle operazioni sono stati rimossi 8 natanti di varie dimensioni e in cattivo stato di conservazione, oltre a reti e altre attrezzature da pesca non consentite, posizionate senza le necessarie autorizzazioni a bordo dei natanti e sulla banchina prospiciente agli ormeggi. L'attività dei finanzieri della Stazione Navale, grazie all'intervento del dipendente Nucleo Sommozzatori, ha consentito di smantellare anche 80 ormeggi e 13 scalandroni di approdo illecitamente realizzati nell'area demaniale in assenza di qualsiasi titolo autorizzativo. Alla luce delle vane ricerche per risalire ai soggetti responsabili delle attività illecite e considerato lo stato di degrado della maggior parte del materiale rinvenuto, si è successivamente proceduto a conferire in discarica ben 19 tonnellate complessive di rifiuti, restituendo il necessario decoro allo stato del luogo che potrà essere ora valorizzato e impiegato per gli usi di pubblica utilità dall'Ente competente. L'intervento si inquadra in un più ampio programma di controlli sul corretto utilizzo del demanio marittimo del capoluogo pugliese finalizzato ad assicurare il costante presidio del litorale costiero e delle acque di competenza delle Fiamme Gialle del comparto aeronavale regionale. In piena attuazione delle esclusive prerogative di "Polizia del Mare", demandate dalla Legge 177/2016 (cd. Decreto Madia), infatti, il Corpo garantisce una decisa azione di prevenzione e contrasto degli illeciti perpetrati via mare, rendendo possibile la salvaguardia delle risorse ambientali, della salute pubblica e dell'economia sana del territorio. La diffusione del presente comunicato stampa è stata autorizzata dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di **Bari** in ottemperanza alle disposizioni del D.Lgs. n. 188/2021, ritenendo sussistente l'interesse pubblico all'informazione con riguardo alla sicurezza della collettività. Per donare ora, clicca qui.



(Il testo seguente è tratto integralmente dalla nota stampa inviata all'Agenzia Opinione) - ****GUARDIA DI FINANZA: LIBERATA UN'AREA OCCUPATA ABUSIVAMENTE NEL PORTO DI BARI**** ****Rimossi 8 natanti e attrezzature da pesca e smaltite 19 tonnellate di rifiuti**** Nei giorni scorsi, sotto il coordinamento del Reparto Operativo Aeronavale, i militari della Stazione Navale della Guardia di Finanza di Bari, con il supporto dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, hanno portato a termine una complessa operazione finalizzata alla tutela del patrimonio pubblico e alla salvaguardia dell'ambiente marino consistente nella liberazione di uno specchio acqueo nel porto di Bari e della banchina prospiciente, abusivamente occupati da alcuni natanti di pescatori di frodo. Nel corso delle operazioni sono stati rimossi 8 natanti di varie dimensioni e in cattivo stato di conservazione, oltre a reti e altre attrezzature da pesca non consentite, posizionate senza le necessarie autorizzazioni a bordo dei natanti e sulla banchina prospiciente agli ormeggi. L'attività dei finanzieri della Stazione Navale, grazie all'intervento del dipendente Nucleo Sommozzatori, ha consentito di smantellare anche 80 ormeggi e 13 scalandroni di approdo illecitamente realizzati nell'area demaniale in assenza di qualsiasi titolo autorizzativo. Alla luce delle vane ricerche per risalire ai soggetti responsabili delle attività illecite e considerato lo stato di degrado della maggior parte del materiale rinvenuto, si è successivamente proceduto a conferire in discarica ben 19 tonnellate complessive di rifiuti, restituendo il necessario decoro allo stato del luogo che potrà essere ora valorizzato e impiegato per gli usi di pubblica utilità dall'Ente competente. L'intervento si inquadra in un più ampio programma di controlli sul corretto utilizzo del demanio marittimo del capoluogo pugliese finalizzato ad assicurare il costante presidio del litorale costiero e delle acque di competenza delle Fiamme Gialle del comparto aeronavale regionale. In piena attuazione delle esclusive prerogative di "Polizia del Mare", demandate dalla Legge 177/2016 (cd. Decreto Madia), infatti, il Corpo garantisce una decisa azione di prevenzione e contrasto degli illeciti perpetrati via mare, rendendo possibile la salvaguardia delle risorse ambientali, della salute pubblica e dell'economia sana del territorio. La diffusione del presente comunicato stampa è stata autorizzata dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Bari in ottemperanza alle disposizioni del D.Lgs. n. 188/2021, ritenendo sussistente l'interesse pubblico all'informazione con riguardo alla sicurezza della collettività. Per donare ora, clicca qui.

Liberata area occupata abusivamente nel porto di Bari: rimossi 8 natanti e 19 tonnellate di rifiuti

Operazione della guardia di finanza: sgomberato uno specchio acqueo e la banchina, smantellati ormeggi e attrezzature da pesca illegali. È stata liberata un'area del porto di Bari occupata abusivamente da natanti e attrezzature da pesca non autorizzate. L'operazione è stata condotta nei giorni scorsi dalla guardia di finanza, sotto il coordinamento del Reparto Operativo Aeronavale, con il supporto dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale. Rimossi natanti e attrezzature da pesca. Nel corso delle attività i militari della Stazione Navale hanno rimosso otto natanti di varie dimensioni, molti dei quali in cattivo stato di conservazione. Sulle imbarcazioni e sulla banchina prospiciente erano inoltre presenti reti e attrezzature da pesca non consentite, posizionate in assenza delle necessarie autorizzazioni. Determinante anche l'intervento del Nucleo Sommozzatori, che ha consentito di smantellare 80 ormeggi e 13 scalandroni di approdo realizzati abusivamente nell'area demaniale. Smaltite 19 tonnellate di rifiuti. Non essendo stato possibile risalire ai responsabili delle occupazioni illecite e considerato lo stato di degrado del materiale rinvenuto, si è proceduto al conferimento in discarica di circa 19 tonnellate complessive di rifiuti. L'intervento ha così permesso di ripristinare il decoro dell'area portuale, che potrà ora essere nuovamente destinata a usi di pubblica utilità. Controlli sul demanio marittimo. L'operazione rientra in un più ampio programma di controlli sul corretto utilizzo del demanio marittimo barese, finalizzato a garantire il presidio del litorale e delle acque di competenza del comparto aeronavale della guardia di finanza. Un'attività che punta a contrastare gli illeciti via mare e a tutelare ambiente, salute pubblica ed economia legale del territorio.



27° Anniversario Pinuccio Tatarella. Cerimonia al Porto di Bari e convegno a Milano con D'Alema e La Russa

Comunicato Stampa

In occasione del 27° anniversario della scomparsa di Pinuccio Tatarella due gli appuntamenti previsti per ricordare il padre della destra italiana e precursore del centrodestra, scomparso a Torino la mattina dell'8 febbraio del 1999. Sabato 7 febbraio alle ore 10.30 nelle immediate adiacenze del varco Dogana del porto di Bari è prevista la tradizionale cerimonia con deposizione di una corona d'alloro ai piedi della lapide commemorativa di Pinuccio Tatarella per ricordare il grande impegno profuso dal parlamentare pugliese in favore della città e del suo porto. All'evento organizzato dall'Autorità Portuale sono state invitate le autorità civili, militari e religiose e tutto il cluster marittimo barese. Lunedì 9 febbraio alle 17.30 a Milano, nella sala Biagi di Palazzo Lombardia, sede della Regione Lombardia, la Fondazione Tatarella, in collaborazione con il Gruppo in Regione Lombardia di Fratelli d'Italia, promuove il convegno Pinuccio Tatarella, tra politica e cultura, il Ministro dell'Armonia. Partecipano Fabrizio Tatarella, Vicepresidente della Fondazione Tatarella, Simone Orlandi, Coordinatore di Milano di Fratelli d'Italia, Carlo Maccari, Coordinatore regionale di Fratelli d'Italia Lombardia, Christian Garavaglia, Presidente del Gruppo di Fratelli d'Italia in Regione Lombardia, Romano La Russa, Assessore alla Sicurezza della Regione Lombardia, Francesca Caruso, Assessore alla Sicurezza della Regione Lombardia, Matteo Forte, Consigliere Regione Lombardia. Francesco Giubilei, Presidente della Fondazione Tatarella, Antonio Carioti, storico e editorialista del Corriere della Sera, Alessandro Campi, Professore di Storia contemporanea e Direttore dell'Istituto per la storia del Risorgimento italiano. Il convegno sarà concluso da un confronto tra Massimo D'Alema, già Presidente del Consiglio dei ministri e Ignazio La Russa, Presidente del Senato della Repubblica, moderato da Piero Senaldi, Condirettore di Libero. of 2 Iscriviti gratis e resta sempre aggiornato Log in to leave a comment Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.



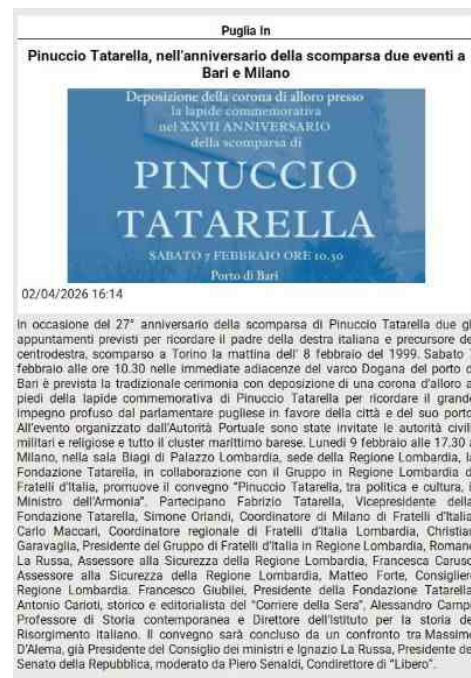
In occasione del 27° anniversario della scomparsa di Pinuccio Tatarella due gli appuntamenti previsti per ricordare il padre della destra italiana e precursore del centrodestra, scomparso a Torino la mattina dell'8 febbraio del 1999. Sabato 7 febbraio alle ore 10.30 nelle immediate adiacenze del varco Dogana del porto di Bari è prevista la tradizionale cerimonia con deposizione di una corona d'alloro ai piedi della lapide commemorativa di Pinuccio Tatarella per ricordare il grande impegno profuso dal parlamentare pugliese in favore della città e del suo porto. All'evento organizzato dall'Autorità Portuale sono state invitate le autorità civili, militari e religiose e tutto il cluster marittimo barese. Lunedì 9 febbraio alle 17.30 a Milano, nella sala Biagi di Palazzo Lombardia, sede della Regione Lombardia, la Fondazione Tatarella, in collaborazione con il Gruppo in Regione Lombardia di Fratelli d'Italia, promuove il convegno "Pinuccio Tatarella, tra politica e cultura, il Ministro dell'Armonia". Partecipano Fabrizio Tatarella, Vicepresidente della Fondazione Tatarella, Simone Orlandi, Coordinatore di Milano di Fratelli d'Italia, Carlo Maccari, Coordinatore regionale di Fratelli d'Italia Lombardia, Christian Garavaglia, Presidente del Gruppo di Fratelli d'Italia in Regione Lombardia, Romano La Russa, Assessore alla Sicurezza della Regione Lombardia, Francesca Caruso, Assessore alla Sicurezza della Regione Lombardia, Matteo Forte, Consigliere Regione Lombardia, Francesco Giubilei, Presidente della Fondazione Tatarella, Antonio Carioti, storico e editorialista del "Corriere della Sera", Alessandro Campi, Professore di Storia contemporanea e Direttore dell'Istituto per la storia del Risorgimento italiano. Il convegno sarà concluso da un confronto tra Massimo D'Alema, già Presidente del Consiglio dei ministri e Ignazio La Russa, Presidente del Senato della Repubblica, moderato da Piero Senaldi, Condirettore di "Libero". of 2 Iscriviti gratis e resta sempre aggiornato Log in to leave a comment Questo sito

Puglia In

Bari

Pinuccio Tatarella, nell'anniversario della scomparsa due eventi a Bari e Milano

In occasione del 27° anniversario della scomparsa di Pinuccio Tatarella due gli appuntamenti previsti per ricordare il padre della destra italiana e precursore del centrodestra, scomparso a Torino la mattina dell' 8 febbraio del 1999. Sabato 7 febbraio alle ore 10.30 nelle immediate adiacenze del varco Dogana del porto di Bari è prevista la tradizionale cerimonia con deposizione di una corona d'alloro ai piedi della lapide commemorativa di Pinuccio Tatarella per ricordare il grande impegno profuso dal parlamentare pugliese in favore della città e del suo porto. All'evento organizzato dall'Autorità Portuale sono state invitate le autorità civili, militari e religiose e tutto il cluster marittimo barese. Lunedì 9 febbraio alle 17.30 a Milano, nella sala Biagi di Palazzo Lombardia, sede della Regione Lombardia, la Fondazione Tatarella, in collaborazione con il Gruppo in Regione Lombardia di Fratelli d'Italia, promuove il convegno Pinuccio Tatarella, tra politica e cultura, il Ministro dell'Armonia. Partecipano Fabrizio Tatarella, Vicepresidente della Fondazione Tatarella, Simone Orlandi, Coordinatore di Milano di Fratelli d'Italia, Carlo Maccari, Coordinatore regionale di Fratelli d'Italia Lombardia, Christian Garavaglia, Presidente del Gruppo di Fratelli d'Italia in Regione Lombardia, Romano La Russa, Assessore alla Sicurezza della Regione Lombardia, Francesca Caruso, Assessore alla Sicurezza della Regione Lombardia, Matteo Forte, Consigliere Regione Lombardia. Francesco Giubilei, Presidente della Fondazione Tatarella, Antonio Carioti, storico e editorialista del Corriere della Sera, Alessandro Campi, Professore di Storia contemporanea e Direttore dell'Istituto per la storia del Risorgimento italiano. Il convegno sarà concluso da un confronto tra Massimo D'Alema, già Presidente del Consiglio dei ministri e Ignazio La Russa, Presidente del Senato della Repubblica, moderato da Piero Senaldi, Condirettore di Libero.



Barche di pescatori di frodo: smantellato pontile abusivo nel porto di Bari

Rimosse dai finanzieri 8 imbarcazioni di varie dimensioni e in cattivo stato di conservazione oltre a 80 ormeggi, reti e altre attrezzature non consentite. Smaltite 19 tonnellate di rifiuti. Uno specchio d'acqua occupato abusivamente da barche per la pesca di frodo nel porto di Bari. I militari della Stazione Navale della Guardia di Finanza del capoluogo, con il supporto dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, hanno liberato il tratto di mare e la banchina prospiciente. Nel corso delle operazioni sono stati rimossi 8 natanti di varie dimensioni e in cattivo stato di conservazione, oltre a reti e altre attrezzature da pesca non consentite, posizionate senza le necessarie autorizzazioni a bordo delle barche e sulla banchina. L'attività dei finanzieri della Stazione Navale, grazie all'intervento del dipendente Nucleo Sommozzatori, ha consentito di smantellare anche 80 ormeggi e 13 scalandroni di approdo illecitamente realizzati nell'area demaniale in assenza di qualsiasi titolo autorizzativo. Smaltite in discarica 19 tonnellate di rifiuti.



PINUCCIO TATARELLA Anniversario morte Pinuccio Tatarella. Cerimonia al porto di Bari e convegno con D'Alema e La Russa

In occasione del 27° anniversario della scomparsa di Pinuccio Tatarella due gli appuntamenti previsti per ricordare il padre della destra italiana In occasione del 27° anniversario della scomparsa di Pinuccio Tatarella due gli appuntamenti previsti per ricordare il padre della destra italiana e precursore del centrodestra, scomparso a Torino la mattina dell'8 febbraio del 1999. Sabato 7 febbraio alle ore 10.30 nelle immediate adiacenze del varco Dogana del porto di Bari è prevista la tradizionale cerimonia con deposizione di una corona d'alloro ai piedi della lapide commemorativa di Pinuccio Tatarellaper ricordare il grande impegno profuso dal parlamentare pugliese in favore della città e del suo porto.All'evento organizzato dall'Autorità Portuale sono state invitate le autorità civili, militari e religiose e tutto il cluster marittimo barese. Lunedì9febbraio alle 17.30 a Milano,nella sala Biagi di Palazzo Lombardia sede della Regione Lombardia, la Fondazione Tatarella, in collaborazione con il Gruppo in Regione Lombardia di Fratelli d'Italia, promuove il convegno Pinuccio Tatarella, tra politica e cultura, il Ministro dell'Armonia. Partecipano Fabrizio Tatarella , Vicepresidente della Fondazione Tatarella, Simone Orlandi , Coordinatore di Milano di Fratelli d'Italia, Carlo Maccari , Coordinatore regionale di Fratelli d'ItaliaLombardia, Christian Garavaglia , Presidente del Gruppo di Fratelli d'Italia in Regione Lombardia, Romano La Russa, Assessore alla Sicurezza della Regione Lombardia, Francesca Caruso, Assessore alla Sicurezza della Regione Lombardia,Matteo Forte, Consigliere Regione Lombardia. Francesco Giubilei, Presidente della Fondazione Tatarella, Antonio Carioti , storico eeditorialista del Corriere della Sera, Alessandro Campi , Professore di Storia contemporanea e Direttore dell'Istituto per la storia del Risorgimento italiano. Il convegno sarà concluso da un confronto tra Massimo D'Alema , già Presidente del Consiglio dei ministri e Ignazio La Russa, Presidente del Senato della Repubblica, moderato da Piero Senaldi , Condirettore di Libero. Lascia un commento.



Brindisi Report

Brindisi

Il porto in agonia, fra scelte sbagliate e l'indifferenza delle istituzioni locali

L'analisi di Pasquale Colelli: indennità di carica e compensi d'oro per raggiungimento di risultati ai presidenti che si sono succeduti al governo delle Authority I dati che emergono dai traffici portuali con le impietose e spietate differenze tutte in rosso dell'anno 2024 rispetto al 2025 (che qui pubblichiamo integralmente), relativi ai movimenti nel porto di Brindisi, e il rapporto con quelli straordinariamente positivi, concreti ed esaltanti che giungono invece da Bari (porto che fa parte dello stesso **sistema portuale**) propongono con forza la necessità di un urgente e massiccio intervento della politica salentina, delle istituzioni locali e delle forze sindacali per riprendere l'interesse verso l'economia **portuale** e riproporlo come volano dell'economia dell'intera provincia. Il porto di Brindisi, così come spiegano i dati statistici relativi ai traffici merci passeggeri con navi traghetti, crociere e Ro/Ro, è in piena agonia, da anni abbandonato nel disinteresse generale, dalla entrata in vigore della legge 84/94 e, peggio ancora, dopo la "riforma Del Rio" del 2016, con la geniale creazione della **Autorità di Sistema Portuale** del mare Adriatico meridionale. Per il porto di Brindisi quelle leggi hanno segnato un declassamento quale scalo asservito a Bari e un prevedibile declino che sembra ormai irreversibile. Durante questi anni, quello che era stato uno dei porti più efficienti e produttivi del Mediterraneo, per la sua posizione geografica, per la sua sicurezza e per i collegamenti stradali e ferroviarie e aerei, che poteva vantare milioni di passeggeri in transito, con numeri e dati da record per passaggio di tir e autovetture, secondo solo al porto di Genova, ha perso progressivamente traffici di merci e passeggeri, è stato svuotato di interesse e di importanza, a vantaggio dello scalo barese, fra l'indifferenza collettiva della politica brindisina. Per ottenere questi disastrosi risultati il porto di Brindisi, prima come **Autorità portuale** e poi come **Autorità di Sistema Portuale** del mare Adriatico, come previsto per legge, si è affidato a una serie di manager specializzati "con comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e **portuale**", che, secondo le indicazioni di legge, con un impegno e profilo manageriale avrebbero dovuto rilanciare i porti italiani e stabilire nuove frontiere in concorrenza con i porti europei. Ai "manager", impegnati in questa impresa, lo stesso decreto di nomina prevedeva compensi d'oro e premi per il raggiungimento di obiettivi speciali, pari a 230 mila euro annui oltre Iva. Così per i risultati ottenuti dal porto di Brindisi dall'entrata in vigore della Legge 84/94 sono stati corrisposti ai presidenti che si sono succeduti compensi di notevole valore, nella convinzione che sarebbero andati di pari passo con la crescita complessiva delle attività portuali. Così è stato, infatti, per il porto di Bari che in questi anni ha segnato una crescita costante in ogni settore delle



L'analisi di Pasquale Colelli: indennità di carica e compensi d'oro per raggiungimento di risultati ai presidenti che si sono succeduti al governo delle Authority I dati che emergono dai traffici portuali con le impietose e spietate differenze tutte in rosso dell'anno 2024 rispetto al 2025 (che qui pubblichiamo integralmente), relativi ai movimenti nel porto di Brindisi, e il rapporto con quelli straordinariamente positivi, concreti ed esaltanti che giungono invece da Bari (porto che fa parte dello stesso sistema portuale) propongono con forza la necessità di un urgente e massiccio intervento della politica salentina, delle istituzioni locali e delle forze sindacali per riprendere l'interesse verso l'economia portuale e riproporlo come volano dell'economia dell'intera provincia. Il porto di Brindisi, così come spiegano i dati statistici relativi ai traffici merci passeggeri con navi traghetti, crociere e Ro/Ro, è in piena agonia, da anni abbandonato nel disinteresse generale, dalla entrata in vigore della legge 84/94 e, peggio ancora, dopo la "riforma Del Rio" del 2016, con la geniale creazione della Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico meridionale. Per il porto di Brindisi quelle leggi hanno segnato un declassamento quale scalo asservito a Bari e un prevedibile declino che sembra ormai irreversibile. Durante questi anni, quello che era stato uno dei porti più efficienti e produttivi del Mediterraneo, per la sua posizione geografica, per la sua sicurezza e per i collegamenti stradali e ferroviarie e aerei, che poteva vantare milioni di passeggeri in transito, con numeri e dati da record per passaggio di tir e autovetture, secondo solo al porto di Genova, ha perso progressivamente traffici di merci e passeggeri, è stato svuotato di interesse e di importanza, a vantaggio dello scalo barese, fra

Brindisi Report

Brindisi

attività portuali, ma non per il porto di Brindisi che è risultato fortemente penalizzato, pur avendo dal 2017 al 2024 in Ugo Patroni Griffi lo stesso presidente. A Ugo Patroni Griffi, presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** del mare Adriatico meridionale (Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli e Termoli) in carica dal 2017 al 2024 sono stati corrisposti indennità di carica pari a 230 mila euro annui (170 mila euro l'anno più Iva, oltre a 60 mila euro a raggiungimento dei risultati). Al professore greco Irakli Haralambidis, invece, presidente dell'**Autorità Portuale**, prima ancora dell'entrata in vigore della "ridorma Del Rio", proposto dal sindaco Mennitti, in carica dal 2011 al 2015, sono stati corrisposti oltre al fisso di 170 mila euro annui e 60 mila euro per il raggiungimento dei risultati (pari a 230 mila euro di stipendio annuo), anche 25 mila euro per rimborso spese di viaggio e 30 mila euro per il soggiorno. Tanto per citare gli ultimi presidenti che si sono succeduti alla guida del porto di Brindisi in regime della legge 84/94 e successivamente all'entrata in vigore della "riforma Del Rio", per un rapporto immediato fra le somme corrisposte (stabilite con decreto ministeriale) e i risultati conseguiti dai manager con comprovata esperienza e qualificazione professionale nel settore dei trasporti e dell'economia **portuale**. Elementi e dati concreti che richiedono una immediata valutazione politica sulle possibili modifiche dell'attuale impostazione di legge che pone il porto di Brindisi in situazione di grave criticità all'interno dell'**Autorità di Sistema Portuale** del mare Adriatico meridionale.

Impresa Barretta Rigassificatore a Taranto e crisi di Brindisi: serve una strategia per non spegnere un porto e un intero territorio

L'Impresa Fratelli Barretta SRL, operatore portuale concessionario del servizio di rimorchio nel porto di Brindisi, prende atto dell'imminente realizzazione del nuovo impianto di rigassificazione nel porto di Taranto, con un investimento superiore a 500 milioni di euro che ricadranno sull'economia locale che a pieno regime è opera destinata a generare fino a circa 100 metanieri l'anno entro il 2028. L'insediamento di questo impianto consentirà la ripresa a pieno regime dell'attività industriale dell'Ilva che da sempre ha rappresentato un volano per le attività marittime nel porto di Taranto. Una scelta industriale chiara, che dimostra come il porto torni ad essere leva di sviluppo quando inserito in una visione strategica. Il confronto con Brindisi è però inevitabile. Il porto brindisino sta vivendo una fase di progressiva contrazione dei traffici, in parallelo con la chiusura o la transizione incompiuta di insediamenti industriali che per oltre quarant'anni hanno garantito operatività allo scalo. È necessario evidenziare che l'attuale situazione è il risultato di anni di occasioni perdute: la transizione energetica non è stata trasformata per tempo in nuova specializzazione portuale, non si sono consolidati traffici alternativi a quelli in declino e la ventilata trasformazione industriale non è stata accompagnata da una pianificazione portuale adeguata. In questo contesto, il porto non è un'infrastruttura astratta: attorno ad esso gravitano le sorti di migliaia di persone tra operatori portuali, marittimi, tecnici, imprese dell'indotto, agenti marittimi e tutto il sistema dell'economia portuale. A titolo esemplificativo si segnala che oltre alla già conclamata riduzione dei traffici Ro.ro e passeggeri, si è passati da 40 navi carboniere a 0 e le navi connesse al traffico Versalis sono passate da 260 all'anno a 90 nel 2025. L'Impresa Fratelli Barretta SRL non intende contrapporre territori, ma evidenziare una realtà: se a Taranto si investe per creare traffici futuri, a Brindisi è indispensabile avviare con urgenza una strategia di rilancio del porto, che includa: attrazione di nuovi insediamenti industriali e logistici legati alla transizione energetica e alla nuova manifattura; valorizzazione delle infrastrutture portuali esistenti; politiche di sostegno alle imprese portuali che garantiscono servizi essenziali; tutela occupazionale e percorsi di riqualificazione professionale. Il porto di Brindisi ha competenze, spazi, professionalità e una tradizione operativa che non possono andare dispersi. Serve ora una regia istituzionale forte, capace di riportare il porto al centro delle politiche di sviluppo, esattamente come sta avvenendo in altri scali. L'Impresa Fratelli Barretta SRL ribadisce la propria disponibilità a collaborare con istituzioni, Autorità portuale e parti sociali per costruire un percorso di rilancio concreto, nell'interesse della sicurezza, del lavoro e del futuro del territorio brindisino.

Brindisitime.it Network

Impresa Barretta – Rigassificatore a Taranto e crisi di Brindisi: serve una strategia per non spegnere un porto e un intero territorio

02/04/2026 14:31

L'Impresa Fratelli Barretta SRL, operatore portuale concessionario del servizio di rimorchio nel porto di Brindisi, prende atto dell'imminente realizzazione del nuovo impianto di rigassificazione nel porto di Taranto, con un investimento superiore a 500 milioni di euro che ricadranno sull'economia locale che a pieno regime è opera destinata a generare fino a circa 100 metanieri l'anno entro il 2028. L'insediamento di questo impianto consentirà la ripresa a pieno regime dell'attività industriale dell'Ilva che da sempre ha rappresentato un volano per le attività marittime nel porto di Taranto. Una scelta industriale chiara, che dimostra come il porto torni ad essere leva di sviluppo quando inserito in una visione strategica. Il confronto con Brindisi è però inevitabile. Il porto brindisino sta vivendo una fase di progressiva contrazione dei traffici, in parallelo con la chiusura o la transizione incompiuta di insediamenti industriali che per oltre quarant'anni hanno garantito operatività allo scalo. È necessario evidenziare che l'attuale situazione è il risultato di anni di occasioni perdute: la transizione energetica non è stata trasformata per tempo in nuova specializzazione portuale, non si sono consolidati traffici alternativi a quelli in declino e la ventilata trasformazione industriale non è stata accompagnata da una pianificazione portuale adeguata. In questo contesto, il porto non è un'infrastruttura astratta: attorno ad esso gravitano le sorti di migliaia di persone tra operatori portuali, marittimi, tecnici, imprese dell'indotto, agenti marittimi e tutto il sistema dell'economia portuale. A titolo esemplificativo si segnala che oltre alla già conclamata riduzione dei traffici Ro.ro e passeggeri, si è passati da 40 navi carboniere a 0 e le navi connesse al traffico Versalis sono passate da 260 all'anno a 90 nel 2025. L'Impresa Fratelli Barretta SRL non intende contrapporre territori, ma evidenziare una realtà: se a Taranto si investe per creare traffici futuri, a Brindisi è indispensabile avviare con urgenza una strategia di rilancio del porto, che includa: attrazione di nuovi insediamenti industriali e logistici legati alla transizione energetica e alla nuova manifattura; valorizzazione delle infrastrutture portuali esistenti; politiche di sostegno alle imprese portuali che garantiscono servizi essenziali; tutela occupazionale e percorsi di riqualificazione professionale. Il porto di Brindisi ha competenze, spazi, professionalità e una tradizione operativa che non possono andare dispersi. Serve ora una regia istituzionale forte, capace di riportare il porto al centro delle politiche di sviluppo, esattamente come sta avvenendo in altri scali. L'Impresa Fratelli Barretta SRL ribadisce la propria disponibilità a collaborare con istituzioni, Autorità portuale e parti sociali per costruire un percorso di rilancio concreto, nell'interesse della sicurezza, del lavoro e del futuro del territorio brindisino.

Newspam

Brindisi

Rigassificatore a Taranto e crisi di Brindisi: Serve una strategia per non spegnere un porto e un intero territorio

L'Impresa Fratelli Barretta SRL , operatore portuale concessionario del servizio di rimorchio nel porto di Brindisi, prende atto dell'imminente realizzazione del nuovo impianto di rigassificazione nel porto di Taranto, con un investimento superiore a 500 milioni di euro che ricadranno sull'economia locale e che a pieno regime è destinato a generare fino a circa 100 metaniere l'anno entro il 2028 L'insediamento di questo impianto consentirà la ripresa a pieno regime dell'attività industriale dell'Ilva , che da sempre ha rappresentato un volano per le attività marittime nel porto di Taranto. Una scelta industriale chiara, che dimostra come il porto torni a essere leva di sviluppo quando inserito in una visione strategica. Il confronto con Brindisi è però inevitabile. Il porto brindisino sta vivendo una fase di progressiva contrazione dei traffici , in parallelo con la chiusura o la transizione incompiuta di insediamenti industriali che per oltre quarant'anni hanno garantito operatività allo scalo. È necessario evidenziare che l'attuale situazione è il risultato di anni di occasioni perdute : la transizione energetica non è stata trasformata per tempo in nuova specializzazione portuale, non si sono consolidati traffici alternativi a quelli in declino e la ventilata trasformazione industriale non è stata accompagnata da una pianificazione portuale adeguata In questo contesto, il porto non è un'infrastruttura astratta: attorno ad esso gravitano le sorti di migliaia di persone tra operatori portuali, marittimi, tecnici, imprese dell'indotto, agenti marittimi e tutto il sistema dell'economia portuale. A titolo esemplificativo, si segnala che, oltre alla già conclamata riduzione dei traffici RoRo e passeggeri, si è passati da 40 navi carboniere a 0 , e le navi connesse al traffico Versalis sono passate da 260 all'anno a 90 nel 2025 L'Impresa Fratelli Barretta SRL non intende contrapporre territori, ma evidenziare una realtà: se a Taranto si investe per creare traffici futuri, a Brindisi è indispensabile avviare con urgenza una strategia di rilancio del porto , che includa: Attrazione di nuovi insediamenti industriali e logistici legati alla transizione energetica e alla nuova manifattura; Valorizzazione delle infrastrutture portuali esistenti; Politiche di sostegno alle imprese portuali che garantiscono servizi essenziali; Tutela occupazionale e percorsi di riqualificazione professionale. Il porto di Brindisi ha competenze, spazi, professionalità e una tradizione operativa che non possono andare dispersi. Serve ora una regia istituzionale forte , capace di riportare il porto al centro delle politiche di sviluppo, esattamente come sta avvenendo in altri scali. L'Impresa Fratelli Barretta SRL ribadisce la propria disponibilità a collaborare con istituzioni, Autorità portuale e parti sociali per costruire un percorso di rilancio concreto, nell'interesse della sicurezza, del lavoro e del futuro del territorio brindisino.



L'Impresa Fratelli Barretta SRL , operatore portuale concessionario del servizio di rimorchio nel porto di Brindisi, prende atto dell'imminente realizzazione del nuovo impianto di rigassificazione nel porto di Taranto, con un investimento superiore a 500 milioni di euro che ricadranno sull'economia locale e che a pieno regime è destinato a generare fino a circa 100 metaniere l'anno entro il 2028 L'insediamento di questo impianto consentirà la ripresa a pieno regime dell'attività industriale dell'Ilva , che da sempre ha rappresentato un volano per le attività marittime nel porto di Taranto. Una scelta industriale chiara, che dimostra come il porto torni a essere leva di sviluppo quando inserito in una visione strategica. Il confronto con Brindisi è però inevitabile. Il porto brindisino sta vivendo una fase di progressiva contrazione dei traffici , in parallelo con la chiusura o la transizione incompiuta di insediamenti industriali che per oltre quarant'anni hanno garantito operatività allo scalo. È necessario evidenziare che l'attuale situazione è il risultato di anni di occasioni perdute : la transizione energetica non è stata trasformata per tempo in nuova specializzazione portuale, non si sono consolidati traffici alternativi a quelli in declino e la ventilata trasformazione industriale non è stata accompagnata da una pianificazione portuale adeguata In questo contesto, il porto non è un'infrastruttura astratta: attorno ad esso gravitano le sorti di migliaia di persone tra operatori portuali, marittimi, tecnici, imprese dell'indotto, agenti marittimi e tutto il sistema dell'economia portuale. A titolo esemplificativo, si segnala che, oltre alla già conclamata riduzione dei traffici RoRo e passeggeri, si è passati da 40 navi carboniere a 0 , e le navi connesse al traffico Versalis sono passate da 260 all'anno a 90 nel 2025 L'Impresa Fratelli Barretta SRL non intende contrapporre territori, ma evidenziare una realtà: se a Taranto si investe per creare traffici futuri, a Brindisi è indispensabile avviare con urgenza una strategia di rilancio del porto , che includa:

ZES Unica e Porto Industriale: Manfredonia tra protagonismo strategico e rischio di subalternità estrattiva

Comunicato Stampa

ZES Unica e Porto Industriale: Manfredonia tra protagonismo strategico e rischio di subalternità estrattiva Quando si analizza la rinascita industriale di Manfredonia, il rischio imminente è di circoscrivere il dibattito a una rassicurante, quanto parziale, retorica occupazionale. Tale appiattimento non costituisce un mero errore di analisi, bensì l'alibi funzionale a una politica miope, subalterna a istanze di breve respiro e strutturalmente incapace di governare la complessità. Emerge con nitidezza la differenza sostanziale tra una governance che persegue autenticamente l'interesse del territorio inserendolo in una prospettiva sistemica nazionale ed europea, in sinergia con le migliori forze produttive, e una gestione provinciale, priva delle competenze necessarie per validare scelte profonde e pragmatiche. In questo scenario, la riconfigurazione del porto industriale e l'avvento della ZES Unica non possono essere ridotte a semplici occasioni di collocamento, poiché delineano un autentico conflitto sulla sovranità territoriale: si tratta, in ultima istanza, di stabilire chi determinerà la vocazione produttiva della Capitanata per i prossimi trent'anni e chi intercetterà il valore reale generato dagli asset strategici locali. Dal 1° gennaio 2024, il Mezzogiorno è stato sussunto in un'unica Zona Economica Speciale. Sebbene il fine sia incentivare gli investimenti in beni strumentali tramite crediti d'imposta, la governance appare marcatamente centralizzata. Come previsto dal DPCM del 31 ottobre 2024, la regia è affidata alla Presidenza del Consiglio, spostando il baricentro decisionale verso la Capitale. Questo mutamento produce due effetti critici che si alimentano a vicenda. Da un lato, l'intero Mezzogiorno viene presentato come un prodotto unico sul mercato globale degli investimenti: una grande piattaforma indistinta di incentivi fiscali e vantaggi logistici, dove le differenze tra aree interne, porti, distretti produttivi e vocazioni territoriali specifiche tendono a essere schiacciate dentro un'unica narrazione di convenienza. In questo frame, Manfredonia non è più un luogo con una sua specifica combinazione di porto industriale, retroporto potenziale, capitale umano e storia produttiva, ma una casella intercambiabile in un catalogo di siti ZES equivalenti. Dall'altro lato, questa standardizzazione dell'offerta si accompagna a una crescente asimmetria nel luogo in cui si prendono le decisioni strategiche. La definizione dei corridoi prioritari, delle filiere da sostenere, dei poli da potenziare e di quelli da lasciare in secondo piano avviene prevalentemente in sedi centrali (ministeri, cabine di regia, strutture tecniche) che operano su mappe macro e su indicatori aggregati. Il risultato è uno scarto strutturale: mentre la pianificazione guarda a flussi, volumi, ranking di competitività e tempi di spesa, i territori devono fare i conti con bisogni molto più concreti (qualità del lavoro, impatto sistemico, integrazione con PMI e formazione, coerenza con la vocazione locale). Se questo scollamento non viene colmato da una forte capacità negoziale e



ZES Unica e Porto Industriale: Manfredonia tra protagonismo strategico e rischio di subalternità estrattiva Quando si analizza la rinascita industriale di Manfredonia, il rischio imminente è di circoscrivere il dibattito a una rassicurante, quanto parziale, retorica occupazionale. Tale appiattimento non costituisce un mero errore di analisi, bensì l'alibi funzionale a una politica miope, subalterna a istanze di breve respiro e strutturalmente incapace di governare la complessità. Emerge con nitidezza la differenza sostanziale tra una governance che persegue autenticamente l'interesse del territorio inserendolo in una prospettiva sistemica nazionale ed europea, in sinergia con le migliori forze produttive, e una gestione provinciale, priva delle competenze necessarie per validare scelte profonde e pragmatiche. In questo scenario, la riconfigurazione del porto industriale e l'avvento della ZES Unica non possono essere ridotte a semplici occasioni di collocamento, poiché delineano un autentico conflitto sulla sovranità territoriale: si tratta, in ultima istanza, di stabilire chi determinerà la vocazione produttiva della Capitanata per i prossimi trent'anni e chi intercetterà il valore reale generato dagli asset strategici locali. Dal 1° gennaio 2024, il Mezzogiorno è stato sussunto in un'unica Zona Economica Speciale. Sebbene il fine sia incentivare gli investimenti in beni strumentali tramite crediti d'imposta, la governance appare marcatamente centralizzata. Come previsto dal DPCM del 31 ottobre 2024, la regia è affidata alla Presidenza del Consiglio, spostando il baricentro decisionale verso la Capitale. Questo mutamento produce due effetti critici che si alimentano a vicenda. Da un lato, l'intero Mezzogiorno viene presentato come un "prodotto unico" sul mercato globale degli investimenti: una grande piattaforma indistinta di incentivi fiscali e vantaggi logistici, dove le differenze tra aree interne, porti, distretti produttivi e vocazioni territoriali specifiche tendono a essere schiacciate dentro un'unica narrazione di convenienza. In questo

progettuale dal basso, le scelte di sistema rischiano di produrre insediamenti formalmente efficienti ma sostanzialmente estranei alle esigenze di lungo periodo delle comunità che li ospitano. Per Manfredonia, il quesito è dirimente: siamo un nodo strategico nell'architettura logistica del Mediterraneo o un semplice «punto intercambiabile» in un portafoglio di agevolazioni? Senza una visione locale forte, la città rischia uno sviluppo eterodiretto, una dipendenza da centri decisionali esterni, dove grandi player transnazionali «atterrano» unicamente per convenienza fiscale, ignorando le specificità del tessuto socioculturale ed economico già presente. Il porto industriale è oggi oggetto di un imponente processo di rifunzionalizzazione (circa 121 milioni di euro tra PNRR e risorse ZES). Lo smantellamento dei nastri trasportatori segna, nelle intenzioni della Regione Puglia, la chiusura di una stagione industriale fallimentare e l'apertura a nuovi scenari. Con banchine da 1,5 km e fondali sino a 11 metri, il porto Alti Fondali possiede i requisiti per inserirsi nella rete TEN-T e nel corridoio Scandinavo-Mediterraneo. Tuttavia, resta l'incognita: stiamo approntando una mera «scatola logistica» o un sistema integrato a una filiera locale? Tre scenari possibili aiutano a rendere concreta l'alternativa. Un primo scenario, coerente con la struttura produttiva della Capitanata, è quello di un hub agrologistico euromediterraneo. L'agricoltura foggiana è già oggi uno dei motori dell'export pugliese, con una quota superiore al 25% dell'export agricolo regionale e una bilancia commerciale fortemente attiva verso i mercati dell'UE e del Regno Unito. In questo quadro, il porto Alti Fondali, dotato di banchine profonde e collegato al retroporto di Incoronata, potrebbe specializzarsi in catene del freddo, stoccaggio avanzato, lavorazione primaria e servizi logistici dedicati ai prodotti agroalimentari di qualità, trasformando Manfredonia nella porta marittima della filiera agricola provinciale verso il Nord Europa. In questo caso il valore non starebbe solo nel transito dei container, ma nella capacità di integrare il porto con piattaforme di confezionamento, servizi doganali evoluti, controlli fitosanitari già esistenti e competenze locali, in modo da trattenere sul territorio una quota significativa del valore aggiunto lungo la filiera. Un secondo scenario riguarda la logistica dell'energia e della manifattura collegata alla transizione ecologica. La Capitanata è già uno dei territori più interessati da progetti di eolico onshore e offshore, con iniziative come Barium Bay e altri parchi in fase autorizzativa che puntano a fare dell'Adriatico pugliese un cluster strategico per le rinnovabili. Il porto di Manfredonia è già oggi utilizzato per il traffico eccezionale di componenti eoliche e per project cargo energetici, con l'obiettivo dichiarato di trasformarlo in hub di riferimento per il settore nel Medio Adriatico. In questa traiettoria, l'infrastruttura portuale potrebbe diventare il baricentro di una filiera che va dall'arrivo delle componenti ai cantieri offshore, fino alla manutenzione, alla logistica di ritorno e alla possibile localizzazione di segmenti di manifattura avanzata legata alle rinnovabili. A condizione, però, che i grandi player energetici siano chiamati a costruire partenariati strutturali con imprese e centri di ricerca locali, evitando che il porto sia ridotto a mero magazzino a cielo aperto per progetti decisi altrove. Un terzo scenario, ancora poco esplorato ma pienamente coerente con le traiettorie regionali, è quello di un porto come

piattaforma di Blue Economy avanzata: cantieristica smart, ricerca in biologia marina, biotecnologie blu e servizi ad alta intensità di conoscenza. La Puglia genera già oltre 4,2 miliardi di valore aggiunto dalla Blue Economy (circa il 5% del PIL regionale), con una filiera che va dalla pesca alla cantieristica, fino alla ricerca marina e alla regolazione ambientale. In questo contesto, Manfredonia potrebbe capitalizzare la propria tradizione marittima trasformando il porto Alti Fondali in un laboratorio a cielo aperto per soluzioni di manutenzione navale green, sistemi di monitoraggio ambientale, tecnologie per mari più puliti e logistica blu a basse emissioni. Una simile vocazione richiede una regia cognitiva oltre che infrastrutturale: percorsi congiunti tra Politecnico, Università, centri di ricerca marini e centri di formazione tecnica specializzata legati al mare e all'energia, in grado di sviluppare competenze su biologia marina applicata, materiali biotecnologici, robotica subacquea, gestione degli ecosistemi costieri e tutela della biodiversità. Qui la ZES potrebbe funzionare come catalizzatore di investimenti in centri di ricerca portuali, incubatori per startup blue e partenariati pubblico-privato che facciano del mare non solo un vettore di traffici, ma un vero asset scientifico e industriale della Capitanata, agganciando Manfredonia ai programmi transfrontalieri Adriatico-ionici e alle reti europee dell'innovazione blu. Un'infrastruttura deve essere progettata per «generare valore» e non solo per ospitare transiti. Se il porto fungerà solo da snodo per catene globali, diventerà un dispositivo di estrazione di valore, lasciando sul territorio solo esternalità negative e un'impronta gravosa, senza attivare quel moltiplicatore economico necessario alla comunità. La storia di Manfredonia è una didascalia di sviluppo esogeno: dall'era Enichem ai contratti d'area, il territorio ha ereditato bonifiche incompiute e capannoni vacui. A tal proposito, emerge una netta indisponibilità, sociale e politica, a replicare quella stagione fallimentare: nella memoria collettiva i contratti d'area non rappresentano un modello di crescita, bensì un trauma economico in cui la maggior parte degli investimenti, incapaci di generare valore reale, ha prodotto esclusivamente disagio diffuso e un amaro lascito di aspettative tradite e responsabilità politiche. Oggi il rischio è che lo schema si riproponga, ma in una versione aggiornata e più tecnocratica. Non abbiamo più la grande industria di Stato che decide esplicitamente dove insediare poli produttivi in nome dello sviluppo del Mezzogiorno; al suo posto troviamo fondi infrastrutturali, conglomerati energetici e operatori logistici globali che, legittimamente, ragionano in termini di rendimenti attesi, gestione del rischio e ottimizzazione fiscale. La ZES, con il suo pacchetto di crediti d'imposta e semplificazioni autorizzative, diventa così uno strumento potente per attrarre questi capitali, purché l'arbitraggio tra incentivi, costo del suolo e flessibilità regolatoria non resti fine a sé stesso, ma venga ancorato a un disegno di crescita endogena della Capitanata. In questa prospettiva, il problema non è la presenza dei grandi player, imprescindibili per attivare investimenti di scala adeguata, ma la qualità dell'ingaggio con il territorio. Se la ZES viene usata solo per massimizzare il ritorno finanziario nel ciclo di vita dell'investimento, Manfredonia resterà un semplice nodo funzionale di catene globali decise altrove; se invece la leva fiscale e regolatoria viene condizionata a obiettivi di trasferimento tecnologico,

inserimento delle PMI locali nelle supply chain e coprogettazione con il sistema formativo, gli stessi capitali internazionali possono diventare vettori di rafforzamento strutturale del sistema produttivo provinciale, non mero fattore di estrazione di valore. Tuttavia, in questo quadro tecnocratico, le decisioni non passano più attraverso un confronto politico esplicito sul modello di sviluppo, ma attraverso business plan e scoring di progetti valutati in sedi tecniche, spesso lontane dalle comunità interessate. Il paradosso è che il territorio rischia di essere di nuovo oggetto, e non soggetto, delle trasformazioni industriali: cambia il decisore (da ente pubblico a capitale privato globale), cambia il linguaggio (da piano di rinascita a pipeline di investimenti), ma resta il tratto strutturale dello sviluppo eterodiretto dove le logiche allocative finiscono per essere guidate quasi esclusivamente dal vantaggio fiscale e dalla redditività di brevemedio periodo, più che da una strategia condivisa di lungo periodo per la città e per l'area vasta. Il pericolo delle «Cattedrali 2.0» si manifesta attraverso tre canali simultanei. Il primo riguarda le supply chain esterne, scenario in cui le imprese locali verrebbero ridotte a una subfornitura marginale ed escluse dai segmenti a maggior valore aggiunto, ignorando colpevolmente la resilienza e il know-how di un tessuto imprenditoriale autoctono che, pur nelle difficoltà, ha già dimostrato di saper presidiare mercati complessi. Il secondo è il disallineamento formativo, che impone un salto di qualità nel modo in cui la Capitanata immagina sé stessa: non come periferia turistica, ma come piattaforma industriale, energetica e marittimoscientifica. In quest'ottica, l'asse strategico non può che passare per lo sviluppo mirato di percorsi universitari e politecnici nei settori economicogestionali, ingegneristici, energetici e della biologia marina. L'Università di Foggia dispone già di competenze in economia e management, ingegneria dei sistemi logistici per l'agroalimentare e analisi delle politiche di sviluppo territoriale, che potrebbero essere orientate in modo più esplicito alla governance di distretti logisticoindustriali complessi. Parallelamente, il Politecnico di Bari (tra ingegneria energetica, elettrica, navale, ambiente e territorio) è uno snodo naturale per formare profili in grado di progettare e gestire infrastrutture portuali, parchi eolici on/offshore, reti elettriche e sistemi di monitoraggio avanzato in ambiente marino. A ciò si aggiunge il fronte della ricerca scientifica sul mare: progetti come GreenLife4Seas, che sperimentano il riuso dei sedimenti portuali e dei gusci di mitili come materie prime seconde, mostrano come i porti possano diventare laboratori di blue economy circolare, in cui biologia marina, scienza dei materiali ed economia si intrecciano. Qui il punto non è chiedere genericamente più corsi, ma costruire partnership strutturali: dottorati industriali cofinanziati dagli operatori che si insedieranno in ZES, centri di ricerca portuali su energia e materiali marini, laboratori congiunti portouniversità su biotecnologie blu e monitoraggio ecosistemico. Solo se la leva ZES verrà condizionata anche a impegni di questo tipo (formazione specialistica, inserimento di laureati locali, partecipazione delle imprese a progetti di ricerca applicata) i capitali in arrivo potranno trasformarsi in infrastruttura cognitiva stabile, e non limitarsi a importare competenze dall'esterno lasciando alla manodopera locale un ruolo ancillare. La ZES Unica deve servire l'intermodalità. Il collegamento tra il porto Alti

Fondali e la Piattaforma Logistica di Foggia-Incoronata (il «retroporto naturale») è coerente sotto il profilo ingegneristico, ma necessita di una direzione politica competente e vitale che non riproponga i grossolani errori del passato. Una logistica priva di strategia produttiva è solo una pipeline per esportare ricchezza. La vera «retroportualità» non è un dato meramente topografico, ma la capacità di connettere porto, industria e sistema formativo in un'unica traiettoria di sviluppo. La discontinuità necessaria risiede nella postura politica. Manfredonia non deve più oscillare tra entusiasmo acritico e rifiuto difensivo. Occorre dotarsi di un Piano Industriale Urbano: una visione codificata che definisca quali filiere attrarre, quali standard esigere e quale patto sociale stringere con gli investitori. In termini operativi, un Piano Industriale Urbano è un documento strategico che mette nero su bianco tre elementi: le filiere prioritarie da sviluppare (agroalimentare e logistica, energia rinnovabile, Blue Economy, cantieristica e manifattura avanzata, agroalimentare); l'uso degli spazi (porto, retroporto ASI, aree industriali dismesse, corridoi ferroviari) e i relativi vincoli ambientali; le condizionalità che il territorio richiede agli investitori (occupazione qualificata, coinvolgimento delle PMI locali, cofinanziamento di formazione e ricerca, standard minimi di sostenibilità). Non è un semplice documento di visione, ma una matrice di scelte vincolanti che deve dialogare con il Piano Regolatore Portuale, il PUG comunale, il DPSS dell'Autorità di Sistema Portuale e la pianificazione regionale delle aree industriali, così da evitare che porto, città e area ASI vadano in direzioni divergenti. Gli attori in campo sono plurali: Comune di Manfredonia, Provincia e Consorzio ASI, Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale, Regione Puglia (su infrastrutture, ambiente e industria), Università di Foggia e Politecnico di Bari, insieme alle associazioni d'impresa (industria, agrifood, energia, logistica). In diversi porti europei e italiani, da Rotterdam ai casi più recenti di Brindisi e Chioggia, il salto di qualità è arrivato quando la pianificazione portuale e quella urbana sono state ricondotte a un quadro unico di copianificazione, formalizzato in documenti strategici e accordi di programma condivisi. Per dare gambe al Piano Industriale Urbano, servono almeno tre strumenti concreti. Primo: un Accordo di Programma portocittà, sul modello di quelli sperimentati in altri scali italiani, che individui le aree di interazione portocittà, definisca le opere di ultimo miglio (stradali e ferroviarie) e coordini varianti urbanistiche e portuali in funzione delle filiere prescelte. Secondo: una Cabina di Regia locale permanente sulla ZES, che riunisca Comune, Autorità Portuale, ASI, Regione e mondo produttivo, con il compito di valutare i progetti in arrivo, verificarne la coerenza con il Piano Industriale Urbano e negoziare con la Struttura di Missione nazionale l'inserimento di condizionalità su occupazione, indotto e ricerca. Terzo: un Osservatorio portoterritorio su lavoro, ambiente e innovazione, che monitori in modo trasparente impatti occupazionali, qualità dei contratti, emissioni, consumi di suolo e performance degli accordi di trasferimento tecnologico, mettendo questi dati a disposizione della comunità e della stessa Cabina di Regia locale. È dunque necessario attuare precise scelte di governance: in primis, occorre costituire un fronte istituzionale e civile in cui Comune, Provincia, Università e ASI, agendo

in stretto raccordo con le rappresentanze datoriali dell'industria, del commercio e dell'artigianato e con i think tank locali, interloquiscono con la Cabina di Regia romana presentando dati aggregati e proposte sistemiche. In questa prospettiva, il discrimine non è più solo quanti posti di lavoro verranno creati, ma quali capacità collettive il territorio sarà messo in condizione di sviluppare. Nel linguaggio di Amartya Sen, sviluppo non significa semplice crescita del reddito o somma di incentivi, ma ampliamento delle libertà sostanziali delle persone, cioè della loro possibilità effettiva di scegliere e condurre vite cui attribuiscono valore. Martha Nussbaum ha tradotto questa intuizione in una lista di capacità centrali (dal controllo sull'ambiente materiale alla possibilità di partecipare alle decisioni che incidono sulla propria esistenza) che possono valere anche come bussola per la progettazione territoriale. In questo quadro, uno sviluppo industriale ben governato non è fine a sé stesso, ma condizione per generare le risorse fiscali e organizzative necessarie a finanziare diritti concreti dei cittadini: salute, istruzione di qualità, cura dell'ambiente, mobilità, tempo liberato dal ricatto della precarietà. Una Manfredonia ridotta a hub estrattivo, pur ricca di flussi, non vedrebbe rafforzate queste capacità; una Manfredonia capace di negoziare la propria vocazione logistica e industriale, invece, userebbe la ZES per aumentare il controllo della comunità sul proprio futuro, trasformando infrastrutture e capitali in spazi reali di scelta e di dignità per i cittadini. Il porto e la ZES possono fare di Manfredonia un terminale periferico o una piattaforma territoriale sovrana. La differenza sarà determinata dalla maturità di una classe dirigente capace di trasformare gli incentivi fiscali in una strategia industriale di lungo periodo. di Francesco Salvemini Fonte: <https://pharosoutlook.com/2026/02/03/zes-unica-e-porto-industriale-manfredonia-tra-protagonismo-strategico-e-rischio-di-subalternita-estrattiva/>.

Calabria 7

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Depositi petroliferi a Vibo Marina, la verità nelle carte: il Comune contro lo Stato e il bluff della delocalizzazione

Mimmo Famularo

I documenti ufficiali raccontano due visioni opposte sul futuro del porto. Il sindaco Romeo spinge per la delocalizzazione, il Ministero frena e l'Autorità Portuale lascia aperto l'iter sul rinnovo di Meridionale Petroli. Ecco come stanno le cose. Scrivi porto di Vibo Marina e pensi a una parola semplice: delocalizzazione. Un mantra politico, una promessa ricorrente, un sogno che fatica a trasformarsi in realtà, una prospettiva evocata più volte ogni qual volta si parla di futuro. Ma quando si passa dalle dichiarazioni alle carte ufficiali, il quadro cambia. A Vibo Marina i depositi costieri di oli minerali non sono soltanto un impianto industriale. Sono una questione politica urbanistica ambientale e ormai anche simbolica. Da almeno vent'anni rappresentano il punto di frizione tra due visioni opposte della città: da un lato il porto industriale, dall'altro un litorale che ambisce a diventare turistico, fruibile, in una sola parola normale. Il verbale della Conferenza di Servizi convocata dall'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio il 19 dicembre 2025, insieme ai pareri del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, dell'Agenzia del Demanio e dei Vigili del Fuoco, restituisce una fotografia nitida: la delocalizzazione dei depositi costieri non è una decisione assunta, né un obbligo giuridico immediato. Al contrario, i documenti certificano che l'impianto della Meridionale Petroli è considerato infrastruttura energetica strategica, che il titolo autorizzativo non è scaduto e che il procedimento amministrativo per il rinnovo della concessione prosegue. Il Comune prova a condizionarlo con un rinnovo breve e vincolato allo spostamento. Lo Stato, però, mantiene un'altra linea. E l'Autorità Portuale, stretto tra i due livelli, prende tempo. È in questo spazio grigio tra volontà politiche, norme nazionali e atti amministrativi che si decide il vero destino del porto di Vibo Marina. Al cuore della vicenda: la Conferenza di Servizi. La Conferenza di Servizi convocata dall'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio non nasce da un'iniziativa politica, ma da un atto amministrativo puntuale: la richiesta avanzata dalla Meridionale Petroli s.r.l. di rinnovo ventennale della concessione demaniale marittima rilasciata nel per l'occupazione di oltre 26 mila metri quadrati nel porto di Vibo Marina, area su cui insiste il deposito costiero di oli minerali. Un passaggio che, sulla carta, rientra nella routine amministrativa. Ma che, nei fatti, assume un peso ben diverso. Perché quel rinnovo non riguarda soltanto un titolo concessorio: riguarda la permanenza di un impianto industriale nel cuore del porto, a ridosso del lungomare, e quindi la direzione futura dell'intera area costiera. Alla Conferenza siedono i vertici dell'Autorità Portuale e il sindaco di Vibo Valentia, Vincenzo Romeo, chiamato a rappresentare una posizione politica e territoriale ormai consolidata. Altri enti non partecipano fisicamente, ma trasmettono i loro pareri formali: documenti che, letti con attenzione, risultano determinanti almeno



Calabria 7

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

quanto le presenze in sala. È proprio in quei pareri scritti ministeriali, tecnici, amministrativi che emergono le vere linee di frattura della vicenda. Da un lato la spinta del Comune verso una delocalizzazione rapida , dall'altro la posizione dello Stato che riconosce all'impianto una strategicità nazionale e ne conferma la piena legittimità giuridica. Nel mezzo, l'Autorità Portuale, chiamata a tenere insieme livelli istituzionali diversi e interessi difficilmente conciliabili. Lo Stato parla chiaro: impianto strategico, titolo valido Tra i pareri acquisiti in Conferenza di Servizi, quello del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica è destinato a pesare più degli altri. Non per la forma, ma per il contenuto. È il documento che riporta il confronto sul terreno della norma , allontanandolo dalla dimensione del dibattito locale. Il Ministero inquadra il deposito costiero di Vibo Marina all'interno del perimetro delle infrastrutture energetiche strategiche nazionali , richiamando esplicitamente la legge 239 del 2004 e l'articolo 57 del decreto-legge 5 del 2012 . Un richiamo che chiarisce il punto di partenza dell'amministrazione centrale: l'impianto non è valutato come una criticità territoriale, ma come una componente del sistema energetico nazionale. Ma è sul piano giuridico che il parere assume un valore decisivo. Il Ministero ricostruisce il passaggio normativo che, con la riforma del settore, ha trasformato le vecchie concessioni in autorizzazioni . Un cambiamento tutt'altro che formale, perché le autorizzazioni a differenza delle concessioni non sono soggette a una scadenza temporale automatica . Restano efficaci finché non interviene un provvedimento espresso di revoca, modifica o decadenza. È un punto che le carte fissano con nettezza: il titolo che consente oggi alla Meridionale Petroli di operare nel porto di Vibo Marina non risulta scaduto , né perde efficacia per il solo decorso del tempo. In assenza di un atto statale contrario, l'impianto conserva la propria legittimità. Una posizione che, di fatto, riduce il margine di manovra delle istanze locali e sposta l'asse decisionale su un livello superiore. Ed è da qui che prende forma il vero nodo della vicenda: la distanza, sempre più evidente, tra le esigenze del territorio e la linea dello Stato. I Vigili del Fuoco: nessuna emergenza certificata Nella stessa direzione del parere ministeriale si colloca quello dei Vigili del Fuoco . Un documento breve, ma significativo. Nessuna prescrizione straordinaria, nessun rilievo critico, nessun richiamo a situazioni di pericolo immediato. L'impianto della Meridionale Petroli risulta in regola con il D.P.R. 151/2011 , la normativa che disciplina la prevenzione incendi. Un elemento tutt'altro che marginale, perché incide direttamente su uno degli argomenti più ricorrenti nel dibattito pubblico: quello dell'irregolarità tecnica o dell'emergenza imminente . Le carte ufficiali, almeno sul piano delle competenze dei Vigili del Fuoco, raccontano un'altra storia. Dicono che non esiste una criticità certificata , né una condizione che, da sola, possa giustificare provvedimenti immediati o drastici. È un passaggio che contribuisce a delimitare con chiarezza il perimetro del confronto: se un rischio esiste, non è tale da essere formalmente riconosciuto come emergenza dagli organi tecnici dello Stato. Il Comune prova a forzare la mano Eppure il Comune di Vibo Valentia non arretra. Anzi, alza il livello dello scontro istituzionale. Nelle proprie osservazioni parla di pericolo grave e imminente , di incompatibilità strutturale tra il deposito petrolifero e la vocazione

Calabria 7

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

turistica del territorio, di un rischio che non può essere ulteriormente tollerato in un'area sempre più urbanizzata e frequentata. Ma il cuore della posizione comunale non è solo nella denuncia. È nella proposta politica che accompagna il giudizio: sì al rinnovo della concessione, ma solo per un periodo estremamente limitato , circa 30 mesi , il tempo ritenuto sufficiente per avviare e completare una delocalizzazione ordinata dell'impianto. Nelle carte del Comune, la delocalizzazione assume quasi il valore di una condizione morale per il futuro del porto. Viene indicata un'area alternativa a Porto Salvo , si parla di cronoprogrammi stringenti, di clausole vincolanti da inserire nell'atto concessorio, di penali in caso di inadempienza. È un tentativo esplicito di trasformare un procedimento amministrativo in una leva politica , capace di orientare il destino dell'impianto oltre i confini strettamente giuridici. Il problema, però, è tutto qui: questa leva, da sola, non è sufficiente . Perché si scontra con una cornice normativa che attribuisce allo Stato il controllo sulle infrastrutture strategiche e che, allo stato attuale, non certifica né l'urgenza né l'obbligatorietà dello spostamento. Ed è in questo scarto tra ciò che il Comune chiede e ciò che le norme consentono che la vicenda dei depositi costieri di Vibo Marina continua a rimanere sospesa. Il conflitto che nessuno dice apertamente Qui sta il nodo centrale della vicenda. Da una parte c'è il Comune , che ragiona in termini di qualità urbana vocazione turistica e consenso locale . Dall'altra c'è lo Stato , che guarda al quadro complessivo e ragiona in termini di strategicità energetica e diritto amministrativo . Due logiche diverse, due piani che difficilmente coincidono. E quando entrano in conflitto, la storia amministrativa italiana insegna che prevale quasi sempre la seconda . Perché finché l'impianto è qualificato come strategico , è autorizzato ed è formalmente in regola , nessuna amministrazione locale può imporre lo spostamento senza un atto superiore. La delocalizzazione, allo stato attuale, può avvenire solo se diventa conveniente concordata o politicamente inevitabile . Ma non è un obbligo giuridico. Ed è proprio questo scarto tra ciò che viene richiesto a livello locale e ciò che è consentito a livello normativo a spiegare perché la partita resti aperta. La decisione che pesa più di tutte Il passaggio forse più rivelatore del verbale arriva nelle conclusioni. Il Responsabile del procedimento dell'Autorità Portuale , dopo aver preso atto di tutti i pareri acquisiti, non chiude il procedimento e non boccia l'istanza di rinnovo. Al contrario, dispone la prosecuzione dell'iter amministrativo relativo alla concessione. È una scelta che certifica che, allo stato attuale, non esiste un diniego non esiste uno stop non esiste una decisione definitiva che indirizzi il procedimento verso la delocalizzazione. Esiste una procedura che va avanti, in attesa di sviluppi ulteriori. La verità scomoda che emerge dalle carte Messe una accanto all'altra, le carte raccontano una verità meno rassicurante di quella che molti vorrebbero sentire. Tutti parlano di delocalizzazione . Tutti la evocano come soluzione inevitabile. Ma nessuno, oggi, la impone davvero . Il Comune la chiede. Lo Stato la rimanda. L'Autorità Portuale prende tempo. L'azienda resta dov'è. Nel frattempo, il porto di Vibo Marina rimane sospeso in una terra di mezzo , dove il futuro viene annunciato più volte ma mai formalizzato Cosa succederà davvero Se ci si affida alle carte e non alle dichiarazioni una

Calabria 7

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

cosa appare chiara: nel breve periodo i depositi non si muoveranno . Potranno esserci tavoli tecnici, pressioni politiche, ipotesi di accordo. Ma senza un atto statale o un'intesa vincolante , la delocalizzazione resterà una prospettiva, non un fatto. Ed è forse questa la vera notizia. Non ciò che viene dichiarato pubblicamente, ma ciò che non viene deciso nelle sedi che contano. A Vibo Marina il futuro del porto continua a essere rinviato. E mentre la politica discute, i depositi restano lì. Silenziosi, autorizzati, strategici . Come, del resto, raccontano le carte. ARTICOLI CORRELATI.

Nei porti sardi più container e meno passeggeri, in calo anche crocieristi

Il bilancio del 2025. Bagalà: sostanziale allineamento a ultimo triennio. Movimentazione dei container in crescita nel porto di Cagliari. Ma negli scali sardi si registra anche una leggera flessione del numero dei passeggeri e dei turisti che arrivano nell'isola con le navi da crociera. Per quanto riguarda il traffico passeggeri meno 4,5%, rispetto al 2024, nello scalo di Olbia (circa 165 mila unità in meno) e meno 6,8% su Golfo Aranci (la perdita è di circa 35 mila passeggeri). Segno meno che, però, viene in parte compensato dall'incremento su Cagliari (+5%, con oltre 13mila passeggeri in più), Porto Torres (+4%, con un aumento di oltre 44mila unità) e Arbatax (+13% e una crescita di circa 3.400 passeggeri). Si attesta, invece, al 4% netto l'incremento sul traffico nelle rotte inferiori alle 20 miglia (Santa Teresa - Bonifacio e Portovesme - Carloforte): oltre un milione di passeggeri. Per quanto riguarda le crociere l'anno appena concluso ha segnato una flessione complessiva del 5,3%, con circa 650mila passeggeri in transito, più altre 31mila unità, tra arrivi e partenze, generate dall'home porting promosso da Costa e Msc su Cagliari ed Olbia. Per la Sardegna, comunque, si è trattato di un anno positivo col quasi raddoppio dei passeggeri nel porto di Olbia (+95 %), che ha superato quota 185mila unità rispetto alle quasi 95mila del 2024. Positivo, invece, con un più 3% rispetto al 2024, il consuntivo delle merci, che si avvicina a quota 43 milioni di tonnellate totali. "Al netto della flessione sul versante passeggeri rispetto all'anno precedente, il consuntivo 2025, per il quale va evidenziata un'interessante crescita del volume di merci movimentate, può considerarsi sostanzialmente in linea rispetto alla media dell'andamento triennale - dice Domenico Bagalà, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Un sistema portuale solido che si conferma, ancora una volta, ai vertici della classifica nazionale per tonnellate di merci e primo, su dimensione mediterranea, per il volume di passeggeri su rotte superiori alle 20 miglia nautiche".



Il Nautilus
Olbia Golfo Aranci

Si chiude con un sostanziale allineamento all'andamento dell'ultimo triennio il bilancio 2025 per i traffici marittimi da e per i porti dell'AdSP del Mare di Sardegna

Un sistema resiliente, capace di sostenere la crescita e, allo stesso tempo, di compensare positivamente le flessioni del mercato. In dettaglio, per quanto riguarda il traffico passeggeri su cabotaggio nazionale, l'anno appena trascorso chiude con una flessione del 4,5 per cento, rispetto al 2024, nello scalo di **Olbia** (circa 165 mila unità in meno) e del 6,8 per cento su Golfo Aranci (la perdita è di circa 35 mila passeggeri). Segno meno che, però, viene in parte compensato dal volume crescente su Cagliari (+ 5 per cento, con oltre 13 mila passeggeri in più), **Porto** Torres (+ 4 per cento, con un aumento di oltre 44 mila unità) e Arbatax (+ 13 per cento e una crescita di circa 3 mila e 400 passeggeri). Si attesa, invece, al 4 per cento netto l'incremento sul traffico nelle rotte inferiori alle 20 miglia (Santa Teresa - Bonifacio e Portovesme - Carloforte) che, nonostante l'interruzione dei collegamenti nei mesi di dicembre e gennaio nello scalo dell'alta Gallura, aumentano complessivamente nei volumi e superano il milione di passeggeri. Nonostante il segno negativo - sul quale ha pesato particolarmente la flessione del mercato italiano rispetto a quello crescente straniero, principale utilizzatore del trasporto aereo - e in rapporto ai consuntivi degli altri scali marittimi, il Sistema portuale sardo si conferma, comunque, al vertice del bacino mediterraneo per trasporto passeggeri oltre le 20 miglia. Per quanto riguarda le crociere e come già anticipato in occasione della chiusura stagione, l'anno appena concluso ha segnato una flessione complessiva del 5,3 per cento, con circa 650 mila passeggeri in transito, più altre 31 mila unità, tra arrivi e partenze, generate dall'home porting promosso da Costa e MSC su Cagliari ed **Olbia**. Per quanto riguarda le crociere e come già anticipato in occasione della chiusura stagione, l'anno appena concluso ha registrato la presenza di circa 650 mila passeggeri in transito, cui si sommano 31 mila crocieristi, tra arrivi e partenze, generate dall'home porting promosso da Costa e MSC su Cagliari ed **Olbia**. Una flessione contenuta nel 5,3% dovuta principalmente alla cancellazione di 13 scali, sul **porto** di Cagliari, da parte di NCL che, periodicamente, aggiorna gli itinerari per diversificare l'offerta e che, bene rimarcarlo, non ha sostituito Cagliari con un altro **porto**, ma ha esteso il tempo di navigazione in mare. Dunque, una scelta che non è una valutazione dello scalo che, dunque, rimane fra i favoriti nel Mediterraneo, come dimostrano le previsioni 2026 in forte crescita. Per la Sardegna, comunque, si è trattato di un anno positivo col quasi raddoppio dei passeggeri nel **porto** di **Olbia** (+95 %), che ha superato quota 185 mila unità rispetto alle quasi 95 mila del 2024. Positivo, invece, con un più 3 per cento rispetto al 2024, il consuntivo delle merci, che si avvicina a quota 43 milioni di tonnellate totali. In dettaglio, il calo dell'1,6 per cento sulle rinfuse liquide - che, nel 2025, hanno superato quota 24 milioni di

Il Nautilus				
Si chiude con un sostanziale allineamento all'andamento dell'ultimo triennio il bilancio 2025 per i traffici marittimi da e per i porti dell'AdSP del Mare di Sardegna				
Dati complessivi AdSP Mare di Sardegna				
	2025	2024	2023	Var % 24 - 25
Tonnellate merci	40.950.617	41.645.761	41.929.158	+ 3,3 %
Container VES (domestici + combinati ro-ro/ro-ro) Cagliari	822.717	799.891	774.382	+ 3,9 %
Passeggeri	5.325.877	5.561.050	5.415.275	- 2,9 %
Passeggeri Italia minori	890.782	970.115	1.038.845	+ 4,9 %
Crociere in transito	634.104	684.061	647.127	- 9,5 %

02/04/2026 12:46

Un sistema resiliente, capace di sostenere la crescita e, allo stesso tempo, di compensare positivamente le flessioni del mercato. In dettaglio, per quanto riguarda il traffico passeggeri su cabotaggio nazionale, l'anno appena trascorso chiude con una flessione del 4,5 per cento, rispetto al 2024, nello scalo di Olbia (circa 165 mila unità in meno) e del 6,8 per cento su Golfo Aranci (la perdita è di circa 35 mila passeggeri). Segno meno che, però, viene in parte compensato dal volume crescente su Cagliari (+ 5 per cento, con oltre 13 mila passeggeri in più), Porto Torres (+ 4 per cento, con un aumento di oltre 44 mila unità) e Arbatax (+ 13 per cento e una crescita di circa 3 mila e 400 passeggeri). Si attesa, invece, al 4 per cento netto l'incremento sul traffico nelle rotte inferiori alle 20 miglia (Santa Teresa - Bonifacio e Portovesme - Carloforte) che, nonostante l'interruzione dei collegamenti nei mesi di dicembre e gennaio nello scalo dell'alta Gallura, aumentano complessivamente nei volumi e superano il milione di passeggeri. Nonostante il segno negativo - sul quale ha pesato particolarmente la flessione del mercato italiano rispetto a quello crescente straniero, principale utilizzatore del trasporto aereo - e in rapporto ai consuntivi degli altri scali marittimi, il Sistema portuale sardo si conferma, comunque, al vertice del bacino mediterraneo per trasporto passeggeri oltre le 20 miglia. Per quanto riguarda le crociere e come già anticipato in occasione della chiusura stagione, l'anno appena concluso ha segnato una flessione complessiva del 5,3 per cento, con circa 650 mila passeggeri in transito, più altre 31 mila unità, tra arrivi e partenze, generate dall'home porting promosso da Costa e MSC su Cagliari ed Olbia. Per quanto riguarda le crociere e come già anticipato in occasione della chiusura stagione, l'anno appena concluso ha registrato la presenza di circa 650 mila passeggeri in transito, cui si sommano 31 mila crocieristi, tra arrivi e partenze, generate dall'home porting promosso da Costa e MSC su Cagliari ed Olbia. Una flessione contenuta nel 5,3% dovuta principalmente alla cancellazione di 13 scali, sul porto di Cagliari, da parte di NCL che, periodicamente, aggiorna gli itinerari per diversificare l'offerta e che, bene rimarcarlo, non ha sostituito Cagliari con un altro porto, ma ha esteso il tempo di navigazione in mare. Dunque, una scelta che non è una valutazione dello scalo che, dunque, rimane fra i favoriti nel Mediterraneo, come dimostrano le previsioni 2026 in forte crescita. Per la Sardegna, comunque, si è trattato di un anno positivo col quasi raddoppio dei passeggeri nel porto di Olbia (+95 %), che ha superato quota 185 mila unità rispetto alle quasi 95 mila del 2024. Positivo, invece, con un più 3 per cento rispetto al 2024, il consuntivo delle merci, che si avvicina a quota 43 milioni di tonnellate totali. In dettaglio, il calo dell'1,6 per cento sulle rinfuse liquide - che, nel 2025, hanno superato quota 24 milioni di

Il Nautilus

Olbia Golfo Aranci

tonnellate (principalmente petrolio greggio in entrata e raffinati in uscita) - è compensato da una crescita del 14,1 % sulla movimentazione di quelle solide (il totale annuale di circa 4,3 milioni di tonnellate è costituito principalmente da carbone, cereali in entrata e minerali in uscita). Positivo, con un più 8 per cento, il tonnellaggio di merce varia in colli (gommato e contenitori ro-ro) che supera i 14,6 milioni di tonnellate. Su quest'ultimo risultato incide il trend positivo dei contenitori (combinato lo-lo / ro-ro MITO e domestico di Grendi e Grimaldi) che, nel 2025, crescono complessivamente del 34 per cento rispetto all'anno precedente. Segnale, questo, di una graduale, ma decisa, ripresa del comparto dopo anni di pesante crisi. "Al netto della flessione sul versante passeggeri rispetto all'anno precedente, il consuntivo 2025, per il quale va evidenziata un'interessante crescita del volume di merci movimentate, può considerarsi sostanzialmente in linea rispetto alla media dell'andamento triennale, - dice Domenico Bagalà, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Senza entrare nel merito delle variabili di mercato che hanno inciso su questo bilancio annuale, è importante evidenziare come la compensazione del sistema portuale abbia comunque consentito un contenimento dello scostamento percentuale negativo, soprattutto per il traffico passeggeri e crociere, e limitato le perdite a livello regionale. Un sistema portuale solido che si conferma, ancora una volta, ai vertici della classifica nazionale per tonnellate di merci e primo, su dimensione mediterranea, per il volume di passeggeri su rotte superiori alle 20 miglia nautiche".

Informare
Olbia Golfo Aranci

Nel 2025 il traffico delle merci nei porti della Sardegna è cresciuto del +3,0%

Lieve flessione dei crocieristi contenuta dall'avvio dell'home port a Cagliari ed Olbia Nel 2025, con un totale di 42,9 milioni di tonnellate, il traffico delle merci nei porti della Sardegna ha registrato un incremento del +3,0% sull'anno precedente, con un calo del -1,6% delle rinfuse liquide scese a 24,0 milioni di tonnellate che è stato compensato dall'aumento del +8,3% delle merci varie attestatesi a 14,6 milioni di tonnellate e ancor più dal rialzo del +14,1% delle rinfuse solide che hanno totalizzato 4,3 milioni di tonnellate. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha reso noto che il solo traffico dei container, pari a 274.382 teu, volume che include il traffico combinato lo-lo/ro-ro al terminal MITO di Cagliari e il traffico domestico delle compagnie Grendi e Grimaldi), ha segnato una crescita del +33,8%. Il settore dei passeggeri ha visto chiudersi il 2025 con un traffico crocieristico di 647.527 passeggeri in transito (-5,3%) a cui si aggiungono - ha specificato l'AdSP- 31mila passeggeri allo sbarco/imbarco, attività di home port che nel 2024 era assente. Nel segmento dei traghetti i passeggeri sono stati 5.421.275 (-2,5%), mentre i passeggeri dei servizi marittimi con le isole minori sono stati 1.008.841 (+4,0%).



A Olbia la nautica punta sulla cybersicurezza grazie a Evolink

Alcuni fornitori potrebbero trattare i tuoi dati personali sulla base dell'interesse legittimo, al quale puoi opposti gestendo le tue opzioni qui sotto. Cerca un link in fondo a questa pagina o nel menu del sito per gestire o revocare il consenso nelle impostazioni della privacy e dei cookie. OLBIA. Difendere la sicurezza informatica di uno dei settori economici più importanti della Sardegna. Evolink, primaria azienda a livello nazionale, capace di fornire alla propria clientela una gamma di servizi completa e all'avanguardia per tutto quello che riguarda le telecomunicazioni, parte dal distretto della nautica di Olbia, che cresce in termini di fatturato e visibilità, per lavorare sul fronte della cybersecurity. Il porto Isola Bianca che vola verso i 7 milioni di passeggeri nel 2030, confermandosi primo scalo passeggeri nel Mediterraneo. Il sistema integrato con il Cocciani, non più solo scalo industriale e Golfo Aranci, affacciata sul business delle crociere. Il tema della sicurezza sul fronte portuale di Olbia e della Gallura diventa sempre più la chiave per tutelare quello che, insieme e collegato al turismo, rappresenta il motore economico del territorio. Sicurezza che fa rima con cybersecurity, cyber sicurezza, davanti agli attacchi informatici che quotidianamente insidiano aziende e investitori. «La rapida evoluzione digitale non risparmia alcun settore economico, e il mondo nautico e portuale di Olbia e della Gallura non fa eccezione - sottolinea Vittorio Laini, amministratore delegato di Evolink, primaria azienda del territorio sul fronte della cybersecurity -. Oggi la connessione tra sistemi di bordo, infrastrutture logistiche, procedure operative e servizi digitali è sempre più intrinseca all'efficienza, alla competitività e persino alla sicurezza fisica e ambientale delle attività marittime. Proprio per questa ragione, l'adeguamento alla direttiva NIS2 e l'entrata in vigore di nuovi standard per la gestione della cybersecurity nei sistemi di sicurezza delle navi e dei porti rappresentano non solo un obbligo normativo, ma una reale opportunità per elevare la resilienza dell'intero comparto". LA NORMATIVA. Con l'emanazione della circolare 177/2025 da parte del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in collaborazione con il comando generale delle Capitanerie di porto e l'autorità Nis per il settore trasporti, la cybersecurity emerge come componente integrante dei sistemi di gestione della sicurezza (SMS) e dei piani di security delle unità navali e delle infrastrutture portuali, con piena operatività fissata per il primo novembre 2026. Olbia rappresenta uno degli snodi cruciali del Mediterraneo, per il volume di aziende coinvolte e l'impatto degli yacht durante la stagione estiva. LE AZIENDE. Un ruolo strategico che rende il territorio non solo un hub operativo per la grande nautica, ma anche un punto sensibile sotto il profilo della sicurezza digitale. In questo contesto opera Nautica Assistance, agenzia e fornitore leader nel settore dei superyacht, con sede centrale a Olbia e uffici operativi nei principali porti turistici dell'Isola.

Olbia Notizie

A Olbia la nautica punta sulla cybersicurezza grazie a Evolink

02/04/2026 09:29

Alcuni fornitori potrebbero trattare i tuoi dati personali sulla base dell'interesse legittimo, al quale puoi opposti gestendo le tue opzioni qui sotto. Cerca un link in fondo a questa pagina o nel menu del sito per gestire o revocare il consenso nelle impostazioni della privacy e dei cookie. OLBIA. Difendere la sicurezza informatica di uno dei settori economici più importanti della Sardegna. Evolink, primaria azienda a livello nazionale, capace di fornire alla propria clientela una gamma di servizi completa e all'avanguardia per tutto quello che riguarda le telecomunicazioni, parte dal distretto della nautica di Olbia, che cresce in termini di fatturato e visibilità, per lavorare sul fronte della cybersecurity. Il porto Isola Bianca che vola verso i 7 milioni di passeggeri nel 2030, confermandosi primo scalo passeggeri nel Mediterraneo. Il sistema integrato con il Cocciani, non più solo scalo industriale e Golfo Aranci, affacciata sul business delle crociere. Il tema della sicurezza sul fronte portuale di Olbia e della Gallura diventa sempre più la chiave per tutelare quello che, insieme e collegato al turismo, rappresenta il motore economico del territorio. Sicurezza che fa rima con cybersecurity, cyber sicurezza, davanti agli attacchi informatici che quotidianamente insidiano aziende e investitori. «La rapida evoluzione digitale non risparmia alcun settore economico, e il mondo nautico e portuale di Olbia e della Gallura non fa eccezione - sottolinea Vittorio Laini, amministratore delegato di Evolink, primaria azienda del territorio sul fronte della cybersecurity -. Oggi la connessione tra sistemi di bordo, infrastrutture logistiche, procedure operative e servizi digitali è sempre più intrinseca all'efficienza, alla competitività e persino alla sicurezza fisica e ambientale delle attività marittime. Proprio per questa ragione, l'adeguamento alla direttiva NIS2 e l'entrata in vigore di nuovi standard per la gestione della cybersecurity nei sistemi di sicurezza delle navi e dei porti rappresentano non solo un obbligo normativo, ma una reale opportunità per elevare la resilienza dell'intero comparto". LA NORMATIVA. Con l'emanazione della circolare 177/2025 da parte del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in collaborazione con il comando generale delle Capitanerie di porto e l'autorità Nis per il settore trasporti, la cybersecurity emerge come componente integrante dei sistemi di gestione della sicurezza (SMS) e dei piani di security delle unità navali e delle infrastrutture portuali, con piena operatività fissata per il primo novembre 2026. Olbia rappresenta uno degli snodi cruciali del Mediterraneo, per il volume di aziende coinvolte e l'impatto degli yacht durante la stagione estiva. LE AZIENDE. Un ruolo strategico che rende il territorio non solo un hub operativo per la grande nautica, ma anche un punto sensibile sotto il profilo della sicurezza digitale. In questo contesto opera Nautica Assistance, agenzia e fornitore leader nel settore dei superyacht, con sede centrale a Olbia e uffici operativi nei principali porti turistici dell'Isola.

Olbia Notizie

Olbia Golfo Aranci

Un'attività che implica la gestione quotidiana di una mole significativa di informazioni sensibili, come sottolinea Alberto Cadeddu, general manager di Nautica Assistance: "Siamo custodi di dati estremamente sensibili, che riguardano sia aziende sia persone con una grande disponibilità economica. Questo ci colloca inevitabilmente tra i target privilegiati degli attacchi hacker. Oggi le aziende come la nostra sono vere e proprie banche dati: non stupisce che gli attacchi non mirino a bloccare l'operatività, ma all'acquisizione delle informazioni. Disponiamo di tre sistemi di backup collocati in ambienti diversi e applichiamo una serie di protocolli di sicurezza avanzati. Stiamo inoltre implementando - sottolinea il general manager di Nautica Assistance - ulteriori strumenti di cybersecurity, inclusa la prova di penetrazione, per testare e convalidare l'efficacia dei server, con l'obiettivo di mantenere al sicuro i nostri dati e quelli dei clienti. Le barche devono essere protette perché oggi - afferma Cadeddu - sono dotate di dispositivi elettronici facilmente intercettabili. I comandi di uno yacht possono essere raggiunti da remoto e queste interferenze possono tradursi in azioni non volute da chi lo gestisce". Nel panorama della nautica di lusso, la sicurezza informatica diventa un fattore strutturale anche per i grandi gruppi che operano nella gestione di marine e infrastrutture portuali. Un tema centrale per Molinas Group, realtà che, dopo una leadership internazionale nella lavorazione del sughero, ha progressivamente diversificato i propri investimenti, ampliando il raggio d'azione nei settori immobiliare turistico e portuale di alta gamma. "La sicurezza del dato e dell'informatica in generale è un aspetto talmente basilare che qualsiasi IT manager dovrebbe esserne ossessionato - sottolinea Umberto Valerio, IT manager del Molinas Group -. Abbiamo avviato un lavoro costante di valutazione dei rischi, accompagnato da procedure precise, investimenti mirati, consulenze specialistiche, formazione interna e attività di penetration test. Disponiamo di più sistemi di backup su storage separati e di servizi di disaster recovery e business continuity, che - spiega Umberto Valerio - permettono di ripartire in tempo reale in caso di disservizio".

SICUREZZA DIGITALE. "Stiamo supportando le realtà locali nell'implementazione di framework di cybersecurity robusti, capaci non solo di soddisfare i requisiti normativi, ma di generare valore competitivo, attraverso la protezione dei dati, la continuità dei servizi e la sicurezza operativa - conferma Vittorio Laini di Evolink -. Crediamo fermamente che la sicurezza digitale sia un asset fondamentale per il futuro del comparto marittimo, un elemento imprescindibile per mantenere alto il profilo di eccellenza delle imprese nautiche nel mercato globale. Infine, guardiamo al novembre 2026 non come a una scadenza da temere, ma come a una tappa di maturità collettiva, che può rafforzare l'intero ecosistema produttivo. Il successo di questa transizione non si misurerà solo in termini di conformità normativa, ma nella capacità delle aziende di trasformare la sicurezza digitale in un motore di crescita sostenibile".

Tags: Olbia Evolink cybersecurity © Riproduzione non consentita senza l'autorizzazione della redazione.

Olbia Notizie

Olbia Golfo Aranci

Un marittimo ferito a bordo di una nave soccorso dalla Guardia Costiera di La Maddalena

Alcuni fornitori potrebbero trattare i tuoi dati personali sulla base dell'interesse legittimo, al quale puoi opposti gestendo le tue opzioni qui sotto. Cerca un link in fondo a questa pagina o nel menu del sito per gestire o revocare il consenso nelle impostazioni della privacy e dei cookie. OLBIA. Serata di emergenza nelle Bocche di Bonifacio, dove la Guardia Costiera di La Maddalena ha coordinato un'operazione di evacuazione medica a favore di un marittimo rimasto infortunato a bordo di una nave mercantile in navigazione nell'area. L'intervento è scattato nella serata del 3 febbraio 2026, quando alle 19.15 la Sala Operativa della Capitaneria di **Porto** di La Maddalena ha ricevuto la richiesta di assistenza dalla motonave "Tony Stark", con a bordo un marittimo di nazionalità filippina, di 41 anni, che necessitava di cure urgenti. A seguito del consulto con il C.I.R.M. - Centro Internazionale Radio Medico, che ha disposto l'immediato ricovero ospedaliero, la Guardia Costiera ha attivato senza indugio le procedure di evacuazione medica, inviando sul posto la motovedetta di soccorso CP 306. L'unità S.A.R. ha intercettato la nave a circa 10 miglia nautiche dalla costa intorno alle 20:10, effettuando in condizioni di sicurezza il trasbordo del marittimo. Completata l'operazione, la motovedetta ha fatto rientro alla massima velocità verso La Maddalena, attraccando in **porto** alle 20:40. Il marittimo è stato quindi affidato alle cure del personale sanitario del 118 e trasferito al Pronto Soccorso dell'Ospedale di La Maddalena per gli accertamenti e le cure necessarie. L'operazione conferma, ancora una volta, l'efficacia del coordinamento tra la Guardia Costiera e il Centro Internazionale Radio Medico, elemento fondamentale per garantire interventi tempestivi e la salvaguardia della vita umana in mare, anche in contesti operativi complessi come le Bocche di Bonifacio. © Riproduzione non consentita senza l'autorizzazione della redazione.

Olbia Notizie

Un marittimo ferito a bordo di una nave soccorso dalla Guardia Costiera di La Maddalena

02/04/2026 17:19

Alcuni fornitori potrebbero trattare i tuoi dati personali sulla base dell'interesse legittimo, al quale puoi opposti gestendo le tue opzioni qui sotto. Cerca un link in fondo a questa pagina o nel menu del sito per gestire o revocare il consenso nelle impostazioni della privacy e dei cookie. OLBIA. Serata di emergenza nelle Bocche di Bonifacio, dove la Guardia Costiera di La Maddalena ha coordinato un'operazione di evacuazione medica a favore di un marittimo rimasto infortunato a bordo di una nave mercantile in navigazione nell'area. L'intervento è scattato nella serata del 3 febbraio 2026, quando alle 19.15 la Sala Operativa della Capitaneria di Porto di La Maddalena ha ricevuto la richiesta di assistenza dalla motonave "Tony Stark", con a bordo un marittimo di nazionalità filippina, di 41 anni, che necessitava di cure urgenti. A seguito del consulto con il C.I.R.M. - Centro Internazionale Radio Medico, che ha disposto l'immediato ricovero ospedaliero, la Guardia Costiera ha attivato senza indugio le procedure di evacuazione medica, inviando sul posto la motovedetta di soccorso CP 306. L'unità S.A.R. ha intercettato la nave a circa 10 miglia nautiche dalla costa intorno alle 20:10, effettuando in condizioni di sicurezza il trasbordo del marittimo. Completata l'operazione, la motovedetta ha fatto rientro alla massima velocità verso La Maddalena, attraccando in porto alle 20:40. Il marittimo è stato quindi affidato alle cure del personale sanitario del 118 e trasferito al Pronto Soccorso dell'Ospedale di La Maddalena per gli accertamenti e le cure necessarie. L'operazione conferma, ancora una volta, l'efficacia del coordinamento tra la Guardia Costiera e il Centro Internazionale Radio Medico, elemento fondamentale per garantire interventi tempestivi e la salvaguardia della vita umana in mare, anche in contesti operativi complessi come le Bocche di Bonifacio. © Riproduzione non consentita senza l'autorizzazione della redazione.

Porti sardi, 2025 con luci e ombre: calano i passeggeri ma è positivo il traffico merci

Il bilancio dell'Authority regionale. Bagalà: "Il sistema si conferma solido" Un 2025 con luci e ombre ma chiuso con un complessivo calo di passeggeri su cabotaggio nazionale rispetto al 2024. Nel dettaglio, cala del 4,5 per cento (pari a circa 165mila unità in meno) il porto di Olbia e del 6,8 per cento quello di Golfo Aranci. A crescere è invece lo scalo di Cagliari, che aumenta i passeggeri di 13mila unità (+5 per cento). Bene anche Porto Torres (+4 per cento, con un aumento di oltre 44mila unità) e Arbatax (+13 per cento e una crescita di circa 3mila e 400 passeggeri). Anche il mercato delle crociere, cresciuto negli ultimi anni, rallenta complessivamente del 5,3 per cento. Calo dovuto principalmente - spiega l'Authority regionale dei porti - alla cancellazione di 13 scali, sul porto di Cagliari, da parte di NCL: le previsioni 2026 sono comunque di crescita. C'è poi il capitolo del traffico interno inferiore alle 20 miglia di distanza (Santa Teresa - Bonifacio e Portovesme - Carloforte) che nel 2025 ha superato quota 1 milione di passeggeri. Positivo anche il consuntivo delle merci, che si avvicina a quota 43 milioni di tonnellate totali (con un più 3 per cento rispetto al 2024). "Al netto della flessione sul versante passeggeri rispetto all'anno precedente, il consuntivo 2025, per il quale va evidenziata un'interessante crescita del volume di merci movimentate, può considerarsi sostanzialmente in linea rispetto alla media dell'andamento triennale", afferma Domenico Bagalà, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna: "Un sistema portuale solido che si conferma, ancora una volta, ai vertici della classifica nazionale per tonnellate di merci e primo, su dimensione mediterranea, per il volume di passeggeri su rotte superiori alle 20 miglia nautiche".



Bilancio traffici 2025: equilibrio e continuità per l'AdSP del Mare di Sardegna

Feb 4, 2026 Un sistema resiliente, capace di sostenere la crescita e, allo stesso tempo, di compensare positivamente le flessioni del mercato. Si chiude con un sostanziale allineamento all'andamento dell'ultimo triennio il bilancio 2025 per i traffici marittimi da e per i porti dell'AdSP del Mare di Sardegna. In dettaglio, per quanto riguarda il traffico passeggeri su cabotaggio nazionale, l'anno appena trascorso chiude con una flessione del 4,5 per cento, rispetto al 2024, nello scalo di **Olbia** (circa 165 mila unità in meno) e del 6,8 per cento su Golfo Aranci (la perdita è di circa 35 mila passeggeri). Segno meno che, però, viene in parte compensato dal volume crescente su Cagliari (+ 5 per cento, con oltre 13 mila passeggeri in più), **Porto Torres** (+ 4 per cento, con un aumento di oltre 44 mila unità) e **Arbatax** (+ 13 per cento e una crescita di circa 3 mila e 400 passeggeri). Si attesa, invece, al 4 per cento netto l'incremento sul traffico nelle rotte inferiori alle 20 miglia (Santa Teresa - Bonifacio e Portovesme - Carloforte) che, nonostante l'interruzione dei collegamenti nei mesi di dicembre e gennaio nello scalo dell'alta Gallura, aumentano complessivamente nei volumi e superano il milione di passeggeri. Nonostante il segno negativo - sul quale ha pesato particolarmente la flessione del mercato italiano rispetto a quello crescente straniero, principale utilizzatore del trasporto aereo - e in rapporto ai consuntivi degli altri scali marittimi, il Sistema portuale sardo si conferma, comunque, al vertice del bacino mediterraneo per trasporto passeggeri oltre le 20 miglia. Per quanto riguarda le crociere e come già anticipato in occasione della chiusura stagione, l'anno appena concluso ha segnato una flessione complessiva del 5,3 per cento, con circa 650 mila passeggeri in transito, più altre 31 mila unità, tra arrivi e partenze, generate dall'home porting promosso da Costa e MSC su Cagliari ed **Olbia**. Per quanto riguarda le crociere e come già anticipato in occasione della chiusura stagione, l'anno appena concluso ha registrato la presenza di circa 650 mila passeggeri in transito, cui si sommano 31 mila crocieristi, tra arrivi e partenze, generate dall'home porting promosso da Costa e MSC su Cagliari ed **Olbia**. Una flessione contenuta nel 5,3% dovuta principalmente alla cancellazione di 13 scali, sul **porto** di Cagliari, da parte di NCL che, periodicamente, aggiorna gli itinerari per diversificare l'offerta e che, bene rimarcarlo, non ha sostituito Cagliari con un altro **porto**, ma ha esteso il tempo di navigazione in mare. Dunque, una scelta che non è una valutazione dello scalo che, dunque, rimane fra i favoriti nel Mediterraneo, come dimostrano le previsioni 2026 in forte crescita. Per la Sardegna, comunque, si è trattato di un anno positivo col quasi raddoppio dei passeggeri nel **porto** di **Olbia** (+95 %), che ha superato quota 185 mila unità rispetto alle quasi 95 mila del 2024. Positivo, invece, con un più 3 per cento rispetto al 2024, il consuntivo delle merci, che si avvicina



Feb 4, 2026 Un sistema resiliente, capace di sostenere la crescita e, allo stesso tempo, di compensare positivamente le flessioni del mercato. Si chiude con un sostanziale allineamento all'andamento dell'ultimo triennio il bilancio 2025 per i traffici marittimi da e per i porti dell'AdSP del Mare di Sardegna. In dettaglio, per quanto riguarda il traffico passeggeri su cabotaggio nazionale, l'anno appena trascorso chiude con una flessione del 4,5 per cento, rispetto al 2024, nello scalo di Olbia (circa 165 mila unità in meno) e del 6,8 per cento su Golfo Aranci (la perdita è di circa 35 mila passeggeri). Segno meno che, però, viene in parte compensato dal volume crescente su Cagliari (+ 5 per cento, con oltre 13 mila passeggeri in più), Porto Torres (+ 4 per cento, con un aumento di oltre 44 mila unità) e Arbatax (+ 13 per cento e una crescita di circa 3 mila e 400 passeggeri). Si attesa, invece, al 4 per cento netto l'incremento sul traffico nelle rotte inferiori alle 20 miglia (Santa Teresa - Bonifacio e Portovesme - Carloforte) che, nonostante l'interruzione dei collegamenti nei mesi di dicembre e gennaio nello scalo dell'alta Gallura, aumentano complessivamente nei volumi e superano il milione di passeggeri. Nonostante il segno negativo - sul quale ha pesato particolarmente la flessione del mercato italiano rispetto a quello crescente straniero, principale utilizzatore del trasporto aereo - e in rapporto ai consuntivi degli altri scali marittimi, il Sistema portuale sardo si conferma, comunque, al vertice del bacino mediterraneo per trasporto passeggeri oltre le 20 miglia. Per quanto riguarda le crociere e come già anticipato in occasione della chiusura stagione, l'anno appena concluso ha segnato una flessione complessiva del 5,3 per cento, con circa 650 mila passeggeri in transito, più altre 31 mila unità, tra arrivi e partenze, generate dall'home porting promosso da Costa e MSC su Cagliari ed Olbia. Per quanto riguarda le crociere e come già anticipato in occasione della chiusura stagione, l'anno appena concluso ha registrato la presenza di circa 650 mila passeggeri in transito, cui si sommano 31 mila crocieristi, tra arrivi e partenze, generate dall'home porting promosso da Costa e MSC su Cagliari ed Olbia. Una flessione contenuta nel 5,3% dovuta principalmente alla cancellazione di 13 scali, sul porto di Cagliari, da parte di NCL che, periodicamente, aggiorna gli itinerari per diversificare l'offerta e che, bene rimarcarlo, non ha sostituito Cagliari con un altro porto, ma ha esteso il tempo di navigazione in mare. Dunque, una scelta che non è una valutazione dello scalo che, dunque, rimane fra i favoriti nel Mediterraneo, come dimostrano le previsioni 2026 in forte crescita. Per la Sardegna, comunque, si è trattato di un anno positivo col quasi raddoppio dei passeggeri nel porto di Olbia (+95 %), che ha superato quota 185 mila unità rispetto alle quasi 95 mila del 2024. Positivo, invece, con un più 3 per cento rispetto al 2024, il consuntivo delle merci, che si avvicina

Sea Reporter

Olbia Golfo Aranci

a quota 43 milioni di tonnellate totali. In dettaglio, il calo dell'1,6 per cento sulle rinfuse liquide - che, nel 2025, hanno superato quota 24 milioni di tonnellate (principalmente petrolio greggio in entrata e raffinati in uscita) - è compensato da una crescita del 14,1 % sulla movimentazione di quelle solide (il totale annuale di circa 4,3 milioni di tonnellate è costituito principalmente da carbone, cereali in entrata e minerali in uscita). Positivo, con un più 8 per cento, il tonnellaggio di merce varia in colli (gommato e contenitori ro-ro) che supera i 14,6 milioni di tonnellate. Su quest'ultimo risultato incide il trend positivo dei contenitori (combinato lo-lo / ro-ro MITO e domestico di Grendi e Grimaldi) che, nel 2025, crescono complessivamente del 34 per cento rispetto all'anno precedente. Segnale, questo, di una graduale, ma decisa, ripresa del comparto dopo anni di pesante crisi. " Al netto della flessione sul versante passeggeri rispetto all'anno precedente, il consuntivo 2025, per il quale va evidenziata un'interessante crescita del volume di merci movimentate, può considerarsi sostanzialmente in linea rispetto alla media dell'andamento triennale, - dice Domenico Bagalà, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Senza entrare nel merito delle variabili di mercato che hanno inciso su questo bilancio annuale, è importante evidenziare come la compensazione del sistema portuale abbia comunque consentito un contenimento dello scostamento percentuale negativo, soprattutto per il traffico passeggeri e crociere, e limitato le perdite a livello regionale. Un sistema portuale solido che si conferma, ancora una volta, ai vertici della classifica nazionale per tonnellate di merci e primo, su dimensione mediterranea, per il volume di passeggeri su rotte superiori alle 20 miglia nautiche".

Shipping Italy

Olbia Golfo Aranci

Traffici nei porti sardi a due velocità nel 2025

Traffico merci in crescita negli scali isolani, mentre sono diminuiti passeggeri di traghetti e crocieristi. Si chiude con un sostanziale allineamento all'andamento dell'ultimo triennio il bilancio 2025 per i traffici marittimi da e per i porti dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, passati da 41.649.701 di tonnellate movimentati nel 2024 a 42.919.918 (+3%), da 5.563.050 passeggeri di traghetti a 5.421.275 (-2,5%), da 970.115 passeggeri per le isole minori a 1.008.841 (+4%) e da 684.061 crocieristi a 647.527 (-5,3%). "In dettaglio, per quanto riguarda il traffico passeggeri su cabotaggio nazionale, l'anno appena trascorso chiude con una flessione del 4,5%, rispetto al 2024, nello scalo di Olbia (circa 165 mila unità in meno) e del 6,8% su Golfo Aranci (la perdita è di circa 35 mila passeggeri). Segno meno che, però, viene in parte compensato dal volume crescente su Cagliari (+ 5%, con oltre 13 mila passeggeri in più), Porto Torres (+ 4%, con un aumento di oltre 44 mila unità) e Arbatax (+ 13% e una crescita di circa 3 mila e 400 passeggeri). Si attesa, invece, al 4% netto l'incremento sul traffico nelle rotte inferiori alle 20 miglia (Santa Teresa - Bonifacio e Portovesme - Carloforte) che, nonostante l'interruzione dei collegamenti nei mesi di dicembre e gennaio nello scalo dell'alta Gallura, aumentano complessivamente nei volumi e superano il milione di passeggeri" ha evidenziato una nota dell'Adsp. Sul fronte cargo "il calo dell'1,6% sulle rinfuse liquide - che, nel 2025, hanno superato quota 24 milioni di tonnellate (principalmente petrolio greggio in entrata e raffinati in uscita) - è compensato da una crescita del 14,1 % sulla movimentazione di quelle solide (il totale annuale di circa 4,3 milioni di tonnellate è costituito principalmente da carbone, cereali in entrata e minerali in uscita). Positivo, con un più 8%, il tonnellaggio di merce varia in colli (gommatto e contenitori ro-ro) che supera i 14,6 milioni di tonnellate. Su quest'ultimo risultato incide il trend positivo dei contenitori (combinato lo-lo/ro-ro Mito e domestico di Grendi e Grimaldi) che, nel 2025, crescono complessivamente del 34% rispetto all'anno precedente. Segnale, questo, di una graduale, ma decisa, ripresa del comparto dopo anni di pesante crisi". "Al netto della flessione sul versante passeggeri rispetto all'anno precedente, il consuntivo 2025, per il quale va evidenziata un'interessante crescita del volume di merci movimentate, può considerarsi sostanzialmente in linea rispetto alla media dell'andamento triennale" ha commentato **Domenico Bagalà**, presidente dell'Adsp. "Senza entrare nel merito delle variabili di mercato che hanno inciso su questo bilancio annuale, è importante evidenziare come la compensazione del sistema portuale abbia comunque consentito un contenimento dello scostamento percentuale negativo, soprattutto per il traffico passeggeri e crociere, e limitato le perdite a livello regionale. Un sistema portuale solido che si conferma, ancora una volta, ai vertici della classifica nazionale per tonnellate di merci



Shipping Italy

Olbia Golfo Aranci

e primo, su dimensione mediterranea, per il volume di passeggeri su rotte superiori alle 20 miglia nautiche".
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.

Stop per irregolarità a nave cargo che ha rischiato naufragio in Sardegna

Controlli Guardia Costiera Cagliari, bloccata in porto anche portacontainer E' stata bloccata in porto a Cagliari dalla Guardia Costiera la nave cargo Blue Ocean A, battente bandiera "Saint Kitts and Nevis" che, nella serata del 29 gennaio, a causa di una avaria al motore principale che l'aveva resa ingovernabile, aveva rischiato il naufragio lungo le coste dell'Isola di San Pietro avvicinandosi pericolosamente agli scogli. La tragedia è stata evitata solo grazie al provvidenziale intervento dei soccorsi, coordinati dal 13/o Msc della Guardia costiera di Cagliari, nonché grazie al prezioso contributo fornito dagli equipaggi della società Rimorchiatori Sardi, a cui nei prossimi giorni verrà recapitata una lettera personale di ringraziamento da parte del Contrammiraglio Giovanni Stella, direttore marittimo della Sardegna centro-meridionale. Dall'ispezione dei militari, infatti, sono emerse numerose irregolarità legate al funzionamento dei sistemi antincendio, dei mezzi di salvataggio e delle dotazioni della plancia. Sotto il vaglio degli ispettori anche il grado di addestramento dell'equipaggio nella gestione delle emergenze e non da ultimo le condizioni di vita e lavoro a bordo. In tutto le non conformità riscontrate sono state 54, di cui ben 30 motivo di detenzione. Su disposizione della Capitaneria di Porto la nave non potrà ripartire dal porto di Cagliari sino a quando non saranno ristabilite le necessarie condizioni di sicurezza di bordo, e solamente dopo che sarà stata nuovamente ispezionata dal nucleo Port State Control. Nelle settimane precedenti le verifiche si sono estese anche a bordo di una nave portacontainer, ormeggiata nel porto canale di Cagliari, battente bandiera delle Isole Marshall, anche essa detenuta. In questo caso sono emerse irregolarità tali da comportare il trasferimento diretto della nave in un cantiere, dove verranno eseguite le necessarie riparazioni. Inoltre, a causa della assenza tra i documenti della nave della certificazione attestante la conformità rispetto alle normative europee sui materiali pericolosi installati a bordo, l'unità è stata bandita dai porti dell'Unione europea e al comandante è stata erogata una sanzione amministrativa di 10.000 euro.



Fermata per irregolarità la nave cargo che ha rischiato il naufragio

Dall'ispezione dei militari sono emersi problemi legati al funzionamento dei sistemi antincendio, dei mezzi di salvataggio e delle dotazioni della plancia. È stata bloccata in **porto** a **Cagliari** dalla Guardia Costiera la nave cargo Blue Ocean A, battente bandiera "Saint Kitts and Nevis" che, nella serata del 29 gennaio, a causa di una avaria al motore principale che l'aveva resa ingovernabile, aveva rischiato il naufragio lungo le coste dell'Isola di San Pietro avvicinandosi pericolosamente agli scogli. La tragedia è stata evitata solo grazie al provvidenziale intervento dei soccorsi, coordinati dal 13/o Mrsc della Guardia costiera di **Cagliari**, nonché grazie al prezioso contributo fornito dagli equipaggi della società Rimorchiatori Sardi, a cui nei prossimi giorni verrà recapitata una lettera personale di ringraziamento da parte del Contrammiraglio Giovanni Stella, direttore marittimo della Sardegna centro-meridionale. Dall'ispezione dei militari, infatti, sono emerse numerose irregolarità legate al funzionamento dei sistemi antincendio, dei mezzi di salvataggio e delle dotazioni della plancia. Al vaglio degli ispettori anche il grado di addestramento dell'equipaggio nella gestione delle emergenze e non da ultimo le condizioni di vita e lavoro a bordo. In tutto le non conformità riscontrate sono state 54, di cui ben 30 motivo di detenzione. Su disposizione della Capitaneria di **Porto** la nave non potrà ripartire dal **porto** di **Cagliari** sino a quando non saranno ristabilite le necessarie condizioni di sicurezza di bordo, e solamente dopo che sarà stata nuovamente ispezionata dal nucleo Port State Control. Nelle settimane precedenti le verifiche si sono estese anche a bordo di una nave portacontainer, ormeggiata nel **porto** canale di **Cagliari**, battente bandiera delle Isole Marshall, anche essa detenuta. In questo caso sono emerse irregolarità tali da comportare il trasferimento diretto della nave in un cantiere, dove verranno eseguite le necessarie riparazioni. Inoltre, a causa della assenza tra i documenti della nave della certificazione attestante la conformità rispetto alle normative europee sui materiali pericolosi installati a bordo, l'unità è stata bandita dai porti dell'Unione europea e al comandante è stata erogata una sanzione amministrativa di 10.000 euro.



Dall'ispezione dei militari sono emersi problemi legati al funzionamento dei sistemi antincendio, dei mezzi di salvataggio e delle dotazioni della plancia. È stata bloccata in porto a Cagliari dalla Guardia Costiera la nave cargo Blue Ocean A, battente bandiera "Saint Kitts and Nevis" che, nella serata del 29 gennaio, a causa di una avaria al motore principale che l'aveva resa ingovernabile, aveva rischiato il naufragio lungo le coste dell'Isola di San Pietro avvicinandosi pericolosamente agli scogli. La tragedia è stata evitata solo grazie al provvidenziale intervento dei soccorsi, coordinati dal 13/o Mrsc della Guardia costiera di Cagliari, nonché grazie al prezioso contributo fornito dagli equipaggi della società Rimorchiatori Sardi, a cui nei prossimi giorni verrà recapitata una lettera personale di ringraziamento da parte del Contrammiraglio Giovanni Stella, direttore marittimo della Sardegna centro-meridionale. Dall'ispezione dei militari, infatti, sono emerse numerose irregolarità legate al funzionamento dei sistemi antincendio, dei mezzi di salvataggio e delle dotazioni della plancia. Al vaglio degli ispettori anche il grado di addestramento dell'equipaggio nella gestione delle emergenze e non da ultimo le condizioni di vita e lavoro a bordo. In tutto le non conformità riscontrate sono state 54, di cui ben 30 motivo di detenzione. Su disposizione della Capitaneria di Porto la nave non potrà ripartire dal porto di Cagliari sino a quando non saranno ristabilite le necessarie condizioni di sicurezza di bordo, e solamente dopo che sarà stata nuovamente ispezionata dal nucleo Port State Control. Nelle settimane precedenti le verifiche si sono estese anche a bordo di una nave portacontainer, ormeggiata nel porto canale di Cagliari, battente bandiera delle Isole Marshall, anche essa detenuta. In questo caso sono emerse irregolarità tali da comportare il trasferimento diretto della nave in un cantiere, dove verranno eseguite le necessarie riparazioni. Inoltre, a causa della assenza tra i documenti della nave della certificazione attestante la conformità rispetto alle normative europee sui materiali pericolosi installati a bordo, l'unità è stata bandita dai porti dell'Unione europea e al comandante è stata erogata una sanzione amministrativa di 10.000 euro.

Messina Oggi

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Capitaneria Messina, sequestrati 200 kg di novellame

La Capitaneria di **Porto** di **Messina** ha condotto un'operazione di controllo nell'ambito delle attività di tutela delle risorse ittiche e di contrasto alla pesca illegale, che ha portato al sequestro di circa 200 chilogrammi di novellame di sarda. Il prodotto ittico, rinvenuto durante un'attività di vigilanza lungo il litorale e nei punti di sbarco, era detenuto in violazione della normativa vigente che vieta la cattura, la detenzione e la commercializzazione del novellame, al fine di garantire la salvaguardia degli stock ittici e la sostenibilità dell'ecosistema marino. Nel corso della medesima attività di controllo, il personale della Capitaneria di **porto** ha inoltre proceduto al sequestro di 48 Kg circa di gambero rosa, privi di tracciabilità. A carico dei responsabili sono state elevate sanzioni amministrative per un importo complessivo di oltre 10.000 euro. A seguito dei controlli sanitari effettuati, il pescato sequestrato è stato dichiarato idoneo al consumo e, pertanto, devoluto in beneficenza a enti caritatevoli, secondo le procedure previste dalla normativa vigente.



New Sicilia

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Messina, stretta contro la pesca illegale: sequestrati oltre 200 chili di novellame e gambero rosa

MESSINA - Controlli serrati della Capitaneria di **porto** di **Messina** nell'ambito delle attività di tutela delle risorse ittiche e contrasto alla pesca il [...]

MESSINA - Controlli serrati della Capitaneria di **porto** di **Messina** nell'ambito delle attività di tutela delle risorse ittiche e contrasto alla pesca illegale. Nel corso di un'operazione eseguita il 3 febbraio 2026 , i militari hanno sequestrato circa 200 chilogrammi di novellame di sarda , rinvenuti durante servizi di vigilanza lungo il litorale e nei punti di sbarco. Il prodotto era detenuto in violazione della normativa che vieta la cattura, la detenzione e la commercializzazione del novellame , misura prevista per garantire la salvaguardia degli stock ittici e la sostenibilità dell'ecosistema marino. Nel corso della stessa attività ispettiva sono stati sequestrati anche circa 48 chilogrammi di gambero rosa , risultati privi di tracciabilità , requisito obbligatorio a tutela della filiera e della sicurezza alimentare. Nei confronti dei responsabili sono state elevate sanzioni amministrative per oltre 10mila euro. Dopo i controlli sanitari di rito, il prodotto sequestrato è stato dichiarato idoneo al consumo umano . In applicazione delle procedure previste dalla normativa vigente, il pescato è stato devoluto a enti caritatevoli. L'operazione si inserisce nel quadro della costante attività di vigilanza svolta dalla Capitaneria di **porto** di **Messina** , finalizzata a garantire il rispetto delle norme in materia di pesca, la tutela dell'ambiente marino e la sicurezza dei consumatori. Per restare informato iscriviti al canale Telegram di NewSicilia. Segui NewSicilia anche su Facebook Instagram e Twitter.

MESSINA - Controlli serrati della Capitaneria di porto di Messina nell'ambito delle attività di tutela delle risorse ittiche e contrasto alla pesca illegale. Nel corso di un'operazione eseguita il 3 febbraio 2026 , i militari hanno sequestrato circa 200 chilogrammi di novellame di sarda , rinvenuti durante servizi di vigilanza lungo il litorale e nei punti di sbarco. Il prodotto era detenuto in violazione della normativa che vieta la cattura, la detenzione e la commercializzazione del novellame , misura prevista per garantire la salvaguardia degli stock ittici e la sostenibilità dell'ecosistema marino. Nel corso della stessa attività ispettiva sono stati sequestrati anche circa 48 chilogrammi di gambero rosa , risultati privi di tracciabilità , requisito obbligatorio a tutela della filiera e della sicurezza alimentare. Nei confronti dei responsabili sono state elevate sanzioni amministrative per oltre 10mila euro. Dopo i controlli sanitari di rito, il prodotto sequestrato è stato dichiarato idoneo al consumo umano . In applicazione delle procedure previste dalla normativa vigente, il pescato è stato devoluto a enti caritatevoli. L'operazione si inserisce nel quadro della costante attività di vigilanza svolta dalla Capitaneria di porto di Messina , finalizzata a garantire il rispetto delle norme in materia di pesca, la tutela dell'ambiente marino e la sicurezza dei consumatori. Per restare informato iscriviti al canale Telegram di NewSicilia. Segui NewSicilia anche su Facebook Instagram e Twitter.

Dopo i controlli sanitari di rito, il prodotto sequestrato è stato dichiarato idoneo al consumo umano . In applicazione delle procedure previste dalla normativa vigente, il pescato è stato devoluto a enti caritatevoli. L'operazione si inserisce nel quadro della costante attività di vigilanza svolta dalla Capitaneria di porto di Messina , finalizzata a garantire il rispetto delle norme in materia di pesca, la tutela dell'ambiente marino e la sicurezza dei consumatori. Per restare informato iscriviti al canale Telegram di NewSicilia. Segui NewSicilia anche su Facebook Instagram e Twitter.



02/04/2026 17:14

MESSINA - Controlli serrati della Capitaneria di porto di Messina nell'ambito delle attività di tutela delle risorse ittiche e contrasto alla pesca illegale. Nel corso di un'operazione eseguita il 3 febbraio 2026 , i militari hanno sequestrato circa 200 chilogrammi di novellame di sarda , rinvenuti durante servizi di vigilanza lungo il litorale e nei punti di sbarco. Il prodotto era detenuto in violazione della normativa che vieta la cattura, la detenzione e la commercializzazione del novellame , misura prevista per garantire la salvaguardia degli stock ittici e la sostenibilità dell'ecosistema marino. Nel corso della stessa attività ispettiva sono stati sequestrati anche circa 48 chilogrammi di gambero rosa , risultati privi di tracciabilità , requisito obbligatorio a tutela della filiera e della sicurezza alimentare. Nei confronti dei responsabili sono state elevate sanzioni amministrative per oltre 10mila euro. Dopo i controlli sanitari di rito, il prodotto sequestrato è stato dichiarato idoneo al consumo umano . In applicazione delle procedure previste dalla normativa vigente, il pescato è stato devoluto a enti caritatevoli. L'operazione si inserisce nel quadro della costante attività di vigilanza svolta dalla Capitaneria di porto di Messina , finalizzata a garantire il rispetto delle norme in materia di pesca, la tutela dell'ambiente marino e la sicurezza dei consumatori. Per restare informato iscriviti al canale Telegram di NewSicilia. Segui NewSicilia anche su Facebook Instagram e Twitter.

Messina, blitz contro la pesca illegale: sequestrati 200 kg di novellame

Operazione della Capitaneria di **Porto** di **Messina** lungo il litorale e nei punti di sbarco: fermati anche 48 kg di gambero rosa senza tracciabilità, multe per oltre 10mila euro. Il pescato, idoneo al consumo, devoluto in beneficenza Previous Next Nella giornata di ieri 03 febbraio 2026, la Capitaneria di **Porto** di **Messina** ha effettuato un'operazione di controllo nell'ambito delle attività di tutela delle risorse ittiche e di contrasto alla pesca illegale, che ha portato al sequestro di circa 200 chilogrammi di novellame di sarda. Il prodotto ittico, rinvenuto durante un'attività di vigilanza lungo il litorale e nei punti di sbarco, era detenuto in violazione della normativa vigente che vieta la cattura, la detenzione e la commercializzazione del novellame, al fine di garantire la salvaguardia degli stock ittici e la sostenibilità dell'ecosistema marino. Nel corso della medesima attività di controllo, il personale della Capitaneria di **porto** ha inoltre proceduto al sequestro di 48 Kg circa di gambero rosa privi di tracciabilità. A carico dei responsabili sono state elevate sanzioni amministrative per un importo complessivo di oltre 10.000 euro. A seguito dei controlli sanitari effettuati, il pescato sequestrato è stato dichiarato idoneo al consumo e, pertanto, devoluto in beneficenza a enti caritatevoli, secondo le procedure previste dalla normativa vigente. L'operazione rientra nella costante attività di controllo svolta dalla Capitaneria di **Porto** di **Messina**, finalizzata a garantire il rispetto delle norme sulla pesca, la tutela dell'ambiente marino e la sicurezza alimentare dei consumatori.



Messina: a Palazzo dei Leoni tavolo tecnico per la tutela dei laghi di Ganzirri e Faro

Più controlli e sistemi di vigilanza a tutela del delicato ecosistema della Riserva di Capo Peloro. Si è svolto stamani a Palazzo dei Leoni il tavolo tecnico interistituzionale convocato dalla Città Metropolitana di Messina per affrontare le criticità legate alla navigazione, allo stazionamento delle imbarcazioni e alle attività presenti nella Riserva Naturale Orientata di Capo Peloro, con particolare attenzione ai laghi di Ganzirri e Torre Faro e ai canali di collegamento. L'incontro, fortemente voluto e promosso dal Sindaco Metropolitano Federico Basile, ha coinvolto i principali enti impegnati nella tutela dell'area protetta. L'obiettivo è definire un percorso condiviso per salvaguardare e valorizzare gli ecosistemi lacustri e la riserva patrimonio di grandissimo valore ambientale della Città Metropolitana di Messina, proteggere la qualità delle acque e garantire la corretta gestione delle attività di molluschicoltura, fondamentali per l'habitat e l'economia locale e strettamente legate alla sicurezza alimentare e alla salute pubblica.

Riunione Per la Città Metropolitana erano presenti il Direttore Generale Giuseppe Campagna, il Capo di Gabinetto Lalla Parisi, l'esperto del Sindaco Metropolitano per le attività di supporto alla promozione e allo sviluppo dell'Area Integrata dello Stretto Ammiraglio Ispettore Capo Nunzio Martello, l'esperto del Sindaco Metropolitano Giuseppe Laface, il Dirigente della Direzione Ambiente Giovanni Lentini, la Direttrice della Riserva Maria Letizia Molino. All'incontro hanno partecipato il Comandante della Capitaneria di **Porto** Capitano di Vascello Luciano Pischedda con il Luogotenente Maresciallo Carlo Pagliaro, il dirigente veterinario dell'ASP di Messina Salvatore Monaco, il dirigente responsabile per l'Area di Messina del Demanio Marittimo della Regione Siciliana Santo Campolo, il Comandante della Polizia Municipale Giovanni Giardina e, per la Polizia Metropolitana, il Sostituto Commissario Responsabile della Sezione Specialistica Giovanni Ruggeri. Nel corso del confronto, sono stati illustrati i risultati delle verifiche dell'ASP di Messina, che pur evidenziando le criticità legate alla presenza di imbarcazioni con motori a combustione interna, potenziali fonti di contaminazione dell'ecosistema hanno confermato che, i controlli eseguiti con cadenza settimanale, non hanno ravvisato il superamento dei valori previsti dalle norme. Contestualmente sono stati presentati i dati del monitoraggio effettuato dalla Città Metropolitana e dagli altri enti, relativo alla presenza dei natanti nei laghi e nei canali. Ordinanza Successivamente, il Comandante Pischedda ha illustrato i punti salienti che costituiranno le linee guida di un'ordinanza finalizzata alla regolamentazione della navigazione e della sosta dei natanti. Rimane confermato il divieto assoluto di navigazione con motori tradizionali nei due laghi e nei canali di collegamento mentre sono in fase di programmazione da parte della Città Metropolitana l'installazione di sistemi di controllo degli accessi e di videosorveglianza. Nell'ambito di una riorganizzazione



02/04/2026 19:11 Danilo Loria

Più controlli e sistemi di vigilanza a tutela del delicato ecosistema della Riserva di Capo Peloro. Si è svolto stamani a Palazzo dei Leoni il tavolo tecnico interistituzionale convocato dalla Città Metropolitana di Messina per affrontare le criticità legate alla navigazione, allo stazionamento delle imbarcazioni e alle attività presenti nella Riserva Naturale Orientata di Capo Peloro, con particolare attenzione ai laghi di Ganzirri e Torre Faro e ai canali di collegamento. L'incontro, fortemente voluto e promosso dal Sindaco Metropolitano Federico Basile, ha coinvolto i principali enti impegnati nella tutela dell'area protetta. L'obiettivo è definire un percorso condiviso per salvaguardare e valorizzare gli ecosistemi lacustri e la riserva patrimonio di grandissimo valore ambientale della Città Metropolitana di Messina, proteggere la qualità delle acque e garantire la corretta gestione delle attività di molluschicoltura, fondamentali per l'habitat e l'economia locale e strettamente legate alla sicurezza alimentare e alla salute pubblica. Riunione Per la Città Metropolitana erano presenti il Direttore Generale Giuseppe Campagna, il Capo di Gabinetto Lalla Parisi, l'esperto del Sindaco Metropolitano per le attività di supporto alla promozione e allo sviluppo dell'Area Integrata dello Stretto Ammiraglio Ispettore Capo Nunzio Martello, l'esperto del Sindaco Metropolitano Giuseppe Laface, il Dirigente della Direzione Ambiente Giovanni Lentini, la Direttrice della Riserva Maria Letizia Molino. All'incontro hanno partecipato il Comandante della Capitaneria di Porto Capitano di Vascello Luciano Pischedda con il Luogotenente Maresciallo Carlo Pagliaro, il dirigente veterinario dell'ASP di Messina Salvatore Monaco, il dirigente responsabile per l'Area di Messina del Demanio Marittimo della Regione Siciliana Santo Campolo, il Comandante della Polizia Municipale Giovanni Giardina e, per la Polizia Metropolitana, il Sostituto Commissario Responsabile della Sezione Specialistica Giovanni Ruggeri. Nel corso del confronto, sono stati illustrati i risultati delle verifiche dell'ASP di Messina, che pur evidenziando le criticità legate alla presenza di imbarcazioni con motori a combustione interna, potenziali fonti di contaminazione dell'ecosistema hanno confermato che, i controlli eseguiti con cadenza settimanale, non hanno ravvisato il superamento dei valori previsti dalle norme. Contestualmente sono stati presentati i dati del monitoraggio effettuato dalla Città Metropolitana e dagli altri enti, relativo alla presenza dei natanti nei laghi e nei canali. Ordinanza Successivamente, il Comandante Pischedda ha illustrato i punti salienti che costituiranno le linee guida di un'ordinanza finalizzata alla regolamentazione della navigazione e della sosta dei natanti. Rimane confermato il divieto assoluto di navigazione con motori tradizionali nei due laghi e nei canali di collegamento mentre sono in fase di programmazione da parte della Città Metropolitana l'installazione di sistemi di controllo degli accessi e di videosorveglianza. Nell'ambito di una riorganizzazione

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

logistica, il Comune di Messina sta individuando undici aree esterne ai laghi e ai canali per accogliere le imbarcazioni che non potranno più sostare all'interno della Riserva, assicurando la continuità delle attività di residenti e diportisti nel rispetto delle norme ambientali. Le parole di Campagna "L'odierno tavolo tecnico - ha dichiarato il Direttore Generale Giuseppe Campagna - rappresenta un passaggio importante e decisivo verso una gestione più rigorosa e consapevole di un'area di straordinario valore ambientale. Il rispetto delle regole, il rafforzamento dei controlli e la tutela sanitaria delle acque sono fondamentali per proteggere la salute pubblica e garantire la sostenibilità delle attività di molluschicoltura autorizzate. Il coordinamento tra le istituzioni è la chiave per raggiungere questi obiettivi ed il percorso intrapreso fa ben sperare affinché le primarie esigenze pubbliche possano coniugarsi con le altrettanto primarie esigenze dei privati che storicamente portano avanti le attività tipiche dei nostri laghi".

Sequestro di gamberi senza tracciabilità: multa salata e donazione in beneficenza

La Capitaneria di **porto** di **Messina** intercetta 48 kg di pescato non a norma. La Capitaneria di **porto** ha sequestrato 48 kg di gambero rosa privi di tracciabilità. A carico dei responsabili sono state elevate sanzioni amministrative per un importo complessivo di oltre 10mila euro. A seguito dei controlli sanitari effettuati, il pescato sequestrato è stato dichiarato idoneo al consumo e, pertanto, devoluto in beneficenza a enti caritatevoli, secondo le procedure previste dalla normativa vigente.



TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

"Il sindaco Basile regali l'ex Fiera ai messinesi prima di dimettersi"

La consigliera del Pd Antonella Russo invita il primo cittadino a chiedere la concessione dell'area da parte del Comune di Messina MESSINA - "I lavori dell' ex Fiera sono stati completati e le aree saranno a breve fruibili. Finalmente l'area più bella della città tornerà ad essere aperta al pubblico. Trattasi di circa 50.000 metri quadrati di affaccio a mare, di cui la metà adibiti a parco urbano, con arbusti di prim'ordine piantumati. Forse un parco urbano così vasto non esiste in altre città del sud Italia e tra un mese, massimo due, sarà finalmente aperto alla cittadinanza. Non c'è ad oggi evidenza solo dell'aspetto più importante: la tanto annunciata ma mai attuata richiesta di concessione dell'area da parte del Comune di Messina all'Autorità di sistema portuale dello Stretto. Dopo tavoli tecnici e svariati sopralluoghi, dopo che il sindaco Basile l'ha preannunciato più volte, ad oggi la richiesta di concessione dell'affaccio a mare stranamente manca. L'area ex Ringo e l'area della Batteria Masotto sono già in concessione al Comune ma non sappiamo perché non sia ancora stata attivata per l'area della nostra ex Fiera la stessa procedura". Così la consigliera comunale del Partito democratico Antonella Russo.

Continua l'esponente del Pd: "Visto che si tratta di una meravigliosa zona che non serve all'Autorità di sistema, perché non ha fini prettamente portuali, possibile che il Comune di Messina non abbia voglia di gestirla in autonomia nell'interesse dei messinesi? Non si dica che il problema è l'erogazione dell'acqua perché è stato costruito un serbatoio più che sufficiente allo scolo e che la portata d'acqua risulterebbe più elevata del bisogno di irrigare le bellissime piante che sono state interrate in questi mesi. Non si dica che Basile non la chiede in concessione perché dovrebbe pagare un paio di centinaia di migliaia di euro di costi annui di gestione. Basterebbe, infatti, organizzare in questo nuovo immenso parco urbano anche solo due eventi l'anno (e Messina, per questa amministrazione, è diventata "la città degli eventi") per poterne recuperare i costi di gestione. Non ci dica il sindaco Basile che attende di poter acquisire anche i padiglioni, perché questa acquisizione potrebbe, pur condividendosi l'opportunità del sindaco, avvenire anche in un successivo step. L'urgenza, in vista dell'imminente primavera è restituire alla città il suo affaccio a mare". Conclude Antonella Russo: "La passeggiata a mare è un dono prezioso, frutto di anni di battaglie e di un rilevante investimento pubblico. Ed è giusto che sia il Comune di Messina a gestirla e a prendersene cura, perché rimanga viva e accogliente per i turisti e per i messinesi di oggi e di domani. E allora, perché il sindaco di Messina non si occupa di far redigere un programma di gestione del lungomare della città - uno dei più belli d'Italia - e intanto nel contempo formula l'istanza di concessione demaniale prima delle sue probabili imminenti dimissioni? Non sarebbe un bel segnale per i cittadini? Certo, di quest'area non verrebbe



La consigliera del Pd Antonella Russo invita il primo cittadino a chiedere la concessione dell'area da parte del Comune di Messina MESSINA - "I lavori dell' ex Fiera sono stati completati e le aree saranno a breve fruibili. Finalmente l'area più bella della città tornerà ad essere aperta al pubblico. Trattasi di circa 50.000 metri quadrati di affaccio a mare, di cui la metà adibiti a parco urbano, con arbusti di prim'ordine piantumati. Forse un parco urbano così vasto non esiste in altre città del sud Italia e tra un mese, massimo due, sarà finalmente aperto alla cittadinanza. Non c'è ad oggi evidenza solo dell'aspetto più importante: la tanto annunciata ma mai attuata richiesta di concessione dell'area da parte del Comune di Messina all'Autorità di sistema portuale dello Stretto. Dopo tavoli tecnici e svariati sopralluoghi, dopo che il sindaco Basile l'ha preannunciato più volte, ad oggi la richiesta di concessione dell'affaccio a mare stranamente manca. L'area ex Ringo e l'area della Batteria Masotto sono già in concessione al Comune ma non sappiamo perché non sia ancora stata attivata per l'area della nostra ex Fiera la stessa procedura". Così la consigliera comunale del Partito democratico Antonella Russo. Continua l'esponente del Pd: "Visto che si tratta di una meravigliosa zona che non serve all'Autorità di sistema, perché non ha fini prettamente portuali, possibile che il Comune di Messina non abbia voglia di gestirla in autonomia nell'interesse dei messinesi? Non si dica che il problema è l'erogazione dell'acqua perché è stato costruito un serbatoio più che sufficiente allo scolo e che la portata d'acqua risulterebbe più elevata del bisogno di irrigare le bellissime piante che sono state interrate in questi mesi. Non si dica che Basile non la chiede in concessione perché dovrebbe pagare un paio di centinaia di migliaia di euro di costi annui di gestione.

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

a occuparsi l'eventuale commissario regionale, che certamente dovrebbe pensare ad altro. Rimane, pertanto, la domanda e l'accurato suggerimento: sindaco Basile, regali alla città il suo lungomare prima di deporre anzitempo la fascia tricolore".

"Mata e Grifone esposti nel lungomare in Fiera". La proposta di Ferrante e Geraci (M5S)

Redazione | mercoledì 04 Febbraio 2026 - 20:33 Bisognerebbe trovare una collocazione per proteggerli dalle intemperie. Fra non molto un pezzo di affaccio a mare verrà restituito alla città, parliamo dei luoghi che ospitavano la Fiera Campionaria di Messina, già inserito nel percorso più ampio di riqualificazione del lungomare promosso nel 2021 dall' **Autorità di Sistema Portuale** dello Stretto. Domenico Gabriele Ferrante, consigliere della IV Circoscrizione, insieme ad Alessandro Geraci, vicepresidente della III Circoscrizione, rilanciano una proposta identitaria: avviare un'esposizione permanente dei Giganti Mata e Grifone, inserendola in un "Museo del Mito e delle Tradizioni" e facendone il cuore narrativo del futuro "Lungomare del Mito". "La proposta - precisano Ferrante e Geraci - non sostituisce e non intacca la storica e amatissima tradizione della "Passeggiata dei Giganti" a Camaro, che deve continuare regolarmente nel mese di agosto: al contrario, l'obiettivo è rafforzarla, perché una valorizzazione stabile durante l'anno renderebbe ancora più significativo l'appuntamento popolare estivo". «La riqualificazione del waterfront è l'occasione per una scelta che lasci un segno vero: non solo opere e arredo urbano, ma un'idea forte di città. Mata e Grifone sono un simbolo popolare e riconoscibile, legato alla leggenda delle origini di Messina: non è accettabile ammirarli solo per poche settimane e per il resto dell'anno chiusi in un deposito in via Catania. Tra mito, leggenda, tradizione e storia c'è tanto da raccontare ai cittadini e ai turisti, specie nella stagione crocieristica: servono una collocazione stabile, fruibile e raccontata in modo moderno, a beneficio di tutti, mantenendo la passeggiata di Camaro come momento culminante della tradizione». Dal "deposito" alla promozione culturale. Accanto all'esposizione permanente, Ferrante e Geraci indicano anche azioni di promozione e animazione culturale legate al racconto del mito: «Pensate a un video promozionale con drone, con immagini di Mata e Grifone a Camaro e sulla città mentre una voce narra la leggenda, da trasmettere sulle navi da crociera e nei circuiti turistici online. Pensate a uno spettacolo teatrale in costume che rievoca l'incontro tra la "Cammarota" e il "Guerriero Saraceno" da mettere in scena accanto ai Giganti oggi invece sono stipati in un deposito comunale 345 giorni l'anno». Il "Lungomare del Mito": cosa significa? Ferrante e Geraci propongono che l'esposizione permanente diventi il punto di partenza di un percorso culturale sul mare: un itinerario tematico che accompagni cittadini e visitatori lungo la nuova passeggiata, rendendo il lungomare un'esperienza identitaria e non un semplice attraversamento.



Redazione | mercoledì 04 Febbraio 2026 - 20:33 Bisognerebbe trovare una collocazione per proteggerli dalle intemperie. Fra non molto un pezzo di affaccio a mare verrà restituito alla città, parliamo dei luoghi che ospitavano la Fiera Campionaria di Messina, già inserito nel percorso più ampio di riqualificazione del lungomare promosso nel 2021 dall' **Autorità di Sistema Portuale** dello Stretto. Domenico Gabriele Ferrante, consigliere della IV Circoscrizione, insieme ad Alessandro Geraci, vicepresidente della III Circoscrizione, rilanciano una proposta identitaria: avviare un'esposizione permanente dei Giganti Mata e Grifone, inserendola in un "Museo del Mito e delle Tradizioni" e facendone il cuore narrativo del futuro "Lungomare del Mito". "La proposta - precisano Ferrante e Geraci - non sostituisce e non intacca la storica e amatissima tradizione della "Passeggiata dei Giganti" a Camaro, che deve continuare regolarmente nel mese di agosto: al contrario, l'obiettivo è rafforzarla, perché una valorizzazione stabile durante l'anno renderebbe ancora più significativo l'appuntamento popolare estivo". «La riqualificazione del waterfront è l'occasione per una scelta che lasci un segno vero: non solo opere e arredo urbano, ma un'idea forte di città. Mata e Grifone sono un simbolo popolare e riconoscibile, legato alla leggenda delle origini di Messina: non è accettabile ammirarli solo per poche settimane e per il resto dell'anno chiusi in un deposito in via Catania. Tra mito, leggenda, tradizione e storia c'è tanto da raccontare ai cittadini e ai turisti, specie nella stagione crocieristica: servono una collocazione stabile, fruibile e raccontata in modo moderno, a beneficio di tutti, mantenendo la passeggiata di Camaro come momento culminante della tradizione».

Oltre 1.200 controlli e 369 mila animali verificati dall'Asp di Palermo

Negli impianti di macellazione sono stati effettuati controlli su oltre 369 mila animali macellati, tra bovini, suini, equini e ovi-caprini, nel corso di 976 giornate complessive di macellazione. Nell'ambito delle attività di vigilanza sono stati inoltre distrutti 8.369 chili di carne e prodotti a base di carne non idonei al consumo. Lo si evince dalla Relazione sui controlli ufficiali e la sicurezza alimentare del Dipartimento di prevenzione veterinario dell'Asp di Palermo, presentata stamane allo Steri. Il documento fotografa l'attività di vigilanza e prevenzione lungo l'intera filiera degli alimenti di origine animale nel territorio provinciale. Illustrati i principali dati sui controlli ufficiali, i sistemi di allerta, i campionamenti e le attività di audit nel 2025, a tutela della salute pubblica e della sicurezza dei consumatori. Circa un centinaio i controlli effettuati congiuntamente con i carabinieri del Nas, con la Guardia costiera e la Guardia di finanza, con le quali l'Asp normalmente collabora per operazioni complesse. Significativa anche l'azione di controllo sugli stabilimenti alimentari: su 3.027 strutture registrate presenti sul territorio, 1.048 sono state ispezionate, con 1.242 controlli ufficiali complessivi. Tutti i 194 stabilimenti riconosciuti sono stati sottoposti a controllo, con 14 non conformità rilevate. Ampia l'attività di campionamento ufficiale, con oltre 600 esami programmati su prodotti della pesca, su carni, latte e prodotti lattiero-caseari, uova, miele e gelatine, oltre a campionamenti non programmati e ai controlli specifici previsti dal piano ghiaccio alimentare, sia microbiologico che chimico. Dalla categorizzazione del rischio delle imprese alimentari emerge che il 79% delle attività è classificato a rischio basso, il 13% a rischio medio e solo il 7% a rischio alto, a conferma dell'efficacia delle attività di prevenzione e vigilanza messe in campo. Ai lavori sono intervenuti, tra gli altri, il sindaco di Palermo Roberto Lagalla, il rettore dell'Università di Palermo Massimo Midiri, l'assessore regionale alle Attività produttive Edy Tamajo, il commissario dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale Annalisa Tardino. "La sicurezza alimentare è un presidio fondamentale di sanità pubblica - ha sottolineato il direttore generale dell'Asp di Palermo, Alberto Firenze - i dati dimostrano l'impegno costante dell'Azienda nel garantire controlli puntuali ed efficaci lungo tutta la filiera degli alimenti di origine animale". "La relazione restituisce il lavoro quotidiano svolto dai servizi sul territorio - ha detto il direttore del Dipartimento di prevenzione veterinario, Francesco Francaviglia - è un'attività complessa che va dalla macellazione alla trasformazione, dalla distribuzione ai controlli sugli stabilimenti e sui prodotti, secondo il principio della 'Food Integrity'".



Palermo paralizzata dai cantieri: dal centro storico al porto come cambia la viabilità

Romina Ferrante

di | Palermo si avvia verso mesi difficili sul fronte della viabilità. Non per emergenze improvvise o grandi eventi, ma per una serie ravvicinata di cantieri destinati a ridisegnare e a rallentare la mobilità urbana. Dal centro storico all'asse porto-città, da viale Regione Siciliana fino alle zone interessate dai lavori in via Scala Carini, via Castellana, via Bronte e via Gibellina, il copione si ripete: carreggiate ristrette, deviazioni obbligate e slalom tra le transenne. Nelle ore di punta, quando il traffico aumenta o scattano le procedure d'imbarco al porto, la circolazione va regolarmente in sofferenza. A determinare questo scenario è una sequenza di ordinanze dell'Ufficio Traffico e Mobilità ordinaria del Comune di Palermo, emanate tra il 30 gennaio e il 3 febbraio 2026. Provvedimenti diversi per tipologia e durata, ma accomunati dalla necessità di consentire interventi strutturali e di manutenzione. Per i palermitani, però, l'effetto è uno solo: tempi di percorrenza più lunghi, code ricorrenti e percorsi sempre meno prevedibili. In totale sono sette le ordinanze attive o prorogate che regolano traffico e sosta in nodi strategici della città. Alcune misure hanno carattere temporaneo, altre accompagneranno Palermo

fino alla primavera e, per l'area portuale, fino a settembre 2026. Collettore Sud Orientale: lavori prorogati e viabilità limitata A pesare in modo significativo sulla viabilità sono le proroghe legate ai lavori per il Completamento del collettore emissario Sud Orientale. Le ordinanze n. 134 e n. 140 del 30 gennaio 2026 estendono le limitazioni già in vigore in piazza Ingastone, in via Brasa (angolo Corso Re Ruggero via Ernesto Basile) e in Corso Tukory (angolo via Lodato via Ernesto Basile), aree già interessate da cantieri nei mesi scorsi. I provvedimenti prorogano le misure contenute nelle precedenti ordinanze dell'estate 2025, confermando chiusure e restrizioni alla circolazione veicolare e pedonale. Si tratta di snodi particolarmente sensibili per i collegamenti tra centro storico, università e principali assi di scorrimento, dove le modifiche alla viabilità producono effetti immediati sui flussi di traffico. Le limitazioni resteranno operative fino al 28 febbraio 2026, con deviazioni obbligate e accessi consentiti ai residenti e ai mezzi autorizzati. Cantieri ormai noti agli automobilisti, ma che continuano a incidere sull'organizzazione degli spostamenti quotidiani, soprattutto nelle fasce orarie di maggiore afflusso. Rallentamenti nel centro storico: chiusa via Benfratelli Nel cuore del centro storico un'altro intervento urgente, che pesa sulla viabilità dell'area di Ballarò. L'ordinanza n. 138 del 30 gennaio 2026 dispone, infatti, la chiusura del tratto di via Benfratelli all'altezza del civico 21, nel segmento compreso tra via dei Biscottari e l'incrocio con via Porta di Castro. Il provvedimento è motivato da lavori di pronto intervento, basolato dissestato e sprofondato, resi necessari dalle condizioni della pavimentazione stradale e prevede la chiusura totale al transito veicolare e



di | Palermo si avvia verso mesi difficili sul fronte della viabilità. Non per emergenze improvvise o grandi eventi, ma per una serie ravvicinata di cantieri destinati a ridisegnare - e a rallentare - la mobilità urbana. Dal centro storico all'asse porto-città, da viale Regione Siciliana fino alle zone interessate dai lavori in via Scala Carini, via Castellana, via Bronte e via Gibellina, il copione si ripete: carreggiate ristrette, deviazioni obbligate e slalom tra le transenne. Nelle ore di punta, quando il traffico aumenta o scattano le procedure d'imbarco al porto, la circolazione va regolarmente in sofferenza. A determinare questo scenario è una sequenza di ordinanze dell'Ufficio Traffico e Mobilità ordinaria del Comune di Palermo, emanate tra il 30 gennaio e il 3 febbraio 2026. Provvedimenti diversi per tipologia e durata, ma accomunati dalla necessità di consentire interventi strutturali e di manutenzione. Per i palermitani, però, l'effetto è uno solo: tempi di percorrenza più lunghi, code ricorrenti e percorsi sempre meno prevedibili. In totale sono sette le ordinanze attive o prorogate che regolano traffico e sosta in nodi strategici della città. Alcune misure hanno carattere temporaneo, altre accompagneranno Palermo fino alla primavera e, per l'area portuale, fino a settembre 2026. Collettore Sud Orientale: lavori prorogati e viabilità limitata A pesare in modo significativo sulla viabilità sono le proroghe legate ai lavori per il "Completamento del collettore emissario Sud Orientale". Le ordinanze n. 134 e n. 140 del 30 gennaio 2026 estendono le limitazioni già in vigore in piazza Ingastone, in via Brasa (angolo Corso Re Ruggero - via Ernesto Basile) e in Corso Tukory (angolo via Lodato - via Ernesto Basile), aree già interessate da cantieri nei mesi scorsi. I provvedimenti prorogano le misure contenute nelle precedenti ordinanze dell'estate 2025, confermando chiusure e restrizioni alla circolazione veicolare e pedonale. Si tratta di snodi particolarmente sensibili per i collegamenti tra centro storico, università e

Blog Sicilia

Palermo, Termini Imerese

l'istituzione del divieto di sosta h24 su entrambi i lati , con deviazioni del traffico sulle strade limitrofe del centro storico. Anche qui, pochi giorni di lavori bastano per creare un effetto imbuto in uno dei punti più sensibili del centro storico. Via Crispi, scattano le restrizioni per i lavori al porto Quando si parla di viabilità in affanno, via Francesco Crispi resta uno snodo cruciale. Con l'ordinanza n. 141 del 30 gennaio 2026 il Comune introduce nuove e pesanti limitazioni per consentire i lavori di interfaccia città-porto, da parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale. Il tratto interessato è quello compreso tra il parcheggio Stella Maris e la nuova fermata della metropolitana, davanti all'area dell'Autorità portuale. Il provvedimento prevede restringimenti di carreggiata, divieti di sosta 0-24, interdizioni al transito pedonale sui marciapiedi interessati e percorsi protetti alternativi. Si tratta, purtroppo, di un intervento di lunga durata: l'ordinanza resterà, infatti, valida fino a settembre 2026, con effetti destinati a sommarsi ai picchi di traffico legati agli imbarchi. Viale Regione Siciliana: cantieri notturni per il tram Non va meglio sull'asse principale della città, interessato da nuovi interventi programmati in orario notturno. Con l'ordinanza n. 142 del 30 gennaio 2026, il Comune dispone restringimenti temporanei di carreggiata su viale Regione Siciliana , in corrispondenza del sottopasso di corso Calatafimi , all'altezza di via Giuseppe Mulè , nella carreggiata in direzione CataniaMessina e nella rampa di immissione sulla laterale. I lavori si svolgono dalle 22 alle 6 del mattino , con l'installazione di cantieri mobili per l'esecuzione di saggi esplorativi nell'ambito della realizzazione delle nuove linee Tramviarie della Città di Palermo Tratta C e delle attività propedeutiche all'avvio dei lavori del nuovo svincolo Calatafimi Le chiusure delle porzioni di carreggiata non avvengono in modo contemporaneo e l'ordinanza prevede che sia sempre garantita almeno una corsia per senso di marcia Prorogati gli scavi e-distribuzione in diverse zone della città Nei quartieri occidentali della città proseguono i lavori sulla rete elettrica, con effetti che si estendono nel tempo. Con l'ordinanza n. 166 del 3 febbraio 2026, il Comune di Palermo ha infatti disposto la proroga delle limitazioni alla circolazione già in vigore in via Scala Carini (zona NoceZisa) , via Castellana (area Passo di Rigano) , via Bronte (zona Uditore) e via Gibellina (area Noce), per consentire il completamento degli interventi di scavo a cura di e-distribuzione I cantieri interessano tratti estesi delle carreggiate e dei marciapiedi, con chiusure parziali della sede stradale , istituzione del divieto di sosta su entrambi i lati con rimozione coatta e interdizione del transito pedonale nei tratti interessati , compensata dalla realizzazione di percorsi protetti lungo il perimetro delle aree di lavoro. Le lavorazioni vengono effettuate impegnando una semicarreggiata per volta, così da garantire, per quanto possibile, la continuità della circolazione. La proroga fissa la nuova scadenza al 31 marzo 2026 , estendendo una fase già avviata nei mesi scorsi. Via Giovanni Salemi: un mese di chiusure programmate Nuovo fronte di lavori anche in via Giovanni Salemi (zona Borgo NuovoCruillas). L'ordinanza n. 167 del 3 febbraio 2026 dispone limitazioni al traffico per le opere di connessione alla rete elettrica per mini impianto di produzione energia rinnovabile Impianto Petrazzi Basso . Dal 9 febbraio e per

Blog Sicilia

Palermo, Termini Imerese

30 giorni, anche il tratto compreso tra Fondo Chiusa Grande, via Labiso Luigi Filippo e via Mario Trapassi, sempre tra Borgo Nuovo e Cruillas, sarà interessato da chiusure parziali, divieti di sosta ambo i lati e dalla creazione di un percorso pedonale protetto lungo il perimetro del cantiere.

IL Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Il waterfront di Palermo che verrà, i lavori sull'interfaccia entrano nel vivo CLICCA PER IL VIDEO

Pietro Minardi

Il nuovo waterfront di Palermo . Il modo in cui la città riscoprirà parte del suo mare. La riqualificazione dell'interfaccia-porto sta per entrare nel vivo. Così come anticipato dalla redazione de ilSicilia.it, a breve inizieranno i lavori relativi all'accordo quadro , firmato a settembre, fra il sindaco Roberto Lagalla e il commissario Annalisa Tardino. Un pacchetto di interventi che andrà dal restyling dell'ingresso del porto fino ad opere urbanistiche fondamentali per la viabilità, come la realizzazione di una nuova rotonda in piazza della Pace o il sovrappasso per collegare l'area in cui sorgeranno le piattaforme a 7,50 metri , volute dall'ex presidente Pasqualino Monti, all'ingresso di via Amari . Una manovra che dovrà muoversi compatibilmente con il futuro passaggio della linea F del tram Waterfront di Palermo, i lavori entrano nel vivo Insomma, dalle parti del porto di Palermo cambierà molto. A cominciare da quanto previsto dall'accordo quadro fra Comune di Palermo e l'Autorità Portuale. Il progetto contiene in sé interventi per 12,5 milioni di euro , interamente finanziati con fondi FSC . L'obiettivo è ambizioso. Ovvero, dare al capoluogo siciliano un degno biglietto da visita per tutti i crocieristi che sbarcheranno in città. Ciò non solo attraverso nuove infrastrutture, ma anche e soprattutto con una rinnovata viabilità. Fatto che passerà dall'abbattimento dei muri che attualmente separano via Francesco Crispi dall'area del porto di Palermo. Stop al transito sul marciapiede lato mare, attesa per la fermata Porto A tal proposito, l'Ufficio Mobilità del Comune ha emanato il 30 gennaio l'ordinanza con la quale ha consentito alle maestranze di Repin , ditta incaricata dei lavori, di transennare il marciapiede e parte della carreggiata lato monte di via Francesco Crispi . Il tratto interessato è quello che va dal parcheggio Tirrenia fino alla futura fermata Porto dell'anello ferroviario . Struttura che, secondo le ultime previsioni, dovrebbe aprire i battenti entro l'inizio della primavera. Consentendo così la contestuale messa a regime della fermata Politeama , già in fase avanzata di realizzazione. Pedoni e ciclisti dovranno cambiare percorso: rebus manutenzione stradale Per tutto il periodo necessario agli interventi, i pedoni dovranno circolare sul marciapiede opposto. Vita dura anche per i ciclisti , i quali dovranno rinunciare a una porzione rilevante della pista ciclabile. L'unica alternativa è il transito sull'altra corsia. Anche se da questo punto di vista, i fan delle due ruote dovranno fare attenzione ai numerosi crateri presenti da tempo sull'asfalto . Opere di manutenzione che rientrano nel più generale quadro degli interventi sull'interfaccia porto, così come la realizzazione di una nuova rotonda in piazza della Pace. Tempo previsto per i lavori circa otto mesi. Discorso diverso interesserà invece la creazione di un nuovo sovrappasso fra le future piattaforme del porto e piazza Camilleri. Il via libera al cantiere dovrebbe arrivare a giugno 2026, mentre le opere vere e proprie dovrebbero proseguire per circa 15 mesi.



Sciopero dei portuali di tutto il Mediterraneo per la pace: protesta anche a Palermo

I sindacati di vari Paesi europei hanno dichiarato venerdì 6 febbraio Giornata internazionale di azione e di lotta contro la guerra. In città l'iniziativa si terrà al Varco Santa Lucia I sindacati Enedep di Grecia, Lab dei Paesi Baschi, Liman-Is di Turchia, Odt del Marocco e Usb in Italia hanno dichiarato venerdì 6 febbraio Giornata internazionale di azione e lotta e in quella giornata i lavoratori portuali di circa 21 tra i più importanti porti europei e del Mediterraneo, da Tangeri a Mersin, dal Pireo ed Elefsina, passando da Bilbao, ma anche gran parte dei porti italiani, compreso quello di Palermo, manifesteranno e sciopereranno insieme "per garantire che i porti europei e mediterranei siano luoghi di pace e liberi da qualsiasi coinvolgimento nella guerra", come fa sapere Usb. Dalle 17.30 sui canali social dell'Unione sindacale di base sarà disponibile la diretta della giornata con interventi e contributi dalle piazze nazionali e internazionali. In Italia si terranno iniziative oltre che a Palermo, alle 16.30 al Varco Santa Lucia, anche a Genova (18.30 Varco San Benigno), Livorno (17.30 piazza Quattro Mori), Trieste (17.30 via Ludwig Von Bruck), Ravenna (alle 15 in via Antico Squero 31), Ancona (alle 18 in piazza del Crocifisso), Civitavecchia (alle 18 in pia Pietro Gugliemotti), a Salerno (alle 17, Varco principale al **porto**), Bari (alle 16 Terminal **Porto**), Crotone (alle 17.30 in piazza Marinai d'Italia e a Cagliari (alle 17 in via Roma). Tra le iniziative internazionali, Pireo e Elefsina (ingresso principale del **porto**), Bilbao (**porto**), Pasaia/San Sebastian (**porto**), Mersin (terminal **porto**), Tangeri (ingresso del **porto**, al momento da confermare visto l'allarme meteo). Hanno espresso solidarietà e sostegno alla giornata del 6 febbraio l'Idc (International dockworkers council), la Wftu (Federazione sindacale mondiale) e la Tui Tppfc (Federazione dei trasporti europei sempre della Fsm). Adesioni in supporto e solidarietà da altri porti europei tramite gruppi indipendenti di lavoratori portuali e movimenti sociali e politici: Amburgo (manifestazione dalle 13 al terminal Hapag-Lloyd per finire alle 17 davanti al consolato americano), Brema (manifestazione dalle 12.30 alle 14.15 all'Eurogate del **porto** di Brema), Marsiglia (manifestazione dalle 12 alle 14 davanti all'ingresso del **porto** commerciale di Fos-De-Mer alla presenza di sindacalisti e portuali per la Palestina e indipendenti). Dagli Usa arriva il sostegno da parte del movimento del "Stop Us-Led War" attivo anche in Venezuela e Colombia e dal sindacato di Minneapolis Seiu Local 26. In Colombia è convocata l'iniziativa di solidarietà del movimento "Green go home" davanti all'ambasciata Usa di Bogotá. Manifestazione di solidarietà e vicinanza anche dal sindacato dei lavoratori petroliferi del Brasile. Fonte Adnkronos.



I sindacati di vari Paesi europei hanno dichiarato venerdì 6 febbraio Giornata internazionale di azione e di lotta contro la guerra. In città l'iniziativa si terrà al Varco Santa Lucia I sindacati Enedep di Grecia, Lab dei Paesi Baschi, Liman-Is di Turchia, Odt del Marocco e Usb in Italia hanno dichiarato venerdì 6 febbraio Giornata internazionale di azione e lotta e in quella giornata i lavoratori portuali di circa 21 tra i più importanti porti europei e del Mediterraneo, da Tangeri a Mersin, dal Pireo ed Elefsina, passando da Bilbao, ma anche gran parte dei porti italiani, compreso quello di Palermo, manifesteranno e sciopereranno insieme "per garantire che i porti europei e mediterranei siano luoghi di pace e liberi da qualsiasi coinvolgimento nella guerra", come fa sapere Usb. Dalle 17.30 sui canali social dell'Unione sindacale di base sarà disponibile la diretta della giornata con interventi e contributi dalle piazze nazionali e internazionali. In Italia si terranno iniziative oltre che a Palermo, alle 16.30 al Varco Santa Lucia, anche a Genova (18.30 Varco San Benigno), Livorno (17.30 piazza Quattro Mori), Trieste (17.30 via Ludwig Von Bruck), Ravenna (alle 15 in via Antico Squero 31), Ancona (alle 18 in piazza del Crocifisso), Civitavecchia (alle 18 in pia Pietro Gugliemotti), a Salerno (alle 17, Varco principale al porto), Bari (alle 16 Terminal Porto), Crotone (alle 17.30 in piazza Marinai d'Italia e a Cagliari (alle 17 in via Roma). Tra le iniziative internazionali, Pireo e Elefsina (ingresso principale del porto), Bilbao (porto), Pasaia/San Sebastian (porto), Mersin (terminal porto), Tangeri (ingresso del porto, al momento da confermare visto l'allarme meteo). Hanno espresso solidarietà e sostegno alla giornata del 6 febbraio l'Idc (International dockworkers council), la Wftu (Federazione sindacale mondiale) e la Tui Tppfc (Federazione dei trasporti europei sempre della Fsm). Adesioni in supporto e solidarietà da altri porti europei tramite gruppi indipendenti di lavoratori portuali e movimenti sociali e politici: Amburgo (manifestazione dalle 13 al terminal Hapag-Lloyd per finire alle 17 davanti al consolato americano), Brema (manifestazione dalle 12.30 alle 14.15 all'Eurogate del porto di Brema), Marsiglia (manifestazione dalle 12 alle 14 davanti all'ingresso del porto commerciale di Fos-De-Mer alla presenza di sindacalisti e portuali per la Palestina e indipendenti). Dagli Usa arriva il sostegno da parte del movimento del "Stop Us-Led War" attivo anche in Venezuela e Colombia e dal sindacato di Minneapolis Seiu Local 26. In Colombia è convocata l'iniziativa di solidarietà del movimento "Green go home" davanti all'ambasciata Usa di Bogotá. Manifestazione di solidarietà e vicinanza anche dal sindacato dei lavoratori petroliferi del Brasile. Fonte Adnkronos.

Il Nautilus

Trapani

GAL Pesca Trapanese, approfondimento sul pescaturismo: requisiti delle imbarcazioni ed equipaggiamenti di sicurezza per le quattro marinerie

Trapani - Prosegue con successo il percorso di formazione gratuita del Piano di Capacity Building del GAL Pesca Trapanese destinato ai 160 pescatori delle marinerie di Mazara del Vallo, Marsala, **Trapani** e San Vito lo Capo. Ha preso il via il modulo dedicato al pescaturismo, tenuto da Francesco Bertolino, che affronterà nel dettaglio i requisiti tecnici delle imbarcazioni e gli equipaggiamenti necessari per intraprendere questa attività. L'imbarco di passeggeri a bordo delle navi da pesca, fino a un massimo di dodici persone, rappresenta oggi una delle più concrete opportunità di integrazione del reddito per gli imprenditori ittici. Trasformare la tradizionale attività in un'esperienza turistica consente di far conoscere al pubblico l'ambiente marino e le tecniche del mestiere, valorizzando una cultura secolare. Durante il corso, Bertolino guiderà i partecipanti attraverso gli aspetti tecnici e normativi fondamentali: dalle tipologie di imbarcazioni autorizzate, iscritte in III categoria per la pesca costiera ravvicinata fino a 20 miglia o in IV categoria per quella locale entro le 6 miglia, alle dotazioni di sicurezza obbligatorie tra mezzi antincendio, segnali di soccorso, mezzi di salvataggio, materiale sanitario e sistemi di comunicazione marittima. Il modulo affronterà inoltre l'iter per l'ottenimento dell'autorizzazione presso la Capitaneria di Porto, con riferimento alla normativa vigente dal D.M. 293/99 al D.Lgs. 4/2012. Oltre alla dimensione economica, il pescaturismo è uno strumento di educazione ambientale: il pescatore diventa ambasciatore del proprio territorio, trasmette saperi antichi alle nuove generazioni e contribuisce allo sviluppo sostenibile delle comunità costiere. Le lezioni si terranno a febbraio nelle quattro sedi: Civic Center di Mazara del Vallo, Complesso San Pietro di Marsala, Teatro Comunale di San Vito Lo Capo e Lazzaretto di **Trapani**. Il modulo rientra nel Piano di Capacity Building realizzato in collaborazione con Accademia Eralitea, ente di ricerca e di alta formazione dalla Regione Siciliana. Il programma prevede 28 corsi gratuiti per 480 ore complessive, con un contributo di 260 euro per modulo ai partecipanti che raggiungono almeno l'80% di frequenza, fino a un massimo di 1.500 euro per l'intero percorso.



Trapani - Prosegue con successo il percorso di formazione gratuita del Piano di Capacity Building del GAL Pesca Trapanese destinato ai 160 pescatori delle marinerie di Mazara del Vallo, Marsala, Trapani e San Vito lo Capo. Ha preso il via il modulo dedicato al pescaturismo, tenuto da Francesco Bertolino, che affronterà nel dettaglio i requisiti tecnici delle imbarcazioni e gli equipaggiamenti necessari per intraprendere questa attività. L'imbarco di passeggeri a bordo delle navi da pesca, fino a un massimo di dodici persone, rappresenta oggi una delle più concrete opportunità di integrazione del reddito per gli imprenditori ittici. Trasformare la tradizionale attività in un'esperienza turistica consente di far conoscere al pubblico l'ambiente marino e le tecniche del mestiere, valorizzando una cultura secolare. Durante il corso, Bertolino guiderà i partecipanti attraverso gli aspetti tecnici e normativi fondamentali: dalle tipologie di imbarcazioni autorizzate, iscritte in III categoria per la pesca costiera ravvicinata fino a 20 miglia o in IV categoria per quella locale entro le 6 miglia, alle dotazioni di sicurezza obbligatorie tra mezzi antincendio, segnali di soccorso, mezzi di salvataggio, materiale sanitario e sistemi di comunicazione marittima. Il modulo affronterà inoltre l'iter per l'ottenimento dell'autorizzazione presso la Capitaneria di Porto, con riferimento alla normativa vigente dal D.M. 293/99 al D.Lgs. 4/2012. Oltre alla dimensione economica, il pescaturismo è uno strumento di educazione ambientale: il pescatore diventa ambasciatore del proprio territorio, trasmette saperi antichi alle nuove generazioni e contribuisce allo sviluppo sostenibile delle comunità costiere. Le lezioni si terranno a febbraio nelle quattro sedi: Civic Center di Mazara del Vallo, Complesso San Pietro di Marsala, Teatro Comunale di San Vito Lo Capo e Lazzaretto di Trapani. Il modulo rientra nel Piano di Capacity Building realizzato in collaborazione con

Via Ammiraglio Staiti a Trapani: una scia di investimenti e ora lo scontro politico

«Erano circa le sette di sera, nello stesso punto dove poi è morto Manuel Giuseppe aveva appena parcheggiato l'auto ed era andato a fare il ticket». A raccontarlo è un conoscente di Giuseppe Todaro, 73 anni, investito il 20 novembre 2023 in via Ammiraglio Staiti, nella zona del porto, tra la villetta e piazza Garibaldi. «Con l'impatto ha sbattuto la testa ed è rimasto in coma». Todaro viene trasferito al Policlinico di Palermo e poi all'ospedale di Sciacca, dove resterà fino alla morte, avvenuta il 20 agosto 2024. Via Ammiraglio Staiti torna così al centro di una scia che negli anni si ripete sempre uguale. Pochi mesi dopo, il 6 dicembre 2024, alla stessa ora serale e nello stesso tratto di strada, resta ferito un altro uomo: Leonardo Pellizzeri, ex calciatore del Trapani Calcio. Sopravvive, ma l'episodio riaccende l'allarme su una strada che collega il porto al centro storico e che la sera diventa una zona grigia, tra attraversamenti pedonali, traffico e scarsa visibilità. Ancora prima, il 29 maggio 2021, sempre nello stesso punto, muore un altro pedone originario di Fulgore. In quel caso era giorno, ma la dinamica non cambia: attraversamento e investimento nello stesso tratto che, col tempo, diventa un nome ricorrente nelle cronache cittadine. Oggi via Ammiraglio Staiti è tornata sotto i riflettori dopo la morte di Manuel Piazza, 30 anni, investito la sera del 24 gennaio 2026. Secondo le ricostruzioni, Piazza si sarebbe messo davanti alla compagna per proteggerla, rimanendo travolto. Ricoverato in condizioni critiche, morirà nei giorni successivi. È questa tragedia a far scattare l'interrogazione del consigliere Nicola Lamia e a trasformare la strada in caso politico. Ma le polemiche più dure non esplodono in aula: arrivano dopo, tra i cittadini. «Eppure stanotte i lampioni erano accesi alle tre», scrive qualcuno. «Luci pessime e manto stradale peggio, ma anche educazione stradale zero», aggiunge un altro, segnalando incroci pericolosi e precedenza ignorate. C'è chi punta il dito contro le buche, chi contro le auto in doppia fila che impediscono la visuale, chi contro i pedoni che attraversano fuori dalle strisce e chi contro gli automobilisti che corrono, distratti dal cellulare. Il sentimento che emerge è un misto di rassegnazione e rabbia: «Staiti, sicuri che prima o poi li accendono. Nel frattempo prudenza e andate piano», ironizza un commento. Altri parlano di una città che interviene sempre dopo, mai prima, e di una strada che di sera diventa un rischio quotidiano. Intanto il rimpallo istituzionale resta sullo sfondo, mentre via Ammiraglio Staiti continua a essere attraversata ogni sera da pedoni e auto. Con una sola certezza condivisa, anche nei commenti: lì non si tratta più di un episodio, ma di una storia che si ripete. A portare il caso formalmente sul tavolo è l'interrogazione del consigliere Nicola Lamia, che accende il dibattito non dentro l'aula, ma subito dopo la seduta consiliare. L'atto parla di strade al buio, segnalazioni ignorate, assenza di dissuasori e di un rimpallo di responsabilità



TP24

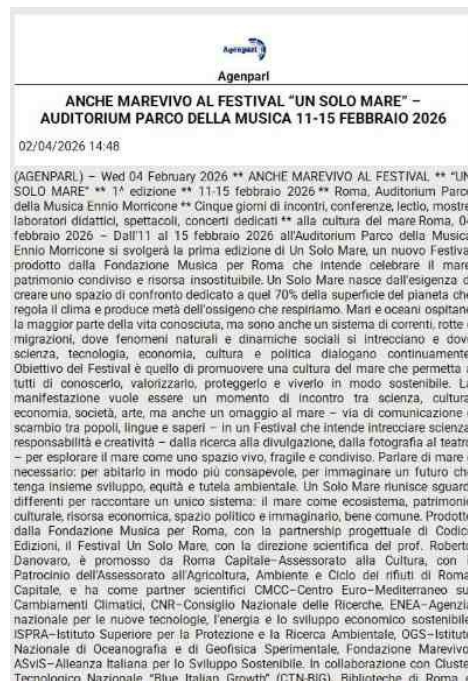
Trapani

tra Comune e Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale. Il cuore della polemica è semplice e diretto: con precedenti così ravvicinati, si poteva intervenire prima. Nel confronto istituzionale, il sindaco Giacomo Tranchida ha rimarcato in Consiglio che le responsabilità sull'illuminazione sarebbero riconducibili alle aree di competenza dell'Autorità portuale. Ma la replica dell'Autorità è altrettanto netta: l'impatto, viene spiegato, si è verificato in via Regina Elena, nei pressi della statua di Garibaldi e dei pali bassi artistici, un'area che ricade nella piena competenza del Comune di Trapani e fuori da quella portuale. Nelle aree di propria competenza, aggiunge l'Autorità, l'illuminazione è affidata a Smart Port Sicilia Occidentale e le segnalazioni vengono inoltrate per interventi manutentivi.

ANCHE MAREVIVO AL FESTIVAL "UN SOLO MARE" - AUDITORIUM PARCO DELLA MUSICA 11-15 FEBBRAIO 2026

(AGENPARL) - Wed 04 February 2026 ** ANCHE MAREVIVO AL FESTIVAL ** "UN SOLO MARE" ** 1^a edizione ** 11-15 febbraio 2026 ** Roma, Auditorium Parco della Musica Ennio Morricone ** Cinque giorni di incontri, conferenze, lectio, mostre, laboratori didattici, spettacoli, concerti dedicati ** alla cultura del mare Roma, 04 febbraio 2026 - Dall'11 al 15 febbraio 2026 all'Auditorium Parco della Musica Ennio Morricone si svolgerà la prima edizione di Un Solo Mare, un nuovo Festival prodotto dalla Fondazione Musica per Roma che intende celebrare il mare, patrimonio condiviso e risorsa insostituibile. Un Solo Mare nasce dall'esigenza di creare uno spazio di confronto dedicato a quel 70% della superficie del pianeta che regola il clima e produce metà dell'ossigeno che respiriamo. Mari e oceani ospitano la maggior parte della vita conosciuta, ma sono anche un sistema di correnti, rotte e migrazioni, dove fenomeni naturali e dinamiche sociali si intrecciano e dove scienza, tecnologia, economia, cultura e politica dialogano continuamente. Obiettivo del Festival è quello di promuovere una cultura del mare che permetta a tutti di conoscerlo, valorizzarlo, proteggerlo e viverlo in modo sostenibile. La manifestazione vuole essere un momento di incontro tra scienza, cultura, economia, società, arte, ma anche un omaggio al mare - via di comunicazione e scambio tra popoli, lingue e saperi - in un Festival che intende intrecciare scienza, responsabilità e creatività - dalla ricerca alla divulgazione, dalla fotografia al teatro - per esplorare il mare come uno spazio vivo, fragile e condiviso. Parlare di mare è necessario: per abitarlo in modo più consapevole, per immaginare un futuro che tenga insieme sviluppo, equità e tutela ambientale. Un Solo Mare riunisce sguardi differenti per raccontare un unico sistema: il mare come ecosistema, patrimonio culturale, risorsa economica, spazio politico e immaginario, bene comune. Prodotto dalla Fondazione Musica per Roma, con la partnership progettuale di Codice Edizioni, il Festival Un Solo Mare, con la direzione scientifica del prof. Roberto Danovaro, è promosso da Roma Capitale-Assessorato alla Cultura, con il Patrocinio dell'Assessorato all'Agricoltura, Ambiente e Ciclo dei rifiuti di Roma Capitale, e ha come partner scientifici CMCC-Centro Euro-Mediterraneo sui Cambiamenti Climatici, CNR-Consiglio Nazionale delle Ricerche, ENEA-Agenzia nazionale per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo economico sostenibile, ISPRA-Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, OGS-Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale, Fondazione Marevivo, ASviS-Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile. In collaborazione con Cluster Tecnologico Nazionale "Blue Italian Growth" (CTN-BIG), Biblioteche di Roma e Marina Militare. Con la partecipazione di Fondazione Casa dello Spirito e delle Arti e Fondazione Santo Versace. Partner culturali Pianeta Mare Film Festival, Scuola Holden e Fondazione Symbola. Nei cinque giorni del Festival, tra conferenze, laboratori, mostre, spettacoli ed eventi per famiglie,

02/04/2026 14:48



02/04/2026 14:48

Agenparl

Focus

Un Solo Mare proporrà diverse prospettive legate al mare: esplorazione, tecnologie, biodiversità, cambiamenti climatici, coste, sostenibilità. Sarà luogo di confronto tra cittadinanza, imprese, istituzioni e comunità scientifica su energia, pesca sostenibile, aree marine protette, innovazione e rotte del Mediterraneo. Un'occasione per riflettere sulle sfide ambientali, culturali e sociali che attraversano gli oceani e per immaginare nuove strategie e forme di cooperazione. Oltre alla dimensione scientifica, il mare sarà presente anche come spazio narrativo e culturale: luogo di storie di scienziati ed esploratori, economisti, atleti, scrittori, artisti e tecnologi. Uno spazio in cui l'immaginazione incontra la conoscenza e l'esperienza di chi lo attraversa e dialoga con lo sguardo di chi lo studia. Un Solo Mare riunisce voci autorevoli e sguardi diversi: dallo scrittore Björn Larsson, che al mare ha affidato pagine decisive della sua immaginazione, alle esperienze sportive e umane di Alessandra Sensini e Giovanni Soldini, che apriranno il Festival con un appuntamento rivolto alle scuole, a Dario Fabbri, grande esperto di geopolitica, fino ai linguaggi coinvolgenti di Elisabetta Dami, creatrice di Geronimo Stilton, e Claudio Sciarrone, sceneggiatore e disegnatore di Topolino, a Andrea Rinaldo, professore emerito e direttore del Laboratoire d'Écologie et d'Évolution de l'École Polytechnique Fédérale di Losanna, vincitore del Water Prize 2023, le cui ricerche pionieristiche sulle reti fluviali e la diffusione di specie e patogeni si intrecciano con l'ecologia marina per esplorare le interconnessioni tra ambiente, salute umana e gestione sostenibile delle risorse idriche in un pianeta in trasformazione. Figure diverse, accomunate da un rapporto diretto, vissuto e consapevole con il mare. Non mancheranno momenti dedicati all'economia del mare o alle arti, come il concerto dell'Orchestra del Mare organizzata con la Fondazione Casa dello Spirito e delle Arti e la Fondazione Santo Versace che vedrà la partecipazione del Maestro Nicola Piovani e di Alessio Boni. "La cultura non è uno spazio fisico - ha dichiarato l'Assessore alla Cultura di Roma Capitale Massimiliano Smeriglio - ma lo diventa se prende sostanza con l'aggregazione delle persone che partecipano alle opportunità culturali. La scorsa estate, per tutta la stagione, come assessorato alla cultura abbiamo portato nelle spiagge libere di Ostia Ponente, che il Comune si è incaricato di gestire, una serie di iniziative e appuntamenti diffusi e accessibili con 'Un Mare di cultura': il mare è diventato una quinta, un pezzo di palcoscenico, per diffondere eventi culturali e di aggregazione, con una consapevole riappropriazione dello spazio. Il festival 'Un solo mare', ideato da Fondazione Musica per Roma, ha il merito di attraversare idealmente questo spazio e portare la cultura del mare dentro le mura della città con cinque giorni ricchi di incontri, reading, spettacoli, concerti con l'Orchestra del Mare e la straordinaria partecipazione del Maestro Piovani, alla presenza di scienziati, scrittori, esperti, scrittori, economisti, atleti e artisti. Una novità importante per i cittadini, perché la cultura del mare si esprime attraverso le questioni di grandi attualità, come le sfide ambientali, sociali e ovviamente culturali legate al mondo del mare". "Un Solo Mare nasce come una nuova sfida per l'Auditorium Parco della Musica Ennio Morricone e per la Fondazione Musica per Roma: una sfida culturale e civile, profondamente concreta - ha commentato l'Ad di Fondazione Musica per Roma Raffaele Ranucci - Aprire una riflessione sul mare a Roma, città

Agenparl

Focus

che con il mare ci convive, significa creare uno spazio di riflessione su una realtà che riguarda tutti, da vicino. Il mare regola il clima, ospita una straordinaria biodiversità, è via di scambio, di lavoro, di economia, di migrazione, ma è anche uno degli spazi più esposti agli effetti dei cambiamenti climatici. Per l'Auditorium Parco della Musica, Un Solo Mare che dedichiamo a David Abulafia, grande storico ed eccezionale interprete del Mediterraneo, scomparso improvvisamente il 24 gennaio scorso, rappresenta un ulteriore passo nel percorso di ampliamento della propria programmazione e missione: essere un luogo capace di intercettare i grandi temi del presente e di trasformarli in occasioni di conoscenza, dialogo e partecipazione. Perché la cultura è uno degli strumenti più efficaci per costruire un rapporto più consapevole e responsabile con il futuro che ci attende". Rosalba Giugni, Presidente Fondazione Marevivo: "Oggi più che mai è necessario diffondere una maggiore consapevolezza ambientale tra le nuove generazioni per contrastare la crisi climatica. Da anni Marevivo è impegnata nella diffusione dell'educazione ambientale negli istituti scolastici e, anche di recente, con la campagna il Mare a Scuola ha ribadito l'urgenza di inserire lo studio del mare e degli oceani nei percorsi didattici di ogni ordine e grado. Iniziative come il Festival 'Un Solo Mare' sono fondamentali perché mirano a informare l'opinione pubblica sull'importanza di tutelare l'ecosistema marino. La mostra "Only One: One Planet, One Ocean, One Health", esposta all'interno del Festival, evidenzia come nel nostro pianeta tutto sia interconnesso allo scopo di sensibilizzare i cittadini sulla necessità di realizzare la transizione ecologica. Siamo felici che Licia Colò, amica di Marevivo e testimonial di questo evento, continui a sostenere con impegno e costanza le nostre battaglie per difendere il Mare". "Ambiente, identità ed economia sono alla base del nostro futuro. Per affrontare insieme i pericoli connessi all'inquinamento e alla crisi climatica - ha dichiarato Ermete Realacci, presidente della Fondazione Symbola - c'è bisogno delle energie migliori. Serve un'Italia che fa l'Italia. E i numeri ci dicono che l'Italia, nel Mediterraneo, è un grande Paese di mare. Come si legge nel report Un Solo Mare di Fondazione Symbola e Fondazione Musica per Roma, nel periodo 1926-2025 il mare italiano ha registrato un aumento della temperatura di +1,9 °C: è il secondo valore più alto tra i mari che circondano i Paesi dell'UE. È prima per numero di aree marine protette con 284 siti, che proteggono una superficie di oltre 21.720 km², con risultati rilevanti su habitat e specie. Parlare di mare è necessario: per proteggerlo e abitarlo in modo più consapevole". In collaborazione con le Biblioteche di Roma, dall'11 al 14 febbraio, la Biblioteca Elsa Morante presso il Porto Turistico di Roma (Municipio X) ospiterà un programma articolato che intreccia scienza, letteratura e attività per famiglie, a cura di ISPRA e OGS. Mostre, laboratori e incontri con autori si alterneranno per offrire un'esperienza culturale rivolta a pubblici diversi: un percorso culturale dedicato al territorio di Ostia e al suo rapporto privilegiato con il mare. Tra gli ospiti attesi, gli scrittori Björn Larsson e Claudia Fachinetti. Cinque le mostre: "AMERIGO VESPUCCI-ON BOARD!" (a cura della Marina Militare), una selezione di scatti in bianco e nero di Carlo Mari che racconta la vita a bordo della nave Amerigo Vespucci durante la traversata atlantica, un ritratto autentico di manovre, volti ed emozioni, dove

Agenparl

Focus

rigore documentario e sensibilità artistica rivelano l'anima del veliero e del suo equipaggio; "BANQUETTE ALLA RISCOSSA!" (a cura di ISPRA), mostra sulla spiaggia ecologica, rivolta a grandi e piccoli: attraverso l'avventura di Leaf, si scopre l'utilità per la spiaggia e il turismo della Banquette; "TOURISM IN THE CLIMATE CHANGE ERA" fotografie di Marco Zorzanello: un progetto fotografico che cerca di analizzare gli effetti del cambiamento climatico sul nostro stile di vita; "NAVE VESPUCCI-IL VIAGGIO INTORNO AL MONDO" (a cura della Marina Militare) fotografie di Massimo Sestini, mostra dedicata alla Nave Vespucci, seguita da lontano da tutti nel suo viaggio intorno al mondo, festeggiata al suo rientro in tanti **porti** del Mediterraneo; "ONLY ONE" (a cura di Marevivo), mostra che affronta transizione energetica ed ecologica, economia circolare, inquinamento da plastica e riscaldamento degli oceani, un percorso che evidenzia come la salute di tutti gli esseri viventi dipenda dall'equilibrio tra ambiente naturale e attività umane, e come questo equilibrio possa essere ricostruito solo attraverso un impegno comune e integrato. Fondazione Musica per Roma ringrazia i suoi main sponsor Banca del Fucino ed Enel, oltre a Frecciarossa di Trenitalia (Gruppo FS) in qualità di treno ufficiale della manifestazione. Ufficio Stampa Marevivo ETS Fondazione Marevivo ETS Lungotevere Arnaldo da Brescia Scalo de Pinedo, 00196 Roma 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.

PRC: Sciopero internazionale dei porti: un passo avanti nell'unione internazionale delle lavoratrici e lavoratori contro le guerre.

(AGENPARL) - Wed 04 February 2026 *PRC: Sciopero internazionale dei **porti**: un passo avanti nell'unione internazionale delle lavoratrici e lavoratori contro le guerre. * Da Atene a Genova, passando per Rabat, per i Paesi baschi, arrivando fino ad Amburgo e negli Stati Uniti Venerdì 6 febbraio molti **porti** del Mediterraneo e non solo saranno attraversati dallo sciopero promosso da USB e altri sindacati contro l' economia di guerra e lo sfruttamento. Un passo avanti, che amplia e rafforza l'unità già realizzata nella comune opposizione al genocidio del popolo palestinese. Un passo avanti verso convergenze e mobilitazioni ancora più larghe per fermare la tendenza alla guerra e all' economia che la sostiene e la rafforza e il massacro sociale che ne deriva. Il blocco dei **porti**, crocevia fondamentali della circolazione delle merci, del flusso degli armamenti per le guerre in corso e quelle che verranno è uno strumento decisivo di lotta per la pace. Per questo sosteniamo lo sciopero del 6 e lavoriamo ad allargare le piattaforme sociali e politiche che si oppongono al militarismo e alla deriva bellicista del capitalismo imperialista. Solo la resistenza delle lavoratrici e dei lavoratori, la costruzione delle più larghe convergenze, in Europa e nel mondo dei popoli in lotta, del proletariato multitudinario può impedire le guerre e i disastri sociali e ambientali che nascono dal ventre del sistema capitalistico e dalle necessità intrinseche alla sua riproduzione. Workers of the World unite. Maurizio Acerbo, segretario nazionale e Paolo Benvegnù, responsabile lavoro del Partito della Rifondazione Comunista 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.



PRC - PARTITO RIFONDAZIONE COMUNISTA: «PRC: SCIOPERO INTERNAZIONALE DEI PORTI: UN PASSO AVANTI NELL'UNIONE INTERNAZIONALE DELLE LAVORATRICI E LAVORATORI CONTRO LE GUERRE.»

Da Atene a Genova, passando per Rabat, per i Paesi baschi, arrivando fino ad Amburgo e negli Stati Uniti Venerdì 6 febbraio molti **porti** del Mediterraneo e non solo saranno attraversati dallo sciopero promosso da USB e altri sindacati contro l'economia di guerra e lo sfruttamento. Un passo avanti, che amplia e rafforza l'unità già realizzata nella comune opposizione al genocidio del popolo palestinese. Un passo avanti verso convergenze e mobilitazioni ancora più larghe per fermare la tendenza alla guerra e all'economia che la sostiene e la rafforza e il massacro sociale che ne deriva. Il blocco dei **porti**, crocevia fondamentali della circolazione delle merci, del flusso degli armamenti per le guerre in corso e quelle che verranno è uno strumento decisivo di lotta per la pace. Per questo sosteniamo lo sciopero del 6 e lavoriamo ad allargare le piattaforme sociali e politiche che si oppongono al militarismo e alla deriva bellicista del capitalismo imperialista. Solo la resistenza delle lavoratrici e dei lavoratori, la costruzione delle più larghe convergenze, in Europa e nel mondo dei popoli in lotta, del proletariato multitudinario può impedire le guerre e i disastri sociali e ambientali che nascono dal ventre del sistema capitalistico e dalle necessità intrinseche alla sua riproduzione. Workers of the World unite.

Agenzia Giornalistica Opinione

PRC - PARTITO RIFONDAZIONE COMUNISTA: «PRC: SCIOPERO INTERNAZIONALE DEI PORTI: UN PASSO AVANTI NELL'UNIONE INTERNAZIONALE DELLE LAVORATRICI E LAVORATORI CONTRO LE GUERRE.»



02/04/2026 16:02

Da Atene a Genova, passando per Rabat, per i Paesi baschi, arrivando fino ad Amburgo e negli Stati Uniti Venerdì 6 febbraio molti porti del Mediterraneo e non solo saranno attraversati dallo sciopero promosso da USB e altri sindacati contro l'economia di guerra e lo sfruttamento. Un passo avanti, che amplia e rafforza l'unità già realizzata nella comune opposizione al genocidio del popolo palestinese. Un passo avanti verso convergenze e mobilitazioni ancora più larghe per fermare la tendenza alla guerra e all'economia che la sostiene e la rafforza e il massacro sociale che ne deriva. Il blocco dei porti, crocevia fondamentali della circolazione delle merci, del flusso degli armamenti per le guerre in corso e quelle che verranno è uno strumento decisivo di lotta per la pace. Per questo sosteniamo lo sciopero del 6 e lavoriamo ad allargare le piattaforme sociali e politiche che si oppongono al militarismo e alla deriva bellicista del capitalismo imperialista. Solo la resistenza delle lavoratrici e dei lavoratori, la costruzione delle più larghe convergenze, in Europa e nel mondo dei popoli in lotta, del proletariato multitudinario può impedire le guerre e i disastri sociali e ambientali che nascono dal ventre del sistema capitalistico e dalle necessità intrinseche alla sua riproduzione. Workers of the World unite.

Italia paese di mare, 7.600 km di coste e record aree marine protette

dati rapporto 'Un solo mare', nel mare italiano aumento della temperatura di +1,9 °C L'Italia è un grande Paese di mare: è seconda nel Mediterraneo per spazio marittimo (536.446 km quadrati) e ha la seconda estensione costiera d'Europa (7.600 km). Sono alcuni dei dati del rapporto 'Un solo mare' realizzato da Fondazione Symbola e Fondazione Musica per Roma e diffuso in occasione della presentazione del festival che con lo stesso titolo si apre l'11 febbraio all'Auditorium Parco della Musica. Il Belpaese primeggia nel Mediterraneo nella tutela della biodiversità marina. Considerando le principali tipologie di aree riconosciute, l'Italia è prima per numero di aree marine protette con 284 siti, che proteggono una superficie di oltre 21.720 km quadrati, con risultati rilevanti su habitat e specie. Nel periodo 1926-2025 il mare italiano ha registrato un aumento della temperatura di +1,9 °C: è il secondo valore più alto tra i mari che circondano i Paesi dell'Ue. E, ancora, nella nautica da diporto l'Italia è primo esportatore con 4,3 miliardi di euro, un fatturato complessivo di 8,6 miliardi e oltre 31 mila addetti, 168mila se si considera l'intera filiera. E nella pesca la flotta è la più numerosa d'Europa con 12.280 pescherecci. I porti movimentano oltre 488 milioni di tonnellate di merci, e in Europa, l'Italia è leader nel trasporto marittimo a corto raggio con 302 milioni di tonnellate. Il porto di Reggio Calabria è risultato primo in Ue nel 2024 per numero di scali di navi (trasporto di merci e passeggeri). Sulle coste, il turismo continua a essere una grande piattaforma economica e sociale: l'Italia conta quasi 250 milioni di pernottamenti in località costiere e il 38% degli esercizi ricettivi turistici attivi nelle aree costiere europee. Con oltre 93 milioni di passeggeri imbarcati e sbarcati nei porti italiani, l'Italia è prima in Europa. Il Museo Galata di Genova è il più grande museo del mare d'Europa; in generale l'Italia è terza in Europa per numero di musei del mare.



"Un Solo Mare", a Roma nasce Festival per promuovere cultura del Mare

Dall'11 al 15 febbraio, tra incontri, mostre, spettacoli e concerti Roma, 4 feb. (askanews) - Dall'11 al 15 febbraio 2026 l'Auditorium Parco della Musica di Roma ospita la prima edizione di 'Un Solo Mare', un nuovo Festival prodotto dalla Fondazione Musica per Roma che intende celebrare il mare, patrimonio condiviso e risorsa insostituibile, spazio di confronto dedicato a quel 70% della superficie del pianeta che regola il clima e produce metà dell'ossigeno che respiriamo. Il festival è stato presentato a Roma alla presenza, tra gli altri, di Nicola Piovani e Licia Colò. Nei cinque giorni del Festival, tra conferenze, laboratori, mostre, spettacoli ed eventi per famiglie, 'Un Solo Mare' proporrà diverse prospettive legate al mare: esplorazione, tecnologie, biodiversità, cambiamenti climatici, coste, sostenibilità, diventando luogo di confronto tra cittadinanza, imprese, istituzioni e comunità scientifica su energia, pesca sostenibile, aree marine protette, innovazione e rotte del Mediterraneo. Oltre alla dimensione scientifica, il mare sarà presente anche come spazio narrativo e culturale: luogo di storie di scienziati ed esploratori, economisti, atleti, scrittori, artisti e tecnologi. 'Un Solo Mare' riunisce voci autorevoli e sguardi diversi: dallo scrittore Björn Larsson, che al mare ha affidato pagine decisive della sua immaginazione, alle esperienze sportive e umane di Alessandra Sensini e Giovanni Soldini, che apriranno il Festival con un appuntamento rivolto alle scuole, a Dario Fabbri, grande esperto di geopolitica, fino ai linguaggi coinvolgenti di Elisabetta Dami, creatrice di Geronimo Stilton, e Claudio Sciarrone, sceneggiatore e disegnatore di Topolino, a Andrea Rinaldo, professore emerito e direttore del Laboratoire d'Écohydrologie dell'École Polytechnique Fédérale di Losanna, vincitore del Water Prize 2023, le cui ricerche pionieristiche sulle reti fluviali e la diffusione di specie e patogeni si intrecciano con l'ecologia marina per esplorare le interconnessioni tra ambiente, salute umana e gestione sostenibile delle risorse idriche in un pianeta in trasformazione. Figure diverse, accomunate da un rapporto diretto, vissuto e consapevole con il mare. Non mancheranno momenti dedicati all'economia del mare o alle arti, come il concerto dell'Orchestra del Mare organizzata con la Fondazione Casa dello Spirito e delle Arti e la Fondazione Santo Versace che vedrà la partecipazione del Maestro Nicola Piovani e di Alessio Boni. "Un Solo Mare nasce come una nuova sfida per l'Auditorium Parco della Musica Ennio Morricone e per la Fondazione Musica per Roma: una sfida culturale e civile, profondamente concreta - ha commentato l'ad di Fondazione Musica per Roma Raffaele Ranucci - Aprire una riflessione sul mare a Roma, città che con il mare ci convive, significa creare uno spazio di riflessione su una realtà che riguarda tutti, da vicino. Il mare regola il clima, ospita una straordinaria biodiversità, è via di scambio, di lavoro, di economia, di migrazione, ma è anche uno degli spazi più esposti agli effetti dei cambiamenti climatici.



Dall'11 al 15 febbraio, tra incontri, mostre, spettacoli e concerti Roma, 4 feb. (askanews) - Dall'11 al 15 febbraio 2026 l'Auditorium Parco della Musica di Roma ospita la prima edizione di 'Un Solo Mare', un nuovo Festival prodotto dalla Fondazione Musica per Roma che intende celebrare il mare, patrimonio condiviso e risorsa insostituibile, spazio di confronto dedicato a quel 70% della superficie del pianeta che regola il clima e produce metà dell'ossigeno che respiriamo. Il festival è stato presentato a Roma alla presenza, tra gli altri, di Nicola Piovani e Licia Colò. Nei cinque giorni del Festival, tra conferenze, laboratori, mostre, spettacoli ed eventi per famiglie, 'Un Solo Mare' proporrà diverse prospettive legate al mare: esplorazione, tecnologie, biodiversità, cambiamenti climatici, coste, sostenibilità, diventando luogo di confronto tra cittadinanza, imprese, istituzioni e comunità scientifica su energia, pesca sostenibile, aree marine protette, innovazione e rotte del Mediterraneo. Oltre alla dimensione scientifica, il mare sarà presente anche come spazio narrativo e culturale: luogo di storie di scienziati ed esploratori, economisti, atleti, scrittori, artisti e tecnologi. 'Un Solo Mare' riunisce voci autorevoli e sguardi diversi: dallo scrittore Björn Larsson, che al mare ha affidato pagine decisive della sua immaginazione, alle esperienze sportive e umane di Alessandra Sensini e Giovanni Soldini, che apriranno il Festival con un appuntamento rivolto alle scuole, a Dario Fabbri, grande esperto di geopolitica, fino ai linguaggi coinvolgenti di Elisabetta Dami, creatrice di Geronimo Stilton, e Claudio Sciarrone, sceneggiatore e disegnatore di Topolino, a Andrea Rinaldo, professore emerito e direttore del Laboratoire d'Écohydrologie dell'École Polytechnique Fédérale di Losanna, vincitore del Water Prize 2023, le cui ricerche pionieristiche sulle reti fluviali e la diffusione di specie e patogeni si intrecciano con l'ecologia marina per esplorare le interconnessioni tra ambiente, salute umana e gestione sostenibile delle risorse idriche in un pianeta in trasformazione. Figure diverse, accomunate da un rapporto diretto, vissuto e consapevole con il mare. Non mancheranno momenti dedicati all'economia del mare o alle arti, come il concerto dell'Orchestra del Mare organizzata con la Fondazione Casa dello Spirito e delle Arti e la Fondazione Santo Versace che vedrà la partecipazione del Maestro Nicola Piovani e di Alessio Boni. "Un Solo Mare nasce come una nuova sfida per l'Auditorium Parco della Musica Ennio Morricone e per la Fondazione Musica per Roma: una sfida culturale e civile, profondamente concreta - ha commentato l'ad di Fondazione Musica per Roma Raffaele Ranucci - Aprire una riflessione sul mare a Roma, città che con il mare ci convive, significa creare uno spazio di riflessione su una realtà che riguarda tutti, da vicino. Il mare regola il clima, ospita una straordinaria biodiversità, è via di scambio, di lavoro, di economia, di migrazione, ma è anche uno degli spazi più esposti agli effetti dei cambiamenti climatici.

Per l'Auditorium Parco della Musica, Un Solo Mare che dedichiamo a David Abulafia, grande storico ed eccezionale interprete del Mediterraneo, scomparso improvvisamente il 24 gennaio scorso, rappresenta un ulteriore passo nel percorso di ampliamento della propria programmazione e missione: essere un luogo capace di intercettare i grandi temi del presente e di trasformarli in occasioni di conoscenza, dialogo e partecipazione. Perché la cultura è uno degli strumenti più efficaci per costruire un rapporto più consapevole e responsabile con il futuro che ci attende". Rosalba Giugni, presidente Fondazione Marevivo: "Oggi più che mai è necessario diffondere una maggiore consapevolezza ambientale tra le nuove generazioni per contrastare la crisi climatica. Da anni Marevivo è impegnata nella diffusione dell'educazione ambientale negli istituti scolastici e, anche di recente, con la campagna il Mare a Scuola ha ribadito l'urgenza di inserire lo studio del mare e degli oceani nei percorsi didattici di ogni ordine e grado. Iniziative come il Festival 'Un Solo Mare' sono fondamentali perché mirano a informare l'opinione pubblica sull'importanza di tutelare l'ecosistema marino. La mostra "Only One: One Planet, One Ocean, One Health", esposta all'interno del Festival, evidenzia come nel nostro pianeta tutto sia interconnesso allo scopo di sensibilizzare i cittadini sulla necessità di realizzare la transizione ecologica. Siamo felici che Licia Colò, amica di Marevivo e testimonial di questo evento, continui a sostenere con impegno e costanza le nostre battaglie per difendere il Mare". "Ambiente, identità ed economia sono alla base del nostro futuro. Per affrontare insieme i pericoli connessi all'inquinamento e alla crisi climatica - ha dichiarato Ermete Realacci, presidente della Fondazione Symbola - c'è bisogno delle energie migliori. Serve un'Italia che fa l'Italia. E i numeri ci dicono che l'Italia, nel Mediterraneo, è un grande Paese di mare. Come si legge nel report Un Solo Mare di Fondazione Symbola e Fondazione Musica per Roma, nel periodo 1926-2025 il mare italiano ha registrato un aumento della temperatura di +1,9 °C: è il secondo valore più alto tra i mari che circondano i Paesi dell'UE. È prima per numero di aree marine protette con 284 siti, che proteggono una superficie di oltre 21.720 km², con risultati rilevanti su habitat e specie. Parlare di mare è necessario: per proteggerlo e abitarlo in modo più consapevole". "La cultura non è uno spazio fisico ma lo diventa se prende sostanza con l'aggregazione delle persone che partecipano alle opportunità culturali. La scorsa estate, per tutta la stagione, come assessorato alla cultura abbiamo portato nelle spiagge libere di Ostia Ponente, che il Comune si è incaricato di gestire, una serie di iniziative e appuntamenti diffusi e accessibili con 'Un Mare di cultura': il mare è diventato una quinta, un pezzo di palcoscenico, per diffondere eventi culturali e di aggregazione, con una consapevole riappropriazione dello spazio. Il festival 'Un solo mare', ideato da Fondazione Musica per Roma, ha il merito di attraversare idealmente questo spazio e portare la cultura del mare dentro le mura della città con cinque giorni ricchi di incontri, reading, spettacoli, concerti con l'Orchestra del Mare e la straordinaria partecipazione del Maestro Piovani, alla presenza di scienziati, scrittori, esperti, scrittori, economisti, atleti e artisti. Una novità importante per i cittadini, perché la cultura del mare si esprime attraverso le questioni di grandi attualità, come le sfide ambientali, sociali e ovviamente culturali legate al mondo del mare",

ha dichiarato l'Assessore alla Cultura di Roma Capitale Massimiliano Smeriglio in un messaggio inviato per la conferenza stampa. Numerose le attività e laboratori dedicati a scuole e famiglie organizzati nello spazio EduMare. Il programma riservato alle scuole unisce al rigore scientifico la creatività e il divertimento, per ispirare le nuove generazioni a prendersi cura del nostro mare: ragazze e ragazzi parteciperanno a laboratori scientifici, incontri con protagonisti d'eccezione, contributi audiovisivi sulla bellezza e le sfide degli oceani, spettacoli coinvolgenti, laboratori interattivi, percorsi sulla sostenibilità. In collaborazione con le Biblioteche di Roma, dall'11 al 14 febbraio, la Biblioteca Elsa Morante presso il Porto Turistico di Roma (Municipio X) ospiterà un programma articolato che intreccia scienza, letteratura e attività per famiglie, a cura di ISPRA e OGS. Mostre, laboratori e incontri con autori si alterneranno per offrire un'esperienza culturale rivolta a pubblici diversi: un percorso culturale dedicato al territorio di Ostia e al suo rapporto privilegiato con il mare. Tra gli ospiti attesi, gli scrittori Björn Larsson e Claudia Fachinetti. Cinque le mostre: "Amerigo Vespucci-on board!" (a cura della Marina Militare), una selezione di scatti in bianco e nero di Carlo Mari che racconta la vita a bordo della nave Amerigo Vespucci durante la traversata atlantica, un ritratto autentico di manovre, volti ed emozioni, dove rigore documentario e sensibilità artistica rivelano l'anima del veliero e del suo equipaggio; "Banquette alla riscossa!" (a cura di ISPRA), mostra sulla spiaggia ecologica, rivolta a grandi e piccoli: attraverso l'avventura di Leaf, si scopre l'utilità per la spiaggia e il turismo della Banquette; "Tourism in the climate change era" fotografie di Marco Zorzanello: un progetto fotografico che cerca di analizzare gli effetti del cambiamento climatico sul nostro stile di vita; "Nave Vespucci-il viaggio intorno al mondo" (a cura della Marina Militare) fotografie di Massimo Sestini, mostra dedicata alla Nave Vespucci, seguita da lontano da tutti nel suo viaggio intorno al mondo, festeggiata al suo rientro in tanti **porti** del Mediterraneo; "Only one" (a cura di Marevivo), mostra che affronta transizione energetica ed ecologica, economia circolare, inquinamento da plastica e riscaldamento degli oceani, un percorso che evidenzia come la salute di tutti gli esseri viventi dipenda dall'equilibrio tra ambiente naturale e attività umane, e come questo equilibrio possa essere ricostruito solo attraverso un impegno comune e integrato. Prodotto dalla Fondazione Musica per Roma, con la partnership progettuale di Codice Edizioni, il Festival Un Solo Mare, con la direzione scientifica del prof. Roberto Danovaro, e' promosso da Roma Capitale-Assessorato alla Cultura, con il Patrocinio dell'Assessorato all'Agricoltura, Ambiente e Ciclo dei rifiuti di Roma Capitale, e ha come partner scientifici CMCC-Centro Euro-Mediterraneo sui Cambiamenti Climatici, CNR-Consiglio Nazionale delle Ricerche, ENEA-Agenzia nazionale per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo economico sostenibile, ISPRA-Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, OGS-Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale, Fondazione Marevivo, ASviS-Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile. In collaborazione con Cluster Tecnologico Nazionale "Blue Italian Growth" (CTN-BIG), Biblioteche di Roma e Marina Militare. Con la partecipazione di Fondazione Casa dello Spirito e delle Arti e Fondazione Santo Versace. Partner culturali Pianeta

Mare Film Festival, Scuola Holden e Fondazione Symbola. Tra i main sponsor Banca del Fucino, Enel e Frecciarossa di Trenitalia (Gruppo FS), treno ufficiale della manifestazione.

MSC CROCIERE PORTA L'ESCLUSIVITÀ DELLO YACHT CLUB SU MSC MUSICA E MSC ORCHESTRA

MSC Crociere annuncia l'introduzione del rinomato "MSC Yacht Club" anche a bordo di MSC Musica e MSC Orchestra estendendo il proprio impegno nell'offrire esperienze di crociera esclusive e altamente personalizzate. Tutta la classe Musica sarà dotata di MSC Yacht Club entro il 2027. Al termine di questi interventi, tutte e quattro le navi della classe Musica - MSC Poesia, MSC Magnifica, MSC Musica e MSC Orchestra - saranno così dotate dell'MSC Yacht Club, elevando ulteriormente gli standard di eccellenza della flotta. Concepito come una vera e propria "nave nella nave", l'MSC Yacht Club rappresenta l'espressione più esclusiva dell'ospitalità MSC. Un'area riservata che garantisce il massimo della privacy, del comfort e di un servizio su misura, pensato per soddisfare ogni esigenza degli ospiti. Le spaziose ed eleganti suites si affiancano a un servizio di maggiordomo attivo 24 ore su 24 e a un concierge dedicato, mentre ristorante gourmet, lounge raffinata e solarium privato offrono ambienti esclusivi in cui rilassarsi. Il tutto a pochi passi dall'ampia proposta di ristoranti, attività e intrattenimento disponibili a bordo. A completare l'esperienza, gli ospiti dell'MSC Yacht Club possono contare su una curata selezione di servizi personalizzati, studiati per trasformare ogni soggiorno in un momento speciale. Tra le attenzioni più esclusive, eleganti omaggi recapitati direttamente in suite - come frutta fresca, raffinati macarons e cioccolatini - accompagnati da una bottiglia di distillati premium offerta e selezionata secondo le preferenze degli ospiti. È inoltre possibile usufruire dei servizi di disfacimento e preparazione dei bagagli, appuntamenti di shopping privati nelle boutique di bordo al di fuori degli orari di apertura e molto altro. Gli ospiti potranno anche godere di MED by MSC, la collezione esclusiva di prodotti da bagno biologici creata appositamente per gli ospiti dell'MSC Yacht Club. Per chi desidera esperienze a terra su misura, sono inoltre disponibili escursioni personalizzate e trasporti privati in linea con le preferenze di ciascun ospite. MSC Crociere è costantemente alla ricerca di nuove idee per migliorare l'esperienza a bordo, con la volontà di creare concept eccezionali ed esclusivi che permettano di portare per sempre con sé il ricordo di una crociera da sogno. Con il servizio disponibile a bordo di MSC Musica e MSC Orchestra, l'MSC Yacht Club sarà ora presente su 19 navi dell'intera flotta, ampliando ulteriormente il suo appeal per gli ospiti che cercano un'esperienza premium e all'insegna del lusso. ITINERARI: MSC Musica navigherà in Sud America da novembre 2026 ad aprile 2027, offrendo una varietà di crociere verso il Brasile e itinerari festivi di otto e nove notti verso Buenos Aires, Montevideo e Punta del Este durante il periodo di Natale e Capodanno. La stagione si concluderà con una traversata transatlantica di 16 notti, con partenza da Santos il 1° aprile 2027 e arrivo a **Genova**. MSC Orchestra inizierà a navigare con il nuovo MSC Yacht Club da Bari a partire dal 13 marzo fino al 24 aprile 2027, esplorando



MSC Crociere annuncia l'introduzione del rinomato "MSC Yacht Club" anche a bordo di MSC Musica e MSC Orchestra estendendo il proprio impegno nell'offrire esperienze di crociera esclusive e altamente personalizzate. Tutta la classe Musica sarà dotata di MSC Yacht Club entro il 2027. Al termine di questi interventi, tutte e quattro le navi della classe Musica - MSC Poesia, MSC Magnifica, MSC Musica e MSC Orchestra - saranno così dotate dell'MSC Yacht Club, elevando ulteriormente gli standard di eccellenza della flotta. Concepito come una vera e propria "nave nella nave", l'MSC Yacht Club rappresenta l'espressione più esclusiva dell'ospitalità MSC. Un'area riservata che garantisce il massimo della privacy, del comfort e di un servizio su misura, pensato per soddisfare ogni esigenza degli ospiti. Le spaziose ed eleganti suites si affiancano a un servizio di maggiordomo attivo 24 ore su 24 e a un concierge dedicato, mentre ristorante gourmet, lounge raffinata e solarium privato offrono ambienti esclusivi in cui rilassarsi. Il tutto a pochi passi dall'ampia proposta di ristoranti, attività e intrattenimento disponibili a bordo. A completare l'esperienza, gli ospiti dell'MSC Yacht Club possono contare su una curata selezione di servizi personalizzati, studiati per trasformare ogni soggiorno in un momento speciale. Tra le attenzioni più esclusive, eleganti omaggi recapitati direttamente in suite - come frutta fresca, raffinati macarons e cioccolatini - accompagnati da una bottiglia di distillati premium offerta e selezionata secondo le preferenze degli ospiti. È inoltre possibile usufruire dei servizi di disfacimento e preparazione dei bagagli, appuntamenti di shopping privati nelle boutique di bordo al di fuori degli orari di apertura e molto altro. Gli ospiti potranno anche godere di MED by MSC, la collezione esclusiva di prodotti da bagno biologici creata appositamente per gli ospiti dell'MSC Yacht Club. Per chi desidera esperienze a terra su misura, sono inoltre disponibili escursioni personalizzate e trasporti privati in linea con le

Informatore Navale

Focus

le iconiche destinazioni della Turchia, tra cui Izmir e Istanbul, con scali al Pireo e a Corfù, in Grecia.

A "LetExpo" largo all'innovazione: analisi predittiva e automazione dei processi

Alis e Veronafiery presentano l'evento insieme al viceministro Rixi VERONA. Si intitola " LetExpo" e quel "Let" sta per "Logistic Eco Transport": è in programma da martedì 10 a venerdì 13 marzo nel quartiere fieristico di Verona ed è la manifestazione messa in campo da Alis, l'associazione per la logistica sostenibile guidata da Guido Grimaldi, in collaborazione con Veronafiery, come «evento italiano ed europeo di riferimento per trasporti, logistica, mobilità sostenibile, servizi alle imprese, formazione e lavoro». Al centro della quinta edizione di "LetExpo" sarà l'innovazione. In particolare, un focus dedicato a intelligenza artificiale e tecnologie digitali applicate a trasporti e logistica: a partire dall'ottimizzazione di flotte e catena di approvvigionamento ma anche l'automazione dei processi, l'analisi predittiva, la sicurezza operativa. Fra soluzioni di realtà virtuale, dimostrazioni tecnologiche ed esperienze interattive, come spiegano gli organizzatori. Alis e Veronafiery hanno presentato in anteprima queste novità insieme al viceministro delle infrastrutture e dei trasporti Edoardo Rixi, sottolineando che «in fiera saranno presenti i principali operatori player del mercato, tra imprese di trasporto e logistica, **porti** e interporti italiani e internazionali, operatori delle filiere industriali, energetiche e tecnologiche, case costruttrici, società di servizi e consulenza, enti pubblici, associazioni, centri di ricerca ed enti di formazione» (per info e biglietti gratuiti: www.letexpo.it). Così il commento del viceministro Edoardo Rixi: «"LetExpo" favorisce il confronto tra imprese, istituzioni e territori su temi centrali come infrastrutture, intermodalità, sostenibilità e innovazione. Il settore dei trasporti e della logistica rappresenta una componente essenziale per la competitività dell'Italia e per il rafforzamento delle connessioni europee e internazionali. Il ministero delle infrastrutture e dei trasporti segue con attenzione gli eventi come questo che offrono un'occasione concreta di dialogo e proposta, contribuendo, attraverso il confronto con il mondo produttivo, alla definizione di politiche orientate allo sviluppo». Queste le parole di Guido Grimaldi, presidente di Alis: «I numeri previsti per l'edizione 2026 di "LetExpo", così come la forte presenza di grandi gruppi industriali, energetici e tecnologici, testimoniano la fiducia del mercato e la centralità del nostro settore e sono in crescita rispetto all'edizione precedente. Sono attesi 550 espositori (più 10%), un'area espositiva di 65mila metri quadrati (più 10%) e una presenza internazionale in aumento del 25%». Aggiungendo poi: "LetExpo" mette al centro «sviluppo sostenibile, competitività del Made in Italy, ruolo strategico della logistica, nuove rotte intermodali, digitalizzazione, welfare aziendale, occupazione, competenze e impegno sociale». A proposito di quest'ultimo aspetto, Grimaldi conferma l'impegno di "Alis per il Sociale" («con un intero padiglione dedicato al volontariato, all'inclusione e alla solidarietà») e la crescente importanza di "Alis Academy" («con migliaia di studenti



Alis e Veronafiery presentano l'evento insieme al viceministro Rixi VERONA. Si intitola " LetExpo" e quel "Let" sta per "Logistic Eco Transport": è in programma da martedì 10 a venerdì 13 marzo nel quartiere fieristico di Verona ed è la manifestazione messa in campo da Alis, l'associazione per la logistica sostenibile guidata da Guido Grimaldi, in collaborazione con Veronafiery, come «evento italiano ed europeo di riferimento per trasporti, logistica, mobilità sostenibile, servizi alle imprese, formazione e lavoro». Al centro della quinta edizione di "LetExpo" sarà l'innovazione. In particolare, un focus dedicato a intelligenza artificiale e tecnologie digitali applicate a trasporti e logistica: a partire dall'ottimizzazione di flotte e catena di approvvigionamento ma anche l'automazione dei processi, l'analisi predittiva, la sicurezza operativa. Fra soluzioni di realtà virtuale, dimostrazioni tecnologiche ed esperienze interattive, come spiegano gli organizzatori. Alis e Veronafiery hanno presentato in anteprima queste novità insieme al viceministro delle infrastrutture e dei trasporti Edoardo Rixi, sottolineando che «in fiera saranno presenti i principali operatori player del mercato, tra imprese di trasporto e logistica, porti e interporti italiani e internazionali, operatori delle filiere industriali, energetiche e tecnologiche, case costruttrici, società di servizi e consulenza, enti pubblici, associazioni, centri di ricerca ed enti di formazione» (per info e biglietti gratuiti: www.letexpo.it). Così il commento del viceministro Edoardo Rixi: «"LetExpo" favorisce il confronto tra imprese, istituzioni e territori su temi centrali come infrastrutture, intermodalità, sostenibilità e innovazione. Il settore dei trasporti e della logistica rappresenta una componente essenziale per la competitività dell'Italia e per il rafforzamento delle connessioni europee e internazionali. Il ministero delle infrastrutture e dei trasporti segue con attenzione gli eventi come questo che offrono un'occasione concreta di dialogo e proposta, contribuendo,

La Gazzetta Marittima

Focus

da tutta Italia»). Ecco la dichiarazione di Federico Bricolo, presidente di Veronafi: «L'evento poggia su basi solide: una città che è snodo naturale dei flussi europei e un quartiere fieristico che sa tradurre la promozione di filiere industriali in grandi progetti di sistema. Verona è una capitale della logistica: ospita il più importante interporto italiano, è attraversata da due corridoi europei e concentra infrastrutture che collegano Nord e Sud, Est e Ovest del Paese. E Veronafi, con la sua esperienza nel creare piattaforme di mercato e contenuti, mette a disposizione competenze, relazioni internazionali e capacità organizzativa per far evolvere insieme ad Alis la rassegna, anno dopo anno». LetExpo - rincara - non è solo un appuntamento dedicato al business: è anche «un luogo di confronto istituzionale, dove imprese, associazioni e decisori pubblici possono discutere di priorità, regole e investimenti per rendere più competitivo il sistema logistico italiano».

Roma, nasce il Festival "Un Solo Mare"

Cinque giorni di incontri, conferenze, lectio, mostre, laboratori didattici, spettacoli e concerti dedicati alla cultura del mare. Dall'11 al 15 febbraio all'Auditorium Parco della Musica Dall'11 al 15 febbraio 2026 all' Auditorium Parco della Musica Ennio Morricone si svolgerà la prima edizione di Un Solo Mare , un nuovo Festival prodotto dalla Fondazione Musica per Roma che intende celebrare il mare , patrimonio condiviso e risorsa insostituibile Un Solo Mare nasce dall'esigenza di creare uno spazio di confronto dedicato a quel 70% della superficie del pianeta che regola il clima e produce metà dell' ossigeno che respiriamo. Mari e oceani ospitano la maggior parte della vita conosciuta , ma sono anche un sistema di correnti rotte e migrazioni , dove fenomeni naturali e dinamiche sociali si intrecciano e dove scienza tecnologia economia cultura e politica dialogano continuamente. Obiettivo del Festival è quello di promuovere una cultura del mare che permetta a tutti di conoscerlo valorizzarlo proteggerlo e vivere in modo sostenibile . La manifestazione vuole essere un momento di incontro tra scienza cultura economia società arte , ma anche un omaggio al mare - via di comunicazione e scambio tra popoli lingue e saperi - in un Festival che intende intrecciare scienza responsabilità e creatività - dalla ricerca alla divulgazione , dalla fotografia al teatro - per esplorare il mare come uno spazio vivo fragile e condiviso . Parlare di mare è necessario: per abitarlo in modo più consapevole , per immaginare un futuro che tenga insieme sviluppo equità e tutela ambientale Un Solo Mare riunisce sguardi differenti per raccontare un unico sistema : il mare come ecosistema patrimonio culturale risorsa economica spazio politico e immaginario bene comune Prodotto dalla Fondazione Musica per Roma , con la partnership progettuale di Codice Edizioni , il Festival Un Solo Mare , con la direzione scientifica del prof. Roberto Danovaro , è promosso da Roma Capitale-Assessorato alla Cultura , con il Patrocinio dell' Assessorato all'Agricoltura, Ambiente e Ciclo dei rifiuti di Roma Capitale, e ha come partner scientifici CMCC-Centro Euro-Mediterraneo sui Cambiamenti Climatici CNR-Consiglio Nazionale delle Ricerche ENEA ISPRA OGS Fondazione Marevivo ASviS . In collaborazione con Cluster Tecnologico Nazionale "Blue Italian Growth" (CTN-BIG) Biblioteche di Roma e Marina Militare . Con la partecipazione di Fondazione Casa dello Spirito e delle Arti e Fondazione Santo Versace . Partner culturali: Pianeta Mare Film Festival Scuola Holden e Fondazione Symbola Nei cinque giorni del Festival , tra conferenze laboratori mostre spettacoli ed eventi per famiglie Un Solo Mare proporrà diverse prospettive legate al mare esplorazione tecnologie biodiversità cambiamenti climatici coste sostenibilità . Sarà luogo di confronto tra cittadinanza imprese istituzioni e comunità scientifica su energia pesca sostenibile aree marine protette innovazione e rotte del Mediterraneo . Un'occasione per riflettere sulle sfide ambientali culturali e sociali che attraversano gli oceani



Cinque giorni di incontri, conferenze, lectio, mostre, laboratori didattici, spettacoli e concerti dedicati alla cultura del mare. Dall'11 al 15 febbraio all'Auditorium Parco della Musica Dall'11 al 15 febbraio 2026 all' Auditorium Parco della Musica Ennio Morricone si svolgerà la prima edizione di Un Solo Mare , un nuovo Festival prodotto dalla Fondazione Musica per Roma che intende celebrare il mare , patrimonio condiviso e risorsa insostituibile Un Solo Mare nasce dall'esigenza di creare uno spazio di confronto dedicato a quel 70% della superficie del pianeta che regola il clima e produce metà dell' ossigeno che respiriamo. Mari e oceani ospitano la maggior parte della vita conosciuta , ma sono anche un sistema di correnti rotte e migrazioni , dove fenomeni naturali e dinamiche sociali si intrecciano e dove scienza tecnologia economia cultura e politica dialogano continuamente. Obiettivo del Festival è quello di promuovere una cultura del mare che permetta a tutti di conoscerlo valorizzarlo proteggerlo e vivere in modo sostenibile . La manifestazione vuole essere un momento di incontro tra scienza cultura economia società arte , ma anche un omaggio al mare - via di comunicazione e scambio tra popoli lingue e saperi - in un Festival che intende intrecciare scienza responsabilità e creatività - dalla ricerca alla divulgazione , dalla fotografia al teatro - per esplorare il mare come uno spazio vivo fragile e condiviso . Parlare di mare è necessario: per abitarlo in modo più consapevole , per immaginare un futuro che tenga insieme sviluppo equità e tutela ambientale Un Solo Mare riunisce sguardi differenti per raccontare un unico sistema : il mare come ecosistema patrimonio culturale risorsa economica spazio politico e immaginario bene comune Prodotto dalla Fondazione Musica per Roma , con la partnership progettuale di Codice Edizioni , il Festival Un Solo Mare , con la direzione scientifica del prof. Roberto Danovaro , è promosso da Roma Capitale-Assessorato alla Cultura , con il Patrocinio dell' Assessorato all'Agricoltura, Ambiente e Ciclo dei rifiuti di Roma Capitale, e ha come partner scientifici CMCC-Centro Euro-Mediterraneo sui Cambiamenti Climatici CNR-Consiglio Nazionale delle Ricerche ENEA ISPRA OGS Fondazione Marevivo ASviS . In collaborazione con Cluster Tecnologico Nazionale "Blue Italian Growth" (CTN-BIG) Biblioteche di Roma e Marina Militare . Con la partecipazione di Fondazione Casa dello Spirito e delle Arti e Fondazione Santo Versace . Partner culturali: Pianeta Mare Film Festival Scuola Holden e Fondazione Symbola Nei cinque giorni del Festival , tra conferenze laboratori mostre spettacoli ed eventi per famiglie Un Solo Mare proporrà diverse prospettive legate al mare esplorazione tecnologie biodiversità cambiamenti climatici coste sostenibilità . Sarà luogo di confronto tra cittadinanza imprese istituzioni e comunità scientifica su energia pesca sostenibile aree marine protette innovazione e rotte del Mediterraneo . Un'occasione per riflettere sulle sfide ambientali culturali e sociali che attraversano gli oceani

Rai News

Focus

e per immaginare nuove strategie e forme di cooperazione . Oltre alla dimensione scientifica , il mare sarà presente anche come spazio narrativo e culturale : luogo di storie di scienziati esploratori economisti atleti scrittori artisti e tecnologi . Uno spazio in cui l' immaginazione incontra la conoscenza e l' esperienza di chi lo attraversa e dialoga con lo sguardo di chi lo studia. Un Solo Mare riunisce voci autorevoli e sguardi diversi : dallo scrittore Björn Larsson , che al mare ha affidato pagine decisive della sua immaginazione , alle esperienze sportive e umane di Alessandra Sensini e Giovanni Soldini , che apriranno il Festival con un appuntamento rivolto alle scuole , a Dario Fabbri , grande esperto di geopolitica , fino ai linguaggi coinvolgenti di Elisabetta Dami , creatrice di Geronimo Stilton , e Claudio Sciarrone , sceneggiatore e disegnatore di Topolino , a Andrea Rinaldo , professore emerito e direttore del Laboratoire d'Écohydrologie dell' École Polytechnique Fédérale di Losanna , vincitore del Water Prize 2023 , le cui ricerche pionieristiche sulle reti fluviali e la diffusione di specie e patogeni si intrecciano con l' ecologia marina per esplorare le interconnessioni tra ambiente salute umana e gestione sostenibile delle risorse idriche in un pianeta in trasformazione . Figure diverse, accomunate da un rapporto diretto vissuto e consapevole con il mare . Non mancheranno momenti dedicati all' economia del mare o alle arti , come il concerto dell'Orchestra del Mare organizzata con la Fondazione Casa dello Spirito e delle Arti e la Fondazione Santo Versace che vedrà la partecipazione del Maestro Nicola Piovani e di Alessio Boni "La cultura non è uno spazio fisico ma lo diventa se prende sostanza con l' aggregazione delle persone che partecipano alle opportunità culturali . La scorsa estate, per tutta la stagione, come assessorato alla cultura abbiamo portato nelle spiagge libere di Ostia Ponente , che il Comune si è incaricato di gestire, una serie di iniziative e appuntamenti diffusi e accessibili con ' Un Mare di cultura ' : il mare è diventato una quinta , un pezzo di palcoscenico , per diffondere eventi culturali e di aggregazione , con una consapevole riappropriazione dello spazio . Il festival ' Un solo mare ' , ideato da Fondazione Musica per Roma , ha il merito di attraversare idealmente questo spazio e portare la cultura del mare dentro le mura della città con cinque giorni ricchi di incontri reading spettacoli concerti con l' Orchestra del Mare e la straordinaria partecipazione del Maestro Piovani , alla presenza di scienziati scrittori esperti economisti atleti e artisti . Una novità importante per i cittadini , perché la cultura del mare si esprime attraverso le questioni di attualità , come le sfide ambientali sociali e culturali legate al mondo del mare " , ha dichiarato l' Assessore alla Cultura di Roma Capitale Massimiliano Smeriglio " Un Solo Mare nasce come una nuova sfida per l' Auditorium Parco della Musica Ennio Morricone e per la Fondazione Musica per Roma : una sfida culturale e civile , profondamente concreta - ha commentato l' Ad di Fondazione Musica per Roma Raffaele Ranucci - Aprire una riflessione sul mare a Roma , città che con il mare ci convive, significa creare uno spazio di riflessione su una realtà che riguarda tutti, da vicino. Il mare regola il clima , ospita una straordinaria biodiversità , è via di scambio , di lavoro , di economia , di migrazione , ma è anche uno degli spazi più esposti agli effetti dei cambiamenti climatici . Per l' Auditorium Parco della Musica Un Solo Mare

Rai News

Focus

, che dedichiamo a David Abulafia , grande storico ed eccezionale interprete del Mediterraneo , scomparso improvvisamente il 24 gennaio scorso, rappresenta un ulteriore passo nel percorso di ampliamento della propria programmazione e missione : essere un luogo capace di intercettare i grandi temi del presente e di trasformarli in occasioni di conoscenza dialogo e partecipazione . Perché la cultura è uno degli strumenti più efficaci per costruire un rapporto più consapevole e responsabile con il futuro che ci attende". Rosalba Giugni , Presidente Fondazione Marevivo , ha dichiarato: "Oggi più che mai è necessario diffondere una maggiore consapevolezza ambientale tra le nuove generazioni per contrastare la crisi climatica . Da anni Marevivo è impegnata nella diffusione dell' educazione ambientale negli istituti scolastici e, anche di recente, con la campagna Il Mare a Scuola ha ribadito l' urgenza di inserire lo studio del mare e degli oceani nei percorsi didattici di ogni ordine e grado Iniziative come il Festival 'Un Solo Mare' sono fondamentali perché mirano a informare l' opinione pubblica sull' importanza di tutelare l' ecosistema marino . La mostra "Only One: One Planet, One Ocean, One Health" , esposta all'interno del Festival , evidenzia come nel nostro pianeta tutto sia interconnesso allo scopo di sensibilizzare i cittadini sulla necessità di realizzare la transizione ecologica . Siamo felici che Licia Colò , amica di Marevivo e testimonial di questo evento , continui a sostenere con impegno e costanza le nostre battaglie per difendere il Mare ". " Ambiente identità ed economia sono alla base del nostro futuro . Per affrontare insieme i pericoli connessi all' inquinamento e alla crisi climatica - ha dichiarato Ermete Realacci , presidente della Fondazione Symbola - c'è bisogno delle energie migliori . Serve un' Italia che fa l' Italia . E i numeri ci dicono che l' Italia , nel Mediterraneo , è un grande Paese di mare . Come si legge nel report Un Solo Mare di Fondazione Symbola e Fondazione Musica per Roma , nel periodo 1926-2025 il mare italiano ha registrato un aumento della temperatura di +1,9 °C: è il secondo valore più alto tra i mari che circondano i Paesi dell'UE . È prima per numero di aree marine protette con 284 siti , che proteggono una superficie di oltre 21.720 km², con risultati rilevanti su habitat e specie . Parlare di mare è necessario: per proteggerlo e abitarlo in modo più consapevole ". Numerose le attività e laboratori dedicati a scuole e famiglie organizzati nello spazio EduMare . Il programma riservato alle scuole unisce al rigore scientifico la creatività e il divertimento , per ispirare le nuove generazioni a prendersi cura del nostro mare ragazze e ragazzi parteciperanno a laboratori scientifici incontri con protagonisti d'eccezione contributi audiovisivi sulla bellezza e le sfide degli oceani spettacoli coinvolgenti laboratori interattivi percorsi sulla sostenibilità In collaborazione con le Biblioteche di Roma , dall'11 al 14 febbraio, la Biblioteca Elsa Morante presso il Porto Turistico di Roma (Municipio X) ospiterà un programma articolato che intreccia scienza letteratura e attività per famiglie , a cura di ISPRA e OGS Mostre laboratori e incontri con autori si alterneranno per offrire un' esperienza culturale rivolta a pubblici diversi : un percorso culturale dedicato al territorio di Ostia e al suo rapporto privilegiato con il mare . Tra gli ospiti attesi , gli scrittori Björn Larsson e Claudia Fachinetti Cinque le mostre "AMERIGO VESPUCCI-ON BOARD!" (a cura della Marina Militare), una selezione di

Rai News

Focus

scatti in bianco e nero di Carlo Mari che racconta la vita a bordo della nave Amerigo Vespucci durante la traversata atlantica , un ritratto autentico di manovre volti ed emozioni , dove rigore documentario e sensibilità artistica rivelano l'anima del veliero e del suo equipaggio "BANQUETTE ALLA RISCOSSA!" (a cura di ISPRA), mostra sulla spiaggia ecologica , rivolta a grandi e piccoli : attraverso l'avventura di Leaf , si scopre l'utilità per la spiaggia e il turismo della Banquette "TOURISM IN THE CLIMATE CHANGE ERA" fotografie di Marco Zorzanello : un progetto fotografico che analizza gli effetti del cambiamento climatico sul nostro stile di vita "NAVE VESPUCCI-IL VIAGGIO INTORNO AL MONDO" (a cura della Marina Militare) fotografie di Massimo Sestini , mostra dedicata alla Nave Vespucci , seguita da lontano da tutti nel suo viaggio intorno al mondo , festeggiata al suo rientro in tanti **porti** del Mediterraneo "ONLY ONE" (a cura di Marevivo), mostra che affronta transizione energetica ed ecologica economia circolare inquinamento da plastica e riscaldamento degli oceani , un percorso che evidenzia come la salute di tutti gli esseri viventi dipenda dall'equilibrio tra ambiente naturale e attività umane , e come questo equilibrio possa essere ricostruito solo attraverso un impegno comune e integrato.

L'Adriatico, così vulnerabile: un patto per proteggerlo

Progetto Asap: Ince e Ogs coinvolgono anche Albania, Bosnia e Erzegovina e Montenegro in un percorso di prevenzione ed esercitazioni di soccorso. Quanto è probabile che avvenga un incidente nel mar Adriatico con sversamento di petrolio e con quali conseguenze per il litorale? Da più di un anno Ogs-Istituto nazionale di oceanografia e Ince (Iniziativa Centro Europea) portano avanti insieme il progetto di "Tutela delle Aree Sensibili dell'Adriatico" il cui acronimo in inglese è Asap, come "as soon as possibile" dando così l'idea dell'urgenza del tema. Gli studi confermano che la vulnerabilità di ogni tratto di costa in tutto l'Adriatico è alta o altissima. Il progetto ha elaborato simulazioni di gravi incidenti in mare avvalendosi del decimo computer più potente al mondo. Il traffico di petroliere e **crociere** è sempre più intenso, gli incidenti invece diminuiscono ma il rischio zero non esiste. "I piani non bastano, bisogna fare delle esercitazioni in pratiche sulla falsariga delle simulazioni" ha detto nel suo intervento Nicola Casagli, presidente dell'Ogs. Il progetto interreg dura 30 mesi e si concluderà tra un anno esatto. È finanziato con 1 milione e 413 mila euro, per l'85 per cento da fondi europei Interreg. Questo progetto arriva a conclusione della ricerca pilota con focus sul Nord Adriatico che ha puntato sulla collaborazione fra guardie costiere di Stati. Sulla base di quelle esperienze, il progetto Asap vuole allargare le buone pratiche a tutto il bacino dell'Adriatico per affrontare situazioni non gestibili dai singoli paesi, ma che richiedono uno sforzo comune. I soccorritori dei paesi coinvolti, Albania, Bosnia e Erzegovina e Montenegro seguono un percorso di formazione per sviluppare le stesse competenze e allinearsi ai partner del Nord Adriatico. Il tutto porterà alla creazione della Piattaforma di Coordinamento Permanente così da avere un piano d'intervento strutturato. Montaggio di Carmine Moscarella.



LetExpo 2026: a Verona la fiera che guida il futuro di trasporti, logistica e sostenibilità

ALIS e Veronafiare illustrano in anteprima, insieme al Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi, le principali novità e tematiche della quinta edizione di LetExpo - Logistic Eco Transport, in programma da martedì 10 a venerdì 13 marzo nel quartiere fieristico di Verona. La manifestazione, promossa da ALIS in collaborazione con Veronafiare, si conferma l'evento italiano ed europeo di riferimento per trasporti, logistica, mobilità sostenibile, servizi alle imprese, formazione e lavoro, rafforzando il dialogo tra imprese, istituzioni, territori e giovani. In fiera saranno presenti i top player del mercato, tra imprese di trasporto e logistica, **porti** e interporti italiani e internazionali, operatori delle filiere industriali, energetiche e tecnologiche, case costruttrici, società di servizi e consulenza, enti pubblici, associazioni, centri di ricerca ed enti di formazione. Elemento distintivo di LetExpo 2026 sarà l'innovazione, con un focus particolare su intelligenza artificiale e tecnologie digitali applicate a trasporti e logistica: dall'ottimizzazione di flotte e supply chain all'automazione dei processi, dall'analisi predittiva alla sicurezza operativa, da soluzioni di realtà virtuale a dimostrazioni tecnologiche ed esperienze interattive. " Siamo giunti alla quinta edizione di LetExpo, che rappresenta un traguardo importante e al tempo stesso un nuovo punto di partenza per una manifestazione che cresce anno dopo anno grazie alla sinergia tra ALIS e Veronafiare e alla fiducia di istituzioni, imprese, stakeholder, associazioni e giovani studenti. I numeri previsti per il 2026, così come la forte presenza di grandi gruppi industriali, energetici e tecnologici, testimoniano la fiducia del mercato e la centralità del nostro settore e sono in crescita rispetto all'edizione precedente: sono attesi circa 550 espositori (+10%), un'area espositiva di circa 65.000 metri quadrati (+10%) e una presenza internazionale in aumento del 25%. In un contesto globale complesso, segnato da transizioni profonde e nuove sfide geopolitiche, LetExpo vuole offrire quattro giornate di networking e di confronto concreto, innovazione e visione, mettendo al centro sviluppo sostenibile, competitività del Made in Italy, ruolo strategico della logistica, nuove rotte intermodali, digitalizzazione, welfare aziendale, occupazione, competenze e impegno sociale. È confermato infatti anche l'impegno di "ALIS per il Sociale", con un intero padiglione dedicato al volontariato, all'inclusione e alla solidarietà. E sempre più importante l'area di "ALIS Academy" con migliaia di studenti da tutta Italia. È questo lo spirito che anima la manifestazione e che condividiamo con tutti coloro che la vivranno a Verona ", sottolinea Guido Grimaldi, Presidente di ALIS " La quinta edizione di LetExpo ribadisce la posizione di leadership della manifestazione nata dall'intuizione del Presidente di ALIS, Guido Grimaldi. L'evento poggia su basi solide: una città che è snodo naturale dei flussi europei e un quartiere fieristico che sa tradurre la promozione di filiere industriali in grandi



ALIS e Veronafiare illustrano in anteprima, insieme al Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi, le principali novità e tematiche della quinta edizione di LetExpo - Logistic Eco Transport, in programma da martedì 10 a venerdì 13 marzo nel quartiere fieristico di Verona. La manifestazione, promossa da ALIS in collaborazione con Veronafiare, si conferma l'evento italiano ed europeo di riferimento per trasporti, logistica, mobilità sostenibile, servizi alle imprese, formazione e lavoro, rafforzando il dialogo tra imprese, istituzioni, territori e giovani. In fiera saranno presenti i top player del mercato, tra imprese di trasporto e logistica, porti e interporti italiani e internazionali, operatori delle filiere industriali, energetiche e tecnologiche, case costruttrici, società di servizi e consulenza, enti pubblici, associazioni, centri di ricerca ed enti di formazione. Elemento distintivo di LetExpo 2026 sarà l'innovazione, con un focus particolare su intelligenza artificiale e tecnologie digitali applicate a trasporti e logistica: dall'ottimizzazione di flotte e supply chain all'automazione dei processi, dall'analisi predittiva alla sicurezza operativa, da soluzioni di realtà virtuale a dimostrazioni tecnologiche ed esperienze interattive. " Siamo giunti alla quinta edizione di LetExpo, che rappresenta un traguardo importante e al tempo stesso un nuovo punto di partenza per una manifestazione che cresce anno dopo anno grazie alla sinergia tra ALIS e Veronafiare e alla fiducia di istituzioni, imprese, stakeholder, associazioni e giovani studenti. I numeri previsti per il 2026, così come la forte presenza di grandi gruppi industriali, energetici e tecnologici, testimoniano la fiducia del mercato e la centralità del nostro settore e sono in crescita rispetto all'edizione precedente: sono attesi circa 550 espositori (+10%), un'area espositiva di circa 65.000 metri quadrati (+10%) e una presenza internazionale in aumento del 25%. In un contesto globale complesso, segnato da transizioni profonde e nuove sfide geopolitiche, LetExpo

Sea Reporter

Focus

progetti di sistema. Verona è una capitale della logistica: ospita il più importante interporto italiano, è attraversata da due corridoi europei e concentra infrastrutture che collegano Nord e Sud, Est e Ovest del Paese. E Veronafiere, con la sua esperienza nel creare piattaforme di mercato e contenuti, mette a disposizione competenze, relazioni internazionali e capacità organizzativa per far evolvere insieme ad ALIS la rassegna, anno dopo anno. LetExpo non è solo un appuntamento dedicato al business: è anche un luogo di confronto istituzionale, dove imprese, associazioni e decisori pubblici possono discutere di priorità, regole e investimenti per rendere più competitivo il sistema logistico italiano. In una fase segnata dall'instabilità geopolitica, dalla transizione energetica e dall'innovazione digitale, offriamo così in fiera a Verona un momento dove far sintesi, con l'obiettivo di trasformare le sfide attuali in nuove opportunità per il Paese ", dichiara Federico Bricolo, Presidente di Veronafiere " LetExpo favorisce il confronto tra imprese, istituzioni e territori su temi centrali come infrastrutture, intermodalità, sostenibilità e innovazione. Il settore dei trasporti e della logistica rappresenta una componente essenziale per la competitività dell'Italia e per il rafforzamento delle connessioni europee e internazionali. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti segue con attenzione gli eventi come questo che offrono un'occasione concreta di dialogo e proposta, contribuendo, attraverso il confronto con il mondo produttivo, alla definizione di politiche orientate allo sviluppo ", commenta Edoardo Rixi, Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Transport Online

Focus

LetExpo 2026: la fiera di riferimento per logistica e trasporti

ALIS e Veronafiore presentano LetExpo 2026 con il Viceministro Rixi: dal 10 al 13 marzo a Verona focus su AI, mobilità sostenibile e futuro della logistica

Dal 10 al 13 marzo 2026 il quartiere fieristico di Verona ospiterà la quinta edizione di LetExpo 2026 Logistic Eco Transport, la manifestazione di riferimento in Italia e in Europa per trasporti, logistica, mobilità sostenibile e innovazione tecnologica. L'evento è promosso da ALIS in collaborazione con Veronafiore e presentato ufficialmente insieme al Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi. Un evento chiave per il sistema logistico italiano ed europeo. Guido Grimaldi, Presidente di ALIS, sottolinea che LetExpo 2026 rappresenta una piattaforma strategica di confronto tra imprese, istituzioni, territori e giovani, con particolare attenzione alla competitività del Made in Italy e alla sostenibilità nei trasporti. In fiera saranno presenti oltre 550 espositori, tra top player del settore logistica e trasporti, porti e interporti, operatori industriali ed energetici, case costruttrici, aziende tecnologiche, società di consulenza, enti pubblici e centri di ricerca. Innovazione e intelligenza artificiale protagoniste di LetExpo 2026. Elemento distintivo di LetExpo 2026 sarà l'innovazione applicata alla logistica, con un focus su intelligenza artificiale, digitalizzazione e automazione dei processi.

Guido Grimaldi evidenzia come le tecnologie presentate spazieranno dall'ottimizzazione delle flotte alla gestione intelligente della supply chain, dall'analisi predittiva alla sicurezza operativa, fino a soluzioni di realtà virtuale ed esperienze immersive. Numeri in crescita e forte presenza internazionale. La quinta edizione di LetExpo registra numeri in costante crescita: +10% di espositori +10% di area espositiva (65.000 mq) +25% di presenze internazionali. Federico Bricolo, Presidente di Veronafiore, sottolinea come la manifestazione permetta di consolidare relazioni internazionali e rafforzare la leadership di Verona come hub logistico, offrendo un punto di incontro tra aziende e istituzioni. Anche Viceministro Edoardo Rixi evidenzia il ruolo della fiera come occasione concreta di dialogo tra istituzioni e mondo produttivo, utile alla definizione di politiche orientate allo sviluppo della logistica italiana. Sostenibilità, lavoro e responsabilità sociale. Grande attenzione sarà dedicata allo sviluppo sostenibile, alla competitività del Made in Italy, al welfare aziendale e all'occupazione. Confermato il progetto ALIS per il Sociale, con un intero padiglione dedicato a volontariato, inclusione e solidarietà. Cresce inoltre l'area ALIS Academy, che accoglierà migliaia di studenti da tutta Italia. Guido Grimaldi sottolinea come questi spazi rappresentino un laboratorio per giovani talenti e innovazione nel settore logistico. Verona, hub strategico della logistica europea. Verona si conferma capitale della logistica grazie alla presenza del principale interporto italiano e all'incrocio di due corridoi europei strategici. Federico Bricolo evidenzia come la sinergia tra Veronafiore e ALIS consenta di far evolvere LetExpo come punto di riferimento per imprese, istituzioni



Dal 10 al 13 marzo 2026 il quartiere fieristico di Verona ospiterà la quinta edizione di LetExpo 2026 - Logistic Eco Transport, la manifestazione di riferimento in Italia e in Europa per trasporti, logistica, mobilità sostenibile e innovazione tecnologica. L'evento è promosso da ALIS in collaborazione con Veronafiore e presentato ufficialmente insieme al Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi. Un evento chiave per il sistema logistico italiano ed europeo. Guido Grimaldi, Presidente di ALIS, sottolinea che LetExpo 2026 rappresenta una piattaforma strategica di confronto tra imprese, istituzioni, territori e giovani, con particolare attenzione alla competitività del Made in Italy e alla sostenibilità nei trasporti. In fiera saranno presenti oltre 550 espositori, tra top player del settore logistica e trasporti, porti e interporti, operatori industriali ed energetici, case costruttrici, aziende tecnologiche, società di consulenza, enti pubblici e centri di ricerca. Innovazione e intelligenza artificiale protagoniste di LetExpo 2026. Elemento distintivo di LetExpo 2026 sarà l'innovazione applicata alla logistica, con un focus su intelligenza artificiale, digitalizzazione e automazione dei processi. Guido Grimaldi evidenzia come le tecnologie presentate spazieranno dall'ottimizzazione delle flotte alla gestione intelligente della supply chain, dall'analisi predittiva alla sicurezza operativa, fino a soluzioni di realtà virtuale ed esperienze immersive. Numeri in crescita e forte presenza internazionale. La quinta edizione di LetExpo registra numeri in costante crescita: +10% di espositori +10% di area espositiva (65.000 mq) +25% di presenze internazionali. Federico Bricolo, Presidente di Veronafiore, sottolinea come la manifestazione permetta di consolidare relazioni internazionali e rafforzare la leadership di Verona come hub logistico, offrendo un punto di incontro tra aziende e istituzioni. Anche Viceministro Edoardo Rixi evidenzia il ruolo della fiera come occasione concreta di dialogo tra istituzioni e mondo produttivo, utile alla definizione di politiche orientate allo sviluppo della

Transport Online

Focus

e innovazione tecnologica LetExpo 2026: un appuntamento imperdibile LetExpo 2026 si conferma un appuntamento imprescindibile per aziende, professionisti e stakeholder della logistica, dei trasporti e della mobilità sostenibile Gli intervistati concordano che la manifestazione rappresenti un'occasione unica per trasformare sfide globali in opportunità concrete per l'Italia Appuntamento a Verona dal 10 al 13 marzo 2026 Informazioni e biglietti gratuiti su www.letexpo.it In foto da sinistra a destra: Federico Bricolo, Edoardo Rixi e Guido Grimaldi Contatta: ALIS.