



ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti  
domenica, 31 maggio 2026**



## Prime Pagine

31/05/2026	<b>Corriere della Sera</b> Prima pagina del 31/05/2026	6
31/05/2026	<b>Il Fatto Quotidiano</b> Prima pagina del 31/05/2026	7
31/05/2026	<b>Il Giornale</b> Prima pagina del 31/05/2026	8
31/05/2026	<b>Il Giorno</b> Prima pagina del 31/05/2026	9
31/05/2026	<b>Il Manifesto</b> Prima pagina del 31/05/2026	10
31/05/2026	<b>Il Mattino</b> Prima pagina del 31/05/2026	11
31/05/2026	<b>Il Messaggero</b> Prima pagina del 31/05/2026	12
31/05/2026	<b>Il Resto del Carlino</b> Prima pagina del 31/05/2026	13
31/05/2026	<b>Il Secolo XIX</b> Prima pagina del 31/05/2026	14
31/05/2026	<b>Il Sole 24 Ore</b> Prima pagina del 31/05/2026	15
31/05/2026	<b>Il Tempo</b> Prima pagina del 31/05/2026	16
31/05/2026	<b>La Nazione</b> Prima pagina del 31/05/2026	17
31/05/2026	<b>La Repubblica</b> Prima pagina del 31/05/2026	18
31/05/2026	<b>La Stampa</b> Prima pagina del 31/05/2026	19

## Primo Piano

30/05/2026	<b>Port Logistic Press</b> Il Presidente di Assoporti, Roberto Petri: il Porto della Spezia bellissima realtà italiana	20
30/05/2026	<b>Primo Magazine</b> Assoporti visita AdSP Mar Ligure Orientale	21

## Trieste

30/05/2026	<b>Il Nautilus</b>	22
Pubblicato l'Allegato Infrastrutture MIT 2026		

---

## Genova, Voltri

30/05/2026	<b>Ansa.it</b>	25
Incidenti lavoro, sindacati denunciano altri due feriti in porto a Genova		
30/05/2026	<b>Genova Today</b>	26
Doppio incidente in porto, i lavoratori scrivono a Paroli: "Sicurezza non più rinviabile"		
30/05/2026	<b>Genova Today</b>	27
Il Comune si affida alla tecnologia per prevedere il traffico: cosa è il progetto Emova		
31/05/2026	<b>La Gazzetta Marittima</b>	28
Al timone di Assagenti viene confermato Gianluca Croce		
30/05/2026	<b>Notizie</b>	29
Due infortuni al porto di Genova in 24 ore: i sindacati chiedono interventi urgenti		

---

## La Spezia

30/05/2026	<b>Citta della Spezia</b>	31
Italian Oyster Fest va in archivio, gli organizzatori: "Aperite oltre 20 mila ostriche, migliaia di visitatori in passeggiata alla Spezia"		

---

## Livorno

30/05/2026	<b>Gazzetta di Livorno</b>	32
Il cronoprogramma ottimale verso il full electric sui traghetti		

---

## Piombino, Isola d' Elba

30/05/2026	<b>ElbaReport</b>	36
2 giugno, giornata da bollino rosso per il traffico portuale di Portoferraio		
30/05/2026	<b>Qui News Elba</b>	37
Traffico portuale, giornata da bollino rosso		
30/05/2026	<b>Qui News Elba</b>	38
Il cronoprogramma ottimale verso il full electric sui traghetti		
30/05/2026	<b>Qui News Massa Carrara</b>	42
Il cronoprogramma ottimale verso il full electric sui traghetti		

---

30/05/2026	<b>Tenews</b>	<i>Comunicato Stampa</i>	46
Traffico Portuale, martedì prevista giornata da bollino rosso			
30/05/2026	<b>Toscana Media News</b>		47
Il cronoprogramma ottimale verso il full electric			
30/05/2026	<b>Toscana Media News</b>		51
Boom di turisti, bollino rosso per il traffico portuale			

## Napoli

30/05/2026	<b>Ansa.it</b>		52
Imbarcazione in area marina protetta, denunciato il proprietario			
30/05/2026	<b>Cronache Della Campania</b>		53
Incendio al porto di Napoli, Arpac: diossine sotto i valori di riferimento			
30/05/2026	<b>Cronache Della Campania</b>		54
Denunciato il proprietario di un'imbarcazione sorpresa nell'area marina protetta della Gaiola			
30/05/2026	<b>Ilgolfo24</b>		55
La Città Metropolitana di Napoli cerniera tra Europa e Mediterraneo			
30/05/2026	<b>Napoli più</b>		58
Spiagge pubbliche di Napoli: pulizia e apertura al pubblico dal 1 giugno.			
30/05/2026	<b>Stylo 24</b>		60
Molo Beverello, disagi e fatica tra spazi angusti e cantieri infiniti			
30/05/2026	<b>Tele Ischia</b>		62
Città Metropolitana. Cerniera tra Europa e Mediterraneo: presentato il PTM al Forum Metropolitano			
30/05/2026	<b>Vistos</b>		65
Bill De Blasio a Napoli sulle orme degli antenati emigranti			

## Salerno

30/05/2026	<b>Salerno Today</b>		66
La nave da crociera "Norwegian Viva" attracca di nuovo a Salerno: turisti in tour			
30/05/2026	<b>Napolinews24</b>		67
F scrivono a De Luca: Paghiamo fino a venticinque euro per ogni accesso e chiediamo che venga chiarito a quale titolo			

## Brindisi

30/05/2026	<b>Brindisi Report</b>		69
I giovani della Croce Rossa di Brindisi ripuliscono l'Isola di Sant'Andrea			
30/05/2026	<b>Brindisi Report</b>		70
Come funziona una zattera di emergenza: la dimostrazione al Marina di Brindisi			

## Cagliari

30/05/2026	<b>Linkoristano</b>		71
Nave gasiera nel porto, Todde: Impianto amovibile, che deve avere un inizio e una fine			

## Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni, Reggio Calabria, Saline Ioniche

30/05/2026	<b>Stretto Web</b>	73
Reggio Calabria verso una nuova era infrastrutturale: l'on. Francesco Cannizzaro alla guida della trasformazione		
30/05/2026	<b>TempoStretto</b>	76
Ponte sullo Stretto. Ecco perché l'Art parla di 27 euro di pedaggio e la società di 4 o 7 euro		
30/05/2026	<b>TempoStretto</b>	78
Ponte sullo Stretto, Nicita (Pd): "L'Art non ha approvato nulla"		

## Palermo, Termini Imerese

30/05/2026	<b>La Gazzetta Marittima</b>	80
Gli interporti sono una piattaforma da 37 milioni di metri quadri		
30/05/2026	<b>La Tr3</b>	82
INTERVISTE- Al via la conversione ecologica degli interporti italiani. Siglato, a Palermo, l'accordo tra Uir e Tecnopolo Mediterraneo		

## Focus

30/05/2026	<b>Adnkronos.com</b>	84
Ebola, arriva ordinanza in Italia: dichiarazione obbligatoria, cosa fare con sintomi		
30/05/2026	<b>Shipping Italy</b>	86
Amm. Marchese: "Con la Porti d'Italia Spa una rete nazionale integrata"		

# CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821  
Roma, Via Campania 39/C - Tel. 06 688281



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



**Il filosofo aveva 104 anni**  
Addio a Edgar Morin,  
l'umanista globale  
di **Antonio Caroti** e **Mauro Ceruti**  
alle pagine 40 e 41

**Passano Cobolli e Arnaldi**  
Tris azzurro a Parigi  
Impresa Berrettini  
di **Marco Imarisio**  
a pagina 51



## Noi e Bruxelles

### IL CAPRO ESPIATORIO SBAGLIATO

di **Mario Monti**

**A**ll'assemblea degli industriali, la premier Giorgia Meloni e il presidente di Confindustria Emanuele Orsini hanno fatto ogni sforzo per incoraggiare gli imprenditori, i lavoratori e in generale i cittadini a tenere duro e a cogliere i piccoli segnali positivi che si intravedono qua e là, pur in una situazione economica e sociale preoccupante. Era il loro compito e hanno cercato di svolgerlo al meglio. Hanno anche affrontato il tema chiave: perché l'economia italiana non è là dove dovrebbe essere, con il potenziale che ha e dopo quattro anni di stabilità politica, spesso considerata il primo ingrediente per la crescita?  
continua a pagina 34

## Gli scenari, i rischi

### CHI PERDE SE IL VOTO È IN PARITÀ

di **Angelo Panebianco**

**M**olti lo prevedono, molti lo temono, alcuni ci sperano. Che effetti avrebbe il pareggio elettorale? Cosa accadrebbe se, conclusa la campagna elettorale delle elezioni politiche del prossimo anno, nessuna delle due coalizioni che si confronteranno ottenesse la maggioranza dei seggi in entrambe le Camere? Il pareggio non è solo possibile perché il Paese è diviso in due. Lo è anche perché difficilmente le due coalizioni, in campagna elettorale, avranno una grande capacità di attrazione su indecisi e astensionisti.  
continua a pagina 34

## Le guerre Stallo su Hormuz. Hegseth: pronti a riprendere i raid. E Trump torna ad attaccare il Papa

# «Kiev nell'Ue? Difficile»

Parla Crosetto: lo scopo è arrivare alla pace, ma la difesa va allargata oltre i 27



Da sinistra, l'ex premier Shmyhal, il generale Budanov, Zelensky e l'ex ministro Umerov

di **Paola Di Caro**

**I**l confronto con la premier, la «difficoltà» per Kiev di entrare ora in Europa, la «necessità» di difendere la pace e difendersi da Putin. Parla il ministro Guido Crosetto.  
alle pagine 2 e 3

**IL VICEPREMIER ROMENO**  
«Noi obiettivo dei droni russi  
La Nato ci aiuti»  
di **Alessandra Muglia**  
a pagina 5

**INTERVISTA A ZINGARETTI**  
«Il programma comune ora è la priorità»  
di **Monica Guerzoni**  
a pagina 10

**AYUSO, POPOLARI SPAGNOLI**  
«Affari e potere Zapatero agiva come un boss»  
di **Sara Gandolfi**  
a pagina 15

**IL RACCONTO**  
Darsi un leader, psicodramma nel Campo largo  
di **Fabrizio Roncone**  
a pagina 11

## ARTE E POLITICA

### La sinistra che processa Erri De Luca e De Gregori

di **Antonio Polito**

**L**a «shitstorm» che si è abbattuta su Francesco De Gregori segna un salto di qualità preoccupante della nuova «sinistra illiberale», che ha trovato intorno alla giusta indignazione per la tragedia di Gaza il motivo per odiare lo Stato di Israele e chi non lo odia. Lo scrittore Erri De Luca, almeno, è stato insultato per aver espresso un'opinione, peraltro storicamente fondata (ha detto che il sionismo non è equiparabile al razzismo o al nazismo, ma è un movimento nato per dare una nazione al popolo ebraico).  
continua a pagina 13

## Sport Oggi passerella per il ciclista danese. Calcio, la coppa resta a Parigi



Il campione danese Jonas Vingegaard ha vinto anche a Piancavallo il Psg batte l'Arsenal e per il secondo anno consecutivo alza la Champions

**Vingegaard, trionfo in rosa**  
«Che emozione il Giro»  
di **Marco Bonarrigo**  
a pagina 50



**Champions, il Psg fa il bis**  
Arsenal sconfitto ai rigori  
di **Condò, Montefiori** e **Passerini**  
alle pagine 46 e 47

### Imperia Picchiata e costretta a fumare Beatrice, l'orrore della morte a 2 anni Nei video le sevizie

di **Andrea Barsanti**

**P**icchiata selvaggiamente, messa con la testa sott'acqua per farla riavere dopo le botte, costretta a fumare una sigaretta. Lascia senza fiato l'orrore patito dalla piccola Beatrice, la bimba di due anni trovata morta a Bordighera lo scorso febbraio. Nel telefonino del compagno della madre i video delle violenze che l'hanno uccisa.  
a pagina 21

## I PETARDI ALLE PROVE: CAOS E FERITI

### I cavalli del 2 Giugno in fuga per le vie di Roma



di **Rinaldo Frignani**  
a pagina 25

## PADIGLIONE ITALIA

di **Aldo Grasso**

### LEI NON SA CHI SONO IO (PROPRIO COSÌ)

**S**arà per via dei suoi frequenti cambi di casacca (Fl, Lega, Vannacci, manca solo la tessera punti), ma su YouTube spopola un video che ha del memorabile in chiave pop-sovranita. Durante una manifestazione a Milano, la deputata Laura Ravetto incrocia una giornalista Rai. L'atmosfera è subito frizzante: richiami alla calma, accuse di aggressività, toni da lite condominiale. Poi arriva il momento clou, quello in cui Ravetto, con una miscela di

**In Rete**  
Il video della deputata, la risposta della cronista Rai

orgoglio istituzionale e bisogno di verifica identitaria, sgancia la domanda fatidica: «Tu sai chi sono io, vero?». La risposta della cronista — giovane, forse precaria, una di quelle mandate a raccogliere umori e slogan nei cortei — è una perla di spiazzante onestà: un secco e candido «Eh, no». Il gelo dura un attimo, poi la parlamentare di Cuneo declina le proprie generalità («Sono l'onorevole Laura Ravetto della Lega») e riceve in cambio un formale «Molto

piacere». È un siparietto surreale. Da una parte, una politica costretta all'autocertificazione della propria notorietà; dall'altra, una giornalista di Rai News 24 che la osserva con lo stesso smarrimento riservato al passante che chiede se il tram 15 ferma lì. Resta l'immagine di un Paese in cui la classe dirigente pretende il tappeto rosso e chi dovrebbe controllarla non sa nemmeno a chi sta porgendo il microfono.  
© RIPRODUZIONE RISERVATA

## L'ATTORE POPOLIZIO

### «Ogni dieci anni lotto contro la depressione»



di **Aldo Cazzullo** e **Sandra Cesarale**

**L**otto contro la depressione, non ho avuto figli per paura. Popolizio si racconta.  
a pagina 31

006531  
Pagine Italiane Speed in A.F. - D.L. 353/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c. 103 Milano  
077172044930000





Palazzo Chigi taglia sui giovani e i terremotati per aumentare di altri 4,5 milioni i fondi agli editori di giornali: più copie perdono e più li paga chi non li acquista



Domenica 31 maggio 2026 - Anno 18 - n° 146  
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma  
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

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

**13° PACCHETTO PRONTO**  
Meloni: altre armi a Kiev e fondi Ue per la difesa aerea

**L'EPIDEMIOLOGO REZZA**  
"Ebola, il governo di ex negazionisti fa come Speranza"

**PARLA LA LEADER DEM**  
Schlein: "Col mio Pd le larghe intese sono impossibili"

**MIRACOLATI DA NORDIO**  
Cemento a Milano e amici assunti: i salvati dall'abuso

**« IMPUTAZIONE COATTA**  
Insultò il Fatto, Lenzi a processo: "Offese gratuite"

**Leo Amato**  
Finirà a processo l'ex assessore alla Cultura del Comune di Livorno, Simone Lenzi, per gli insulti su X al Fatto Quotidiano e al suo direttore responsabile, Marco Travaglio.  
Lo ha deciso il gip del Tribunale di Pisa, Nunzia Castellano, disponendo l'imputazione coatta per il cantante-scrittore 58enne.



**ROMANIA** Il presidente demolisce le sparate di Ue e Nato  
**La guerra alla Russia è rinviata**  
**"Il drone deviato dagli ucraini"**

Bucarest ricostruisce la vera dinamica dello schianto del velivolo che ha provocato due feriti e che gran parte del governo e media europei spacciavano per un'aggressione deliberata



**Due streghe al rogo**

» Marco Travaglio

Diceva Montanelli: "Appena vedo accendere un rogo, salgo su e abbraccio la strega". Ora le streghe sono Erri De Luca e Francesco De Gregori. De Luca per ciò che dice: si dichiara "sionista" e contesta il termine "genocidio" per lo sterminio dei gazawi, che chiama "massacro e strage" senz'alcuna indulgenza per gli sterminatori. De Gregori per ciò che non vuole dire: "Non faccio proclami perché non mi sento superiore a nessuno per insegnare come si vive o come si legge un articolo o che posizione prendere su Gaza, su Israele o su Dylan. Ho le idee confuse e... non mi sento di dare lezioni a nessuno, né mi va di prenderne da alcuno, soprattutto da cantanti o uomini di cinema". Apriti cielo. Anatemi, insulti, appelli a boicottare le loro opere. Come se uno scrittore non fosse libero di usare le parole che preferisce e un cantautore di non schierarsi su tutto (sono i governi che hanno l'obbligo di farlo). E come se il talento di chi scrive libri o musica dipendesse dalle sue idee. Possiamo preferire chi la pensa come noi e lo dice ad alta voce, ma non allestire gogne e roghi sulla piazza social per chi non lo fa.

Peraltro De Luca un errore fattuale lo commette, e grave: su Gaza parla di "guerra brutale e moderna, in cui il numero di vittime civili è enorme e terribile perché quando si combatte in uno spazio urbano denso, tra scuole e ospedali, la popolazione paga sempre il prezzo più alto", come "a Mosul, a Raqqa e a Mariupol". Eh no: in Iran, in Siria, in Ucraina e in tutte le guerre antiche e moderne ci sono eserciti armati fino ai denti che si combattono sul campo. A Gaza ce n'è uno solo: quello israeliano, che colpisce i gazawi per rubare la loro terra dopo averli eliminati o messi in fuga; dall'altra c'è un partito armato clandestino, Hamas, che pratica guerriglia e terrorismo, e non va combattuto con missili, droni e carri armati, ma con l'intelligence e i raid mirati (nessuno lo sa meglio di Israele). Ed è falso che "Israele abbia ripetutamente spostato i civili, da nord a sud e da sud a nord, per allontanarli dai combattimenti": ha continuato a sterminare i gazawi anche dopo averli costretti a continui esodi. Questi sono gli errori di De Luca. Non l'aver usato "genocidio" nel senso etimologico di eliminazione sistematica di un intero popolo (i palestinesi sono anche in Israele, dove sono cittadini elettori e nessuno li tocca), anziché in quello più largo dell'Onu (che si applica anche al caso di Gaza). E non l'essersi detto "sionista": il sionismo è il movimento che a fine '900 teorizzò il diritto degli ebrei perseguitati in Europa ad avere uno Stato nella terra degli avi. Quindi sionista è la risoluzione 181 dell'Onu che nel 1947 spartì la Palestina in due Stati, uno arabo e uno ebraico. E sionista è chiunque si batta per "due popoli, due Stati". Anche se non lo sa.

**FESTA DELLA REPUBBLICA** PETARDI, 5 FERITI E CAVALLI IN FUGA  
**CI SIAMO GIOCATI PURE IL 2 GIUGNO**  
**TRAGICOMEDIA** ALLE PROVE DELLA PARATA  
**E RICORSI SULLA GARA: "TRIBUNE FUORILEGGE"**  
**CONTRO UN PREVENTIVO DI APPENA 5**  
**Portaborse, commissari, eventi: P. Chigi spende 9 miliardi in più**

**CORRENTE A SINGHOZZO**  
Torino, black-out tutta l'estate: rete a posto in 4 anni

- LE NOSTRE FIRME**
- Padellaro Vannacci, politica-carciofo a pag. 10
  - Montanari L'umiliazione del 2 giugno a pag. 11
  - Mercalli Pakistan e Londra friggono a pag. 11
  - Zanca Ora diamo il voto ai sedicenni a pag. 10
  - Spadaro Gesù non giudica: guarisce a pag. 11
  - Della Rocca L'antigiudaismo "laico" a pag. 13

**GIACOMO RIZZO**  
"10 torte in faccia a Betti. A Benigni rifilai un cazzotto"



**La cattiveria**  
Romania: nessun attacco russo alla Nato drone deviato da Kiev. Kallas: "Smettetela di rovinare l'escalation con i fatti!"





IL SALE? UN KILLER SILENZIOSO CHE FA PIÙ VITTIME DEL FUMO  
Melania Rizzoli a pagina 16



IL WEDDING PLANNER ENZO MICCIO: «FACCIO DIVERTIRE LE MIE SPOSE»  
Daniela Fedi a pagina 17

parliamone

SONO QUI PER ASCOLTARVI: MEDITIAMO SULL'ENCICLICA PAPALE  
monsignor Walter Insero a pagina 21



# il Giornale



www.ilgiornale.it



Direttore editoriale VITTORIO FELTRI

FONDATA DA INDRO MONTANELLI

Direttore responsabile TOMMASO CERNO

DOMENICA 31 MAGGIO 2026  
Anno LIII - Numero 128 - 1,50 euro\*\*



## Editoriale GLI SMEMORATI DEL TERRORE

di Vittorio Feltri

Walter Tobagi fu ucciso il 28 maggio 1980, poco dopo le undici del mattino, mentre si avviava verso il garage per prendere l'auto. Cinque pistolettate, un commando della Brigata XXVIII Marzo. Arrivo con due giorni di ritardo e non me ne scuso, perché non sono qui a deporre un fiore. I fiori li hanno già deposti il Corriere e la Rai, davanti al busto di via Solferino. Il figlio Luca ha pronunciato le parole giuste: non permettiamo che alla sofferenza si aggiunga il silenzio. Verissimo. Ma il silenzio che mi spaventa è un altro. È che a quella commemorazione mancava l'unico capace di spiegarcela: lui. Walter capiva. Comprendeva ciò che gli stava accadendo allora, e avrebbe compreso ciò che rischia di accaderci oggi. Confesso un imbarazzo. Dentro di me, al suo nome, si scontrano due uomini. Uno ha voglia di gridare. L'altro di piangere. Provo a tenerli insieme, perché separarli sarebbe già una bugia. Comincio dal primo. Lo ammazzo un branco di figli di papà convertiti al bolscevismo senza averlo mai letto. Marco Barbone, capo del commando, era figlio di un dirigente della Sansoni; nel gruppo c'era anche il figlio di un celebre critico cinematografico. Un delitto di famiglia, di ottima famiglia. Mi gela il sangue ricordare che Barbone se la cavò con otto anni di carcere e che, scontatane la metà, era già a spasso, premiato come collaboratore di giustizia. Pochezza, certo. Ma Tobagi non fu ucciso dalla pochezza. Fu ucciso perché dava fastidio. Era un cattosocialista mite, incapace di piegarsi, e aveva commesso l'imperdonabile: mettere (...)

segue a pagina 20

### INTERVISTA A MATTEO SALVINI

## «Chi tace sugli islamisti diventa loro complice Vannacci non aiuti il Pd»

Il vicepremier: «Accoglienza, dall'opposizione modello fallito»

di Gabriele Barberis

Matteo Salvini è rimasto a lavorare in una Roma assolata. Mattinata dedicata ai dossier urgenti dei Trasporti: confronto con l'ad del Gruppo Ferrovie dello Stato Donnarumma.

alle pagine 2-3



### LEGGE ELETTORALE

Quelle acrobazie lessicali di dem e 5s per non trattare sullo «Stabiliticum»

Domenico Di Sanzo

La strategia lessicale di Pd e 5s per evitare il dialogo sulle regole del gioco. Fi: «Il testo non ha margini d'incostituzionalità». Nel frattempo, tutti temono l'investitura dall'alto di un «federatore».

a pagina 3



### LA SERIE DEL FUMETTISTA

## La produzione di Zerocalcare paga «due spicci» i suoi lavoratori

Pasquale Napolitano a pagina 8

### ALLARME ANARCHICI

## Il rogo al Brennero e quel filo che porta alle bombe di Roma

Per i sabotaggi la stessa sostanza usata dai terroristi trovati morti

Il Brennero è nel caos: blocco totale del traffico e linea ferroviaria danneggiata con ritardi dei treni di oltre un'ora. All'alba è divampato un rogo che ha mandato in fumo due centraline elettriche. Trenitalia parla di «atto doloso». Si ipotizza la pista anarco-insurrezionalista.

Borrelli, De Francesco, Fazzo alle pagine 4 e 5

### UCCISA A DUE ANNI

## Sigarette e torture: l'inferno di Beatrice

Bimba di due anni morta a Bordighera, arrestato il compagno della madre: sul cellulare trovate chat con foto delle violenze. La Procura ipotizza una lunga serie di abusi culminati nella morte della bambina. I tentativi di depistaggio e il finto incidente.

Stefano Vladovich

con un commento di Karen Rubin a pagina 14

### OMICIDIO CHOC IN CITTÀ

## Genova, migrante uccide un clochard

Clochard 49enne ucciso e trascinato in strada in pieno giorno a Genova: l'allarme lanciato da una passante. A dare l'allarme una ragazza che ha visto un uomo trascinare un cadavere. Il presunto assassino è un uomo di nazionalità senegalese.

Valentina Carosini a pagina 15

### dal mondo

#### IPOCRISIA

## Migranti, Sánchez e il triste record dei morti in mare

Il premier spagnolo Pedro Sánchez non solo è stato costretto a copiare il «modello Albaniano» ma registra un record di morti in mare. Nel 2025 lungo le rotte che portano in Spagna ci sono state 3.090 vittime: il dato viene fornito dall'Ong Caminando Fronteras.

Gallici e Sorrentino a pagina 7

#### CONFLITTO UCRAINO

## Perché Kiev ora merita l'ingresso nell'Ue

Augusto Minzolini a pagina 11

#### IL CASO IN FRANCIA

## Adesso Macron spia persino i confessionali

Nico Spuntoni a pagina 12

IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) PRESIDENTE DELLA POSTALE - UL. SERVIZIO - TEL. 112 (NUMERO VERDE) - WWW.POSTALITALIA.IT

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

SCOPRI DI PIÙ SU WWW.INTAXI.IT

### I GAZEBO DI CONTE

## Dal bonus per camminare di più alla robot-taxi Ecco lo stupidario delle idee a Cinquestelle

Pier Francesco Borgia alle pagine 8 e 9

### COPE NICO

#### LO SGUARDO DI SGARBI

Le superfici lacerate di Caravaggio e Burri

Vittorio Sgarbi a pagina 28

#### L'INCONTRO

Ferretti incanta con le sue preghiere

Alessandro Gnocchi a pagina 25

\*\*SOLO AL SABATO IN ABBINAMENTO OBBLIGATORIO CON 'MONETA' € 1,50 - (+ CONSUETE TESTATE ABBINATE - VEDI GERENZA)



# IL GIORNO

DOMENICA 31 maggio 2026  
1,60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATO NEL 1956  
www.ilgiorno.it



**TENNIS** In tre agli ottavi del Roland Garros

Berrettini-Cobolli-Arnaldi  
Parigi dopo Sinner  
sogna ancora in azzurro

Ga. Tassi nel Qs



**CALCIO** Arsenal ko dal dischetto

**Il bis di rigore  
La Champions  
resta al Psg**

Longhi e Grilli nel Qs



## Ucraina, Europa più vicina E Putin alza il tiro sulla Ue

L'ingresso nell'Unione non è più un miraggio. Lo zar non lo tollera e minaccia l'Occidente  
Hormuz, l'Iran colpisce una base Usa in Kuwait: 5 soldati feriti. Trattative in stallo

Sofia Ventura,  
Prosperetti, Ottaviani  
e Nitrosi da p. 2 a p. 5

**VIAGGIO IN ITALIA**

Tra crisi e scandali

**Prato, l'ex Biffoni  
ricomincia da tre  
Nesi: scelto  
l'usato sicuro**



Ulivelli alle pagine 10 e 11

Intervista al leader di Azione

**Calenda: Meloni,  
che delusione  
Stiamo al centro**

Passeri a pagina 9



La rivoluzione a Cuba  
non va più di moda: Castrismo  
in crisi, sanzioni economiche  
e crescente pressione Usa  
Vertice a Guantanamo  
tra i militari dell'Avana  
e quelli di Washington

## SINDROME CUBANA

Del Prete alle pagine 6 e 7

**DALLE CITTÀ**

**GARLASCO** «Elemento nuovo». Portera: non è una scuola



**L'orma a V  
'dalla parte'  
di Stasi  
Ma inservibile**

G. Moroni a pagina 17

**VOGHERA** Lui teneva per mano lei, ipovedente

**Travolti sulle strisce  
Gravi marito e moglie**

Marziani nelle Cronache

**CREMONA** Maxi operazione della Polizia

**Sequestrati sei chili di droga  
Cinque fermi, sette denunce**

Rescaglio nelle Cronache

**LODI** È sempre un rebus il futuro dello stadio

**Dossenina:  
zero offerte  
Prorogato  
il bando**



Raimondi Cominesi nelle Cronache



**Orrore Bordighera,  
l'uomo è stato arrestato**

**Morta a due anni  
per le violenze  
della mamma  
e del compagno  
Trovate le foto  
dei pestaggi**

D'Amato a pagina 14

**Milano, choc alle elementari  
Altri quattro casi sospetti**

**Le segnalazioni  
e le telecamere  
Colto in flagranza  
il maestro  
di sostegno:  
abusi su 2 bimbi**

Giorgi a pagina 15



Il filosofo della complessità  
è scomparso a 104 anni

**Addio Edgar Morin,  
l'ultimo illuminista**

Serafini a pagina 21

LA CALZATURA ITALIANA DAL 1966

**emanuela®**

**MODA  
COMFORT  
BENESSERE**



Oggi su Alias D

MARIA LAZAR Scritto tra il 1928 e il 1929, il romanzo modernista dell'autrice viennese conosciuta e ignorata dall'intelligenza del tempo



Culture

EDGAR MORIN Il sociologo francese è morto a quasi 105 anni. Il suo alfabeto della complessità si articolò nel titanico «Il metodo». Sull'Europa riarmata regalò

a «il manifesto» il testo che riproponiamo. «La prima lezione della storia è che non s'impara dalle lezioni della storia», diceva Roberto Della Seta, Edgar Morin pagine 10, 11

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

il manifesto

quotidiano comunista

oggi con ALIAS DOMENICA

DOMENICA 31 MAGGIO 2026 - ANNO LVI - N° 129

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Washington, Donald Trump nello studio ovale della Casa bianca foto di Brendan Smialowski/Ap

Senza uscita

L'annuncio dell'accordo gli resta in gola, Trump non riesce a chiudere la guerra e a riaprire Hormuz. Il tempo non è dalla sua parte: in Iran si rafforza l'ala oltranzista mentre il Paese affronta una grave crisi economica. La Casa bianca può solo minacciare nuove bombe

pagine 2 e 3

Teheran Regime saldo e in mano ai falchi: ecco il «successo»

ALBERTO NEGRI

Cancellero l'Iran e un'intera civiltà, aveva minacciato Trump. E invece tra bombe, blocchi a Hormuz, razzi iraniani sul Kuwait e spaccate varie, Washington deve ancora rinviare, mentre l'Iran sembra assai poco convinto e forse diviso nella leadership: una minoranza influente di «falchi» non intende cedere a compromessi.

segue a pagina 3

all'interno

Libano Strage di bambini. Ogni 24 ore undici uccisi

Bombardamenti, anche al fosforo bianco, sul distretto di Nabatieh. L'aviazione israeliana non dà tregua al sud del Libano. Un milione di sfollati, il 20% della popolazione.

PASQUALE PORCIELLO PAGINA 3



LE PROVE DELLA SFILATA ARMATA: CAVALLI IN FUGA, MILITARI FERITI, ANCHE GRAVI, UN ANIMALE ABBATTUTO

2 giugno, la parata diventa un disastro

A Roma la parata militare del 2 giugno si è rivelata un disastro. La notizia, in apparenza divertente, di una trentina di animali scappati dalle prove per la festa delle Repubblica nella notte di venerdì, si è rivelata parecchio complessa. Almeno quattro persone, due in

condizioni gravi, ma non in pericolo di vita, ricoverate in ospedale; si sono verificati diversi tamponamenti tra auto al passaggio della mandria e strade bloccate per diverse ore. Secondo le prime ricostruzioni, la causa starebbe nella goliardia di alcuni vigili urba-

ni. «Non la definirei una vera tradizione ma usanza alla quale i miei non hanno mai aderito e non si sa perché questa volta hanno deciso di farlo», si è schermito il comandante della Polizia locale di Roma Capitale Mario De Sclavis.

CIMINO A PAGINA 7

ASSOCIAZIONI PACIFISTE IN PIAZZA «Adesso basta, che sia l'ultima»

La diserzione dei cavalli della parata arriva proprio mentre associazioni pacifiste e movimenti si mobilitano contro il riarmo e per il valore «civile e

repubblicano» del 2 giugno. Intanto, la polizia sequestra i cartelli di Extinction Rebellion: mostravano caricature di Meloni e Trump. SANTORO A PAGINA 7

L'INCHIESTA

Flotilla, nel fascicolo dei pm di Roma ci sono i nomi dei soldati israeliani



Non c'è solo la catena di comando nel fascicolo aperto dalla procura di Roma sull'aggressione israeliana alla Global Sumud Flotilla delle scorse settimane. Al vaglio degli inquirenti anche i nomi dei soldati intervenuti. Gli attivisti sequestrati in acque internazionali e poi deportati e torturati in Israele stanno riconoscendo i volti dei loro aggressori. Agli atti anche un dossier preparato dagli avvocati. Intanto, all'Aia, è stata depositata una denuncia per crimini di guerra e contro l'umanità nei confronti di alti ufficiali e leader politici di Tel Aviv sempre per gli attacchi al convoglio umanitario. DI VITO A PAGINA 4

IL LIMITE IGNOTO

Droni protagonisti della guerra in Ucraina



Dopo i droni in Romania cresce la preoccupazione europea, mentre Kiev attacca un aeroporto militare e due raffinerie russe. «Tutti nella Nato - dice Tusk - dovrebbero iniziare a prendere sul serio le minacce» di Mosca. Che colpisce duramente le città ucraine. ANGIERI A PAGINA 5

CASTEL VOLTURNO Piantedosi unisce il fronte anti Cpr



Il progetto del governo di costruire a Castel Volturno un Cpr ha mobilitato il fronte del no, che ieri si è riunito in assemblea: dall'ex Canapificio a Legambiente, dagli scout a Emergency, dal centro sociale Insurgencia fino ai sindacati e alle istituzioni. GEREMICCA A PAGINA 8



Poste Italiane Sped. in a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Gpa/CRM/23/2103
6 0 1 3 1
9 770292 213000



# IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCCCIV - N° 146 ITALIA  
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20/B, L. 662/96

Fondato nel 1892

Prodotti per le pulizie delle case dal 1950  
Prodotti di Qualità

Domenica 31 Maggio 2026 •

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

A RISORSA E PRODIGIA, "IL MATTINO" - "IL DISPARI", EURO L20

**1921-2026**  
**Addio Morin**  
il filosofo della complessità che amava Napoli  
Titti Marrone a pag. 12



**1951-2026**  
**Zeudi Araya**  
"la ragazza dalla pelle di luna" che incantò l'Italia  
Titta Fiore a pag. 34



**L'Uovo di Virgilio**  
Da Napoli città dolente al mito di Capri: così Munthe trovò la salvezza  
Vittorio Del Tufo in Cronaca

**L'editoriale**  
QUEL DESIDERIO DI REPUBBLICA CHE SI RINNOVA OGNI GIORNO

Tommaso Frosini

Il 2 giugno di ottanta anni fa si manifestò la democrazia in Italia. Quel giorno, infatti, i cittadini e le cittadine, quindi a suffragio universale, esercitarono il diritto di voto. Personale ed eguale, libero e segreto. Addirittura, votarono due volte con due schede distinte ma collegate l'una all'altra. La prima scheda era riservata al referendum istituzionale per decidere se l'Italia dovesse rimanere monarchia oppure diventare repubblica, come poi accadde. Con il secondo voto, invece, la cittadinanza elesse un'assemblea costituente a cui dare mandato per scrivere e approvare la Costituzione. Quindi, una duplice scelta che fu determinante per il divenire del Paese e della sua Costituzione. Quel giorno di primavera del 1946, si compì un contemporaneo e convergente esercizio della democrazia diretta e della democrazia rappresentativa, che valorizza al massimo il principio della sovranità popolare. Principio questo che poi trovò pieno riconoscimento all'art. 1 della Costituzione, dove si afferma che la sovranità popolare appartiene al popolo che la esercita nelle forme e nei limiti della Costituzione.

La scelta repubblicana, come noto, non ebbe un ampio consenso, superando di poco l'opzione monarchica: ma quel risultato non divise la cittadinanza e non ruppe quel clima costituente, che si manifestava fiduciosamente. E che si compiva nel mandato a 556 persone della responsabilità a scrivere le nuove regole per la nuova Italia.

Continua a pag. 35

## Sfida Iran, missile sulla base Usa

► Colpita superbase in Kuwait: 5 feriti. E Trump prende tempo per l'accordo di pace  
► Spese per la difesa, si tratta: priorità allo scudo aereo. Spiragli su conti ed energia

Il commento

LE GUERRE E LA CRISI DELLA DIPLOMAZIA

Luca Ditallevi

David Petraeus, generale Usa, ha comandato le truppe in Afghanistan e poi la Cia. Andrew Roberts ha insegnato storia a Stanford. Continua a pag. 35

Gli effetti della crisi

Benzina, in Italia il pieno estivo è salvo. E anche i prezzi tengono

Francesco Pacifico

Benzina, produzione e scorte: in Italia è salvo il pieno estivo. Il Fondo monetario lancia un nuovo allarme sulle carenze di carburante, ma il Paese ha aumentato importazioni e raffinazione. E anche i prezzi tengono. A pag. 3

L'evento al Maradona: maxi-raccolta di fondi per Nisida e Santobono



Al premio di galoppo

E in attesa della panchina Max "debutta" a Agnano



Gaetano Borrelli a pag. 14

Le leggende azzurre che ancora fanno battere il cuore di Napoli

Francesco De Luca a pag. 14  
Gennaro Arpaia alle pagg. 14 e 15

Orrore a Bordighera

Morta a 2 anni: preso compagno della madre

Nel cellulare dell'uomo foto dei lividi e un video in cui la fanno fumare

Claudia Guasco

La piccola Beatrice, 2 anni, è morta a Bordighera per le botte della mamma Emanuela e del compagno, Manuel Iannuzzi, di 42 anni (nella foto), anche lui arrestato. Gli inquirenti hanno trovato nel cellulare dell'uomo foto della bimba con il volto tumefatto dopo presunti pestaggi e persino un video in cui le



viene imposto di fumare una sigaretta mentre gli adulti ridono e lei scoppia in lacrime. L'accusa per la coppia è maltrattamenti aggravati continuati ai danni della bambina, trovata morta il 9 febbraio nella villetta della cittadina in provincia di Imperia, dove viveva anche con le due sorelline. I magistrati parlano di «una sequenza di vessazioni con modalità atroci». A pag. 11

Da luglio il Frecciarossa collegherà direttamente Napoli e Lecce  
Alta Velocità, sprint verso il mare del Salento

Nando Santonastaso

Dal 1° luglio sarà possibile salire per la prima volta su un Frecciarossa a Lecce e scendere a Napoli Centrale senza dover cambiare treno (e con fermata anche a Napoli Afragola). Trenitalia ha infatti annunciato ieri che i biglietti sono già in vendita: la prima corsa partirà dal capoluogo salentino il 1° luglio alle 18.10, mentre la prima partenza in direzione opposta - da Napoli Centrale, cioè, verso Lecce - è fissata per il 2 luglio alle 6.45. Da Bari a Napoli il tempo di percorrenza scenderà a circa tre ore e mezza; da Lecce, cinque ore.

A pag. 10

E a Capri sbarchi nel caos: banchina a rischio  
Stazione marittima, gli armatori «Si cambia, non sarà più un bunker»

Anna Maria Boniello  
Antonino Pane

Torrense al Beverello: l'area imbarchi attiva per chi parte e non per chi arriva. Gli armatori in campo: «La Stazione marittima non sia più un bunker. Ora bisogna rivedere l'organizzazione». In dirittura d'arrivo i lavori per i due bar poi ci sarà la gara per l'affidamento, la vera svolta con il parcheggio. Intanto è allarme per l'eccesso di sbarchi a Capri e la capacità del molo di contenere il caos. Il porto è una sorta di fiume in piena permanente, dalla mattina alla sera. E il sindaco chiede «più sicurezza». In Cronaca

80 anni di Repubblica Le biografie dei primi deputati campani  
Croce e gli altri, voci nel segno del riscatto



Maria Pirro a pag. 7  
Nella foto la prima pagina del Risorgimento (il quotidiano fondato dopo la liberazione in sostituzione dei tre giornali di Napoli) con l'annuncio della nascita della Repubblica

Il dibattito, le idee

Quelle donne nella Costituente e le disparità ancora da superare

Elisabetta Stefanelli

È il 2 giugno del 1946 quando, per la prima volta, oltre tredici milioni di donne italiane ebbero la possibilità di mettere una scheda nell'urna elettorale per scegliere la forma istituzionale dello Stato, tra monarchia e

repubblica, e per eleggere l'Assemblea Costituente incaricata di scrivere la nuova Costituzione. In tutto furono 28.005.449 gli italiani chiamati al voto tra il 2 e il 3 giugno e anche per gli uomini si trattava di un momento storico. A pag. 7



€ 1,40 ANNO 148 - N° 148 ITALIA Sped. in A.P. DL 353/2003 conv. L. 46/2004 art.1 c.1 DCB RM

# Il Messaggero

NAZIONALE



Domenica 31 Maggio 2026 • SS. Trinità

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su [ILMESSAGGERO.IT](http://ILMESSAGGERO.IT)

### L'inchiesta/Da Trapani a Bergamo, amici di "community" Aggressioni ai prof i ragazzi nella stessa chat

Pace e l'intervento di Cecilia Lavatore a pag. 9



### Intervista a Valditarà

#### «Più metal detector Ma la prevenzione si fa in famiglia»

Valeria di Corrado

«Nelle aule arrivano troppi coltelli, sequestrato persino un machete: servono altri metal detector a scuola». Così il ministro Valditarà.

A pag. 11

### L'editoriale

## LE GUERRE E LA CRISI DELLA DIPLOMAZIA

Luca Diotallevi

David Petraeus, generale Usa, ha comandato le truppe in Afghanistan e poi la Cia. Andrew Roberts ha insegnato storia a Stanford. Nel 2023 hanno scritto un libro sulla enorme evoluzione della guerra dal 1945 al conflitto in Ucraina. In pochi anni la guerra è cambiata ancora e molto. Oggi dovrebbero aggiungere nuovi capitoli e radicalizzare l'ultimo, dedicato alle guerre del futuro.

Il numero di «Economist» uscito ieri reca in copertina le seguenti parole: «la nuova forma della guerra» e dedica al tema un editoriale ed un poderoso approfondimento.

Un tempo, non remoto, c'erano gli stati. Gli stati avevano confini presidiati da eserciti con divise riconoscibili. Ad un tot di chilometri dalle rive del mare cominciavano le acque internazionali sulle quali nessuno stato aveva sovranità. Quando degli uomini in divisa uscivano dai confini del proprio stato era guerra, guerra che attraverso dei diplomatici dotati di immunità veniva dichiarata in anticipo da chi la cominciava a chi ne era il destinatario. La diplomazia professionale e la deterrenza erano alternative assolutamente riconoscibili e riconosciute alla guerra. Se c'era guerra, scorreva il sangue di altri uomini con una divisa diversa. Se ad essere colpiti erano persone non in divisa, erano gli stessi superiori a punire gli autori di queste azioni prima ancora che lo facessero i nemici.

Continua a pag. 22

### Cobolli liquida Tien, impresa di Berrettini che dopo 5 ore piega Comesana. Con loro agli ottavi anche Arnaldi

## I romani incantano Parigi

### Il commento

#### OLTRE SINNER, RAGAZZI DA AMARE

Piero Mei

due ragazzi "made in Rome", all'Aniene Berrettini al Parioli Cobolli, circoli di storia di grande sport, sono agli ottavi di questo Slam tanto assoluto da essere stralunato. E al duo alla carbonara s'è poi aggiunto l'altro Matteo, il ligure Arnaldi.

Nello Sport

Matteo Berrettini e a destra Flavio Cobolli: sono agli ottavi del Roland Garros

### Le mosse del governo/Fondi Safe, Meloni orientata a chiedere 5 miliardi sui 14 disponibili. Priorità allo scudo aereo

## Spese per la difesa, trattativa finale

### ► Teheran sfida Trump: raid su una base Usa in Kuwait, 5 feriti Benzina, in Italia salvo il pieno estivo. E anche i prezzi tengono

ROMA Spese per la difesa, Meloni orientata a chiedere solo 5 miliardi sui 14 disponibili. Ajello, Bechis, Evangelisti Pacifico il focus di Lorenzo Vita da pag. 2 a pag. 5

### Gli approfondimenti

- I DRONI E L'EUROPA
- IL NODO AGRICOLTURA

Anna Maria Capparelli e Lorenzo Vita alle pag. 4 e 5

### Intervista al leader M5S: se tornerò premier, subito un piano per i giovani Conte: «Altri nell'Unione prima di Kiev E rivedere il funzionamento della Ue»

Valentina Pigliautile

«Se tornerò al governo un piano per i giovani. Kiev nell'Ue? Prima ci sono altri Paesi». Così Giuseppe Conte in una intervista a *Il Messaggero*. «Pensiamo a forti incentivi fiscali per far rientrare i ragazzi andati all'estero. Stop agli sta-

ge gratuiti». Sull'Europa: «Rivedere il funzionamento della Ue». E ancora: «Se l'Ucraina entra nell'Unione si rischia di creare un sentimento anti-europeista nelle nazioni che attendono l'ingresso». Sul programma della coalizione: «Nessuno sprint per il programma, deve essere solido e condiviso».

A pag. 3



Il presidente M5S Giuseppe Conte (foto ANSA)

### «Spaventati dai petardi accesi dai vigili»

## NOTTE DI CAOS A ROMA SCAPPATI I CAVALLI DELLA PARATA DEL 2 GIUGNO

### ► Uno è stato abbattuto, 4 militari feriti



ROMA Spaventati da alcuni petardi, i cavalli della parata del 2 giugno fuggono per le strade di Roma durante le prove. Chirriati, Mozzetti e Piras alle pag. 6 e 7

### La bimba morta a 2 anni



### Il calvario di Beatrice Arrestato il patrigno abusi anche filmati

Claudia Guasco

Orrore a Bordighera, la bimba morta a 2 anni: arrestato anche il compagno della madre. Nel cellulare le foto degli abusi.

A pag. 13

Lewex

CX STORE 2025 Research & Award

GDO Miglior Reparto Pescheria

GDO IL MIGLIORE REPARTO Macelleria

### Il Segno di LUCA

#### PESCI VISIONARIO

Quella leggera ma costante irrequietezza che ti ha accompagnato nelle ultime due settimane sta per esaurirsi. Ma ancora per oggi con la Luna Piena che ti sfida ti senti attraversato da un vortice di emozioni che alterano il tuo equilibrio. Questo per te non è un problema, anzi, grazie all'avvicinarsi di stati d'animo si affacciano nella tua mente visioni inedite e che aprono a nuove prospettive. Investi nel lavoro questo capitale.

MANTRA DEL GIORNO  
La sicurezza la inventa la mente.

L'oroscopo a pag. 22

\* Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente) nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, Il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; nel Molise, Il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,50; «Fuori porta al Mare» • € 8,90 (Roma)



# il Resto del Carlino

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

**DOMENICA 31 maggio 2026**  
1,80 Euro\*

**Nazionale - Imola+**

**QS**  
**SPECIALE**  
**Mugello**

FONDATO NEL 1885  
www.ilrestodelcarlino.it



**DIFENDIAMO L'EUROPA**  
**VALLEVERDE**

[Secondo Valentino aveva circuito Graziano](#)

**La guerra dei Rossi, chiesta l'archiviazione per Ambra Arpino**

Gennari a pagina 14



[Fra Imola, Faenza e Brisighella](#)

**Pazzi per Kimi E lui sfreccia sulla via Emilia**

Turrini nel Qs



**VALLEVERDE**

## Ucraina, Europa più vicina E Putin alza il tiro sulla Ue

L'ingresso nell'Unione non è più un miraggio. Lo zar non lo tollera e minaccia l'Occidente Hormuz, l'Iran colpisce una base Usa in Kuwait: 5 soldati feriti. Trattative in stallo

Sofia Ventura, Prosperetti, Ottaviani e Nitrosi da p. 2 a p. 5

### VIAGGIO IN ITALIA

[Tra crisi e scandali](#)

**Prato, l'ex Biffoni ricomincia da tre Nesi: scelto l'usato sicuro**



Ulivelli alle pagine 10 e 11

[Intervista al leader di Azione](#)

**Calenda: Meloni, che delusione Siamo al centro**

Passeri a pagina 9



**La rivoluzione a Cuba non va più di moda: Castrismo in crisi, sanzioni economiche e crescente pressione Usa Vertice a Guantanamo tra i militari dell'Avana e quelli di Washington**

## SINDROME CUBANA

Del Prete alle pagine 6 e 7

### DALLE CITTÀ

[FERRARA L'uomo non ha confessato](#)



**Samanta uccisa con una sola coltellata al cuore Arrestato il marito**

Malavasi a pagina 16

[BOLOGNA Sdegno per l'intervista tv a Fabio](#)

**Vittime dei Savi, i famigliari «Non fateli uscire dal carcere»**

Gabrielli in Cronaca

[BOLOGNA Cavedagna replica al Comune](#)

**Violenza e coltelli tra i giovani «Città afflitta da baby gang»**

Di Caprio in Cronaca

[IMOLA 'Conciliazione casa-lavoro'](#)

**Centri estivi, senza contributo 400 famiglie con i requisiti**



Agnessi in Cronaca

[Orrore Bordighera, l'uomo è stato arrestato](#)

**Morta a due anni per le violenze della mamma e del compagno Trovate le foto dei pestaggi**

D'Amato a pagina 17



[Il filosofo della complessità è scomparso a 104 anni](#)

**Addio Edgar Morin, l'ultimo illuminista**

Serafini a pagina 21



[Berrettini, Cobolli e Arnaldi passano il turno al Roland Garros](#)

**Non solo Sinner, un sogno per tre**

Ga. Tassi nel Qs

LA CALZATURA ITALIANA DAL 1966



**emanuela®**

**MODA COMFORT BENESSERE**



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

140 ANNI

DOMENICA 31 MAGGIO 2026 IL SECOLO XIX

140 ANNI

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

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00 € con 'OGGI ENIGMISTICA' in Liguria, AL e AT -1,80 € in tutte le altre zone - Anno CXI - NUMERO 126, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. (AUT. N° LO NO/01029/06.2025) - GR.50 - BLUE MEDIA S.R.L. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e www.ilsecoloxix.it Tel. 010.5388.200

LA DOMENICA



MAURIZIO MAGGIANI

L'utopia per Genova di quel ragazzino testardo e generoso di Renzo Piano

Nel mio studio, lo chiamo studio per darmi un tono, in realtà è un laboratorio dove infatti si lavora parecchio ma si studia troppo poco...

Tra queste c'è una fotografia che raffigura due anziani signori, ancorché piuttosto scarmigliati, che stanno discutendo faccia a faccia con grande serietà...

I due anziani sono il sottoscritto e Gino Strada e stanno discutendo nientemeno sul modo per proibire la guerra in ogni angolo della Terra...

Nessuno dei tre è riuscito nell'intento, la guerra pare ormai ovunque l'idea giusta per sistemare le cose...

SEGUZ / PAGINA 9

Iran, missili sugli accordi di pace

Cinque americani feriti in Kuwait. Trump non scioglie la prognosi

L'attesa con il fiato sospeso per il responso di Donald Trump sull'accordo tra Stati Uniti e Iran mette ancora a rischio la tenuta del cessate il fuoco...



Manifestazione a Teheran

A. FATIGUSO ES. INTRECCIALAGLI / PAGINE 6 E 7

TENSIONE A ZAPORIZHZIA

Fabio Fantozzi

«Drone ucraino contro la centrale» Ma Kiev nega

L'ARTICOLO / PAGINA 2



Botte, sevizie e umiliazioni: il calvario della piccola Beatrice

Bimba morta a Bordighera, dopo la madre arrestato il suo compagno. Nel telefono un film dell'orrore

Maltrattamenti atroci, di intensità selvaggia. Così è morta la piccola Beatrice, a soli 2 anni.

L. DEMER, L. IVANE ALB. PONTE / PAGINE 2 E 3

ALLE ELEMENTARI

Daniilo Santoro / PAGINA 3

Abusi sugli alunni, due insegnanti finiscono in manette

A Milano e Brindisi due insegnanti di scuole primarie arrestati con l'accusa di violenza sessuale aggravata nei confronti di minorenni.

OMICIDIO A GENOVA

Marco Fagandini / PAGINA 4

Ucciso in pieno giorno dopo un litigio nei giardini pubblici

Una lite nei giardini pubblici, poi l'omicidio. Così secondo gli inquirenti Cisse Camara avrebbe ucciso a Genova Pietro Alberto Signor.



L'ultimo saluto a Monica e Giorgia «Vivrete sempre in chi vi ha amato»

Oltre duemila persone ieri a Genova per l'ultimo saluto a Monica Montefalcone e alla figlia Giorgia, morte nella tragica immersione alle Maldive...

SILVIA PEDEMONTE / PAGINA 5

IL VENERDÌ NERO

Anche senza lavori le autostrade liguri sono una trappola

Marco Menduni / PAGINA 10

Un incidente nelle ore dell'esodo per il ponte del 2 giugno. Non è bastata la chiusura dei cantieri per evitare l'ennesimo venerdì nero sulle autostrade liguri.

SHIPPING

Nuova Diga, a Genova scatta la seconda fase

Alberto Ghiara / PAGINA 11

Parte la Fase B per la costruzione della nuova Diga del porto di Genova, con la posa della ghiaia sui fondali.



GIOIELLERIE CASH & GOLD OPERATORE PROFESSIONALE COMPRO ORO Noi PAGHIAMO di Più Tel. 010 2925458 www.comprorogenova.it

LAMPO GIALLO

Meraviglie che non vedrò sono le grotte di Lascaux in Francia, adorne di pitture rupestri risalenti a diciassette anni fa.

LA LUCE DAL PASSATO

RAFFAELLA ROMAGNOLO

si erano ritrovati in una grande sala ipogea. La geografa Kathryn Yusoff ha sottolineato come l'incanto sotterraneo di Lascaux si sia rivelato proprio mentre, in superficie, si consumava la tragedia dei campi di sterminio.

GIOIELLERIE CASH & GOLD OPERATORE PROFESSIONALE COMPRO ORO Noi PAGHIAMO di Più Tel. 010 2925458 www.comprorogenova.it





# Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865  
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Ingegnere e banchiere.  
Pietro Sella



A tavola con **Pietro Sella**  
Con l'AI più marcato il rapporto tra banca e risparmiatore

di **Paolo Bricco**  
— a pagina 9



## Domenica

**STORIA**  
PASSI, VOLTO E MERITI DELLA REPUBBLICA

di **Giuliano Amato, Carlo Ossola** — a pagina 1



**RELIGIONI**  
ECCO LE CITAZIONI LAICHE DELLA ENCICLICA

di **Gianfranco Ravasi**  
— a pagina 111



## La guida

Mercoledì  
Tutte le novità sulla maturità del 2026

— In edicola con Il Sole 24 Ore



## Lunedì

L'esperto risponde  
Tracciabilità rifiuti, così le sanzioni

— Domani con Il Sole 24 Ore

# Fondi pensione, nuove regole da luglio

## Previdenza

Tutte le novità in arrivo: dalle modalità di adesione ai criteri di investimento

Per i neo assunti il Tfr in automatico al fondo: 60 giorni per la rinuncia

Al via la rivoluzione nella previdenza complementare come stabilito dalla legge di Bilancio: dal 1° luglio si cambia su modalità di adesione, criteri di investimento delle posizioni conferite senza scelta esplicita e flessibilità della prestazione finale. Con la grande novità del silenzio-assenso per la destinazione del Tfr: per i nuovi assunti nel privato scatta in automatico l'iscrizione alla forma pensionistica collettiva individualizzata dal contratto, con facoltà di rinuncia entro 60 giorni.

De Cesari e Pinna — a pag. 3



## QUALI RIFORME

L'EUROPA MISCONOSCIUTA DALLA PREMIER MELONI

di **Sergio Fabbrini**

L'intervento della premier Giorgia Meloni alla recente Assemblea di Confindustria, fortemente critico dell'Unione europea (Ue), ha suscitato inevitabili reazioni. Economisti indipendenti hanno fatto notare come non sia dovuto all'Ue se l'Italia ha il più alto debito pubblico del continente, una delle più basse produttività del lavoro, un tasso di crescita sotto la media dei Paesi europei, differenze territoriali e salari stagnanti. Certamente, si tratta di tendenze trentennali, che però non hanno registrato controtendenze dal 2022. È stato anche fatto notare che la critica all'Ue dimentica che l'Italia ha ricevuto ben 208 miliardi di euro dal programma NGEU, senza i quali avremmo avuto una recessione post-pandemica. È difficile, per la nostra premier, riconoscere l'aiuto ricevuto, dato che lei era stata una delle più feroci oppositrici di quel programma, quando fu discusso e approvato a Bruxelles nel corso del 2020-2021.

— Continua a pagina 5



Libano. Offensiva verso Beirut

## LE STRAGI

Libano, l'Unicef: uccisi 77 bambini in una settimana  
Tre soldati Idf: tregua a Gaza una presa in giro

— Servizio a pag. 7

# Allarme di Bankitalia sulla ricchezza: in aumento il gap tra generazioni

## La relazione

Sale al 32% il patrimonio delle famiglie più anziane, giù al 4% quello dei giovani

Bankitalia si interroga sull'impatto dell'invecchiamento della popolazione. Secondo la relazione presentata il 29 maggio, tra il 1991 e il 2022 la quota della ricchezza in mano alle famiglie più anziane ha raggiunto il 32%, quella delle famiglie più giovani è scesa al 4%. Secondo Bankitalia ciò produrrà un «significativo trasferimento intergenerazionale, con effetti sul comportamenti economici e sulla distribuzione della ricchezza».

Laura Serafini — a pag. 2

## BILANCIO DI GENERE

Dalla sanità alle pensioni i divari che ancora frenano le donne

Flavia Landolfi — a pagina 4

## LETTERA AL RISPARMIATORE

Intel torna di moda con i chip più tradizionali  
Borsa, il titolo è caro

Vittorio Carlini — a pagina 14

## CINA E YUAN

IL DOLLARO MANTIENE LA CORONA

di **Marcello Minenna**

Per anni la Cina ha giocato la partita valutaria al ribasso: yuan debole, export dopato, surplus da record. Oggi il copione si rovescia. Il renminbi viaggia sui massimi da oltre tre anni contro il dollaro — o, a seconda di chi guarda, è il dollaro a toccarne i minimi — e Pechino per la prima volta non frena. Non è un aggiustamento tecnico; è una decisione di status.

La logica è spietata nella sua semplicità. Una moneta debole vende merci, ma non conquista il mondo. Per diventare valuta internazionale il renminbi deve essere accettato, detenuto in bilancio, usato per finanziare scambi a chi non ha alcun obbligo di farlo.

— Continua a pagina 14



Campioni. Il Psg vince ai rigori

## BATTUTO L'ARSENAL

Il Psg vince la Champions per la seconda volta di seguito

Marco Bellinazzo — a pag. 15

**DIERRE** MONETE E LINGOTTI D'ORO

Acquistiamo e vendiamo preziosi

CONFINVEST ORO

Dal 1983 la soluzione per investire in oro puro. L'unica società di settore quotata in Borsa

QUOTAZIONI SEMPRE AGGIORNATE SU [WWW.DIERREGOLD.IT](http://WWW.DIERREGOLD.IT)

Via Fieschi 1/2, Genova  
TEL. 010 581518  
Via della Posta 8, Milano  
TEL. 02 86455047

ABBONATI AL SOLE 24 ORE  
Scopri le offerte  
[ilssole24ore.com/abbonamento](http://ilssole24ore.com/abbonamento)  
Servizio Clienti 02.30.300.600



**S** Con l'inchiesta de Il Tempo da Medici senza frontiere a Toraciatà il giuramento di Ipcrite

LA MORTE DEL PENSATORE FRANCESE

Morin, quell'arte perduta di capire il mondo

Gallicola a pagina 22



IL REGNO DEGLI ABUSIVI

Al Bangla-Suk Colosseo artisti di strada cacciati

Zanchi alle pagine 18 e 19

a pagina 30  
**le stelle di Branko**



# IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



VALLEVERDE

Santissima Trinità

Domenica 31 maggio 2026

DIRETTO DA DANIELE CAPEZZONE

Anno LXXXII - Numero 148 - € 1,20\*

ISSN 0391-6990  
www.ilitempo.it



DI DANIELE CAPEZZONE

## Ma quale «caso isolato»: era un sistema

L'inchiesta de Il Tempo prosegue, si allarga, si aggrava. Nella puntata di oggi ci soffermiamo sulle conseguenze dei certificati medici farlocchi. E quali sono questi effetti? E presto detto: rapina, danneggiamento, furto aggravato, ricettazione, atti persecutori, lesioni, minacce a pubblico ufficiale, spaccio. Si tratta di un elenco (solo parziale) dei reati commessi da appena sette dei clandestini liberati grazie ai falsi certificati medici. Immaginatevi cosa possa diventare il conto completo di tutti i casi, che è superiore a cento.

Chiario il meccanismo, no? Il dottore li dichiara malati, e loro delinquono o tornano a farlo. E adesso qualcuno pagherà? Qui siamo sempre e comunque garantisti: verso amici e non. E dunque a maggior ragione vogliamo esserlo sia verso i medici sotto inchiesta sia verso i clandestini oggetto di queste gravi imputazioni. Per questo nei nostri articoli usiamo le iniziali degli interessati e non i nomi e cognomi per esteso: presunzione di innocenza e niente gogne.

E però - sia consentito - non vogliamo nemmeno essere presi per scemi dai professionisti dell'accoglienza. E infatti, ben al di là della vicenda giudiziaria di ognuna delle persone implicate, la cosa da fare è allargare la fotografia e trarne la sostanza politica: era un sistema, altro che «caso isolato», come invece aveva balbettato la sinistra quando il primo episodio venne fuori a Ravenna.

E se la fotografia la ampliamo ancora, emerge che il tema del contrasto all'immigrazione irregolare (e il rapporto tra questa e il crimine) è una grande ed efficacissima cartina tornasole.

Da un lato c'è un governo (a cui naturalmente abbiamo sempre il dovere di chiedere di più) che ha dimezzato gli sbarchi (53% in meno), ha quasi raddoppiato i rimpatri (40% in più), ha ottenuto in Ue il successo della lista unica dei paesi africani e asiatici dove si potranno respingere più agevolmente i clandestini (speriamo già da luglio). Dunque, da parte dell'esecutivo, c'è un impegno vero con risultati reali. Dall'altro lato c'è invece una galassia di sinistra che (politicamente) ha respinto quelle misure, che (mediaticamente) nega il problema, parla di «percezione» e addirittura contesta il rapporto tra clandestinità e propensione al crimine, nonostante le statistiche siano eloquenti. Non solo: c'è una macchina di Ong tutta pro migranti e - ora viene fuori - anche una rete di medici che hanno deciso di far prevalere l'ideologia sulla legalità e perfino sulla deontologia professionale. Per non dire di una certa magistratura che ha spesso spalancato le porte dei Cpr, ha contestato l'operazione-Albania, e si è posta come anomala oppositrice del governo su questa materia. Noi andremo avanti. Ringraziamo molto i parlamentari che ieri si sono mobilitati dopo la prima puntata della nostra inchiesta (oggi li citiamo tutti, sperando di non aver dimenticato nessuno). E insistiamo. Non vogliamo rimanere soli, e auspichiamo che tanti altri ci raggiungano in questa battaglia.

\*IN ITALIA FATTE SANTE ECCEZIONI TERRITORIALI I VEDI GERENZA) SPEDIZIONE IN ABON. POSTALE N. 253/2020 (L. 11/02/2005 N. 40) ART. 1, COM. 1, FOR. ROMA

**INCHIESTA ESCLUSIVA/SECONDA PUNTATA**

**CRIMINI CON RICETTA MEDICA**

**Rapina, danneggiamento, furto aggravato, ricettazione, atti persecutori, lesioni, minacce a pubblico ufficiale, spaccio. Sono solo alcuni dei reati commessi dai primi sette clandestini liberati grazie ai falsi certificati medici. Chiaro, no? Il dottore li dichiara malati, e loro delinquono. E adesso qualcuno pagherà?**

**DI FRANCESCA MUSACCHIO**  
La rete «No ai Cpr» dietro i moduli anti-rimpatrio a pagina 3

**LE REAZIONI**  
La maggioranza «Ora fare luce sul caso di Ravenna» Di Capua alle pagine 4 e 5

**SARA KELANY (FDI)**  
«Non siamo stupiti, esisteva un sistema Faremo interrogazioni» Adelfai a pagina 4

**NICOLA MOLTENI (LEGA)**  
«Sono i medici di Polizia e Esercito a fare le attestazioni» a pagina 4

**MAURIZIO GASPARRI (FI)**  
«Dottori ideologizzati Danno per la sicurezza Interrogazione» Mineo a pagina 5

**Buzzelli alle pagine 2 e 3**

**DI GIANNI PILO**  
**È in atto la bancarotta morale dei leader Ue**

Tra le immagini simbolo della meschinità europea nel nostro secolo c'è quella che ritrae Olaf Scholz a Mosca, il 15 febbraio 2022, di rimpetto a Vladimir Putin, ma fatto accomodare (...)  
Segue a pagina 13

**DI ALESSANDRO BERTOLDI**  
**La libertà non è mai gratis Ue, con Putin niente ambiguità**

a pagina 11

**DI MORAN AGAMY**  
**Italia, impara la lezione subito da noi ebrei Non aspettare che l'odio si trasformi in sangue**

a pagina 10

**CLUB DA RIFONDARE**  
DI LUIGI BISIGNANI  
**Lotito come Nerone? Il mondo della Lazio brucia**

a pagina 14

**Il Tempo di Oshø**  
Febbre da cavallo nella notte romana Puledri della parata in fuga per i botti

"Ma perché 'ste parate nun je lo fanno fa' sole a Soldatino..."  
Sereni a pagina 21

**DI MARIANO BELLA**  
**La «perfidia» economia e la realtà dei numeri che smentisce i catastrofisti**

a pagina 9

**DI ALESSANDRO USAI**  
**Lavoro e meno tasse, la sinistra ascolti il suo armadillo**

a pagina 9

**DI ALDO ROSATI**  
**E alla fine scoppierà la guerra tra capi dei «cespugli» di sinistra**

a pagina 7

**TENNIS**  
Cobolli e Berrettini volano agli ottavi Due romani in lizza per conquistare il Roland Garros

Schito a pagina 28

**L'EX GIALLOROSSO CHIERICO**  
«Ora con Gasperini si può puntare al massimo Obiettivo scudetto»

Turchetti a pagina 26

**GRANDE IPPICA A ROMA**  
Oggi chiusura di Piazza di Siena con il Carosello del San Raffaele

Giovannella a pagina 29

**linfisso**  
L'azienda su misura

**APPROFITTA DEL 50% DI DETRAZIONE FISCALE**

porte • finestre • portoni • arredamenti

Tante diverse soluzioni funzionali, versatili ed eleganti

Borgovelino (RIETI) - Viale dell'Artigianato, 7 - Tel. 0746 586015 [www.linfisso.eu](http://www.linfisso.eu)



# LA NAZIONE

**QS**  
SPECIALE  
Mugello

**Speciale**  
Repubbliche  
Marinare

DOMENICA 31 maggio 2026  
1,80 Euro

Firenze - Empoli +

FONDATO NEL 1859  
www.lanazione.it



**DIFENDIAMO L'EUROPA**  
**VALLEVERDE**

**GROSSETO** Crescono i pericoli sul web

**Ragazzini spietati**  
**«Imitano soprattutto i modelli negativi»**

Servizi a pagina 18



**TOSCANA** Chilometri di coda

**Caos in FiPiLi**  
**Primo esodo, soliti guai**

Baroni a pagina 18



**VALLEVERDE**

## Ucraina, Europa più vicina E Putin alza il tiro sulla Ue

L'ingresso nell'Unione non è più un miraggio. Lo zar non lo tollera e minaccia l'Occidente  
Hormuz, l'Iran colpisce una base Usa in Kuwait: 5 soldati feriti. Trattative in stallo

Sofia Ventura,  
Prosperetti, Ottaviani  
e Nitrosi da p. 2 a p. 5

**VIAGGIO IN ITALIA**

Tra crisi e scandali

**Prato, l'ex Biffoni ricomincia da tre Nesi: scelto l'usato sicuro**



Ulivelli alle pagine 10 e 11

Intervista al leader di Azione

**Calenda: Meloni, che delusione Stiamo al centro**

Passeri a pagina 9



**La rivoluzione a Cuba non va più di moda: castrismo in crisi, sanzioni economiche e crescente pressione Usa Vertice a Guantanamo tra i militari dell'Avana e quelli di Washington**

### SINDROME CUBANA

Del Prete alle pagine 6 e 7

**DALLE CITTÀ**

**MASSA CARRARA** La sentenza



**La Consulta bocchia la 'filiera corta' del marmo**

Rosi a pagina 20

**EMPOLI** La piccola trasferita a Meyer

**Morta neonata di due giorni L'Asl: «Assistita senza sosta»**

Servizi in Cronaca

**MONTELUPO** Cittadini cinesi presi di mira

**Raggirati da falsi poliziotti «Spariti con i nostri soldi»**

Servizio in Cronaca

**EMPOLI** L'attacco di Fratelli d'Italia

**«L'ex Montevivo resta nel degrado» Nuove denunce e dubbi sul futuro**



Servizio in Cronaca



**Orrore a Bordighera, l'uomo è stato arrestato**

**Morta a due anni per le violenze della mamma e del compagno**  
**Trovate le foto dei pestaggi**

D'Amato a pagina 14



**Il filosofo della complessità è scomparso a 104 anni**

**Addio Edgar Morin, l'ultimo illuminista**

Serafini a pagina 21



**Berrettini, Cobolli e Arnaldi passano il turno al Roland Garros**

**Non solo Sinner, un sogno per tre**

Ga. Tassi nel Qs

LA CALZATURA ITALIANA DAL 1966



**emanuela®**

**MODA COMFORT BENESSERE**



# la Repubblica



Fondatore  
**EUGENIO SCALFARI**



Direttore  
**MARIO ORFEO**



**Rspettacoli**  
A Rimini in 25mila  
è sempre un Vasco-show  
di **ANDREA SILENZI**  
a pagina 34

**Rsport**  
Berrettini, Cobolli, Arnaldi  
avanti al Roland Garros  
di **MASSIMO CALANDRI**  
a pagina 41



Domenica  
**31 maggio 2026**  
Anno 51 - N° 124  
Oggi con  
**Robinson**  
In Italia **€ 2,90**

## “Il governo sbaglia sui fondi Ue”

La presidente del comitato europeo delle Regioni attacca la proposta di Fitto: “Un disastro usare le risorse della coesione per la crisi energetica”

La presidente del comitato europeo delle Regioni, Kata Tütto, nell'intervista attacca la proposta di Raffaele Fitto. «Giorgia Meloni si opponga, un disastro usare i fondi di coesione per la crisi energetica», avverte. «Quella lettera è una trappola per i governi nazionali».  
di **CERAMI, COLOMBO e TITO**  
alle pagine 2 e 3

**Drone ucraino colpisce la centrale di Zaporizhzhia**

di **BRERA e DI FEO**  
alle pagine 8 e 9

## Cavalli in fuga nella città 4 feriti e paura a Roma



Paura a Roma durante le prove per il 2 giugno. I cavalli scelti per sfilare alla parata fuggono al galoppo in mezzo al traffico su una delle principali arterie della capitale. Quattro persone rimangono ferite: una poliziotta e tre lancieri. Si indaga sui fuochi d'artificio sparati da alcuni agenti.  
di **CECCARELLI, MARCECA, MONACO e SCARPA** alle pagine 10 e 11



**CHAMPIONS LEAGUE**

## La coppa più bella resta al Psg l'Arsenal si arrende ai rigori

di **GABRIELE ROMAGNOLI**

Puoi vincerla per distacco o puoi vincerla per un soffio. Puoi riuscirci perché non sbagli nulla o perché gli avversari fanno un errore decisivo quando più conta.  
alle pagine 38 e 39 con i servizi di **EMANUELE GAMBA**

## Gli ottant'anni della conquista della Repubblica

di **EZIO MAURO**

Il calendario civile di un Paese è il percorso della sua storia attraverso le tappe più significative che testimoniano battaglie, sconfitte, conquiste e danno forma a una mappa morale in cui il cittadino si riconosce, mentre riconosce la comunità nazionale attorno a sé. Per questo sarebbe un errore non fermarsi a riflettere sugli ottant'anni della Repubblica, celebrando il 2 giugno come una festa ereditata da un'altra epoca e smarrita oggi nel suo significato originario. Ottant'anni sono un arco di tempo che raduna tre generazioni nell'esperienza della Repubblica: i padri che l'hanno conquistata, i figli che hanno messo le forme, le regole e le istituzioni repubblicane alla prova della realtà, e i nipoti che incassano i dividendi di libertà e le contraddizioni del secolo nel confronto quotidiano con lo Stato. Lo Stato era quasi dissolto, in quel 1946 che ha visto nascere la Repubblica. Vent'anni di dittatura fascista, l'alleanza di guerra con la Germania di Hitler, la devastazione dei bombardamenti alleati, il peso della sconfitta, l'umiliazione di una resa senza condizioni: è il quadro drammatico di un Paese distrutto in cui mancava il pane, le scuole erano al freddo, non c'erano scarpe, le famiglie facevano i conti con i morti in guerra, i deportati, i dispersi, i prigionieri che non erano ancora tornati in Italia.  
continua a pagina 15

**it.ex** ITALIAN ASSOCIATION OF INTERNATIONAL EXPERTS

**IT-EX. L'Italia che espone il futuro.**

## L'orrore su Beatrice uccisa dalla madre e il suo compagno

**IL CASO**  
di **LIGNANA e SALVO**

Una bambina di due anni obbligata a fumare una sigaretta da mamma e dal suo compagno. Lei non vuole, piange. Loro insistono, la deridono. E riprendono la scena con il cellulare. Lo stesso dove compaiono «immagini incredibili» della bimba con il volto tumefatto, pieno di lividi frutto di botte, schiaffi, percosse.  
a pagina 25



## Addio a Edgar Morin l'ultimo illuminista dei due secoli brevi

di **ESPOSITO e GINORI**  
alle pagine 30 e 31

## Sto con De Gregori perché l'impegno non è ostentazione

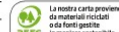
**LE IDEE**  
di **LUIGI MANCONI**

Non ho potuto essere un amico di Italo Calvino - troppo imponente la distanza intellettuale e generazionale tra lui e me - ma ricordo bene una conversazione, a pranzo dalla famiglia Berlanda, a Torino, oltre mezzo secolo fa. Tra un silenzio e un altro, Calvino rimproverò il mio «eccesso di militanza».  
a pagina 35

Prezzi di vendita all'estero: Grecia € 3,50 - Croazia, Francia, Monaco P., Slovenia € 4,00 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Tedesca CHF 4,50

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90 Tel. 06/49821 - Sped. Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma

Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C. Milano - via F. Aporti, 8 - Tel. 02/574941, email: pubblicita@manzoni.it



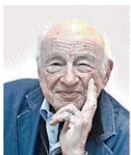
La nostra carta proviene da materiali riciclati e da foreste gestite in maniera sostenibile



9 770390 107005



LA CULTURA
L'umanista Morin
ultimo maître-à-penser
CECCARELLI, PANARARI - PAGINE 26 E 27



SU SPECCHIO
Messerklinger: io, Torino
e mio nonno austriaco
ELENA MASUELLI - NELL'INSERTO



IL CALCIO
Champions, bis del Psg
Arsenal battuto ai rigori
DESANTIS, ZONCA - PAGINE 30 E 31

2,40€ (CONSPECCHIO) II ANNO 160 II N. 144 II IN ITALIA II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II DL. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II WWW.LASTAMPA.IT



LA STAMPA



DOMENICA 31 MAGGIO 2026

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

L'EDITORIALE
LA REPUBBLICA
E L'OSPEDALE
DEL PICCOLO
FRANCESCO

ANDREA MALAGUTI

«Con il referendum istituzionale del 2 giugno 1946 inizia l'era della responsabilità dei cittadini. Se non se la volessero assumere, farebbero meglio a rimanere sudditi, potendo attribuire la colpa al sovrano in caso di problemi» Alcide De Gasperi

L'era della responsabilità del cittadino compie ottant'anni martedì. Un lasso di tempo in cui i francesi, con la loro Repubblica, sono passati dalla quarta alla quinta. Siamo rimasti fedeli al referendum di allora. E, dunque, a noi stessi. Ai nostri padri. Ai nostri nonni. E, subito dopo, alla nostra Costituzione, nonostante le mille scosse e i costanti tentativi di eutanasia.

È servito a qualcosa? A molto, direi. Più di quello che siamo disposti a concedere in questi tempi distruttivi e globalmente illiberali. Sarebbe idiota lasciarci scivolare dalle dita quello che abbiamo costruito. Esempio. La sanità.

La giovane donna milanese seduta di fronte a me è una Sociologa che lavora a Torino. Una delle più brave della sua generazione. Rapida, flessibile, preparata, cortese. Ma non ama sentirsi dire.

È diventata mamma poco meno di un anno fa. È stata una grande festa, naturalmente. Benvenuto al piccolo Francesco.

CONTINUA A PAGINA 25



ATTESA LA RISPOSTA DI BRUXELLES SULLO SCOSTAMENTO. ACCISE, MELONI IRRITATA CON LE REGIONI

Mini reattori nucleari
sì da un italiano su due

Foti: dal Pnrr briciole per le bollette, la flessibilità Ue unica via d'uscita

IL SONDAGGIO

La crisi economica
più forte delle paure

GHISLERI, MALFETANO, MARTUSCELLI

LE GUERRE

Ebadi: Iran debole
vincerà il popolo

MARCOVARVELLO - PAGINA 5

LE IDEE

Perché va frenata
la fuga dei giovani

CHIARASARACENO - PAGINA 24

Negli ultimi anni il dibattito sull'energia nucleare è tornato al centro della discussione pubblica, come possibile risposta alla crisi energetica. MONTICELLI - PAGINE 2 E 3

Cavo Dragone: "Kiev
lotta anche per noi"

LORENZO LAMPERTI - PAGINA 9

Bugie sul clima
la nuova emergenza

FRANCESCO SANTOLINI - PAGINA 20

LA PICCOLA MORTA A BORDIGHERA PICCHIATA E COSTRETTA A FUMARE DAL COMPAGNO DELLA MADRE

L'inferno di Beatrice

ALESSANDRA BOERO, MATTIA MANGRAVITI



Se l'orrore si nasconde in famiglia

ELENA LOEWENTHAL - PAGINA

La piccola Beatrice, due anni, trovata senza vita il 9 febbraio scorso a Bordighera (Imperia)

- PAGINE 16 E 17

IL MONDO IN FIAMME

Quel patto faustiano
che trasforma
i padroni del mondo
nei nuovi barbari

MASSIMO CACCIARI



Più che una crisi attraversiamo
un grande vuoto (chaos questo
significa). Crisi è il contrasto disordinato
tra elementi decifrabili nel
contenuto e nel senso. - PAGINA 7

2 GIUGNO

Bazoli: la Carta
modello per tutti

BALESTRERI, FRESIA



«La nostra è una Costituzione che se le cose nel mondo andassero per il verso giusto potrebbe diventare un modello per tutti». Giovanni Bazoli, classe 1932, ancora sembra emozionarsi quando parla della Carta. - PAGINA 13

IL PERSONAGGIO

Bolle: "Io al Colle
per la democrazia"

DANIELA LANNI - PAGINA 12



PIONIERI

Bosso: ecco come l'Air
sta cambiando le aziende

GIUSEPPE BOTTERO

Londra, 1995, il lato nascosto della "Cool Britannia". «Lavoravo in un'azienda che vendeva e affittava i taxi neri. Facevo lo stagista, contavo le sterline, perché ero pagato pochissimo» racconta Andrea Bosso. - PAGINA 19

LA POLEMICA

West, concerto annullato
e redenzione vietata

ASSIANEUMANN DAYAN

DIARIO DI UN'ADOLESCENTE

Il coraggio tra le onde

LUCIA DALMASSO

Caro diario, è arrivata l'estate, hai visto? Il caldo, il sole alto, le giornate che non finiscono mai. - PAGINA 19

ACQUISTIAMO
ANTIQUARIATO
orientale ed europeo

www.barbieriantiquariato.it
Tel. 348 3582502



VALUTAZIONI
GRATUITE IN
TUTTA ITALIA
IMPORTANTI
COLLEZIONI O
SINGOLO
OGGETTO



## Port Logistic Press

Primo Piano

### Il Presidente di Assoport, Roberto Petri: il Porto della Spezia bellissima realtà italiana

LA SPEZIA - Un confronto ad ampio spettro sui temi della portualità nazionale e sulle priorità dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale oggi nella sede dell'Ente di Via del Molo fra il Presidente di **Assoport, Roberto Petri**, e il Presidente Bruno Pisano. Il Presidente dell'Associazione nazionale delle Autorità di sistema portuali ha infatti avviato nelle Adsp una serie di visite istituzionali per toccare personalmente i temi delle realtà portuali. **Petri** e Pisano si sono confrontati sui principali temi di attualità della portualità nazionale e territoriale. Pisano ha aggiornato il neo Presidente di **Assoport** su quanto l'Adsp del Mar Ligure Orientale sta realizzando e programmando facendo una dettagliata presentazione dei progetti in corso. La visita è poi proseguita via mare con il Segretario Generale Federica Montaresi e il Capitano della Capitaneria di Porto Alessio Morelli che hanno potuto mostrare al Presidente di **Assoport** il Golfo della Spezia e i vari cantieri in corso d'opera. Pisano: "È stato un grande piacere ricevere la visita del Presidente di **Assoport Roberto Petri**. È stato un importante momento di confronto, un'occasione per poter parlare dei progetti in corso e in via di sviluppo nel nostro porto e un'opportunità per mostrare le bellezze del nostro Golfo dal vivo." Da canto suo il Presidente di **Assoport, Roberto Petri** ha dichiarato "la visita al Porto della Spezia con il Presidente Pisano mi ha mostrato una bellissima realtà italiana con molte opportunità di sviluppo. In particolare, l'attenzione dedicata alla sostenibilità e l'impiego dei fondi del PNRR e del fondo complementare sta trasformando l'area portuale adattandola alle prossime sfide."



## Primo Magazine

### Primo Piano

#### Assoporti visita AdSP Mar Ligure Orientale

30 maggio 2026 - Un confronto ad ampio spettro sui temi della portualità nazionale e sulle priorità dell'AdSP del Mar Ligure Orientale è quello che si è svolto nella sede dell'Ente di Via del Molo fra il Presidente di **Assoporti**, **Roberto Petri**, e il Presidente Bruno Pisano. Il Presidente dell'Associazione nazionale delle AdSP ha infatti avviato nelle Adsp una serie di visite istituzionali per toccare personalmente i temi delle realtà portuali. **Petri** e Pisano si sono confrontati sui principali temi di attualità della portualità nazionale e territoriale. Pisano ha aggiornato il neo Presidente di **Assoporti** su quanto l'Adsp del Mar Ligure Orientale sta realizzando e programmando facendo una dettagliata presentazione dei progetti in corso. La visita è poi proseguita via mare con il Segretario Generale Federica Montaresi e il Capitano della Capitaneria di Porto Alessio Morelli che hanno potuto mostrare al Presidente di **Assoporti** il Golfo della Spezia e i vari cantieri in corso d'opera. Pisano: "È stato un grande piacere ricevere la visita del Presidente di **Assoporti** **Roberto Petri**. È stato un importante momento di confronto, un'occasione per poter parlare dei progetti in corso e in via di sviluppo nel nostro porto e un'opportunità per mostrare le bellezze del nostro Golfo dal vivo." Da canto suo il Presidente di **Assoporti**, **Roberto Petri** ha dichiarato "la visita al porto di La Spezia con il Presidente Pisano mi ha mostrato una bellissima realtà italiana con molte opportunità di sviluppo. In particolare, l'attenzione dedicata alla sostenibilità e l'impiego dei fondi del PNRR e del fondo complementare sta trasformando l'area portuale adattandola alle prossime sfide."



30 maggio 2026 - Un confronto ad ampio spettro sui temi della portualità nazionale e sulle priorità dell'AdSP del Mar Ligure Orientale è quello che si è svolto nella sede dell'Ente di Via del Molo fra il Presidente di Assoporti, Roberto Petri, e il Presidente Bruno Pisano. Il Presidente dell'Associazione nazionale delle AdSP ha infatti avviato nelle Adsp una serie di visite istituzionali per toccare personalmente i temi delle realtà portuali. Petri e Pisano si sono confrontati sui principali temi di attualità della portualità nazionale e territoriale. Pisano ha aggiornato il neo Presidente di Assoporti su quanto l'Adsp del Mar Ligure Orientale sta realizzando e programmando facendo una dettagliata presentazione dei progetti in corso. La visita è poi proseguita via mare con il Segretario Generale Federica Montaresi e il Capitano della Capitaneria di Porto Alessio Morelli che hanno potuto mostrare al Presidente di Assoporti il Golfo della Spezia e i vari cantieri in corso d'opera. Pisano: "È stato un grande piacere ricevere la visita del Presidente di Assoporti Roberto Petri. È stato un importante momento di confronto, un'occasione per poter parlare dei progetti in corso e in via di sviluppo nel nostro porto e un'opportunità per mostrare le bellezze del nostro Golfo dal vivo." Da canto suo il Presidente di Assoporti, Roberto Petri ha dichiarato "la visita al porto di La Spezia con il Presidente Pisano mi ha mostrato una bellissima realtà italiana con molte opportunità di sviluppo. In particolare, l'attenzione dedicata alla sostenibilità e l'impiego dei fondi del PNRR e del fondo complementare sta trasformando l'area portuale adattandola alle prossime sfide."

## Il Nautilus

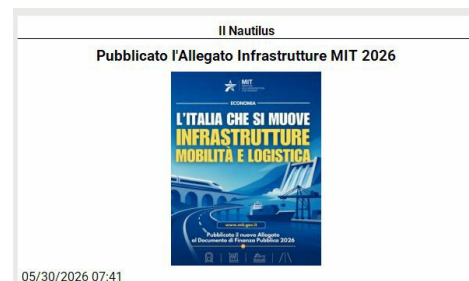
Trieste

### Pubblicato l'Allegato Infrastrutture MIT 2026

Il documento definisce le linee programmatiche per il futuro del Paese attraverso 5 sezioni dedicate a: - qualità dell'abitare; - sviluppo del sistema idrico; - trasporti, mobilità e logistica integrata. E' allegato anche il Focus strategico sulla selezione delle infrastrutture di interesse nazionale e sulla resilienza ai cambiamenti climatici Roma . Il documento "Strategie per le infrastrutture, la mobilità e la logistica" fornisce le linee di indirizzo per lo sviluppo degli investimenti infrastrutturali di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in coerenza con il quadro programmatico europeo e contiene la ricognizione dei principali interventi in corso e programmati, con l'aggiornamento dei costi, delle risorse disponibili e dei fabbisogni residui.

Nelle more della modifica della normativa nazionale di contabilità pubblica, necessaria per allineare il sistema nazionale alla nuova governance economica europea, il documento rappresenta l'Allegato infrastrutture 2026, previsto all'articolo 10 della legge di contabilità e finanza pubblica n. 196 del 31 dicembre 2009, come modificata dal D.Lgs. 12 settembre 2018, n. 116. Negli ultimi anni il sistema delle infrastrutture, dei trasporti e della logistica italiano ed

europeo ha vissuto una trasformazione profonda, guidata dall'esigenza di adottare modelli di sviluppo più efficienti, sostenibili e resilienti, capaci di coniugare crescita economica, sicurezza e benessere dei cittadini. In un contesto internazionale caratterizzato da forte instabilità, la vulnerabilità delle catene logistiche ha messo in luce la necessità di dotare il Paese di reti robuste, sicure e moderne, capaci non solo di garantire continuità nei collegamenti, ma anche di attrarre investimenti e rafforzare la competitività dei nostri porti, dei nostri sistemi industriali e delle nostre filiere strategiche. L'elevato grado di interconnessione tra sviluppo delle reti di trasporto, innovazione tecnologica e resilienza, se ben governato, diventa un fattore abilitante per la crescita del Paese; se trascurato, può trasformarsi in una fonte di rischio, soprattutto in relazione alle minacce cyber-fisiche che colpiscono i sistemi digitali e alla vulnerabilità delle infrastrutture critiche. L'Italia ha consolidato una strategia fondata su una visione unitaria del sistema dei trasporti e della logistica, che si concretizza nel Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti e della Logistica (SNIT), comprendente le tratte italiane della rete TEN-T, le grandi direttrici transfrontaliere e le infrastrutture di rilevanza nazionale e configurandosi come l'ossatura attraverso cui costruire un Paese più connesso, più sicuro e più capace di competere su scala europea e globale. Punti chiave Valorizzazione della catena logistica, sfruttando le potenzialità della digitalizzazione per produrre miglioramenti tangibili sulla vita delle aziende e delle persone; - la nuova riforma del sistema portuale, nella convinzione che i porti debbano rimanere pubblici e nell'ottica di una centralizzazione della governance, favorendo l'innovazione



Il documento definisce le linee programmatiche per il futuro del Paese attraverso 5 sezioni dedicate a: - qualità dell'abitare; - sviluppo del sistema idrico; - trasporti, mobilità e logistica integrata. E' allegato anche il Focus strategico sulla selezione delle infrastrutture di interesse nazionale e sulla resilienza ai cambiamenti climatici Roma . Il documento "Strategie per le infrastrutture, la mobilità e la logistica" fornisce le linee di indirizzo per lo sviluppo degli investimenti infrastrutturali di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in coerenza con il quadro programmatico europeo e contiene la ricognizione dei principali interventi in corso e programmati, con l'aggiornamento dei costi, delle risorse disponibili e dei fabbisogni residui. Nelle more della modifica della normativa nazionale di contabilità pubblica, necessaria per allineare il sistema nazionale alla nuova governance economica europea, il documento rappresenta l'Allegato infrastrutture 2026, previsto all'articolo 10 della legge di contabilità e finanza pubblica n. 196 del 31 dicembre 2009, come modificata dal D.Lgs. 12 settembre 2018, n. 116. Negli ultimi anni il sistema delle infrastrutture, dei trasporti e della logistica italiano ed europeo ha vissuto una trasformazione profonda, guidata dall'esigenza di adottare modelli di sviluppo più efficienti, sostenibili e resilienti, capaci di coniugare crescita economica, sicurezza e benessere dei cittadini. In un contesto internazionale caratterizzato da forte instabilità, la vulnerabilità delle catene logistiche ha messo in luce la necessità di dotare il Paese di reti robuste, sicure e moderne, capaci non solo di garantire continuità nei collegamenti, ma anche di attrarre investimenti e rafforzare la competitività dei nostri porti, dei nostri sistemi industriali e delle nostre filiere strategiche. L'elevato grado di interconnessione tra sviluppo delle reti di trasporto, innovazione tecnologica e resilienza, se ben governato, diventa un fattore abilitante per la crescita del Paese; se trascurato, può trasformarsi in una fonte di rischio, soprattutto in relazione alle minacce cyber-fisiche che colpiscono i sistemi

## Il Nautilus

### Trieste

---

tecnologica e rendendo più efficiente lo sviluppo degli investimenti; - potenziamento del trasporto marittimo e sulla riqualificazione funzionale dell'offerta portuale; - efficientamento del trasporto pubblico locale, consentendo a ogni cittadino un agevole accesso ai servizi di mobilità e proseguendo nel rinnovo del parco mezzi e nello sviluppo degli investimenti sulle reti; - sviluppo del trasporto aereo, valorizzando gli aeroporti che svolgono, per la loro collocazione geografica, una funzione strategica per la mobilità dei cittadini e delle merci. L'Europa e le reti La Commissione europea ha programmato, in piena condivisione con gli Stati membri, una strategia volta a incentivare il trasferimento modale verso sistemi di trasporto più sostenibili, anche attraverso l'impiego di tecnologie innovative, prefiggendosi come obiettivi: - la riduzione dei gap infrastrutturali tra i Paesi membri; - il miglioramento delle interconnessioni tra reti nazionali e tra modalità di trasporto; - il miglioramento dei livelli di interoperabilità delle reti; - la risoluzione delle interferenze tra traffici ferroviari urbani, regionali e di media/lunga percorrenza.

**Trasporto marittimo** Nel settore marittimo, sono indicati puntuali requisiti tra cui il collegamento dei porti con specifiche condizioni di traffico alla rete stradale e ferroviaria, la presenza di almeno un terminale merci e infrastrutture per combustibili alternativi. Lo Spazio Marittimo Europeo contribuirà, poi, a migliorare i collegamenti con l'entroterra e l'integrazione del trasporto marittimo, includendo la creazione o il potenziamento di rotte marittime a corto raggio (SSS) e lo sviluppo di porti all'interno della più ampia rete di trasporti. Anche le vie navigabili interne dovranno adeguarsi a più rigorosi e ambiziosi requisiti.

**Infrastruttura del trasporto aereo** Nell'ottica di aumentare l'uso di modalità di trasporto sostenibili, il regolamento sostiene fortemente l'obiettivo di migliorare la connettività degli aeroporti con i servizi di trasporto ferroviario. Gli aeroporti delle principali città europee con un traffico passeggeri annuo complessivo superiore a 4 milioni di passeggeri dovranno essere, quindi, collegati alla rete ferroviaria transeuropea entro il 2050 e, ove possibile, alla rete ferroviaria ad alta velocità in caso di traffico oltre i 12 milioni di passeggeri, consentendo servizi a lunga percorrenza, entro il 31 dicembre 2040. E' previsto, oltre a consentire la realizzazione del Cielo Unico Europeo, anche in questo caso l'obbligo di disporre di infrastruttura di ricarica/rifornimento di combustibili alternativi e di dotare l'aeroporto di almeno un terminale merci multimodale.

**La rete nazionale e Corridoi di trasporto europei** In merito alla configurazione geografica della rete TEN-T italiana, costituita da un insieme di infrastrutture lineari (ferroviarie, stradali e fluviali) e puntuali (nodi urbani, porti, terminali ferroviario-stradali e aeroporti) considerate "rilevanti" a livello europeo. Inoltre, il territorio italiano è interessato da cinque dei nove Corridoi Europei di Trasporto, assi della massima importanza strategica per lo sviluppo di flussi di trasporto merci e passeggeri in Europa, atti a garantire che la pianificazione delle infrastrutture soddisfi le reali esigenze operative, integrando ferrovie, strade e vie navigabili. Ricordiamo che l'altro giorno l'AdSPMAM - presidente il Prof. Avv. Francesco Mastro - ha ricevuto la visita istituzionale della Commissaria UE del Corridoio Mar Baltico-Mar Adriatico, Anne E. Jensenm dedicata ai temi dello sviluppo dei corridoi

## Il Nautilus

### Trieste

---

TEN-T. La Commissaria ha sottolineato che il detto 'Corridoio' si sviluppa lungo la dorsale Adriatica giungendo fino a Bari e collegandosi a nord con l'Austria (valico di Tarvisio) e la Slovenia. I Paesi attraversati dal Corridoio Mar Baltico - Mar Adriatico sono: Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Austria, Slovenia, Ungheria, Croazia e Italia. Per quanto concerne i nodi, gli aeroporti core che ricadono sul Corridoio sono due: Bologna e Venezia; i porti marittimi core inclusi sul tracciato sono cinque: Ancona, Bari, Ravenna, Venezia e Trieste e i porti interni sono tre: Ravenna, Trieste e Venezia; i terminali ferroviario-stradali core sono, invece, sei: Bari, Ancona-Jesi, Bologna, Padova, Cervignano, Trieste-Ferretti. Infine, sono presenti quattordici nodi urbani con oltre 100.000 abitanti e/o capoluoghi di Regione. Tra i progetti strategici in corso di realizzazione lungo il Corridoio si cita l'adeguamento della linea ferroviaria tra Trieste e Divaa, tratto transfrontaliero che collega l'Italia alla Slovenia. L'altro Corridoio, quello dei Balcani- Occidentali - Mediterraneo Orientale, prevede l'inserimento dell'Italia nel suo tracciato con la sezione di collegamento terrestre "Trieste-Lubiana" e la sezione marittima "Sofia-Skopje-Durazzo-Bari" rendendo strategico il Corridoio paneuropeo VIII. Da Cipro, passando per Grecia, Bulgaria, Nord Macedonia, Albania, Montenegro, Kosovo, Serbia, Bosnia ed Erzegovina, Ungheria, Croazia e Slovenia, il tracciato arriva in Austria e in Italia. Per quanto concerne i nodi, i porti marittimi core inclusi sul tracciato sono due: Bari e Trieste; vi è l'unico terminale ferroviario-stradale core che giace sul tracciato a Trieste Ferretti. Nel merito, il presidente Mastro ha fatto presente alla Commissaria Jensen, che i porti del Sistema Portuale dell'Adriatico Meridionale sono strategici per l'Europa e possono svolgere un ruolo chiave tra Adriatico, Mediterraneo e l'Europa continentale. Abele Carruezzo Per consultare l'Allegato infrastrutture MIT si riporta il link: <https://lnkd.in/gBgCQyzw>.

## Incidenti lavoro, sindacati denunciano altri due feriti in porto a Genova

Filt Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti hanno denunciato altri due incidenti sul lavoro avvenuti nelle ultime ore all'interno del **porto** di **Genova**. La denuncia è contenuta in una lettera inviata al presidente dell'Adsp Paroli. "Nella serata di ieri, presso il terminal Bettolo - si legge nella lettera -, un lavoratore ha riportato fratture multiple a un braccio e una ferita alla testa. Solo poche ore dopo, nella mattinata di ieri un altro lavoratore di Psa-Gp è rimasto coinvolto in uno scontro con un camion nella zona di ingresso al varco del terminal luogo peraltro già oggetto di nostre segnalazioni. Si tratta di episodi che confermano quanto da tempo denunciavamo e che abbiamo affrontato negli incontri svolti presso l'Adsp - prosegue la lettera -. Durante queste riunioni è stato concordato un percorso che prevede, tra le altre cose, una serie di specifici tavoli sulla sicurezza in cui affrontare le criticità. Anche a seguito di quanto accaduto al Terminal San Giorgio già oggetto di una nostra richiesta di incontro, considerato che nel **porto** persistono importanti problematiche di sicurezza legate alle operazioni portuali, alla viabilità, ai cantieri e all'organizzazione del lavoro nei terminal, siamo a richiedere che il percorso concordato venga velocizzato. Ribadiamo quindi la richiesta di convocazione immediata di un tavolo con AdSP, così come definito nell'ultimo incontro, per affrontare concretamente i problemi di sicurezza presenti nel **porto** di **Genova**. In assenza di interventi concreti, le Organizzazioni Sindacali metteranno in campo tutte le iniziative necessarie a tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori". Riproduzione riservata © Copyright ANSA.



## Genova Today

Genova, Voltri

### Doppio incidente in porto, i lavoratori scrivono a Paroli: "Sicurezza non più rinviabile"

I lavoratori ribadiscono la richiesta di convocazione immediata di un tavolo con **Autorità portuale** per affrontare i problemi di sicurezza presenti nel porto di Genova. I lavoratori del porto denunciano gli ennesimi incidenti: il primo giovedì sera, presso il terminal Bettolo, dove un lavoratore ha riportato fratture multiple a un braccio e una ferita alla testa. Appena poche ore dopo, nella mattinata di venerdì, un altro lavoratore di Psa-Gp è rimasto coinvolto in uno scontro con un camion nella zona di ingresso al varco del terminal: un luogo già oggetto di segnalazioni dei dipendenti. I lavoratori fanno sentire la loro voce insieme alle sigle sindacali Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti: "Si tratta di episodi che confermano quanto da tempo denunciavamo e che abbiamo affrontato negli incontri svolti presso l'**Autorità portuale**. Durante queste riunioni è stato concordato un percorso che prevede, tra le altre cose, una serie di specifici tavoli sulla sicurezza in cui affrontare le criticità. Anche a seguito di quanto accaduto al terminal San Giorgio già oggetto di una nostra richiesta di incontro, considerato che nel porto persistono importanti problematiche di sicurezza legate alle operazioni portuali, alla viabilità, ai cantieri e all'organizzazione del lavoro nei terminal, siamo a richiedere che il percorso concordato venga velocizzato". I lavoratori ribadiscono quindi la richiesta di convocazione immediata di un tavolo con **Autorità portuale** per affrontare i problemi di sicurezza presenti nel porto di Genova. "In assenza di interventi concreti - annunciano le organizzazioni sindacali - metteremo in campo tutte le iniziative necessarie a tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori".



## Genova Today

Genova, Voltri

### Il Comune si affida alla tecnologia per prevedere il traffico: cosa è il progetto Emova

Da agosto a ottobre la città sarà protagonista del progetto europeo Port-City Heavy Traffic Intelligence. Questa mattina la giunta comunale ha deliberato l'adesione di Genova come partner strategico al progetto Emova, sigla che sta per "Open Vehicle Emissions and Noise Data for Sustainable Urban Mobility", che letteralmente significa: "Dati aperti su emissioni e rumore dei veicoli per una mobilità urbana sostenibile". Nel trimestre di agosto-ottobre 2026 il Comune sfrutterà la potenza dei "big data" incrociando i dati dei sensori stradali già esistenti con i segnali GPS dei tir forniti dai partner privati per mappare con precisione millimetrica percorsi, soste e orari di punta dei mezzi pesanti in strada. L'iniziativa si inserisce nel programma europeo Digital Europe e vedrà Genova protagonista di un progetto pilota denominato "Port-City Heavy Traffic Intelligence", ossi "Intelligenza per il traffico pesante nell'interfaccia porto-città". "Con questa operazione facciamo un salto di qualità tecnologico nella gestione della convivenza tra lo scalo portuale e il tessuto cittadino - ha dichiarato l'assessore alla Mobilità Emilio Robotti - Non ci limitiamo a osservare il traffico, ma impariamo a governarlo attraverso l'analisi predittiva. Grazie all'integrazione tra i nostri sistemi di monitoraggio e i dati GPS dei vettori logistici, saremo in grado di identificare in anticipo le finestre critiche di afflusso ai varchi portuali. Questo ci permetterà di intervenire sulla regolazione dei semafori e sulla pianificazione viaria in tempo reale, riducendo drasticamente le code e, di conseguenza, l'impatto acustico e ambientale sulla città. È la dimostrazione di come la digitalizzazione possa tradursi in un beneficio diretto per la qualità della vita dei genovesi". Il progetto, che ha un valore di 20mila euro ed è finanziato al 50% dall'Unione Europea, non comporterà spese extra per il Comune e tutti i dati raccolti da agosto a ottobre saranno pubblicati sulla piattaforma "Open Data" del Comune, diventando un patrimonio informativo accessibile e trasparente a disposizione di ricercatori, aziende e cittadini.



Da agosto a ottobre la città sarà protagonista del progetto europeo Port-City Heavy Traffic Intelligence. Questa mattina la giunta comunale ha deliberato l'adesione di Genova come partner strategico al progetto Emova, sigla che sta per "Open Vehicle Emissions and Noise Data for Sustainable Urban Mobility", che letteralmente significa: "Dati aperti su emissioni e rumore dei veicoli per una mobilità urbana sostenibile". Nel trimestre di agosto-ottobre 2026 il Comune sfrutterà la potenza dei "big data" incrociando i dati dei sensori stradali già esistenti con i segnali GPS dei tir forniti dai partner privati per mappare con precisione millimetrica percorsi, soste e orari di punta dei mezzi pesanti in strada. L'iniziativa si inserisce nel programma europeo Digital Europe e vedrà Genova protagonista di un progetto pilota denominato "Port-City Heavy Traffic Intelligence", ossi "Intelligenza per il traffico pesante nell'interfaccia porto-città". "Con questa operazione facciamo un salto di qualità tecnologico nella gestione della convivenza tra lo scalo portuale e il tessuto cittadino - ha dichiarato l'assessore alla Mobilità Emilio Robotti - Non ci limitiamo a osservare il traffico, ma impariamo a governarlo attraverso l'analisi predittiva. Grazie all'integrazione tra i nostri sistemi di monitoraggio e i dati GPS dei vettori logistici, saremo in grado di identificare in anticipo le finestre critiche di afflusso ai varchi portuali. Questo ci permetterà di intervenire sulla regolazione dei semafori e sulla pianificazione viaria in tempo reale, riducendo drasticamente le code e, di conseguenza, l'impatto acustico e ambientale sulla città. È la dimostrazione di come la digitalizzazione possa tradursi in un beneficio diretto per la qualità della vita dei genovesi". Il progetto, che ha un valore di 20mila euro ed è finanziato al

# La Gazzetta Marittima

Genova, Voltri

## Al timone di Assagenti viene confermato Gianluca Croce

«Con la nuova diga vivremo cambiamenti epocali». I nomi in consiglio GENOVA. «Abbiamo di fronte a noi cambiamenti epocali determinati in prima istanza dalla costruzione della nuova diga del porto di Genova: siamo pronti ad affrontarli». Parola di Gianluca Croce, appena riconfermato al timone di Assagenti Genova: resterà presidente da qui al 2028, secondo la scelta compiuta dal neo eletto consiglio dell'associazione che raggruppa agenti e mediatori marittimi genovesi. Croce l'ha sottolineato ricordando che gli operatori saranno «tutti chiamati a contribuire, in primis noi agenti marittimi in due direzioni: da un lato, il rafforzamento dei traffici che gravitano sul nostro porto attraverso una sistematica azione commerciale; dall'altro, la costruzione di un vero e proprio sistema logistico che nel porto potenziato in termini di infrastrutturale e di operatività torni a trovare davvero la sua punta di diamante». Questi i componenti del consiglio direttivo di Assagenti per il prossimo biennio: Settore agenti marittimi servizi di linea, agenti aerei, agenti generali, agenti interno : Andrea Boesgaard (Hugo Trumpy srl), Gian Alberto Cerruti (Gastaldi & C. srl), Eugenio Dominicolo (Arkas Italia srl), Filippo Gallo (Mto spa), Paolo Guidi (Cma Cgm Italy srl), Aldo Felice Negri (Yang Ming Italy spa), Paolo Pessina (Hapag-Lloyd Italy srl) Settore agenti marittimi servizi tramp, agenti manning : Cynthia Cignolini (Medagent srl), Roberto Demarchi (Banchemo Costa & C. Agenzia Marittima spa), Gian Enzo Duci (Enterprise Shipping Agency srl), Davide Mari (Trafalgar Shipping srl), Pesto Massimiliano (Pesto Sea Group srl) Settore mediatori marittimi : Camillo Campostano (Anchor Chartering srl), Maurizio Gozzi (Hb Shipping srl), Giacomo Gramatica (Gramatica di Bellagio Giacomo), Luigi Risso (Genoa Sea Brokers srl) A ciò si aggiunga che entra nel Consiglio in qualità di presidente del Gruppo Giovani: Lorenzo Giacobbe (Januamar srl). «Per noi agenti è davvero una grande sfida - questa la conclusione di Croce - e dovremo trovare energia e motivazioni nella nostra storia, nella nostra capacità professionale e prima di tutto nel rapporto con le nostre controparti armatoriali con le quali siamo chiamati ad affermare la valenza, la convenienza economica e quindi le ragioni di mercato per cui il porto di Genova andrà scelto».

La Gazzetta Marittima

Al timone di Assagenti viene confermato Gianluca Croce



05/31/2026 02:48

«Con la nuova diga vivremo cambiamenti epocali». I nomi in consiglio GENOVA. «Abbiamo di fronte a noi cambiamenti epocali determinati in prima istanza dalla costruzione della nuova diga del porto di Genova: siamo pronti ad affrontarli». Parola di Gianluca Croce, appena riconfermato al timone di Assagenti Genova: resterà presidente da qui al 2028, secondo la scelta compiuta dal neo eletto consiglio dell'associazione che raggruppa agenti e mediatori marittimi genovesi. Croce l'ha sottolineato ricordando che gli operatori saranno «tutti chiamati a contribuire, in primis noi agenti marittimi in due direzioni: da un lato, il rafforzamento dei traffici che gravitano sul nostro porto attraverso una sistematica azione commerciale; dall'altro, la costruzione di un vero e proprio sistema logistico che nel porto potenziato in termini di infrastrutturale e di operatività torni a trovare davvero la sua punta di diamante». Questi i componenti del consiglio direttivo di Assagenti per il prossimo biennio: Settore agenti marittimi servizi di linea, agenti aerei, agenti generali, agenti interno : Andrea Boesgaard (Hugo Trumpy srl), Gian Alberto Cerruti (Gastaldi & C. srl), Eugenio Dominicolo (Arkas Italia srl), Filippo Gallo (Mto spa), Paolo Guidi (Cma Cgm Italy srl), Aldo Felice Negri (Yang Ming Italy spa), Paolo Pessina (Hapag-Lloyd Italy srl) Settore agenti marittimi servizi tramp, agenti manning : Cynthia Cignolini (Medagent srl), Roberto Demarchi (Banchemo Costa & C. Agenzia Marittima spa), Gian Enzo Duci (Enterprise Shipping Agency srl), Davide Mari (Trafalgar Shipping srl), Pesto Massimiliano (Pesto Sea Group srl) Settore mediatori marittimi : Camillo Campostano (Anchor Chartering srl), Maurizio Gozzi (Hb Shipping srl), Giacomo Gramatica (Gramatica di Bellagio Giacomo), Luigi Risso (Genoa Sea Brokers srl) A ciò si aggiunga che entra nel Consiglio in qualità di presidente del Gruppo Giovani: Lorenzo Giacobbe (Januamar srl). «Per noi agenti è davvero una grande sfida - questa la conclusione di Croce - e dovremo trovare energia e motivazioni nella nostra storia, nella nostra capacità professionale e prima di tutto nel rapporto con le nostre controparti armatoriali con le quali siamo chiamati ad affermare la valenza, la convenienza economica e quindi le ragioni di mercato per cui il porto di Genova andrà scelto».

## Notizie

Genova, Voltri

### Due infortuni al porto di Genova in 24 ore: i sindacati chiedono interventi urgenti

Due infortuni registrati in rapida successione al porto di Genova hanno riaperto il confronto su viabilità, organizzazione del lavoro e rischio operativo; le sigle sindacali chiedono l'immediata convocazione di un tavolo con l'autorità portuale. Il 30 maggio 2026 i lavoratori del porto di Genova hanno denunciato due infortuni avvenuti nell'arco di poche ore, circostanza che ha riacceso la preoccupazione intorno alle condizioni di lavoro nei terminal. Le segnalazioni riguardano un episodio grave al terminal Bettolo e un altro scontro avvenuto nei pressi di un varco d'ingresso, entrambi considerati sintomatici di criticità già note. Gli incidenti e le condizioni segnalate Nel primo caso, verificatosi giovedì sera al terminal Bettolo , un operaio ha riportato fratture multiple a un braccio e una ferita alla testa: ferite che richiedono attenzione medica e sollevano interrogativi sulle procedure operative adottate al momento dell'accaduto. Le dinamiche precise sono oggetto di ricostruzione, ma per i lavoratori quel punto del terminal non è nuovo a segnalazioni pericolose. Poche ore dopo, nella mattinata di venerdì, un secondo episodio ha coinvolto un dipendente di Psa-Gp in uno scontro con un camion all'ingresso del varco del terminal. Il luogo era già stato indicato più volte come critico dal personale per problemi di viabilità e gestione dei flussi di mezzi pesanti. La reazione dei sindacati Le organizzazioni sindacali Filt Cgil Fit Cisl e Ultrasporti hanno reso pubbliche le loro preoccupazioni, definendo gli episodi come la conferma di quanto da tempo denunciato nelle interlocuzioni con l'Autorità portuale . Secondo i sindacati, durante i confronti ufficiali era stato concordato un percorso che includesse tavoli specifici dedicati alla safety e all'analisi delle criticità operative. I rappresentanti dei lavoratori chiedono che il piano condiviso venga ora accelerato e reso operativo, sollecitando interventi non più rinviabili su viabilità cantieri , organizzazione del lavoro e procedure nei terminal. Richiesta di un tavolo urgente La richiesta formale è la convocazione immediata di un tavolo con l'Autorità portuale per discutere misure concrete e tempi di attuazione. I sindacati avvertono che, in assenza di risposte e provvedimenti, non escludono di mettere in campo iniziative a tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori, incluse azioni sindacali e modalità di pressione collettiva. Criticità ricorrenti nel porto I problemi segnalati non sono limitati ai singoli episodi: il personale indica una combinazione di fattori che alimentano il rischio. Tra questi emergono la scarsa chiarezza nella viabilità interna , la convivenza di cantieri e operazioni operative, e inefficienze nell'organizzazione del lavoro che possono esporre i lavoratori a situazioni pericolose. Le aree di carico e scarico, i punti di snodo per camion e mezzi portuali e le procedure di accesso ai terminal sono aspetti indicati come prioritari per un intervento correttivo mirato: non si tratta solo di responsabilità singole, ma di una visione



05/30/2026 16:08

**Notizie**  
**Due infortuni al porto di Genova in 24 ore: i sindacati chiedono interventi urgenti**

Due infortuni registrati in rapida successione al porto di Genova hanno riaperto il confronto su viabilità, organizzazione del lavoro e rischio operativo, le sigle sindacali chiedono l'immediata convocazione di un tavolo con l'autorità portuale. Il 30 maggio 2026 i lavoratori del porto di Genova hanno denunciato due infortuni avvenuti nell'arco di poche ore, circostanza che ha riacceso la preoccupazione intorno alle condizioni di lavoro nei terminal. Le segnalazioni riguardano un episodio grave al terminal Bettolo e un altro scontro avvenuto nei pressi di un varco d'ingresso, entrambi considerati sintomatici di criticità già note. Gli incidenti e le condizioni segnalate Nel primo caso, verificatosi giovedì sera al terminal Bettolo , un operaio ha riportato fratture multiple a un braccio e una ferita alla testa: ferite che richiedono attenzione medica e sollevano interrogativi sulle procedure operative adottate al momento dell'accaduto. Le dinamiche precise sono oggetto di ricostruzione, ma per i lavoratori quel punto del terminal non è nuovo a segnalazioni pericolose. Poche ore dopo, nella mattinata di venerdì, un secondo episodio ha coinvolto un dipendente di Psa-Gp in uno scontro con un camion all'ingresso del varco del terminal. Il luogo era già stato indicato più volte come critico dal personale per problemi di viabilità e gestione dei flussi di mezzi pesanti. La reazione dei sindacati Le organizzazioni sindacali Filt Cgil Fit Cisl e Ultrasporti hanno reso pubbliche le loro preoccupazioni, definendo gli episodi come la conferma di quanto da tempo denunciato nelle interlocuzioni con l'Autorità portuale . Secondo i sindacati, durante i confronti ufficiali era stato concordato un percorso che includesse tavoli specifici dedicati alla safety e all'analisi delle criticità operative. I rappresentanti dei lavoratori chiedono che il piano condiviso venga ora accelerato e reso operativo, sollecitando interventi non più rinviabili su viabilità cantieri , organizzazione del lavoro e procedure nei terminal. Richiesta di un tavolo

## Notizie

### Genova, Voltri

---

sistemica della sicurezza portuale. Fattori tecnici e organizzativi Dal punto di vista tecnico, segnalazioni sulla viabilità e sulla segnaletica interna vengono ritenute insufficienti. Sul versante organizzativo, la gestione dei turni, la formazione specifica e i protocolli di coordinamento tra operatori di terminal, autisti e cantieri sono elementi che, se migliorati, potrebbero ridurre significativamente il rischio di nuovi incidenti. Prospettive e richieste operative Le sigle sindacali chiedono che le promesse già discusse con l'Autorità portuale trovino attuazione concreta: avvio immediato dei tavoli sulla sicurezza, calendarizzazione delle riunioni tecniche e definizione di interventi puntuali su viabilità, logistica e organizzazione dei cantieri. Per i lavoratori, solo misure concrete possono interrompere la sequenza di incidenti e ripristinare condizioni di lavoro accettabili. Infine, i rappresentanti ribadiscono la volontà di collaborare con le istituzioni e con la governance del porto, pur lasciando aperta la possibilità di azioni sindacali qualora le istanze non ricevano risposte tempestive. La richiesta è chiara: non più solo promesse, ma strumenti operativi e tempi definiti per la tutela della salute dei lavoratori. Conclusione Gli incidenti del 30 maggio 2026 rappresentano un campanello d'allarme per l'intero sistema portuale di Genova. In assenza di interventi decisi, la comunità lavorativa chiede risposte immediate per evitare che episodi simili si ripetano. Il confronto tra sindacati, Autorità portuale e operatori sembra oggi più che mai imprescindibile per garantire sicurezza e regolarità delle attività portuali. Silvia Fiore Genova adesso Altre notizie da Genova.

## Citta della Spezia

### La Spezia

## Italian Oyster Fest va in archivio, gli organizzatori: "Aperte oltre 20 mila ostriche, migliaia di visitatori in passeggiata alla Spezia"

Ventimila mila ostriche servite, migliaia di visitatori in passeggiata Morin e riscontri positivi per il format, sia gastronomico che scientifico ed economico, della rassegna. Parte da qui il bilancio degli organizzatori di Italian Oyster Fest che si è tenuta nei giorni scorsi alla Spezia. L'Italian Oyster Fest, organizzato da Camera di Commercio Riviere di Liguria e coorganizzato da OP Mitilicoltori Spezzini, Gal Fish Liguria e Legacoop Liguria, ha reso per tre giorni La Spezia capitale dell'ostricoltura puntando i riflettori nazionali su comparto e filiera che, alla Spezia e in Liguria, hanno realtà d'eccellenza. Dall'Oyster è partito l'impegno politico a fare squadra a tutti i livelli istituzionali per la messa a punto di strumenti di supporto alla crescita del settore ostricolo italiano in termini di economia, occupazione, sostenibilità. E sono stati presi contatti per ospitare, il prossimo anno, il primo campionato italiano di apertura ostriche. La manifestazione, con la sua quarantina di stand, ha portato alla Spezia aziende produttrici da tutta Italia: oltre alla Liguria, sono state rappresentate le produzioni di Sardegna, Puglia, Emilia Romagna e Veneto. Unanimi i riscontri positivi dei produttori presenti alla rassegna, certificati dalle 20.184 ostriche degustate. L'ostrica è ormai abituale in cucina, al pari degli altri prodotti dell'acquacoltura: concorrere, con iniziative come l'Oyster Fest, a valorizzarla significa crescere in competitività sui mercati puntando su un prodotto naturale al 100%, disponibile, gustoso e sostenibile. Questo, in sintesi, il messaggio dell'Italian Oyster Fest che, per la sua unicità di format sul panorama nazionale, è divenuto punto di riferimento annuale e laboratorio di idee per la molluschicoltura. Nuove imprese italiane già stanno manifestando interesse a prendere parte alla edizione 2027. Centinaia, infine, le persone che hanno preso parte a degustazioni, master class, laboratori, talk show e seminari. L'Italian Oyster Fest è stato organizzato da Camera di Commercio Riviere di Liguria, tramite la sua azienda speciale Riviere di Liguria, coorganizzato da OP Mitilicoltori Spezzini, Gal Fish Liguria e Legacoop Liguria; partner Coldiretti Liguria Pesca, Confcooperative Fedagri Pesca, AMA (Associazione Mediterranea Acquacoltori); hanno patrocinato l'evento il Ministero dell'Agricoltura (MASAF), la Regione Liguria, il Comune della Spezia, l'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale e il Parco Nazionale delle Cinque Terre; hanno cooperato le associazioni del territorio Cna, Confartigianato, Confcommercio e Confesercenti. Più informazioni leggi anche Alla morin degustazioni, master class, laboratori, talk show e seminari Taglio del nastro per l'Italian Oyster Fest, la città celebra un'eccellenza Ci siamo! Il progetto europeo "Marinet" al centro dell'Italian Oyster Fest.



05/30/2026 10:40

Italian Oyster Fest va in archivio, gli organizzatori: "Aperte oltre 20 mila ostriche, migliaia di visitatori in passeggiata alla Spezia"

Ventimila mila ostriche servite, migliaia di visitatori in passeggiata Morin e riscontri positivi per il format, sia gastronomico che scientifico ed economico, della rassegna. Parte da qui il bilancio degli organizzatori di Italian Oyster Fest che si è tenuta nei giorni scorsi alla Spezia. L'Italian Oyster Fest, organizzato da Camera di Commercio Riviere di Liguria e coorganizzato da OP Mitilicoltori Spezzini, Gal Fish Liguria e Legacoop Liguria, ha reso per tre giorni La Spezia capitale dell'ostricoltura puntando i riflettori nazionali su comparto e filiera che, alla Spezia e in Liguria, hanno realtà d'eccellenza. Dall'Oyster è partito l'impegno politico a fare squadra a tutti i livelli istituzionali per la messa a punto di strumenti di supporto alla crescita del settore ostricolo italiano in termini di economia, occupazione, sostenibilità. E sono stati presi contatti per ospitare, il prossimo anno, il primo campionato italiano di apertura ostriche. La manifestazione, con la sua quarantina di stand, ha portato alla Spezia aziende produttrici da tutta Italia: oltre alla Liguria, sono state rappresentate le produzioni di Sardegna, Puglia, Emilia Romagna e Veneto. Unanimi i riscontri positivi dei produttori presenti alla rassegna, certificati dalle 20.184 ostriche degustate. L'ostrica è ormai abituale in cucina, al pari degli altri prodotti dell'acquacoltura: concorrere, con iniziative come l'Oyster Fest, a valorizzarla significa crescere in competitività sui mercati puntando su un prodotto naturale al 100%, disponibile, gustoso e sostenibile. Questo, in sintesi, il messaggio dell'Italian Oyster Fest che, per la sua unicità di format sul panorama nazionale, è divenuto punto di riferimento annuale e laboratorio di idee per la molluschicoltura. Nuove imprese italiane già stanno manifestando interesse a prendere parte alla edizione 2027. Centinaia, infine, le persone che hanno preso parte a degustazioni, master class, laboratori, talk show e seminari. L'Italian Oyster Fest è stato organizzato da Camera di Commercio Riviere di Liguria, tramite la sua azienda speciale Riviere di

## Il cronoprogramma ottimale verso il full electric sui traghetti

Ecco il cronoprogramma, tra il 2026 e il 1035, che per me è ottimale nello scandire il cambiamento verso il full electric nella tratta Piombino-Portoferraio. È diverso da quello che proporrà T&E durante il convegno del 15 giugno a Portoferraio, alla Gattaia In una prima fase, da ora fino a 1-2 anni, mentre la Regione dà corpo al nuovo Bando - che dia senso all'elettrificazione delle banchine ( cold ironing ) e ai sistemi di accumulo a terra (BESS - Battery Energy Storage System ) che potrebbero funzionare entro la fine del prossimo giugno - si dovrebbe installare a bordo dei traghetti il sistema di ricezione del sistema cold ironing-BESS (il cavo e il trasformatore di bordo) e si dovrebbero montare i filtri a secco (SCR + ASC + DFP) nei fumaioli del traghetto; l'obiettivo tecnologico è lo Zero Emissioni in Sosta , in modo che sia perfezionato l'uso delle banchine elettrificate. Ne conseguirebbe l'abbattimento totale dei fumi e del rumore di giorno e di notte. L'abbattimento drastico degli inquinanti locali avviene in una sequenza di filtri a secco , in cui ogni componente è specializzato nel neutralizzare un preciso agente inquinante: 1. MGO ( Marine Gas Oil ), il cui uso è diventato da un anno

obbligo di legge, ha un contenuto di zolfo bassissimo e questo riduce drasticamente le emissioni di ossidi di zolfo (SOx) e di CO fin dal principio. Quali sono i danni evitati dall'uso del MGO? L'esposizione a breve termine all'SO2 provoca effetti reversibili una volta cessata l'inalazione, tra cui: a) irritazione: bruciore a occhi, naso e gola; b) difficoltà respiratorie: tosse, respiro affannoso e senso di costrizione toracica; c) broncocostrizione: spasmi bronchiali, particolarmente intensi nei soggetti sensibili. Gli effetti cronici favoriscono a) asma; b) patologie respiratorie croniche come bronchiti, tracheiti e polmoniti. Ci sono anche danni indiretti: reagendo nell'atmosfera, SO2 contribuisce alla formazione di solfati e particolato fine (PM2.5), che penetrano profondamente nei polmoni e nel flusso sanguigno, aumentando i rischi di malattie cardiovascolari. 2. SCR ( Selective Catalytic Reduction ): grazie all'iniezione di urea, questo catalizzatore trasforma fino al 90-95% degli ossidi di azoto (NOx) in innocuo azoto molecolare (N2) e vapore acqueo. Quali sono i danni evitati dall'uso del SCR? Gli effetti sull'organismo dell'NO2 comprendono: a) infiammazione delle vie respiratorie; b) peggioramento delle condizioni di chi soffre di asma o di malattie respiratorie croniche; c) aumento delle infezioni: bronchiti e broncopolmoniti; d) aumento del rischio di malattie cardiovascolari, infarti, ictus e riduzione dell'aspettativa di vita. 3. ASC ( Ammonia Slip Catalyst ): elimina i residui di ammoniaca che potrebbero sfuggire al processo SCR, evitando che vengano rilasciati in atmosfera. Quali sono i danni evitati dall'uso di ASC? Gli impatti principali dell'ammoniaca includono: a) bruciore, lacrimazione, tosse e irritazione alle vie respiratorie; b) danni polmonari: edema polmonare e insufficienza respiratoria; danni da contatto



Ecco il cronoprogramma, tra il 2026 e il 1035, che per me è ottimale nello scandire il cambiamento verso il full electric nella tratta Piombino-Portoferraio. È diverso da quello che proporrà T&E durante il convegno del 15 giugno a Portoferraio, alla Gattaia In una prima fase, da ora fino a 1-2 anni, mentre la Regione dà corpo al nuovo Bando - che dia senso all'elettrificazione delle banchine ( cold ironing ) e ai sistemi di accumulo a terra (BESS - Battery Energy Storage System ) che potrebbero funzionare entro la fine del prossimo giugno - si dovrebbe installare a bordo dei traghetti il sistema di ricezione del sistema cold ironing-BESS (il cavo e il trasformatore di bordo) e si dovrebbero montare i filtri a secco (SCR + ASC + DFP) nei fumaioli del traghetto; l'obiettivo tecnologico è lo Zero Emissioni in Sosta , in modo che sia perfezionato l'uso delle banchine elettrificate. Ne conseguirebbe l'abbattimento totale dei fumi e del rumore di giorno e di notte. L'abbattimento drastico degli inquinanti locali avviene in una sequenza di filtri a secco , in cui ogni componente è specializzato nel neutralizzare un preciso agente inquinante: 1. MGO ( Marine Gas Oil ), il cui uso è diventato da un anno obbligo di legge, ha un contenuto di zolfo bassissimo e questo riduce drasticamente le emissioni di ossidi di zolfo (SOx) e di CO, fin dal principio. Quali sono i danni evitati dall'uso del MGO? L'esposizione a breve termine all'SO2 provoca effetti reversibili una volta cessata l'inalazione, tra cui: a) irritazione: bruciore a occhi, naso e gola; b) difficoltà respiratorie: tosse, respiro affannoso e senso di costrizione toracica; c) broncocostrizione: spasmi bronchiali, particolarmente intensi nei soggetti sensibili. Gli effetti cronici favoriscono a) asma; b) patologie respiratorie croniche come bronchiti, tracheiti e polmoniti. Ci sono anche danni indiretti: reagendo nell'atmosfera, SO2 contribuisce alla formazione di solfati e particolato fine (PM2.5), che penetrano profondamente nei polmoni e nel flusso sanguigno, aumentando i rischi di malattie cardiovascolari. 2. SCR ( Selective Catalytic

## Gazzetta di Livorno

Livorno

---

sulla pelle: ustioni, irritazioni e altri danni più gravi. L'ammoniaca dall'aria ricade nelle acque marine tramite le precipitazioni e provoca eutrofizzazione e acidificazione, alterando gravemente gli ecosistemi marini. 4. DPF (Diesel Particulate Filter): Cattura e brucia il particolato carbonioso (PM10 e PM2.5), riducendo il fumo visibile e la fuliggine fino di oltre il 95%. La differenza principale tra il particolato (PM) più grande (PM 10, PM 2.5) e quello ultrafine (PM 1.0, PM 0.1) risiede nella capacità di penetrazione nel corpo umano: più le particelle sono piccole, più penetrano in profondità, passando dai polmoni al sangue e arrivando fino agli organi interni e al cervello. Quali sono i danni evitati dall'uso del DPF? a. PM 10 e PM 2.5 (Particolato Grossolano e Fine) si fermano generalmente nell'apparato respiratorio superiore e nei polmoni, causando danni locali e infiammazioni. Gli effetti sulla salute sono l'aggravamento di asma e bronchiti croniche, la riduzione della funzionalità polmonare, tosse e irritazione alle vie aeree (il PM 2.5 può spingersi più a fondo, depositandosi negli alveoli polmonari). Le conseguenze si riflettono sulle vie respiratorie, sui polmoni e sul sistema cardiovascolare. b. PM 1.0 e PM 0.1 (Particolato Sottile e Ultrafine) rappresentano la minaccia maggiore per la salute perché penetrano negli alveoli polmonari e passano direttamente nel flusso sanguigno, diffondendosi in tutto l'organismo in pochi minuti e trasportando sostanze cancerogene (IPA e metalli pesanti). Possono innescare infiammazioni sistemiche croniche, alterare il sistema nervoso e L'atto della prima fase che apre alle fasi successive è che l'armatore ordini fin da subito un traghetto con predisposizione plug-in hybrid per poi convertirlo in full electric in un secondo momento; questa strategia, che è definita battery-ready o conversion-ready, richiede che lo scafo debba essere progettato sin dal primo giorno con una propulsione diesel-elettrica o ibrida parallela, e soprattutto con ampi spazi vuoti dedicati alle batterie, sistemi di ventilazione/antincendio dedicati e un impianto di gestione della potenza facilmente scalabile. Il mercato della cantieristica navale per traghetti green offre molte soluzioni: a) il Nord Europa (Norvegia, Danimarca, Paesi Bassi) è l'avanguardia assoluta del settore (l'olandese Damen Shipyards Group, i norvegesi come Havyard, Fjellstrand, Vard); b) ci sono anche i cantieri italiani (Fincantieri, tramite la sua controllata Vard o direttamente nei cantieri italiani specializzati in navi passeggeri di medie dimensioni come l'arsenale di Palermo o di Castellammare di Stabia; Cantiere Navale Rosetti Marino (Ravenna), Sefine/TKT, Cantiere Navale Vittoria); c) i cantieri turchi forniscono plug-in e full electric per il Nord-Europa a costi competitivi (Tersan Shipyard e Cemre Shipyard); d) i cantieri del resto del mondo, per diversi motivi, non sono economicamente vantaggiosi. Per amor di patria sarebbero da preferire i cantieri italiani e questa preferenza non è priva di significato politico: indicherebbe il ritorno verso l'economia di pace piuttosto che l'indirizzo verso l'economia di guerra che in questo momento sta avendo il sopravvento! Un altro aspetto possibile per trasformare lo scalo in un vero e proprio Green Port è l'integrazione del cold ironing -BESS con l'energia pulita prodotta direttamente sull'Isola d'Elba. Questa svolta può essere realizzata con a) lo sfruttamento a fotovoltaico dell'area del porto, b) l'immagazzinamento nel BESS dell'energia prodotta in eccesso, c) una CERP (Comunità

## Gazzetta di Livorno

Livorno

---

Energetica Rinnovabile Portuale) di tutti gli edifici pubblici che insistono sul porto con la possibilità di collegamento anche dei cittadini, d) il micro-eolico ad asse verticale e l'energia del moto ondoso. Nei mesi invernali, quando il traffico dei traghetti si riduce drasticamente, il sistema si inverte con l'immensa riserva del BESS e l'energia prodotta dai pannelli portuali che possono essere iniettate nella rete civile dell'isola, aiutando a coprire, a costo zero, i consumi di pubbliche istituzioni e case della comunità locale. In Italia, la creazione di una CER in ambito portuale beneficia di un quadro normativo speciale introdotto proprio per trasformare i porti da nodi energivori a hub di energia pulita: l'ecosistema portuale gode di regole più flessibili rispetto alle normali CER civili, aprendo la strada a modelli di business industriali ad alto impatto. In una seconda fase, tra i 3 e i 6 anni, i traghetti ibridi plug-in di ultima generazione vengono progettati nei cantieri navali con l'obiettivo con un pacco batterie a bordo da 3-4 MWh ( Battery Ready o future-proof ) e grazie al BESS di terra, la nave eseguirà la ricarica rapida ( flash charging ) durante i 30 minuti di sbarco/imbarco delle auto a Portoferraio; l'impatto ambientale nei porti è -100% fumi in porto e nelle manovre, -40% di CO2 totale nella tratta. L'investimento per l'armatore è ammortizzato grazie a un taglio dei costi operativi e grazie al risparmio di oltre il 35% di carburante perché le fasi di accensione, manovra e banchina sono totalmente elettriche e a costo zero. Il progresso della ricerca tecnica verso batterie sempre più performanti e a minor costo anche ambientale, che sta producendo, ad esempio, le batterie all'alluminio invece che al litio, è un segno dell'accelerazione che favorisce il risparmio in ogni senso. La disponibilità del nuovo traghetto richiede il collaudo, oltre che della resistenza dei cavi sui traghetti reali, soprattutto del software di comunicazione tra due infrastrutture energetiche enormi ( cold ironing-BESS e sistema del traghetto): la sintonizzazione significa che devono scambiarsi Megawatt di potenza in pochissimi minuti, in modo che l'energia viaggi in modo stabile dalla rete di terra fino al pannello di controllo del traghetto, passando per convertitori e trasformatori. Durante i test si simula l'interruzione brutale del flusso di corrente ad altissimo amperaggio, verificando che gli archi elettrici vengano spenti all'istante nei circuiti di sicurezza senza danneggiare le batterie del traghetto o l'impianto del porto. Solo dopo decine di cicli di connessione, carica e disconnessione riusciti a vuoto (e poi con la nave a pieno carico) l'autorità portuale e il registro navale rilasceranno le certificazioni per l'avvio del servizio commerciale a emissioni zero. In una terza fase, tra i 7 e i 10 anni, il porto, già strutturato da anni con cold ironing e BESS , dovrà solo aggiornare i software di gestione per alimentare traghetti 100% elettrici, che avranno costi di costruzione ormai allineati alle navi tradizionali, ma costi di manutenzione ridotti del 70%; l'impatto ambientale nei porti è zero emissioni totali (aria e acqua) su tutta la linea. I motori diesel tradizionali e i loro alternatori vengono sbarcati dal traghetto; spesso si sceglie di lasciarne solo uno molto piccolo, isolato, che funge da generatore di emergenza ( range extender ) o di sicurezza per le condizioni meteo estreme. Nello spazio liberato dai motori diesel (che è enorme e già ventilato e strutturato per la sicurezza antincendio) il pacco-batterie verrebbe

## Gazzetta di Livorno

Livorno

---

semplicemente potenziato, passando dai 3-4 MWh iniziali ai 12-15 MWh necessari per coprire l'intera traversata di un'ora a zero emissioni. Il Power Management System (il cervello elettronico della nave che decide come distribuire l'energia) viene aggiornato tramite software. Da quel momento, gestirà i flussi energetici attingendo solo ed esclusivamente dalle batterie e dialogando con il sistema di ricarica ultrarapida del porto. Perché questa è la strategia perfetta per l'Elba? Comprare oggi un traghetto ibrido plug-in Battery Ready per l'Arcipelago Toscano è la scelta finanziaria e ambientale più intelligente per due motivi: a) protegge l'investimento: un armatore può acquistare la nave oggi senza la paura che diventi obsoleta in dieci anni a causa delle normative sulle emissioni; compra una nave che è già pronta per il futuro; b) diluisce i costi nel tempo: permette di iniziare a navigare subito riducendo drasticamente i fumi (grazie ai filtri a secco e all'uso delle batterie in porto con il cold ironing e il BESS ); tra 7 o 8 anni, quando le batterie attuali saranno a fine vita e andranno comunque sostituite, l'armatore potrà spendere una frazione del costo iniziale per installare batterie di nuova generazione, più potenti e leggere, trasformando la nave in un mezzo 100% elettrico senza dover ricomprare lo scafo. Adolfo Santoro.

## ElbaReport


Piombino, Isola d' Elba

### 2 giugno, giornata da bollino rosso per il traffico portuale di Portoferraio

Ancora una giornata da bollino rosso per il traffico portuale di Portoferraio. Martedì 2 giugno, ultima giornata del ponte legato alla Festa della Repubblica, che ha portato sull'isola d'Elba migliaia di turisti italiani e stranieri, sono previste moltissime auto in partenza da Portoferraio per Piombino, tanto che la Polizia Locale ha disposto un'ordinanza con alcune limitazioni alla sosta in zona portuale per permettere lo stoccaggio dei veicoli in attesa di imbarco. Nel parcheggio ex Residence - si legge nell'ordinanza - è stato istituito un divieto di sosta e fermata con rimozione forzata dalle ore 06:00 del giorno 2 giugno 2026; tale parcheggio una volta liberato, potrà essere destinato alla fermata dei veicoli in attesa d'imbarco, sino alle ore 18:00 del giorno stesso. Inoltre, è stato previsto divieto di sosta e fermata dalle ore 06:00 del giorno 2 giugno 2026 sino alle ore 20:00 nel tratto di Calata Italia compreso da fronte civico 1 a fronte civico 5 e negli spazi bianchi tra l'entrata ed uscita del molo 7. Tale spazio sarà destinato a cura della compagnia di navigazione Blu Navy a far percorrere i veicoli in imbarco dalla corsia preferenziale di Calata Italia sino all'uscita del molo 7, percorrendo il piccolo tratto in senso contrario, delimitato da transenne e nastro segnaletico, fino al molo dove stoccheranno i veicoli in partenza. Abbiamo cercato di predisporre le misure più idonee per tenere sotto controllo il traffico veicolare ha commentato il vicesindaco e assessore alla viabilità Roberto Manzi e per questo ringrazio per la collaborazione la Polizia Locale, le compagnie di navigazione, l'Autorità Portuale e Autolinee Toscane che gestisce il trasporto pubblico su gomma. Sarà la seconda giornata di quest'anno che vedrà particolarmente impegnata la zona portuale, ma siamo preparati al meglio per affrontarla cercando di evitare disagi alla cittadinanza.

ElbaReport

2 giugno, giornata da bollino rosso per il traffico portuale di Portoferraio



05/30/2026 10:20

Ancora una giornata da bollino rosso per il traffico portuale di Portoferraio. Martedì 2 giugno, ultima giornata del "ponte" legato alla Festa della Repubblica, che ha portato sull'isola d'Elba migliaia di turisti italiani e stranieri, sono previste moltissime auto in partenza da Portoferraio per Piombino, tanto che la Polizia Locale ha disposto un'ordinanza con alcune limitazioni alla sosta in zona portuale per permettere lo stoccaggio dei veicoli in attesa di imbarco. Nel parcheggio ex Residence - si legge nell'ordinanza - è stato istituito un divieto di sosta e fermata con rimozione forzata dalle ore 06:00 del giorno 2 giugno 2026; tale parcheggio una volta liberato, potrà essere destinato alla fermata dei veicoli in attesa d'imbarco, sino alle ore 18:00 del giorno stesso. Inoltre, è stato previsto divieto di sosta e fermata dalle ore 06:00 del giorno 2 giugno 2026 sino alle ore 20:00 nel tratto di Calata Italia compreso da fronte civico 1 a fronte civico 5 e negli spazi bianchi tra l'entrata ed uscita del molo 7. Tale spazio sarà destinato a cura della compagnia di navigazione Blu Navy a far percorrere i veicoli in imbarco dalla corsia preferenziale di Calata Italia sino all'uscita del molo 7, percorrendo il piccolo tratto in senso contrario, delimitato da transenne e nastro segnaletico, fino al molo dove stoccheranno i veicoli in partenza. "Abbiamo cercato di predisporre le misure più idonee per tenere sotto controllo il traffico veicolare - ha commentato il vicesindaco e assessore alla viabilità Roberto Manzi - e per questo ringrazio per la collaborazione la Polizia Locale, le compagnie di navigazione, l'Autorità Portuale e Autolinee Toscane che gestisce il trasporto pubblico su gomma. Sarà la seconda giornata di quest'anno che vedrà particolarmente impegnata la zona portuale, ma siamo preparati al meglio per affrontarla cercando di evitare disagi alla cittadinanza".

## Qui News Elba

Piombino, Isola d' Elba

### Traffico portuale, giornata da bollino rosso

Il 2 Giugno previsto il divieto di sosta in alcune zone di Portoferraio per permettere di regolare al meglio la viabilità portuale PORTOFERRAIO Ancora una giornata da bollino rosso per il traffico portuale di Portoferraio. Come spiega l'amministrazione comunale di Portoferraio in una nota, martedì 2 Giugno, ultima giornata del "ponte" legato alla Festa della Repubblica, che ha portato sull'isola d'Elba migliaia di turisti italiani e stranieri, sono previste moltissime auto in partenza da Portoferraio per Piombino, tanto che la Polizia Locale ha disposto un'ordinanza con alcune limitazioni alla sosta in zona portuale per permettere lo stoccaggio dei veicoli in attesa di imbarco. Nel parcheggio ex Residence - si legge nell'ordinanza - è stato istituito un divieto di sosta e fermata con rimozione forzata dalle ore 6 del giorno 2 Giugno 2026; tale parcheggio una volta liberato, potrà essere destinato alla fermata dei veicoli in attesa d'imbarco, sino alle ore 18 del giorno stesso. Inoltre, è stato previsto divieto di sosta e fermata dalle ore 6 del giorno 2 Giugno 2026 sino alle ore 20 nel tratto di Calata Italia ricompreso da fronte civico 1 a fronte civico 5 e negli spazi bianchi tra l'entrata ed uscita del molo 7. Tale spazio sarà destinato a cura della compagnia di navigazione Blu Navy a far percorrere i veicoli in imbarco dalla corsia preferenziale di Calata Italia sino all'uscita del molo 7, percorrendo il piccolo tratto in senso contrario, delimitato da transenne e nastro segnaletico, fino al molo dove stoccheranno i veicoli in partenza. Abbiamo cercato di predisporre le misure più idonee per tenere sotto controllo il traffico veicolare - ha commentato il vicesindaco e assessore alla viabilità Roberto Manzi - e per questo ringrazio per la collaborazione la Polizia Locale, le compagnie di navigazione, l'Autorità Portuale e Autolinee Toscane che gestisce il trasporto pubblico su gomma. Sarà la seconda giornata di quest'anno che vedrà particolarmente impegnata la zona portuale, ma siamo preparati al meglio per affrontarla cercando di evitare disagi alla cittadinanza. Se vuoi leggere le notizie principali della Toscana iscriviti alla Newsletter QUInews - ToscanaMedia. Arriva gratis tutti i giorni alle 20:00 direttamente nella tua casella di posta.

Qui News Elba	
Traffico portuale, giornata da bollino rosso	
05/30/2026 10:20	<p>Il 2 Giugno previsto il divieto di sosta in alcune zone di Portoferraio per permettere di regolare al meglio la viabilità portuale PORTOFERRAIO - Ancora una giornata da bollino rosso per il traffico portuale di Portoferraio. Come spiega l'amministrazione comunale di Portoferraio in una nota, martedì 2 Giugno, ultima giornata del "ponte" legato alla Festa della Repubblica, che ha portato sull'isola d'Elba migliaia di turisti italiani e stranieri, sono previste moltissime auto in partenza da Portoferraio per Piombino, tanto che la Polizia Locale ha disposto un'ordinanza con alcune limitazioni alla sosta in zona portuale per permettere lo stoccaggio dei veicoli in attesa di imbarco. Nel parcheggio ex Residence - si legge nell'ordinanza - è stato istituito un divieto di sosta e fermata con rimozione forzata dalle ore 6 del giorno 2 Giugno 2026; tale parcheggio una volta liberato, potrà essere destinato alla fermata dei veicoli in attesa d'imbarco, sino alle ore 18 del giorno stesso. Inoltre, è stato previsto divieto di sosta e fermata dalle ore 6 del giorno 2 Giugno 2026 sino alle ore 20 nel tratto di Calata Italia ricompreso da fronte civico 1 a fronte civico 5 e negli spazi bianchi tra l'entrata ed uscita del molo 7. Tale spazio sarà destinato a cura della compagnia di navigazione Blu Navy a far percorrere i veicoli in imbarco dalla corsia preferenziale di Calata Italia sino all'uscita del molo 7, percorrendo il piccolo tratto in senso contrario, delimitato da transenne e nastro segnaletico, fino al molo dove stoccheranno i veicoli in partenza. Abbiamo cercato di predisporre le misure più idonee per tenere sotto controllo il traffico veicolare - ha commentato il vicesindaco e assessore alla viabilità Roberto Manzi - e per questo ringrazio per la collaborazione la Polizia Locale, le compagnie di navigazione, l'Autorità Portuale e Autolinee Toscane che gestisce il trasporto pubblico su gomma. Sarà la seconda giornata di quest'anno che vedrà particolarmente impegnata la zona portuale, ma siamo preparati al meglio per affrontarla cercando di evitare disagi alla cittadinanza". Se vuoi leggere le notizie principali della Toscana iscriviti alla Newsletter QUInews - ToscanaMedia. Arriva gratis tutti i giorni alle 20:00 direttamente nella tua casella di posta.</p>

## Il cronoprogramma ottimale verso il full electric sui traghetti

"Il cronoprogramma ottimale verso il full electric sui traghetti" el. Blog DISINCANTATO di Adolfo Santoro . Ecco il cronoprogramma, tra il 2026 e il 1035, che per me è ottimale nello scandire il cambiamento verso il full electric nella tratta Piombino-Portoferraio. È diverso da quello che proporrà T&E durante il convegno del 15 giugno a Portoferraio, alla Gattaia? In una prima fase, da ora fino a 1-2 anni, mentre la Regione dà corpo al nuovo Bando - che dia senso all'elettificazione delle banchine ( cold ironing ) e ai sistemi di accumulo a terra (BESS - Battery Energy Storage System ) che potrebbero funzionare entro la fine del prossimo giugno - si dovrebbe installare a bordo dei traghetti il sistema di ricezione del sistema cold ironing-BESS (il cavo e il trasformatore di bordo) e si dovrebbero montare i filtri a secco (SCR + ASC + DFP) nei fumaioli del traghetto; l'obiettivo tecnologico è lo Zero Emissioni in Sosta, in modo che sia perfezionato l'uso delle banchine elettrificate. Ne conseguirebbe l'abbattimento totale dei fumi e del rumore di giorno e di notte. L'abbattimento drastico degli inquinanti locali avviene in una sequenza di filtri a secco, in cui ogni componente è specializzato nel neutralizzare un preciso agente inquinante: 1. MGO ( Marine Gas Oil ), il cui uso è diventato da un anno obbligo di legge, ha un contenuto di zolfo bassissimo e questo riduce drasticamente le emissioni di ossidi di zolfo (SOx) e di CO fin dal principio. Quali sono i danni evitati dall'uso del MGO? L'esposizione a breve termine all'SO2 provoca effetti reversibili una volta cessata l'inalazione, tra cui: a) irritazione: bruciore a occhi, naso e gola; b) difficoltà respiratorie: tosse, respiro affannoso e senso di costrizione toracica; c) broncocostrizione: spasmi bronchiali, particolarmente intensi nei soggetti sensibili. Gli effetti cronici favoriscono a) asma; b) patologie respiratorie croniche come bronchiti, tracheiti e polmoniti. Ci sono anche danni indiretti: reagendo nell'atmosfera, SO2 contribuisce alla formazione di solfati e particolato fine (PM2.5), che penetrano profondamente nei polmoni e nel flusso sanguigno, aumentando i rischi di malattie cardiovascolari. 2. SCR ( Selective Catalytic Reduction ): grazie all'iniezione di urea, questo catalizzatore trasforma fino al 90-95% degli ossidi di azoto (NOx) in innocuo azoto molecolare (N2) e vapore acqueo. Quali sono i danni evitati dall'uso del SCR? Gli effetti sull'organismo dell'NO2 comprendono: a) infiammazione delle vie respiratorie; b) peggioramento delle condizioni di chi soffre di asma o di malattie respiratorie croniche; c) aumento delle infezioni: bronchiti e broncopolmoniti; d) aumento del rischio di malattie cardiovascolari, infarti, ictus e riduzione dell'aspettativa di vita. 3. ASC ( Ammonia Slip Catalyst ): elimina i residui di ammoniaca che potrebbero sfuggire al processo SCR, evitando che vengano rilasciati in atmosfera. Quali sono i danni evitati dall'uso di ASC? Gli impatti principali dell'ammoniaca includono: a) bruciore, lacrimazione, tosse e irritazione

Qui News Elba	
<b>Il cronoprogramma ottimale verso il full electric sui traghetti</b>	
05/30/2026 13:19	
<p>"Il cronoprogramma ottimale verso il full electric sui traghetti" el. Blog DISINCANTATO di Adolfo Santoro . Ecco il cronoprogramma, tra il 2026 e il 1035, che per me è ottimale nello scandire il cambiamento verso il full electric nella tratta Piombino-Portoferraio. È diverso da quello che proporrà T&amp;E durante il convegno del 15 giugno a Portoferraio, alla Gattaia? In una prima fase, da ora fino a 1-2 anni, mentre la Regione dà corpo al nuovo Bando - che dia senso all'elettificazione delle banchine ( cold ironing ) e ai sistemi di accumulo a terra (BESS - Battery Energy Storage System ) che potrebbero funzionare entro la fine del prossimo giugno - si dovrebbe installare a bordo dei traghetti il sistema di ricezione del sistema cold ironing-BESS (il cavo e il trasformatore di bordo) e si dovrebbero montare i filtri a secco (SCR + ASC + DFP) nei fumaioli del traghetto; l'obiettivo tecnologico è lo Zero Emissioni in Sosta, in modo che sia perfezionato l'uso delle banchine elettrificate. Ne conseguirebbe l'abbattimento totale dei fumi e del rumore di giorno e di notte. L'abbattimento drastico degli inquinanti locali avviene in una sequenza di filtri a secco, in cui ogni componente è specializzato nel neutralizzare un preciso agente inquinante: 1. MGO ( Marine Gas Oil ), il cui uso è diventato da un anno obbligo di legge, ha un contenuto di zolfo bassissimo e questo riduce drasticamente le emissioni di ossidi di zolfo (SOx) e di CO, fin dal principio. Quali sono i danni evitati dall'uso del MGO? L'esposizione a breve termine all'SO2 provoca effetti reversibili una volta cessata l'inalazione, tra cui: a) Irritazione: bruciore a occhi, naso e gola; b) difficoltà respiratorie: tosse, respiro affannoso e senso di costrizione toracica; c) broncocostrizione: spasmi bronchiali, particolarmente intensi nei soggetti sensibili. Gli effetti cronici favoriscono a) asma; b) patologie respiratorie croniche come bronchiti, tracheiti e polmoniti. Ci sono anche danni indiretti: reagendo nell'atmosfera, SO2 contribuisce alla formazione di solfati e particolato fine (PM2.5), che penetrano profondamente nei polmoni e nel flusso sanguigno, aumentando i rischi di malattie cardiovascolari. 2. SCR ( Selective Catalytic Reduction ): grazie all'iniezione di urea, questo catalizzatore trasforma fino al 90-95% degli ossidi di azoto (NOx) in innocuo azoto molecolare (N2) e vapore acqueo. Quali sono i danni evitati dall'uso del SCR? Gli effetti sull'organismo dell'NO2 comprendono: a) infiammazione delle vie respiratorie; b) peggioramento delle condizioni di chi soffre di asma o di malattie respiratorie croniche; c) aumento delle infezioni: bronchiti e broncopolmoniti; d) aumento del rischio di malattie cardiovascolari, infarti, ictus e riduzione dell'aspettativa di vita. 3. ASC ( Ammonia Slip Catalyst ): elimina i residui di ammoniaca che potrebbero sfuggire al processo SCR, evitando che vengano rilasciati in atmosfera. Quali sono i danni evitati dall'uso di ASC? Gli impatti principali dell'ammoniaca includono: a) bruciore, lacrimazione, tosse e irritazione</p>	

## Qui News Elba

### Piombino, Isola d' Elba

---

alle vie respiratorie; b) danni polmonari: edema polmonare e insufficienza respiratoria; danni da contatto sulla pelle: ustioni, irritazioni e altri danni più gravi. L'ammoniaca dall'aria ricade nelle acque marine tramite le precipitazioni e provoca eutrofizzazione e acidificazione, alterando gravemente gli ecosistemi marini.

4. DPF ( Diesel Particulate Filter ): Cattura e brucia il particolato carbonioso (PM10 e PM2.5), riducendo il fumo visibile e la fuliggine fine di oltre il 95%. La differenza principale tra il particolato (PM) più grande (PM 10, PM 2.5) e quello ultrafine (PM 1.0, PM 0.1) risiede nella capacità di penetrazione nel corpo umano: più le particelle sono piccole, più penetrano in profondità, passando dai polmoni al sangue e arrivando fino agli organi interni e al cervello. Quali sono i danni evitati dall'uso del DFP? a. PM 10 e PM 2.5 (Particolato Grossolano e Fine) si fermano generalmente nell'apparato respiratorio superiore e nei polmoni, causando danni locali e infiammazioni. Gli effetti sulla salute sono l'aggravamento di asma e bronchiti croniche, la riduzione della funzionalità polmonare, tosse e irritazione alle vie aeree (il PM 2.5 può spingersi più a fondo, depositandosi negli alveoli polmonari). Le conseguenze si riflettono sulle vie respiratorie, sui polmoni e sul sistema cardiovascolare. b. PM 1.0 e PM 0.1 (Particolato Sottile e Ultrafine) rappresentano la minaccia maggiore per la salute perché penetrano negli alveoli polmonari e passano direttamente nel flusso sanguigno, diffondendosi in tutto l'organismo in pochi minuti e trasportando sostanze cancerogene (IPA e metalli pesanti). Possono innescare infiammazioni sistemiche croniche, alterare il sistema nervoso e L'atto della prima fase che apre alle fasi successive è che l'armatore ordini fin da subito un traghetto con predisposizione plug-in hybrid per poi convertirlo in full electric in un secondo momento; questa strategia, che è definita battery-ready o conversion-ready, richiede che lo scafo debba essere progettato sin dal primo giorno con una propulsione diesel-elettrica o ibrida parallela, e soprattutto con ampi spazi vuoti dedicati alle batterie, sistemi di ventilazione/antincendio dedicati e un impianto di gestione della potenza facilmente scalabile. Il mercato della cantieristica navale per traghetti green offre molte soluzioni: a) il Nord Europa (Norvegia, Danimarca, Paesi Bassi) è l'avanguardia assoluta del settore (l'olandese Damen Shipyards Group, i norvegesi come Havyard, Fjellstrand, Vard); b) ci sono anche i cantieri italiani (Fincantieri, tramite la sua controllata Vard o direttamente nei cantieri italiani specializzati in navi passeggeri di medie dimensioni come l'arsenale di Palermo o di Castellammare di Stabia; Cantiere Navale Rosetti Marino (Ravenna), Sefine/TKT, Cantiere Navale Vittoria); c) i cantieri turchi forniscono plug-in e full electric per il Nord-Europa a costi competitivi (Tersan Shipyard e Cemre Shipyard); d) i cantieri del resto del mondo, per diversi motivi, non sono economicamente vantaggiosi. Per amor di patria sarebbero da preferire i cantieri italiani e questa preferenza non è priva di significato politico: indicherebbe il ritorno verso l'economia di pace piuttosto che l'indirizzo verso l'economia di guerra che in questo momento sta avendo il sopravvento! Un altro aspetto possibile per trasformare lo scalo in un vero e proprio Green Port è l'integrazione del cold ironing -BESS con l'energia pulita prodotta direttamente sull'Isola d'Elba. Questa svolta può essere realizzata con a) lo sfruttamento a fotovoltaico

## Qui News Elba

### Piombino, Isola d' Elba

---

dell'area del porto, b) l'immagazzinamento nel BESS dell'energia prodotta in eccesso, c) una CERP (Comunità Energetica Rinnovabile Portuale) di tutti gli edifici pubblici che insistono sul porto con la possibilità di collegamento anche dei cittadini, d) il micro-eolico ad asse verticale e l'energia del moto ondoso. Nei mesi invernali, quando il traffico dei traghetti si riduce drasticamente, il sistema si inverte con l'immensa riserva del BESS e l'energia prodotta dai pannelli portuali che possono essere iniettate nella rete civile dell'isola, aiutando a coprire, a costo zero, i consumi di pubbliche istituzioni e case della comunità locale. In Italia, la creazione di una CER in ambito portuale beneficia di un quadro normativo speciale introdotto proprio per trasformare i porti da nodi energivori a hub di energia pulita: l'ecosistema portuale gode di regole più flessibili rispetto alle normali CER civili, aprendo la strada a modelli di business industriali ad alto impatto. In una seconda fase, tra i 3 e i 6 anni, i traghetti ibridi plug-in di ultima generazione vengono progettati nei cantieri navali con l'obiettivo con un pacco batterie a bordo da 3-4 MWh ( Battery Ready o future-proof ) e grazie al BESS di terra, la nave eseguirà la ricarica rapida ( flash charging ) durante i 30 minuti di sbarco/imbarco delle auto a Portoferraio; l'impatto ambientale nei porti è -100% fumi in porto e nelle manovre, -40% di CO2 totale nella tratta. L'investimento per l'armatore è ammortizzato grazie a un taglio dei costi operativi e grazie al risparmio di oltre il 35% di carburante perché le fasi di accensione, manovra e banchina sono totalmente elettriche e a costo zero. Il progresso della ricerca tecnica verso batterie sempre più performanti e a minor costo anche ambientale, che sta producendo, ad esempio, le batterie all'alluminio invece che al litio, è un segno dell'accelerazione che favorisce il risparmio in ogni senso. La disponibilità del nuovo traghetto richiede il collaudo, oltre che della resistenza dei cavi sui traghetti reali, soprattutto del software di comunicazione tra due infrastrutture energetiche enormi ( cold ironing-BESS e sistema del traghetto): la sintonizzazione significa che devono scambiarsi Megawatt di potenza in pochissimi minuti, in modo che l'energia viaggi in modo stabile dalla rete di terra fino al pannello di controllo del traghetto, passando per convertitori e trasformatori. Durante i test si simula l'interruzione brutale del flusso di corrente ad altissimo amperaggio, verificando che gli archi elettrici vengano spenti all'istante nei circuiti di sicurezza senza danneggiare le batterie del traghetto o l'impianto del porto. Solo dopo decine di cicli di connessione, carica e disconnessione riusciti a vuoto (e poi con la nave a pieno carico) l'autorità portuale e il registro navale rilasceranno le certificazioni per l'avvio del servizio commerciale a emissioni zero. In una terza fase, tra i 7 e i 10 anni, il porto, già strutturato da anni con cold ironing e BESS, dovrà solo aggiornare i software di gestione per alimentare traghetti 100% elettrici, che avranno costi di costruzione ormai allineati alle navi tradizionali, ma costi di manutenzione ridotti del 70%; l'impatto ambientale nei porti è zero emissioni totali (aria e acqua) su tutta la linea. I motori diesel tradizionali e i loro alternatori vengono sbarcati dal traghetto; spesso si sceglie di lasciarne solo uno molto piccolo, isolato, che funge da generatore di emergenza ( range extender ) o di sicurezza per le condizioni meteo estreme. Nello spazio liberato dai motori

## Qui News Elba

### Piombino, Isola d' Elba

---

diesel (che è enorme e già ventilato e strutturato per la sicurezza antincendio) il pacco-batterie verrebbe semplicemente potenziato, passando dai 3-4 MWh iniziali ai 12-15 MWh necessari per coprire l'intera traversata di un'ora a zero emissioni. Il Power Management System (il cervello elettronico della nave che decide come distribuire l'energia) viene aggiornato tramite software. Da quel momento, gestirà i flussi energetici attingendo solo ed esclusivamente dalle batterie e dialogando con il sistema di ricarica ultrarapida del porto. Perché questa è la strategia perfetta per l'Elba? Comprare oggi un traghetto ibrido plug-in Battery Ready per l'Arcipelago Toscano è la scelta finanziaria e ambientale più intelligente per due motivi: a) protegge l'investimento: un armatore può acquistare la nave oggi senza la paura che diventi obsoleta in dieci anni a causa delle normative sulle emissioni; compra una nave che è già pronta per il futuro; b) diluisce i costi nel tempo: permette di iniziare a navigare subito riducendo drasticamente i fumi (grazie ai filtri a secco e all'uso delle batterie in porto con il cold ironing e il BESS ); tra 7 o 8 anni, quando le batterie attuali saranno a fine vita e andranno comunque sostituite, l'armatore potrà spendere una frazione del costo iniziale per installare batterie di nuova generazione, più potenti e leggere, trasformando la nave in un mezzo 100% elettrico senza dover ricomprare lo scafo.

## Qui News Massa Carrara

Piombino, Isola d' Elba

### Il cronoprogramma ottimale verso il full electric sui traghetti

Ecco il cronoprogramma, tra il 2026 e il 1035, che per me è ottimale nello scandire il cambiamento verso il full electric nella tratta Piombino-Portoferraio. È diverso da quello che proporrà T&E durante il convegno del 15 giugno a Portoferraio, alla Gattaiola? In una prima fase, da ora fino a 1-2 anni, mentre la Regione dà corpo al nuovo Bando - che dia senso all'elettrificazione delle banchine ( cold ironing ) e ai sistemi di accumulo a terra ( BESS - Battery Energy Storage System ) che potrebbero funzionare entro la fine del prossimo giugno - si dovrebbe installare a bordo dei traghetti il sistema di ricezione del sistema cold ironing-BESS ( il cavo e il trasformatore di bordo ) e si dovrebbero montare i filtri a secco ( SCR + ASC + DFP ) nei fumaioli del traghetto; l'obiettivo tecnologico è lo Zero Emissioni in Sosta, in modo che sia perfezionato l'uso delle banchine elettrificate. Ne conseguirebbe l'abbattimento totale dei fumi e del rumore di giorno e di notte. L'abbattimento drastico degli inquinanti locali avviene in una sequenza di filtri a secco, in cui ogni componente è specializzato nel neutralizzare un preciso agente inquinante: 1. MGO ( Marine Gas Oil ), il cui uso è diventato da un anno obbligo di legge, ha un contenuto di zolfo bassissimo e questo riduce drasticamente le emissioni di ossidi di zolfo ( SOx ) e di CO fin dal principio. Quali sono i danni evitati dall'uso del MGO? L'esposizione a breve termine all'SO2 provoca effetti reversibili una volta cessata l'inalazione, tra cui: a) irritazione: bruciore a occhi, naso e gola; b) difficoltà respiratorie: tosse, respiro affannoso e senso di costrizione toracica; c) broncocostrizione: spasmi bronchiali, particolarmente intensi nei soggetti sensibili. Gli effetti cronici favoriscono a) asma; b) patologie respiratorie croniche come bronchiti, tracheiti e polmoniti. Ci sono anche danni indiretti: reagendo nell'atmosfera, SO2 contribuisce alla formazione di solfati e particolato fine ( PM2.5 ), che penetrano profondamente nei polmoni e nel flusso sanguigno, aumentando i rischi di malattie cardiovascolari. 2. SCR ( Selective Catalytic Reduction ): grazie all'iniezione di urea, questo catalizzatore trasforma fino al 90-95% degli ossidi di azoto ( NOx ) in innocuo azoto molecolare ( N2 ) e vapore acqueo. Quali sono i danni evitati dall'uso del SCR? Gli effetti sull'organismo dell'NO2 comprendono: a) infiammazione delle vie respiratorie; b) peggioramento delle condizioni di chi soffre di asma o di malattie respiratorie croniche; c) aumento delle infezioni: bronchiti e broncopolmoniti; d) aumento del rischio di malattie cardiovascolari, infarti, ictus e riduzione dell'aspettativa di vita. 3. ASC ( Ammonia Slip Catalyst ): elimina i residui di ammoniaca che potrebbero sfuggire al processo SCR, evitando che vengano rilasciati in atmosfera. Quali sono i danni evitati dall'uso di ASC? Gli impatti principali dell'ammoniaca includono: a) bruciore, lacrimazione, tosse e irritazione alle vie respiratorie; b) danni polmonari: edema polmonare e insufficienza respiratoria; danni da contatto

Qui News Massa Carrara	
<b>Il cronoprogramma ottimale verso il full electric sui traghetti</b>	
05/30/2026 13:24	
<p>Ecco il cronoprogramma, tra il 2026 e il 1035, che per me è ottimale nello scandire il cambiamento verso il full electric nella tratta Piombino-Portoferraio. È diverso da quello che proporrà T&amp;E durante il convegno del 15 giugno a Portoferraio, alla Gattaiola? In una prima fase, da ora fino a 1-2 anni, mentre la Regione dà corpo al nuovo Bando - che dia senso all'elettrificazione delle banchine ( cold ironing ) e ai sistemi di accumulo a terra ( BESS - Battery Energy Storage System ) che potrebbero funzionare entro la fine del prossimo giugno - si dovrebbe installare a bordo dei traghetti il sistema di ricezione del sistema cold ironing-BESS ( il cavo e il trasformatore di bordo ) e si dovrebbero montare i filtri a secco ( SCR + ASC + DFP ) nei fumaioli del traghetto; l'obiettivo tecnologico è lo Zero Emissioni in Sosta, in modo che sia perfezionato l'uso delle banchine elettrificate. Ne conseguirebbe l'abbattimento totale dei fumi e del rumore di giorno e di notte. L'abbattimento drastico degli inquinanti locali avviene in una sequenza di filtri a secco, in cui ogni componente è specializzato nel neutralizzare un preciso agente inquinante: 1. MGO ( Marine Gas Oil ), il cui uso è diventato da un anno obbligo di legge, ha un contenuto di zolfo bassissimo e questo riduce drasticamente le emissioni di ossidi di zolfo ( SOx ) e di CO, fin dal principio. Quali sono i danni evitati dall'uso del MGO? L'esposizione a breve termine all'SO2 provoca effetti reversibili una volta cessata l'inalazione, tra cui: a) irritazione: bruciore a occhi, naso e gola; b) difficoltà respiratorie: tosse, respiro affannoso e senso di costrizione toracica; c) broncocostrizione: spasmi bronchiali, particolarmente intensi nei soggetti sensibili. Gli effetti cronici favoriscono a) asma; b) patologie respiratorie croniche come bronchiti, tracheiti e polmoniti. Ci sono anche danni indiretti: reagendo nell'atmosfera, SO2 contribuisce alla formazione di solfati e particolato fine ( PM2.5 ), che penetrano profondamente nei polmoni e nel flusso sanguigno, aumentando i rischi di malattie cardiovascolari. 2. SCR ( Selective Catalytic Reduction ): grazie all'iniezione di urea, questo catalizzatore trasforma fino al 90-95% degli ossidi di azoto ( NOx ) in innocuo azoto molecolare ( N2 ) e vapore acqueo. Quali sono i danni evitati dall'uso del SCR? Gli effetti sull'organismo dell'NO2 comprendono: a) infiammazione delle vie respiratorie; b) peggioramento delle condizioni di chi soffre di asma o di malattie respiratorie croniche; c) aumento delle infezioni: bronchiti e broncopolmoniti; d) aumento del rischio di malattie cardiovascolari, infarti, ictus e riduzione dell'aspettativa di vita. 3. ASC ( Ammonia Slip Catalyst ): elimina i residui di ammoniaca che potrebbero sfuggire al processo SCR, evitando che vengano rilasciati in atmosfera. Quali sono i danni evitati dall'uso di ASC? Gli impatti principali dell'ammoniaca includono: a) bruciore, lacrimazione, tosse e irritazione alle vie respiratorie; b) danni polmonari: edema polmonare e insufficienza respiratoria; danni da contatto</p>	

## Qui News Massa Carrara

### Piombino, Isola d' Elba

sulla pelle: ustioni, irritazioni e altri danni più gravi. L'ammoniaca dall'aria ricade nelle acque marine tramite le precipitazioni e provoca eutrofizzazione e acidificazione, alterando gravemente gli ecosistemi marini. 4. DPF ( Diesel Particulate Filter ): Cattura e brucia il particolato carbonioso (PM10 e PM2.5), riducendo il fumo visibile e la fuliggine fine di oltre il 95%. La differenza principale tra il particolato (PM) più grande (PM 10, PM 2.5) e quello ultrafine (PM 1.0, PM 0.1) risiede nella capacità di penetrazione nel corpo umano: più le particelle sono piccole, più penetrano in profondità, passando dai polmoni al sangue e arrivando fino agli organi interni e al cervello. Quali sono i danni evitati dall'uso del DFP? a. PM 10 e PM 2.5 (Particolato Grossolano e Fine) si fermano generalmente nell'apparato respiratorio superiore e nei polmoni, causando danni locali e infiammazioni. Gli effetti sulla salute sono l'aggravamento di asma e bronchiti croniche, la riduzione della funzionalità polmonare, tosse e irritazione alle vie aeree (il PM 2.5 può spingersi più a fondo, depositandosi negli alveoli polmonari). Le conseguenze si riflettono sulle vie respiratorie, sui polmoni e sul sistema cardiovascolare. b. PM 1.0 e PM 0.1 (Particolato Sottile e Ultrafine) rappresentano la minaccia maggiore per la salute perché penetrano negli alveoli polmonari e passano direttamente nel flusso sanguigno, diffondendosi in tutto l'organismo in pochi minuti e trasportando sostanze cancerogene (IPA e metalli pesanti). Possono innescare infiammazioni sistemiche croniche, alterare il sistema nervoso e L'atto della prima fase che apre alle fasi successive è che l'armatore ordini fin da subito un traghetto con predisposizione plug-in hybrid per poi convertirlo in full electric in un secondo momento; questa strategia, che è definita battery-ready o conversion-ready, richiede che lo scafo debba essere progettato sin dal primo giorno con una propulsione diesel-elettrica o ibrida parallela, e soprattutto con ampi spazi vuoti dedicati alle batterie, sistemi di ventilazione/antincendio dedicati e un impianto di gestione della potenza facilmente scalabile. Il mercato della cantieristica navale per traghetti green offre molte soluzioni: a) il Nord Europa (Norvegia, Danimarca, Paesi Bassi) è l'avanguardia assoluta del settore (l'olandese Damen Shipyards Group, i norvegesi come Havyard, Fjellstrand, Vard); b) ci sono anche i cantieri italiani (Fincantieri, tramite la sua controllata Vard o direttamente nei cantieri italiani specializzati in navi passeggeri di medie dimensioni come l'arsenale di Palermo o di Castellammare di Stabia; Cantiere Navale Rosetti Marino (Ravenna), Sefine/TKT, Cantiere Navale Vittoria); c) i cantieri turchi forniscono plug-in e full electric per il Nord-Europa a costi competitivi (Tersan Shipyard e Cemre Shipyard); d) i cantieri del resto del mondo, per diversi motivi, non sono economicamente vantaggiosi. Per amor di patria sarebbero da preferire i cantieri italiani e questa preferenza non è priva di significato politico: indicherebbe il ritorno verso l'economia di pace piuttosto che l'indirizzo verso l'economia di guerra che in questo momento sta avendo il sopravvento! Un altro aspetto possibile per trasformare lo scalo in un vero e proprio Green Port è l'integrazione del cold ironing -BESS con l'energia pulita prodotta direttamente sull'Isola d'Elba. Questa svolta può essere realizzata con a) lo sfruttamento a fotovoltaico dell'area del porto, b) l'immagazzinamento nel BESS dell'energia prodotta in eccesso, c) una CERP (Comunità

## Qui News Massa Carrara

### Piombino, Isola d' Elba

---

Energetica Rinnovabile Portuale) di tutti gli edifici pubblici che insistono sul porto con la possibilità di collegamento anche dei cittadini, d) il micro-eolico ad asse verticale e l'energia del moto ondoso. Nei mesi invernali, quando il traffico dei traghetti si riduce drasticamente, il sistema si inverte con l'immensa riserva del BESS e l'energia prodotta dai pannelli portuali che possono essere iniettate nella rete civile dell'isola, aiutando a coprire, a costo zero, i consumi di pubbliche istituzioni e case della comunità locale. In Italia, la creazione di una CER in ambito portuale beneficia di un quadro normativo speciale introdotto proprio per trasformare i porti da nodi energivori a hub di energia pulita: l'ecosistema portuale gode di regole più flessibili rispetto alle normali CER civili, aprendo la strada a modelli di business industriali ad alto impatto. In una seconda fase, tra i 3 e i 6 anni, i traghetti ibridi plug-in di ultima generazione vengono progettati nei cantieri navali con l'obiettivo con un pacco batterie a bordo da 3-4 MWh ( Battery Ready o future-proof ) e grazie al BESS di terra, la nave eseguirà la ricarica rapida ( flash charging ) durante i 30 minuti di sbarco/imbarco delle auto a Portoferraio; l'impatto ambientale nei porti è -100% fumi in porto e nelle manovre, -40% di CO2 totale nella tratta. L'investimento per l'armatore è ammortizzato grazie a un taglio dei costi operativi e grazie al risparmio di oltre il 35% di carburante perché le fasi di accensione, manovra e banchina sono totalmente elettriche e a costo zero. Il progresso della ricerca tecnica verso batterie sempre più performanti e a minor costo anche ambientale, che sta producendo, ad esempio, le batterie all'alluminio invece che al litio, è un segno dell'accelerazione che favorisce il risparmio in ogni senso. La disponibilità del nuovo traghetto richiede il collaudo, oltre che della resistenza dei cavi sui traghetti reali, soprattutto del software di comunicazione tra due infrastrutture energetiche enormi ( cold ironing-BESS e sistema del traghetto): la sintonizzazione significa che devono scambiarsi Megawatt di potenza in pochissimi minuti, in modo che l'energia viaggi in modo stabile dalla rete di terra fino al pannello di controllo del traghetto, passando per convertitori e trasformatori. Durante i test si simula l'interruzione brutale del flusso di corrente ad altissimo amperaggio, verificando che gli archi elettrici vengano spenti all'istante nei circuiti di sicurezza senza danneggiare le batterie del traghetto o l'impianto del porto. Solo dopo decine di cicli di connessione, carica e disconnessione riusciti a vuoto (e poi con la nave a pieno carico) l'autorità portuale e il registro navale rilasceranno le certificazioni per l'avvio del servizio commerciale a emissioni zero. In una terza fase, tra i 7 e i 10 anni, il porto, già strutturato da anni con cold ironing e BESS, dovrà solo aggiornare i software di gestione per alimentare traghetti 100% elettrici, che avranno costi di costruzione ormai allineati alle navi tradizionali, ma costi di manutenzione ridotti del 70%; l'impatto ambientale nei porti è zero emissioni totali (aria e acqua) su tutta la linea. I motori diesel tradizionali e i loro alternatori vengono sbarcati dal traghetto; spesso si sceglie di lasciarne solo uno molto piccolo, isolato, che funge da generatore di emergenza ( range extender ) o di sicurezza per le condizioni meteo estreme. Nello spazio liberato dai motori diesel (che è enorme e già ventilato e strutturato per la sicurezza antincendio) il pacco-batterie verrebbe

## Qui News Massa Carrara

### Piombino, Isola d' Elba

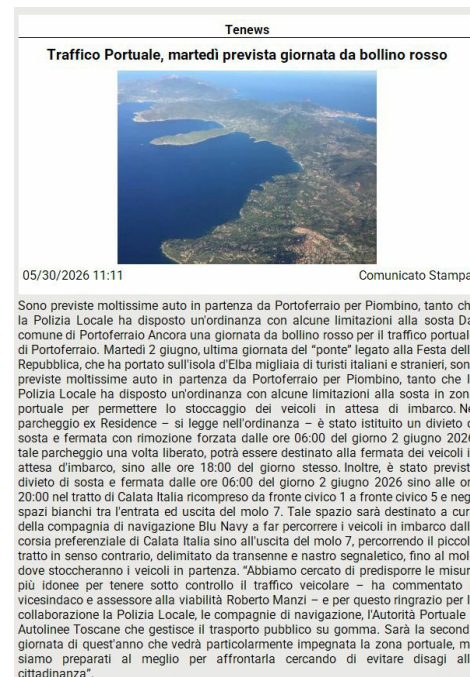
---

semplicemente potenziato, passando dai 3-4 MWh iniziali ai 12-15 MWh necessari per coprire l'intera traversata di un'ora a zero emissioni. Il Power Management System (il cervello elettronico della nave che decide come distribuire l'energia) viene aggiornato tramite software. Da quel momento, gestirà i flussi energetici attingendo solo ed esclusivamente dalle batterie e dialogando con il sistema di ricarica ultrarapida del porto. Perché questa è la strategia perfetta per l'Elba? Comprare oggi un traghetto ibrido plug-in Battery Ready per l'Arcipelago Toscano è la scelta finanziaria e ambientale più intelligente per due motivi: a) protegge l'investimento: un armatore può acquistare la nave oggi senza la paura che diventi obsoleta in dieci anni a causa delle normative sulle emissioni; compra una nave che è già pronta per il futuro; b) diluisce i costi nel tempo: permette di iniziare a navigare subito riducendo drasticamente i fumi (grazie ai filtri a secco e all'uso delle batterie in porto con il cold ironing e il BESS ); tra 7 o 8 anni, quando le batterie attuali saranno a fine vita e andranno comunque sostituite, l'armatore potrà spendere una frazione del costo iniziale per installare batterie di nuova generazione, più potenti e leggere, trasformando la nave in un mezzo 100% elettrico senza dover ricomprare lo scafo.

## Traffico Portuale, martedì prevista giornata da bollino rosso

Comunicato Stampa

Sono previste moltissime auto in partenza da Portoferraio per Piombino, tanto che la Polizia Locale ha disposto un'ordinanza con alcune limitazioni alla sosta. Dal comune di Portoferraio Ancora una giornata da bollino rosso per il traffico portuale di Portoferraio. Martedì 2 giugno, ultima giornata del ponte legato alla Festa della Repubblica, che ha portato sull'isola d'Elba migliaia di turisti italiani e stranieri, sono previste moltissime auto in partenza da Portoferraio per Piombino, tanto che la Polizia Locale ha disposto un'ordinanza con alcune limitazioni alla sosta in zona portuale per permettere lo stoccaggio dei veicoli in attesa di imbarco. Nel parcheggio ex Residence si legge nell'ordinanza è stato istituito un divieto di sosta e fermata con rimozione forzata dalle ore 06:00 del giorno 2 giugno 2026; tale parcheggio una volta liberato, potrà essere destinato alla fermata dei veicoli in attesa d'imbarco, sino alle ore 18:00 del giorno stesso. Inoltre, è stato previsto divieto di sosta e fermata dalle ore 06:00 del giorno 2 giugno 2026 sino alle ore 20:00 nel tratto di Calata Italia compreso da fronte civico 1 a fronte civico 5 e negli spazi bianchi tra l'entrata ed uscita del molo 7. Tale spazio sarà destinato a cura della compagnia di navigazione Blu Navy a far percorrere i veicoli in imbarco dalla corsia preferenziale di Calata Italia sino all'uscita del molo 7, percorrendo il piccolo tratto in senso contrario, delimitato da transenne e nastro segnaletico, fino al molo dove stoccheranno i veicoli in partenza. Abbiamo cercato di predisporre le misure più idonee per tenere sotto controllo il traffico veicolare ha commentato il vicesindaco e assessore alla viabilità Roberto Manzi e per questo ringrazio per la collaborazione la Polizia Locale, le compagnie di navigazione, l'Autorità Portuale e Autolinee Toscane che gestisce il trasporto pubblico su gomma. Sarà la seconda giornata di quest'anno che vedrà particolarmente impegnata la zona portuale, ma siamo preparati al meglio per affrontarla cercando di evitare disagi alla cittadinanza.



## Il cronoprogramma ottimale verso il full electric

"Il cronoprogramma ottimale verso il full electric sui traghetti" el. Blog DISINCANTATO di Adolfo Santoro . Ecco il cronoprogramma, tra il 2026 e il 1035, che per me è ottimale nello scandire il cambiamento verso il full electric nella tratta Piombino-Portoferraio. È diverso da quello che proporrà T&E durante il convegno del 15 giugno a Portoferraio, alla Gattaia In una prima fase, da ora fino a 1-2 anni, mentre la Regione dà corpo al nuovo Bando - che dia senso all'elettificazione delle banchine ( cold ironing ) e ai sistemi di accumulo a terra (BESS - Battery Energy Storage System ) che potrebbero funzionare entro la fine del prossimo giugno - si dovrebbe installare a bordo dei traghetti il sistema di ricezione del sistema cold ironing-BESS (il cavo e il trasformatore di bordo) e si dovrebbero montare i filtri a secco (SCR + ASC + DFP) nei fumaioli del traghetto; l'obiettivo tecnologico è lo Zero Emissioni in Sosta , in modo che sia perfezionato l'uso delle banchine elettrificate. Ne conseguirebbe l'abbattimento totale dei fumi e del rumore di giorno e di notte. L'abbattimento drastico degli inquinanti locali avviene in una sequenza di filtri a secco , in cui ogni componente è specializzato nel neutralizzare un preciso agente inquinante: 1. MGO ( Marine Gas Oil ), il cui uso è diventato da un anno obbligo di legge, ha un contenuto di zolfo bassissimo e questo riduce drasticamente le emissioni di ossidi di zolfo (SOx) e di CO fin dal principio. Quali sono i danni evitati dall'uso del MGO? L'esposizione a breve termine all'SO2 provoca effetti reversibili una volta cessata l'inalazione, tra cui: a) irritazione: bruciore a occhi, naso e gola; b) difficoltà respiratorie: tosse, respiro affannoso e senso di costrizione toracica; c) broncocostrizione: spasmi bronchiali, particolarmente intensi nei soggetti sensibili. Gli effetti cronici favoriscono a) asma; b) patologie respiratorie croniche come bronchiti, tracheiti e polmoniti. Ci sono anche danni indiretti: reagendo nell'atmosfera, SO2 contribuisce alla formazione di solfati e particolato fine (PM2.5), che penetrano profondamente nei polmoni e nel flusso sanguigno, aumentando i rischi di malattie cardiovascolari. 2. SCR ( Selective Catalytic Reduction ): grazie all'iniezione di urea, questo catalizzatore trasforma fino al 90-95% degli ossidi di azoto (NOx) in innocuo azoto molecolare (N2) e vapore acqueo. Quali sono i danni evitati dall'uso del SCR? Gli effetti sull'organismo dell'NO2 comprendono: a) infiammazione delle vie respiratorie; b) peggioramento delle condizioni di chi soffre di asma o di malattie respiratorie croniche; c) aumento delle infezioni: bronchiti e broncopolmoniti; d) aumento del rischio di malattie cardiovascolari, infarti, ictus e riduzione dell'aspettativa di vita. 3. ASC ( Ammonia Slip Catalyst ): elimina i residui di ammoniaca che potrebbero sfuggire al processo SCR, evitando che vengano rilasciati in atmosfera. Quali sono i danni evitati dall'uso di ASC? Gli impatti principali dell'ammoniaca includono: a) bruciore, lacrimazione, tosse e irritazione



05/30/2026 13:17

"Il cronoprogramma ottimale verso il full electric sui traghetti" el. Blog DISINCANTATO di Adolfo Santoro . — Ecco il cronoprogramma, tra il 2026 e il 1035, che per me è ottimale nello scandire il cambiamento verso il full electric nella tratta Piombino-Portoferraio. È diverso da quello che proporrà T&E durante il convegno del 15 giugno a Portoferraio, alla Gattaia In una prima fase, da ora fino a 1-2 anni, mentre la Regione dà corpo al nuovo Bando - che dia senso all'elettificazione delle banchine ( cold ironing ) e ai sistemi di accumulo a terra (BESS - Battery Energy Storage System ) che potrebbero funzionare entro la fine del prossimo giugno - si dovrebbe installare a bordo dei traghetti il sistema di ricezione del sistema cold ironing-BESS (il cavo e il trasformatore di bordo) e si dovrebbero montare i filtri a secco (SCR + ASC + DFP) nei fumaioli del traghetto; l'obiettivo tecnologico è lo Zero Emissioni in Sosta , in modo che sia perfezionato l'uso delle banchine elettrificate. Ne conseguirebbe l'abbattimento totale dei fumi e del rumore di giorno e di notte. L'abbattimento drastico degli inquinanti locali avviene in una sequenza di filtri a secco , in cui ogni componente è specializzato nel neutralizzare un preciso agente inquinante: 1. MGO ( Marine Gas Oil ), il cui uso è diventato da un anno obbligo di legge, ha un contenuto di zolfo bassissimo e questo riduce drasticamente le emissioni di ossidi di zolfo (SOx) e di CO, fin dal principio. Quali sono i danni evitati dall'uso del MGO? L'esposizione a breve termine all'SO2 provoca effetti reversibili una volta cessata l'inalazione, tra cui: a) irritazione: bruciore a occhi, naso e gola; b) difficoltà respiratorie: tosse, respiro affannoso e senso di costrizione toracica; c) broncocostrizione: spasmi bronchiali, particolarmente intensi nei soggetti sensibili. Gli effetti cronici favoriscono a) asma; b) patologie respiratorie croniche come bronchiti, tracheiti e polmoniti. Ci sono anche danni indiretti: reagendo nell'atmosfera, SO2 contribuisce alla formazione di solfati e particolato fine (PM2.5), che penetrano profondamente nei polmoni e nel flusso sanguigno,

## Toscana Media News

Piombino, Isola d' Elba

---

alle vie respiratorie; b) danni polmonari: edema polmonare e insufficienza respiratoria; danni da contatto sulla pelle: ustioni, irritazioni e altri danni più gravi. L'ammoniaca dall'aria ricade nelle acque marine tramite le precipitazioni e provoca eutrofizzazione e acidificazione, alterando gravemente gli ecosistemi marini. 4. DPF ( Diesel Particulate Filter ): Cattura e brucia il particolato carbonioso (PM10 e PM2.5), riducendo il fumo visibile e la fuliggine fine di oltre il 95%. La differenza principale tra il particolato (PM) più grande (PM 10, PM 2.5) e quello ultrafine (PM 1.0, PM 0.1) risiede nella capacità di penetrazione nel corpo umano: più le particelle sono piccole, più penetrano in profondità, passando dai polmoni al sangue e arrivando fino agli organi interni e al cervello. Quali sono i danni evitati dall'uso del DFP? a. PM 10 e PM 2.5 (Particolato Grossolano e Fine) si fermano generalmente nell'apparato respiratorio superiore e nei polmoni, causando danni locali e infiammazioni. Gli effetti sulla salute sono l'aggravamento di asma e bronchiti croniche, la riduzione della funzionalità polmonare, tosse e irritazione alle vie aeree (il PM 2.5 può spingersi più a fondo, depositandosi negli alveoli polmonari). Le conseguenze si riflettono sulle vie respiratorie, sui polmoni e sul sistema cardiovascolare. b. PM 1.0 e PM 0.1 (Particolato Sottile e Ultrafine) rappresentano la minaccia maggiore per la salute perché penetrano negli alveoli polmonari e passano direttamente nel flusso sanguigno, diffondendosi in tutto l'organismo in pochi minuti e trasportando sostanze cancerogene (IPA e metalli pesanti). Possono innescare infiammazioni sistemiche croniche, alterare il sistema nervoso e L'atto della prima fase che apre alle fasi successive è che l'armatore ordini fin da subito un traghetto con predisposizione plug-in hybrid per poi convertirlo in full electric in un secondo momento; questa strategia, che è definita battery-ready o conversion-ready, richiede che lo scafo debba essere progettato sin dal primo giorno con una propulsione diesel-elettrica o ibrida parallela, e soprattutto con ampi spazi vuoti dedicati alle batterie, sistemi di ventilazione/antincendio dedicati e un impianto di gestione della potenza facilmente scalabile. Il mercato della cantieristica navale per traghetti green offre molte soluzioni: a) il Nord Europa (Norvegia, Danimarca, Paesi Bassi) è l'avanguardia assoluta del settore (l'olandese Damen Shipyards Group, i norvegesi come Havyard, Fjellstrand, Vard); b) ci sono anche i cantieri italiani (Fincantieri, tramite la sua controllata Vard o direttamente nei cantieri italiani specializzati in navi passeggeri di medie dimensioni come l'arsenale di Palermo o di Castellammare di Stabia; Cantiere Navale Rosetti Marino (Ravenna), Sefine/TKT, Cantiere Navale Vittoria); c) i cantieri turchi forniscono plug-in e full electric per il Nord-Europa a costi competitivi (Tersan Shipyard e Cemre Shipyard); d) i cantieri del resto del mondo, per diversi motivi, non sono economicamente vantaggiosi. Per amor di patria sarebbero da preferire i cantieri italiani e questa preferenza non è priva di significato politico: indicherebbe il ritorno verso l'economia di pace piuttosto che l'indirizzo verso l'economia di guerra che in questo momento sta avendo il sopravvento! Un altro aspetto possibile per trasformare lo scalo in un vero e proprio Green Port è l'integrazione del cold ironing -BESS con l'energia pulita prodotta direttamente sull'Isola d'Elba. Questa svolta può essere realizzata con a) lo sfruttamento a fotovoltaico

## Toscana Media News

Piombino, Isola d' Elba

---

dell'area del porto, b) l'immagazzinamento nel BESS dell'energia prodotta in eccesso, c) una CERP (Comunità Energetica Rinnovabile Portuale) di tutti gli edifici pubblici che insistono sul porto con la possibilità di collegamento anche dei cittadini, d) il micro-eolico ad asse verticale e l'energia del moto ondoso. Nei mesi invernali, quando il traffico dei traghetti si riduce drasticamente, il sistema si inverte con l'immensa riserva del BESS e l'energia prodotta dai pannelli portuali che possono essere iniettate nella rete civile dell'isola, aiutando a coprire, a costo zero, i consumi di pubbliche istituzioni e case della comunità locale. In Italia, la creazione di una CER in ambito portuale beneficia di un quadro normativo speciale introdotto proprio per trasformare i porti da nodi energivori a hub di energia pulita: l'ecosistema portuale gode di regole più flessibili rispetto alle normali CER civili, aprendo la strada a modelli di business industriali ad alto impatto. In una seconda fase, tra i 3 e i 6 anni, i traghetti ibridi plug-in di ultima generazione vengono progettati nei cantieri navali con l'obiettivo con un pacco batterie a bordo da 3-4 MWh ( Battery Ready o future-proof ) e grazie al BESS di terra, la nave eseguirà la ricarica rapida ( flash charging ) durante i 30 minuti di sbarco/imbarco delle auto a Portoferraio; l'impatto ambientale nei porti è -100% fumi in porto e nelle manovre, -40% di CO2 totale nella tratta. L'investimento per l'armatore è ammortizzato grazie a un taglio dei costi operativi e grazie al risparmio di oltre il 35% di carburante perché le fasi di accensione, manovra e banchina sono totalmente elettriche e a costo zero. Il progresso della ricerca tecnica verso batterie sempre più performanti e a minor costo anche ambientale, che sta producendo, ad esempio, le batterie all'alluminio invece che al litio, è un segno dell'accelerazione che favorisce il risparmio in ogni senso. La disponibilità del nuovo traghetto richiede il collaudo, oltre che della resistenza dei cavi sui traghetti reali, soprattutto del software di comunicazione tra due infrastrutture energetiche enormi ( cold ironing-BESS e sistema del traghetto): la sintonizzazione significa che devono scambiarsi Megawatt di potenza in pochissimi minuti, in modo che l'energia viaggi in modo stabile dalla rete di terra fino al pannello di controllo del traghetto, passando per convertitori e trasformatori. Durante i test si simula l'interruzione brutale del flusso di corrente ad altissimo amperaggio, verificando che gli archi elettrici vengano spenti all'istante nei circuiti di sicurezza senza danneggiare le batterie del traghetto o l'impianto del porto. Solo dopo decine di cicli di connessione, carica e disconnessione riusciti a vuoto (e poi con la nave a pieno carico) l'autorità portuale e il registro navale rilasceranno le certificazioni per l'avvio del servizio commerciale a emissioni zero. In una terza fase, tra i 7 e i 10 anni, il porto, già strutturato da anni con cold ironing e BESS , dovrà solo aggiornare i software di gestione per alimentare traghetti 100% elettrici, che avranno costi di costruzione ormai allineati alle navi tradizionali, ma costi di manutenzione ridotti del 70%; l'impatto ambientale nei porti è zero emissioni totali (aria e acqua) su tutta la linea. I motori diesel tradizionali e i loro alternatori vengono sbarcati dal traghetto; spesso si sceglie di lasciarne solo uno molto piccolo, isolato, che funge da generatore di emergenza ( range extender ) o di sicurezza per le condizioni meteo estreme. Nello spazio liberato dai motori

## Toscana Media News

Piombino, Isola d' Elba

---

diesel (che è enorme e già ventilato e strutturato per la sicurezza antincendio) il pacco-batterie verrebbe semplicemente potenziato, passando dai 3-4 MWh iniziali ai 12-15 MWh necessari per coprire l'intera traversata di un'ora a zero emissioni. Il Power Management System (il cervello elettronico della nave che decide come distribuire l'energia) viene aggiornato tramite software. Da quel momento, gestirà i flussi energetici attingendo solo ed esclusivamente dalle batterie e dialogando con il sistema di ricarica ultrarapida del porto. Perché questa è la strategia perfetta per l'Elba? Comprare oggi un traghetto ibrido plug-in Battery Ready per l'Arcipelago Toscano è la scelta finanziaria e ambientale più intelligente per due motivi: a) protegge l'investimento: un armatore può acquistare la nave oggi senza la paura che diventi obsoleta in dieci anni a causa delle normative sulle emissioni; compra una nave che è già pronta per il futuro; b) diluisce i costi nel tempo: permette di iniziare a navigare subito riducendo drasticamente i fumi (grazie ai filtri a secco e all'uso delle batterie in porto con il cold ironing e il BESS ); tra 7 o 8 anni, quando le batterie attuali saranno a fine vita e andranno comunque sostituite, l'armatore potrà spendere una frazione del costo iniziale per installare batterie di nuova generazione, più potenti e leggere, trasformando la nave in un mezzo 100% elettrico senza dover ricomprare lo scafo. Ti potrebbe interessare anche:.

## Boom di turisti, bollino rosso per il traffico portuale

L'Elba è fra le mete più gettonate in Toscana per il ponte del 2 Giugno. Misure per la gestione del traffico a Portoferraio e Piombino

**PORTOFERRAIO**  
L'isola d'Elba è fra le mete più gettonate in Toscana per trascorrere il ponte del 2 Giugno. Secondo i dati del Centro Studi Turistici di Firenze, il tasso di occupazione dei posti letto nelle varie strutture ricettive dell'isola, così come rilevato sulle principali piattaforme online, tocca il 97%. Per questo, quella di martedì 2 Giugno, ultima giornata del ponte, si prospetta come una giornata da bollino rosso per il traffico portuale di Portoferraio, con numerose partenze per Piombino. Tanto che la Polizia Locale ha disposto un'ordinanza con alcune limitazioni alla sosta in zona portuale per permettere lo stoccaggio dei veicoli in attesa di imbarco. Nel parcheggio ex Residence - si legge nell'ordinanza - è stato istituito un divieto di sosta e fermata con rimozione forzata dalle ore 6 del giorno 2 Giugno 2026; tale parcheggio una volta liberato, potrà essere destinato alla fermata dei veicoli in attesa d'imbarco, sino alle ore 18 del giorno stesso. Inoltre, è stato previsto divieto di sosta e fermata dalle ore 6 del giorno 2 Giugno 2026 sino alle ore 20 nel tratto di Calata Italia ricompreso da fronte civico 1 a fronte civico 5 e negli spazi bianchi tra l'entrata ed uscita del molo 7. Tale spazio sarà destinato a cura della compagnia di navigazione Blu Navy a far percorrere i veicoli in imbarco dalla corsia preferenziale di Calata Italia sino all'uscita del molo 7, percorrendo il piccolo tratto in senso contrario, delimitato da transenne e nastro segnaletico, fino al molo dove stoccheranno i veicoli in partenza. Abbiamo cercato di predisporre le misure più idonee per tenere sotto controllo il traffico veicolare - ha commentato il vicesindaco e assessore alla viabilità Roberto Manzi - e per questo ringrazio per la collaborazione la Polizia Locale, le compagnie di navigazione, l'Autorità Portuale e Autolinee Toscane che gestisce il trasporto pubblico su gomma. Sarà la seconda giornata di quest'anno che vedrà particolarmente impegnata la zona portuale, ma siamo preparati al meglio per affrontarla cercando di evitare disagi alla cittadinanza. Anche nel Comune di Piombino sono state predisposte delle misure di controllo e gestione del traffico in vista del periodo di maggiore afflusso dall'Elba. Intensificati già nel weekend i controlli lungo il litorale, in vista dei giorni da bollino rosso predisposto un presidio di controllo per la fluidità del traffico verso e dal porto di Piombino.



L'Elba è fra le mete più gettonate in Toscana per il ponte del 2 Giugno. Misure per la gestione del traffico a Portoferraio e Piombino

**PORTOFERRAIO** - L'isola d'Elba è fra le mete più gettonate in Toscana per trascorrere il ponte del 2 Giugno. Secondo i dati del Centro Studi Turistici di Firenze, il tasso di occupazione dei posti letto nelle varie strutture ricettive dell'isola, così come rilevato sulle principali piattaforme online, tocca il 97%. Per questo, quella di martedì 2 Giugno, ultima giornata del ponte, si prospetta come una giornata da bollino rosso per il traffico portuale di Portoferraio, con numerose partenze per Piombino. Tanto che la Polizia Locale ha disposto un'ordinanza con alcune limitazioni alla sosta in zona portuale per permettere lo stoccaggio dei veicoli in attesa di imbarco. Nel parcheggio ex Residence - si legge nell'ordinanza - è stato istituito un divieto di sosta e fermata con rimozione forzata dalle ore 6 del giorno 2 Giugno 2026; tale parcheggio una volta liberato, potrà essere destinato alla fermata dei veicoli in attesa d'imbarco, sino alle ore 18 del giorno stesso. Inoltre, è stato previsto divieto di sosta e fermata dalle ore 6 del giorno 2 Giugno 2026 sino alle ore 20 nel tratto di Calata Italia ricompreso da fronte civico 1 a fronte civico 5 e negli spazi bianchi tra l'entrata ed uscita del molo 7. Tale spazio sarà destinato a cura della compagnia di navigazione Blu Navy a far percorrere i veicoli in imbarco dalla corsia preferenziale di Calata Italia sino all'uscita del molo 7, percorrendo il piccolo tratto in senso contrario, delimitato da transenne e nastro segnaletico, fino al molo dove stoccheranno i veicoli in partenza. Abbiamo cercato di predisporre le misure più idonee per tenere sotto controllo il traffico veicolare - ha commentato il vicesindaco e assessore alla viabilità Roberto Manzi - e per questo ringrazio per la collaborazione la Polizia Locale, le compagnie di navigazione, l'Autorità Portuale e Autolinee Toscane che gestisce il trasporto pubblico su gomma. Sarà la seconda giornata di quest'anno che vedrà particolarmente impegnata la zona portuale, ma

## Imbarcazione in area marina protetta, denunciato il proprietario

Imbarcazione con tre persone a bordo trovata in un'area marina protetta: natante sequestrato e proprietario denunciato. È accaduto nella zona del parco sommerso della Gaiola. Tutto è partito da una comunicazione giunta la scorsa notte, attorno all'una, alla sala operativa della Capitaneria di **Porto di Napoli**, nella quale veniva segnalata, nella zona a massimo livello di tutela ambientale, la presenza di una barca a motore. A questo punto, una motovedetta ha raggiunto il tratto di mare e natante da diporto in vetroresina, lungo circa 7 metri, con tre persone a bordo. Durante i controlli, gli uomini della Guardia Costiera hanno ritrovato materiale ed attrezzature per la pesca subacquea. A questo punto, è stato fatto immergere personale del centro studi della Gaiola che ha ritrovato, sui fondali, retini pieni di ricci di mare (circa 400 esemplari), che sono stati immediatamente liberati e rigettati in acqua. Il proprietario del natante, gravato già di precedenti penali, è stato denunciato alla Procura di **Napoli** mentre l'imbarcazione è stata sottoposta a sequestro penale. Riproduzione riservata © Copyright ANSA.



## Cronache Della Campania

### Napoli

#### Incendio al porto di Napoli, Arpac: diossine sotto i valori di riferimento

**Napoli**- Sono disponibili i primi risultati del monitoraggio di diossine, furani e policlorobifenili diossina-simili dispersi in atmosfera, avviato nel **porto** di **Napoli** la mattina del 28 maggio dopo l'incendio divampato a bordo della nave GNV Phoenix, ferma per lavori di manutenzione al Molo del Carmine. In esito al primo campionamento di 24 ore, la sommatoria delle concentrazioni rilevate è risultata pari a 0,099 pg/Nm<sup>3</sup> I-TEQ, dunque inferiore al valore di riferimento correntemente utilizzato dalla comunità scientifica, fissato a 0,150 pg/Nm<sup>3</sup> I-TEQ. L'incendio, sviluppatosi in un'area portuale distante dai centri abitati, aveva spinto il Comune di **Napoli**, d'intesa con l'Asl **Napoli** 1 Centro, a raccomandare alla cittadinanza delle zone limitrofe di tenere chiuse porte e finestre, spegnere gli impianti di aerazione ed evitare la permanenza all'aperto in attesa delle verifiche ambientali dell'Arpac.

Cronache Della Campania

Incendio al porto di Napoli, Arpac: diossine sotto i valori di riferimento



05/30/2026 15:06

Napoli- Sono disponibili i primi risultati del monitoraggio di diossine, furani e policlorobifenili diossina-simili dispersi in atmosfera, avviato nel porto di Napoli la mattina del 28 maggio dopo l'incendio divampato a bordo della nave GNV Phoenix, ferma per lavori di manutenzione al Molo del Carmine. In esito al primo campionamento di 24 ore, la sommatoria delle concentrazioni rilevate è risultata pari a 0,099 pg/Nm<sup>3</sup> I-TEQ, dunque inferiore al valore di riferimento correntemente utilizzato dalla comunità scientifica, fissato a 0,150 pg/Nm<sup>3</sup> I-TEQ. L'incendio, sviluppatosi in un'area portuale distante dai centri abitati, aveva spinto il Comune di Napoli, d'intesa con l'Asl Napoli 1 Centro, a raccomandare alla cittadinanza delle zone limitrofe di tenere chiuse porte e finestre, spegnere gli impianti di aerazione ed evitare la permanenza all'aperto in attesa delle verifiche ambientali dell'Arpac.

## Cronache Della Campania


### Napoli

## Denunciato il proprietario di un'imbarcazione sorpresa nell'area marina protetta della Gaiola

Un cittadino riprende un gruppo di ragazzini mentre si passa di mano in mano un'arma da taglio sull'arenile di Posillipo. Il video finisce al deputato Borrelli che lo pubblica. Ascolta questo articolo ora... **NAPOLI** - Un intervento della Guardia Costiera ha portato al sequestro di un'imbarcazione e alla denuncia del proprietario, trovato all'interno dell'area marina protetta del parco sommerso della Gaiola. La scoperta è avvenuta nella notte tra venerdì e sabato, quando una segnalazione alla sala operativa della Capitaneria di **Porto** di **Napoli** ha indicato la presenza di una barca a motore in una zona ad alto livello di tutela ambientale. La motovedetta inviata sul posto ha individuato un natante in vetroresina di circa sette metri con tre persone a bordo. Durante i controlli, sono state rinvenute attrezzature per la pesca subacquea e, con l'ausilio del personale del centro studi della Gaiola, sono stati recuperati dai fondali retini contenenti circa 400 ricci di mare, che sono stati immediatamente liberati e restituiti al loro habitat naturale. Il proprietario, già con precedenti penali, è stato denunciato alla Procura di **Napoli**, mentre l'imbarcazione è stata posta sotto sequestro penale. L'operazione sottolinea l'importanza della vigilanza nelle aree protette per preservare l'ecosistema marino e contrastare attività illecite.

Cronache Della Campania

Denunciato il proprietario di un'imbarcazione sorpresa nell'area marina protetta della Gaiola



05/30/2026 18:29

Un cittadino riprende un gruppo di ragazzini mentre si passa di mano in mano un'arma da taglio sull'arenile di Posillipo. Il video finisce al deputato Borrelli che lo pubblica. Ascolta questo articolo ora... NAPOLI - Un intervento della Guardia Costiera ha portato al sequestro di un'imbarcazione e alla denuncia del proprietario, trovato all'interno dell'area marina protetta del parco sommerso della Gaiola. La scoperta è avvenuta nella notte tra venerdì e sabato, quando una segnalazione alla sala operativa della Capitaneria di Porto di Napoli ha indicato la presenza di una barca a motore in una zona ad alto livello di tutela ambientale. La motovedetta inviata sul posto ha individuato un natante in vetroresina di circa sette metri con tre persone a bordo. Durante i controlli, sono state rinvenute attrezzature per la pesca subacquea e, con l'ausilio del personale del centro studi della Gaiola, sono stati recuperati dai fondali retini contenenti circa 400 ricci di mare, che sono stati immediatamente liberati e restituiti al loro habitat naturale. Il proprietario, già con precedenti penali, è stato denunciato alla Procura di Napoli, mentre l'imbarcazione è stata posta sotto sequestro penale. L'operazione sottolinea l'importanza della vigilanza nelle aree protette per preservare l'ecosistema marino e contrastare attività illecite.

## Ilgolfo24

Napoli

### La Città Metropolitana di Napoli cerniera tra Europa e Mediterraneo

DI GUIDO INVERNIZZI La Città Metropolitana di Napoli cerniera tra Europa e Mediterraneo. Un modello di sviluppo economico fondato su innovazione, sostenibilità e qualità territoriale: un sistema produttivo più efficiente, resiliente e competitivo, capace di attrarre investimenti qualificati senza consumare nuovo suolo, trasformando il territorio metropolitano in un ambiente che genera valore nel lungo periodo rafforzando il ruolo internazionale della Città Metropolitana di Napoli nel Mediterraneo. È questa la visione del PTM, il Piano Territoriale Metropolitano della Città Metropolitana di Napoli, presentato questa mattina al Forum Metropolitano nell'ambito della procedura volta a giungere all'approvazione condivisa e partecipata del documento di pianificazione territoriale fondamentale dell'Ente di piazza Matteotti. A presentare il Piano ai membri del Forum composto da ordini professionali, università, associazioni di categoria, sindacati, Autorità Portuale, Arpac e da altri organismi operanti sul territorio nell'aula di Santa Maria la Nova, il Vicesindaco metropolitano, il Consigliere metropolitano delegato all'Urbanistica e il coordinatore dell'area tecnica di Palazzo Matteotti. Cos'è il PTM e quale ruolo svolge Il PTM è lo strumento attraverso cui la Città Metropolitana partendo da una fotografia dell'esistente e dall'esame dei piani che già insistono sul territorio pianifica, tutela e orienta lo sviluppo del territorio nei prossimi decenni, definendo una visione condivisa e un quadro unitario per le trasformazioni future: uno strumento di governance territoriale finalizzato all'integrazione e al coordinamento delle politiche di pianificazione e programmazione dei 92 comuni, assicurandone la coerenza all'interno di un quadro unitario, organico e condiviso di riferimento metropolitano. In pratica, il PTM sarà lo strumento attraverso il quale sarà stabilito dove saranno insediati i servizi sovracomunali, come ad esempio le infrastrutture per la mobilità, le aree industriali, quelle commerciali, le strutture sportive, le aree da tutelare sotto il profilo ambientale, storico-culturale, in un sistema policentrico teso a decongestionare le zone a maggiore densità. Tutto ciò sarà realizzato in conformità al Piano Territoriale Regionale la coerenza con il quale è stata già attestata con l'intesa siglata lo scorso 10 marzo con la Regione Campania nell'ambito della Conferenza permanente di pianificazione e al Piano Strategico Metropolitano, e costituirà parametro per i Comuni che saranno tenuti ad adeguare i propri Piani Urbanistici al PTM nei tempi stabiliti dalla legge regionale. Il Piano costituirà la porta per gli investimenti sul territorio, che dovranno essere effettuati secondo le strategie indicate nel Piano in un'ottica di rigenerazione urbana e di sviluppo sostenibile. Un percorso condiviso per un territorio complesso: la situazione attuale Ads Il nuovo Piano è il risultato di un articolato percorso tecnico e istituzionale che ha coinvolto la Città Metropolitana, i 92 Comuni, la Regione Campania e numerosi enti e realtà attive



DI GUIDO INVERNIZZI La Città Metropolitana di Napoli cerniera tra Europa e Mediterraneo. Un modello di sviluppo economico fondato su innovazione, sostenibilità e qualità territoriale: un sistema produttivo più efficiente, resiliente e competitivo, capace di attrarre investimenti qualificati senza consumare nuovo suolo, trasformando il territorio metropolitano in un ambiente che genera valore nel lungo periodo rafforzando il ruolo internazionale della Città Metropolitana di Napoli nel Mediterraneo. È questa la visione del PTM, il Piano Territoriale Metropolitano della Città Metropolitana di Napoli, presentato questa mattina al Forum Metropolitano nell'ambito della procedura volta a giungere all'approvazione condivisa e partecipata del documento di pianificazione territoriale fondamentale dell'Ente di piazza Matteotti. A presentare il Piano ai membri del Forum – composto da ordini professionali, università, associazioni di categoria, sindacati, Autorità Portuale, Arpac e da altri organismi operanti sul territorio – nell'aula di Santa Maria la Nova, il Vicesindaco metropolitano, il Consigliere metropolitano delegato all'Urbanistica e il coordinatore dell'area tecnica di Palazzo Matteotti. Cos'è il PTM e quale ruolo svolge Il PTM è lo strumento attraverso cui la Città Metropolitana – partendo da una fotografia dell'esistente e dall'esame dei piani che già insistono sul territorio – pianifica, tutela e orienta lo sviluppo del territorio nei prossimi decenni, definendo una visione condivisa e un quadro unitario per le trasformazioni future: uno strumento di governance territoriale finalizzato all'integrazione e al coordinamento delle politiche di pianificazione e programmazione dei 92 comuni, assicurandone la coerenza all'interno di un quadro unitario, organico e condiviso di riferimento metropolitano. In pratica, il PTM sarà lo strumento attraverso il quale sarà stabilito dove saranno insediati i servizi sovracomunali, come ad esempio le infrastrutture per la mobilità, le aree industriali, quelle commerciali, le strutture

## Il golfo24

### Napoli

---

sul territorio, integrando competenze urbanistiche, ambientali, sociali, economiche e strategiche. L'ampiezza di questo processo riflette la complessità di un territorio densamente popolato, ricco di patrimonio storico e culturale, ma anche segnato da forti pressioni sul suolo, frammentazione degli ecosistemi, rischi naturali elevati e criticità infrastrutturali, con elementi di fragilità socioeconomica quali l'emigrazione giovanile e la bassa partecipazione femminile al mercato del lavoro. Un contesto in cui bellezza e fragilità coesistono. Ads La visione strategica Partendo da questa analisi, il PTM sviluppa una linea strategica di crescita, con una serie di obiettivi da perseguire, valorizzando la posizione strategica della Città Metropolitana nel Mediterraneo, i sistemi produttivi e logistici, il turismo, l'economia del mare e la ricerca. In primo luogo contrastare il consumo di suolo e tutelare le aree agricole, individuando le Aree Agricole Strategiche da preservare da usi impropri, potenziare le reti ecologiche con l'istituzione dell'infrastruttura verde metropolitana (IVM), promuovere la rigenerazione urbana e territoriale, potenziare il sistema produttivo e attrarre investimenti, non attraverso nuove espansioni ma con la qualificazione delle aree esistenti. E poi valorizzare il patrimonio culturale e costruire reti di fruizione: il turismo è in forte crescita (+25,9% rispetto al 2022, con performance superiori alla media nazionale), ma risulta fortemente polarizzato. La strategia punta, dunque, a un turismo diffuso attraverso reti di percorsi culturali e paesaggistici che, accanto ai grandi siti UNESCO di Pompei, Ercolano, Oplontis e Stabia, sviluppino itinerari e luoghi meno conosciuti dalla Via di Minerva a Cuma, Baia, Pozzuoli, il Pausilypon e l'area virgiliana costruendo una rete policentrica di fruizione culturale. Obiettivi ulteriori potenziare l'accessibilità e promuovere la mobilità sostenibile, partendo dal Biciplan che prevede 620 km di rete ciclabile metropolitana, 150 km dei quali sono già in attuazione o in fase di progettazione, con velostazioni e nodi di interscambio con treni, metropolitane e porti; promuovere il policentrismo e il riequilibrio territoriale, puntando su alcune centralità primarie Giugliano, Pozzuoli, Bagnoli, Afragola, Nola, Castellammare, Sorrento e altri da rafforzare come nodi di un sistema policentrico connesso al trasporto pubblico; garantire la sicurezza del territorio, sotto il profilo idrogeologico, sismico e bradisismico, oltre che sul piano dell'erosione costiera; e, infine, perseguire l'adattamento ai cambiamenti climatici. Le 5 proposte d'intervento prioritarie Nell'immediato, la componente operativa del Piano individua cinque azioni prioritarie per il primo triennio: miglioramento della fruizione dei beni ambientali e culturali dei Campi Flegrei, con interventi su accessibilità, protezione civile e rigenerazione urbana; nuovi assetti della Costa Vesuviana in relazione ai rischi climatici e alla valorizzazione ambientale; Gronda Est e Gronda Ovest, con soluzioni di trasporto collettivo per migliorare la viabilità intercomunale e connettere parchi, beni culturali e servizi; collegamento delle due stazioni di Napoli Porta Est e Napoli Afragola, con la previsione di un parco agricolo e una rete ciclopedonale. Le Zone Omogenee: da somma di Comuni a sistema metropolitano Al fine del raggiungimento degli obiettivi prefissati, il PTM articola il territorio in 10 Zone Omogenee: non nuovi livelli amministrativi, ma strumenti di governance intermedia tra scala comunale e metropolitana che consentono di considerare

## Il golfo24

### Napoli

---

il territorio metropolitano non più come una semplice somma di comuni, ma come un vero e proprio territorio metropolitano capace di agire come sistema, valorizzando le sue differenze e affrontando unitariamente le sfide della sostenibilità, della qualità urbana e della competitività economica per lo sviluppo dell'occupazione. Le 10 zone sono Campi Flegrei/Ischia/Procida, Giuglianesi, Napoli Nord, Napoli, Napoli Nord-Est, Nolano, Vesuviano interno, Vesuviano costiero, Sarnese, Penisola Sorrentina e Capri. Il percorso verso l'approvazione definitiva Nel corso del workshop i membri del Forum hanno offerto spunti, suggerimenti e contributi. Ora il documento sarà sottoposto alla Conferenza Metropolitana per il parere e poi al Consiglio Metropolitan per l'adozione. Una volta adottato, il PTM entrerà ufficialmente nella fase della presentazione delle osservazioni, che permetterà agli stakeholders di proporre adeguamenti e integrazioni e di esprimere le proprie valutazioni. Successivamente all'esame delle osservazioni presentate e all'eventuale integrazione nel documento, saranno acquisiti i pareri previsti ex lege , tra cui quello in materia di VAS, dopodiché il Piano tornerà in Consiglio, insieme con il Rapporto Ambientale, per l'approvazione definitiva, cui seguirà la pubblicazione sul BURC e la presentazione finale.

## Napoli più

### Napoli

## Spiagge pubbliche di Napoli: pulizia e apertura al pubblico dal 1 giugno.

Riapertura delle Spiagge di Posillipo: Un Inizio Estivo Sotto il Segno della Pulizia Con l'arrivo della stagione estiva, Napoli si prepara a dare un caloroso benvenuto a residenti e turisti. Il sindaco Gaetano Manfredi ha annunciato che le spiagge di Posillipo, zona affacciata sul mare, subiranno un'importante ripulitura e saranno pronte a riaprire entro il primo giugno 2026. Le operazioni di bonifica mirano a garantire aree balneabili sicure e accoglienti per tutti. Dopo il primo weekend d'affluenza con l'arrivo dei bagnanti, alcune zone della spiaggia hanno subito un accumulo di rifiuti. In risposta a questa situazione, l'amministrazione comunale ha già avviato i lavori per ripulire e sistemare gli arenili, restituendo ai cittadini spazi pubblici curati e facilmente fruibili.

Stamattina siamo intervenuti sulle spiagge di Posillipo con attività di pulizia e sistemazione, ha dichiarato Manfredi durante un sopralluogo. Oltre alla pulizia delle spiagge, il sindaco ha sottolineato che è in corso anche il processo di concessione delle aree balneabili in collaborazione con l'Autorità Portuale.

Queste azioni rappresentano un passo significativo per offrire ai cittadini una stagione estiva all'insegna del benessere e della convivialità. Presto, le

spiagge comunali saranno attrezzate con servizi che faciliteranno l'uso da parte del pubblico. Novità per la Spiaggia del Municipio: Servizi e Comfort per i Cittadini Non solo Posillipo. Un altro luoghi di interesse è stato recentemente restituito alla città: la Spiaggia del Municipio a San Giovanni a Teduccio. Questa zona, per troppo tempo abbandonata e in stato di degrado, rinasce sotto il segno della pulizia e del rinnovamento. La nuova struttura offre alla popolazione la possibilità di godersi una spiaggia ampia e attrezzata, con tutti i comfort necessari per trascorrere piacevoli giornate al mare. Secondo quanto riportato dall'assessore alla Partecipazione Attiva e all'Immagine della Città, Carlo Puca, a partire dal primo giugno, il tratto di costa già balneabile sarà dotato di vari servizi essenziali. Saranno disponibili bagni, pedane di accesso, ombrelloni e sdraio gratuiti messi a disposizione dal Comune di Napoli. Questa iniziativa non solo favorisce l'accessibilità, ma contribuisce anche a promuovere l'uso consapevole e sostenibile delle risorse naturali. Per il sindaco e la sua giunta, l'obiettivo è chiaro: garantire che ogni cittadino possa godere di esperienze positive nel proprio territorio. La pulizia delle spiagge è solo un primo passo verso una Napoli più attrattiva e vivibile. Con un occhio attento alla manutenzione e alla valorizzazione delle aree pubbliche, l'amministrazione comunale si impegna a far crescere un turismo responsabile e rispettoso dell'ambiente. In questo contesto, la partecipazione della comunità è fondamentale. Sono previsti eventi di sensibilizzazione per educare i cittadini al rispetto delle aree pubbliche e alla conservazione del patrimonio naturale. La collaborazione tra istituzioni e cittadini rappresenta una sinergia vincente per mantenere le spiagge pulite e accoglienti



Riapertura delle Spiagge di Posillipo: Un Inizio Estivo Sotto il Segno della Pulizia Con l'arrivo della stagione estiva, Napoli si prepara a dare un caloroso benvenuto a residenti e turisti. Il sindaco Gaetano Manfredi ha annunciato che le spiagge di Posillipo, zona affacciata sul mare, subiranno un'importante ripulitura e saranno pronte a riaprire entro il primo giugno 2026. Le operazioni di bonifica mirano a garantire aree balneabili sicure e accoglienti per tutti. Dopo il primo weekend d'affluenza con l'arrivo dei bagnanti, alcune zone della spiaggia hanno subito un accumulo di rifiuti. In risposta a questa situazione, l'amministrazione comunale ha già avviato i lavori per ripulire e sistemare gli arenili, restituendo ai cittadini spazi pubblici curati e facilmente fruibili. "Stamattina siamo intervenuti sulle spiagge di Posillipo con attività di pulizia e sistemazione", ha dichiarato Manfredi durante un sopralluogo. Oltre alla pulizia delle spiagge, il sindaco ha sottolineato che è in corso anche il processo di concessione delle aree balneabili in collaborazione con l'Autorità Portuale. Queste azioni rappresentano un passo significativo per offrire ai cittadini una stagione estiva all'insegna del benessere e della convivialità. Presto, le spiagge comunali saranno attrezzate con servizi che faciliteranno l'uso da parte del pubblico. Novità per la Spiaggia del Municipio: Servizi e Comfort per i Cittadini Non solo Posillipo. Un altro luoghi di interesse è stato recentemente restituito alla città: la Spiaggia del Municipio a San Giovanni a Teduccio. Questa zona, per troppo tempo abbandonata e in stato di degrado, rinasce sotto il segno della pulizia e del rinnovamento. La nuova struttura offre alla popolazione la possibilità di godersi una spiaggia ampia e attrezzata, con tutti i comfort necessari per trascorrere piacevoli giornate al mare. Secondo quanto riportato dall'assessore alla Partecipazione Attiva e all'Immagine della Città, Carlo Puca, a partire dal primo giugno, il tratto di costa già balneabile sarà dotato di vari servizi essenziali.

## Napoli più

### Napoli

---

per tutti. La stagione estiva si annuncia quindi ricca di opportunità per il turismo e per la celebrazione del mare, elemento centrale nella cultura napoletana. Rimanete sintonizzati per ulteriori aggiornamenti sulle iniziative per l'estate 2026 e scoprite le meraviglie che Napoli ha da offrire, dall'arte culinaria a eventi culturali, fino alle splendide spiagge pronte ad accogliervi. Le promesse sono molte e l'impegno dell'amministrazione continua a crescere. Fonti: [Comune di Napoli](<http://www.comune.napoli.it>), [Gazzetta di Napoli](<http://www.gazzettadinapoli.it>).

## Stylo 24

Napoli

### Molo Beverello, disagi e fatica tra spazi angusti e cantieri infiniti

La nuova stazione marittima di Napoli delude le aspettative tra barriere, percorsi obbligati e cantieri infiniti. La nuova stazione marittima di Napoli mostra già i primi evidenti limiti strutturali e organizzativi. I passeggeri denunciano pesanti disagi al molo Beverello a causa di una gestione degli spazi interni ed esterni giudicata fallimentare. Infatti, la struttura ricorda un bunker invalicabile invece di una moderna aerostazione tecnologica per i turisti. I percorsi obbligati e le barriere metalliche comprimono i flussi di persone diretti verso le isole del Golfo. Il terminal portuale, costato anni di lavori, delude profondamente le aspettative di cittadini e visitatori. L'organizzazione dei flussi interni e il problema dei varchi. Il movimento dei viaggiatori all'interno dell'edificio risponde a logiche organizzative paradossali. I progettisti hanno scelto di isolare completamente i passeggeri che sbarcano dai traghetti rispetto a quelli in partenza. Per questo motivo, chi arriva da Capri non può accedere direttamente ai servizi igienici della stazione. Gli utenti devono percorrere l'intero perimetro esterno per entrare dall'unico varco aperto verso la metropolitana. Intanto, le porte secondarie restano sbarrate con catene e lucchetti senza alcuna giustificazione logica. Gli ampi spazi esterni negati ai viaggiatori in attesa. Il progetto originario prevedeva aree verdi attrezzate con panchine e tende parasole per la sosta all'aria aperta. Tuttavia, la realtà attuale descrive uno scenario completamente diverso per chi frequenta lo scalo partenopeo. Le piazzole esterne tra i giardini si possono guardare soltanto attraverso le ampie vetrate della galleria. Di conseguenza, i turisti rimangono confinati all'interno del terminal fino al momento esatto della partenza del mezzo. "Insomma una volta dentro sei in prigione", confermano i viaggiatori esasperati dalla prolungata reclusione forzata. Il caos dei trasporti e della sosta in via Acton. La viabilità stradale adiacente all'ingresso principale soffre di una totale assenza di controlli e sanzioni. La corsia interna riservata al carico e scarico di taxi e vetture Ncc è diventata un parcheggio abusivo. Auto e motorini in sosta selvaggia occupano stabilmente le corsie di marcia dalla mattina alla sera. Questa indisciplina blocca i marciapiedi e impedisce l'accesso regolare ai van di grandi dimensioni delle agenzie turistiche. Nonostante i divieti ben visibili, nessuno interviene per ripristinare l'ordine pubblico. Mancanza di informazioni e assenza di totem digitali. L'orientamento all'interno della struttura portuale risulta estremamente difficile a causa della carenza di segnaletica aggiornata. I viaggiatori non dispongono di totem digitali per l'acquisto automatico dei titoli di viaggio cartacei. Inoltre, i display posizionati sulle porte di uscita non recano quasi mai informazioni utili sugli orari. Chi perde di vista il tabellone centrale rischia di accodarsi alla fila sbagliata per l'imbarco. Questa carenza tecnologica aggrava i disagi al molo Beverello durante i giorni di massimo afflusso.

S  
Stylo 24

Molo Beverello, disagi e fatica tra spazi angusti e cantieri infiniti

05/30/2026 09:06

La nuova stazione marittima di Napoli delude le aspettative tra barriere, percorsi obbligati e cantieri infiniti. La nuova stazione marittima di Napoli mostra già i primi evidenti limiti strutturali e organizzativi. I passeggeri denunciano pesanti disagi al molo Beverello a causa di una gestione degli spazi interni ed esterni giudicata fallimentare. Infatti, la struttura ricorda un bunker invalicabile invece di una moderna aerostazione tecnologica per i turisti. I percorsi obbligati e le barriere metalliche comprimono i flussi di persone diretti verso le isole del Golfo. Il terminal portuale, costato anni di lavori, delude profondamente le aspettative di cittadini e visitatori. L'organizzazione dei flussi interni e il problema dei varchi. Il movimento dei viaggiatori all'interno dell'edificio risponde a logiche organizzative paradossali. I progettisti hanno scelto di isolare completamente i passeggeri che sbarcano dai traghetti rispetto a quelli in partenza. Per questo motivo, chi arriva da Capri non può accedere direttamente ai servizi igienici della stazione. Gli utenti devono percorrere l'intero perimetro esterno per entrare dall'unico varco aperto verso la metropolitana. Intanto, le porte secondarie restano sbarrate con catene e lucchetti senza alcuna giustificazione logica. Gli ampi spazi esterni negati ai viaggiatori in attesa. Il progetto originario prevedeva aree verdi attrezzate con panchine e tende parasole per la sosta all'aria aperta. Tuttavia, la realtà attuale descrive uno scenario completamente diverso per chi frequenta lo scalo partenopeo. Le piazzole esterne tra i giardini si possono guardare soltanto attraverso le ampie vetrate della galleria. Di conseguenza, i turisti rimangono confinati all'interno del terminal fino al momento esatto della partenza del mezzo. "Insomma una volta dentro sei in prigione", confermano i viaggiatori esasperati dalla prolungata reclusione forzata. Il caos dei trasporti e della sosta in via Acton. La viabilità stradale adiacente all'ingresso principale soffre di una totale assenza di controlli e sanzioni. La corsia interna riservata al carico e scarico di taxi e vetture Ncc è diventata un parcheggio abusivo. Auto e motorini in sosta selvaggia occupano stabilmente le corsie di marcia dalla mattina alla sera. Questa indisciplina blocca i marciapiedi e impedisce l'accesso regolare ai van di grandi dimensioni delle agenzie turistiche. Nonostante i divieti ben visibili, nessuno interviene per ripristinare l'ordine pubblico. Mancanza di informazioni e assenza di totem digitali. L'orientamento all'interno della struttura portuale risulta estremamente difficile a causa della carenza di segnaletica aggiornata. I viaggiatori non dispongono di totem digitali per l'acquisto automatico dei titoli di viaggio cartacei. Inoltre, i display posizionati sulle porte di uscita non recano quasi mai informazioni utili sugli orari. Chi perde di vista il tabellone centrale rischia di accodarsi alla fila sbagliata per l'imbarco. Questa carenza tecnologica aggrava i disagi al molo Beverello durante i giorni di massimo afflusso.

## Stylo 24

### Napoli

---

Il cantiere permanente dei bar e la fontana arrugginata L'area di collegamento con piazza Municipio si presenta ancora come un monumento a lavori in corso permanenti. I passeggeri devono attraversare un cantiere recintato per raggiungere la fermata della metropolitana cittadina. I locali commerciali destinati ai bar si trovano ancora racchiusi all'interno di tristi contenitori metallici. Nel piazzale spicca anche una fontana monumentale arrugginita da cui non esce neanche una goccia di acqua. Questo degrado offre una pessima immagine della città ai visitatori internazionali. La replica del presidente dell'Autorità di sistema portuale Il presidente dell'ente proprietario dell'immobile, **Eliseo Cuccaro**, ha chiarito le rispettive competenze sulla gestione della struttura. I servizi interni e la mobilità dei passeggeri dipendono esclusivamente da una società formata dagli armatori del Golfo. "Sulla stazione marittima, sui flussi dei passeggeri e quest'altro avviene all'interno non abbiamo competenza", ha precisato il vertice istituzionale. L'ente pubblico può soltanto segnalare le disfunzioni, ma le soluzioni operative spettano ai concessionari privati del terminal. I tempi previsti per la rimozione delle recinzioni metalliche **Eliseo Cuccaro** ha comunque annunciato scadenze precise per liberare le aree esterne dai cantieri della discordia. I lavori edilizi per la costruzione dei bar all'aperto termineranno entro la fine del mese di giugno. "Stiamo facendo il possibile per arrivare alla fine dei lavori e rimuovere tutte le barriere", ha promesso il presidente. Successivamente i gestori privati dovranno completare gli allestimenti interni prima di aprire le attività al pubblico. Questo intervento restituirà spazi vitali per l'accoglienza turistica sul mare. Lo stop ai lavori del parcheggio e le sfide del Pnrr Il porto di Napoli affronta una stagione di forte crescita, finanziata con 64 milioni di euro del Pnrr. Tuttavia, lo scavo del parcheggio interrato vicino a piazza Municipio subisce forti ritardi a causa dei vincoli storici. "Abbiamo chiesto collaborazione alla Soprintendenza ma gli scavi non sono potuti iniziare", ha ammesso con amarezza **Eliseo Cuccaro**. Questo blocco prolungato finisce per congestionare l'intera zona monumentale, rallentando anche i progetti per i raccordi ferroviari e il sistema ecologico del cold ironing.

## Tele Ischia

Napoli

### Città Metropolitana. Cerniera tra Europa e Mediterraneo: presentato il PTM al Forum Metropolitano

La Città Metropolitana di Napoli cerniera tra Europa e Mediterraneo. Un modello di sviluppo economico fondato su innovazione, sostenibilità e qualità territoriale: un sistema produttivo più efficiente, resiliente e competitivo, capace di attrarre investimenti qualificati senza consumare nuovo suolo, trasformando il territorio metropolitano in un ambiente che genera valore nel lungo periodo rafforzando il ruolo internazionale della Città Metropolitana di Napoli nel Mediterraneo. È questa la visione del PTM, il Piano Territoriale Metropolitano della Città Metropolitana di Napoli, presentato questa mattina al Forum Metropolitano nell'ambito della procedura volta a giungere all'approvazione condivisa e partecipata del documento di pianificazione territoriale fondamentale dell'Ente di piazza Matteotti. A presentare il Piano ai membri del Forum composto da ordini professionali, università, associazioni di categoria, sindacati, Autorità Portuale, Arpac e da altri organismi operanti sul territorio nell'aula di Santa Maria la Nova, il Vicesindaco metropolitano, il Consigliere metropolitano delegato all'Urbanistica e il coordinatore dell'area tecnica di Palazzo Matteotti. Cos'è il PTM e quale ruolo svolge Il PTM è lo strumento attraverso cui la Città Metropolitana partendo da una fotografia dell'esistente e dall'esame dei piani che già insistono sul territorio pianifica, tutela e orienta lo sviluppo del territorio nei prossimi decenni, definendo una visione condivisa e un quadro unitario per le trasformazioni future: uno strumento di governance territoriale finalizzato all'integrazione e al coordinamento delle politiche di pianificazione e programmazione dei 92 comuni, assicurandone la coerenza all'interno di un quadro unitario, organico e condiviso di riferimento metropolitano. In pratica, il PTM sarà lo strumento attraverso il quale sarà stabilito dove saranno insediati i servizi sovracomunali, come ad esempio le infrastrutture per la mobilità, le aree industriali, quelle commerciali, le strutture sportive, le aree da tutelare sotto il profilo ambientale, storico-culturale, in un sistema policentrico teso a decongestionare le zone a maggiore densità. Tutto ciò sarà realizzato in conformità al Piano Territoriale Regionale la coerenza con il quale è stata già attestata con l'intesa siglata lo scorso 10 marzo con la Regione Campania nell'ambito della Conferenza permanente di pianificazione e al Piano Strategico Metropolitano, e costituirà parametro per i Comuni che saranno tenuti ad adeguare i propri Piani Urbanistici al PTM nei tempi stabiliti dalla legge regionale. Il Piano costituirà la porta per gli investimenti sul territorio, che dovranno essere effettuati secondo le strategie indicate nel Piano in un'ottica di rigenerazione urbana e di sviluppo sostenibile. Un percorso condiviso per un territorio complesso: la situazione attuale Il nuovo Piano è il risultato di un articolato percorso tecnico e istituzionale che ha coinvolto la Città Metropolitana, i 92 Comuni, la Regione Campania e numerosi enti e realtà attive sul territorio,



La Città Metropolitana di Napoli cerniera tra Europa e Mediterraneo. Un modello di sviluppo economico fondato su innovazione, sostenibilità e qualità territoriale: un sistema produttivo più efficiente, resiliente e competitivo, capace di attrarre investimenti qualificati senza consumare nuovo suolo, trasformando il territorio metropolitano in un ambiente che genera valore nel lungo periodo rafforzando il ruolo internazionale della Città Metropolitana di Napoli nel Mediterraneo. È questa la visione del PTM, il Piano Territoriale Metropolitano della Città Metropolitana di Napoli, presentato questa mattina al Forum Metropolitano nell'ambito della procedura volta a giungere all'approvazione condivisa e partecipata del documento di pianificazione territoriale fondamentale dell'Ente di piazza Matteotti. A presentare il Piano ai membri del Forum – composto da ordini professionali, università, associazioni di categoria, sindacati, Autorità Portuale, Arpac e da altri organismi operanti sul territorio – nell'aula di Santa Maria la Nova, il Vicesindaco metropolitano, il Consigliere metropolitano delegato all'Urbanistica e il coordinatore dell'area tecnica di Palazzo Matteotti. Cos'è il PTM e quale ruolo svolge Il PTM è lo strumento attraverso cui la Città Metropolitana – partendo da una fotografia dell'esistente e dall'esame dei piani che già insistono sul territorio – pianifica, tutela e orienta lo sviluppo del territorio nei prossimi decenni, definendo una visione condivisa e un quadro unitario per le trasformazioni future: uno strumento di governance territoriale finalizzato all'integrazione e al coordinamento delle politiche di pianificazione e programmazione dei 92 comuni, assicurandone la coerenza all'interno di un quadro unitario, organico e condiviso di riferimento metropolitano. In pratica, il PTM sarà lo strumento attraverso il quale sarà stabilito dove saranno insediati i servizi sovracomunali, come ad esempio le infrastrutture per la mobilità, le aree industriali, quelle commerciali, le strutture sportive, le aree da tutelare sotto il

## Tele Ischia

### Napoli

---

integrando competenze urbanistiche, ambientali, sociali, economiche e strategiche. L'ampiezza di questo processo riflette la complessità di un territorio densamente popolato, ricco di patrimonio storico e culturale, ma anche segnato da forti pressioni sul suolo, frammentazione degli ecosistemi, rischi naturali elevati e criticità infrastrutturali, con elementi di fragilità socioeconomica quali l'emigrazione giovanile e la bassa partecipazione femminile al mercato del lavoro. Un contesto in cui bellezza e fragilità coesistono. La visione strategica Partendo da questa analisi, il PTM sviluppa una linea strategica di crescita, con una serie di obiettivi da perseguire, valorizzando la posizione strategica della Città Metropolitana nel Mediterraneo, i sistemi produttivi e logistici, il turismo, l'economia del mare e la ricerca. In primo luogo contrastare il consumo di suolo e tutelare le aree agricole, individuando le Aree Agricole Strategiche da preservare da usi impropri, potenziare le reti ecologiche con l'istituzione dell'infrastruttura verde metropolitana (IVM), promuovere la rigenerazione urbana e territoriale, potenziare il sistema produttivo e attrarre investimenti, non attraverso nuove espansioni ma con la qualificazione delle aree esistenti. E poi valorizzare il patrimonio culturale e costruire reti di fruizione: il turismo è in forte crescita (+25,9% rispetto al 2022, con performance superiori alla media nazionale), ma risulta fortemente polarizzato. La strategia punta, dunque, a un turismo diffuso attraverso reti di percorsi culturali e paesaggistici che, accanto ai grandi siti UNESCO di Pompei, Ercolano, Oplontis e Stabia, sviluppino itinerari e luoghi meno conosciuti dalla Via di Minerva a Cuma, Baia, Pozzuoli, il Pausilypon e l'area virgiliana costruendo una rete policentrica di fruizione culturale. Obiettivi ulteriori potenziare l'accessibilità e promuovere la mobilità sostenibile, partendo dal Biciplan che prevede 620 km di rete ciclabile metropolitana, 150 km dei quali sono già in attuazione o in fase di progettazione, con velostazioni e nodi di interscambio con treni, metropolitane e porti; promuovere il policentrismo e il riequilibrio territoriale, puntando su alcune centralità primarie Giugliano, Pozzuoli, Bagnoli, Afragola, Nola, Castellammare, Sorrento e altri da rafforzare come nodi di un sistema policentrico connesso al trasporto pubblico; garantire la sicurezza del territorio, sotto il profilo idrogeologico, sismico e bradisismico, oltre che sul piano dell'erosione costiera; e, infine, perseguire l'adattamento ai cambiamenti climatici. Le 5 proposte d'intervento prioritarie Nell'immediato, la componente operativa del Piano individua cinque azioni prioritarie per il primo triennio: miglioramento della fruizione dei beni ambientali e culturali dei Campi Flegrei, con interventi su accessibilità, protezione civile e rigenerazione urbana; nuovi assetti della Costa Vesuviana in relazione ai rischi climatici e alla valorizzazione ambientale; Gronda Est e Gronda Ovest, con soluzioni di trasporto collettivo per migliorare la viabilità intercomunale e connettere parchi, beni culturali e servizi; collegamento delle due stazioni di Napoli Porta Est e Napoli Afragola, con la previsione di un parco agricolo e una rete ciclopedonale. Le Zone Omogenee: da somma di Comuni a sistema metropolitano Al fine del raggiungimento degli obiettivi prefissati, il PTM articola il territorio in 10 Zone Omogenee: non nuovi livelli amministrativi, ma strumenti di governance intermedia tra scala comunale e metropolitana che consentono di considerare

## Tele Ischia

### Napoli

---

il territorio metropolitano non più come una semplice somma di comuni, ma come un vero e proprio territorio metropolitano capace di agire come sistema, valorizzando le sue differenze e affrontando unitariamente le sfide della sostenibilità, della qualità urbana e della competitività economica per lo sviluppo dell'occupazione. Le 10 zone sono Campi Flegrei/Ischia/Procida, Giuglianesi, Napoli Nord, Napoli, Napoli Nord-Est, Nolano, Vesuviano interno, Vesuviano costiero, Sarnese, Penisola Sorrentina e Capri. Il percorso verso l'approvazione definitiva Nel corso del workshop i membri del Forum hanno offerto spunti, suggerimenti e contributi. Ora il documento sarà sottoposto alla Conferenza Metropolitana per il parere e poi al Consiglio Metropolitan per l'adozione. Una volta adottato, il PTM entrerà ufficialmente nella fase della presentazione delle osservazioni, che permetterà agli stakeholders di proporre adeguamenti e integrazioni e di esprimere le proprie valutazioni. Successivamente all'esame delle osservazioni presentate e all'eventuale integrazione nel documento, saranno acquisiti i pareri previsti ex lege, tra cui quello in materia di VAS, dopodiché il Piano tornerà in Consiglio, insieme con il Rapporto Ambientale, per l'approvazione definitiva, cui seguirà la pubblicazione sul BURC e la presentazione finale.

## Vistos

### Napoli

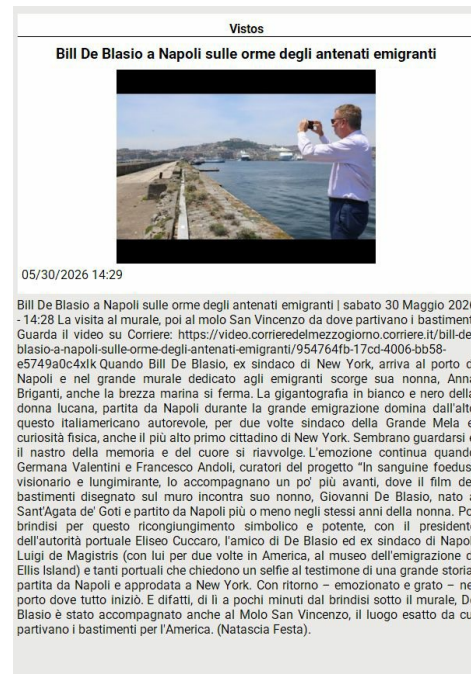
#### Bill De Blasio a Napoli sulle orme degli antenati emigranti

Bill De Blasio a Napoli sulle orme degli antenati emigranti | sabato 30 Maggio 2026 - 14:28 La visita al murale, poi al molo San Vincenzo da dove partivano i bastimenti

Guarda il video su Corriere:

<https://video.corrieredelmezzogiorno.corriere.it/bill-de-blasio-a-napoli-sulle-orme-degli-antenati-emigranti/954764fb-17cd-4006-bb58-e5749a0c4xlk>

Quando Bill De Blasio, ex sindaco di New York, arriva al porto di Napoli e nel grande murale dedicato agli emigranti scorge sua nonna, Anna Briganti, anche la brezza marina si ferma. La gigantografia in bianco e nero della donna lucana, partita da Napoli durante la grande emigrazione domina dall'alto questo italiamericano autorevole, per due volte sindaco della Grande Mela e, curiosità fisica, anche il più alto primo cittadino di New York. Sembrano guardarsi e il nastro della memoria e del cuore si riavvolge. L'emozione continua quando Germana Valentini e Francesco Andoli, curatori del progetto "In sanguine foedus" visionario e lungimirante, lo accompagnano un po' più avanti, dove il film dei bastimenti disegnato sul muro incontra suo nonno, Giovanni De Blasio, nato a Sant'Agata de' Goti e partito da Napoli più o meno negli stessi anni della nonna. Poi brindisi per questo ricongiungimento simbolico e potente, con il presidente dell'autorità portuale Eliseo Cuccaro, l'amico di De Blasio ed ex sindaco di Napoli Luigi de Magistris (con lui per due volte in America, al museo dell'emigrazione di Ellis Island) e tanti portuali che chiedono un selfie al testimone di una grande storia, partita da Napoli e approdata a New York. Con ritorno emozionato e grato nel porto dove tutto iniziò. E difatti, di lì a pochi minuti dal brindisi sotto il murale, De Blasio è stato accompagnato anche al Molo San Vincenzo, il luogo esatto da cui partivano i bastimenti per l'America. (Natascia Festa).



## Salerno Today

Salerno

### La nave da crociera "Norwegian Viva" attracca di nuovo a Salerno: turisti in tour

La nave (Foto Alessandro Mazzaro) La nave da crociera Norwegian Viva, appartenente alla flotta della Norwegian Cruise Line, ha attraccato, nuovamente, questa mattina alla Stazione Marittima di Salerno, confermando il ruolo sempre più centrale dello scalo salernitano nel turismo crocieristico del Mediterraneo. La curiosità Centinaia di passeggeri sono sbarcati al Molo Manfredi per visitare Salerno, la Costiera Amalfitana e le principali mete turistiche della provincia di Salerno ma non solo. La stagione crocieristica 2026 si preannuncia particolarmente intensa per il **porto** salernitano, sempre più presente negli itinerari delle grandi compagnie internazionali. SalernoToday è anche su Mobile! Scarica l'App per rimanere sempre aggiornato.



Salerno Today

La nave da crociera "Norwegian Viva" attracca di nuovo a Salerno: turisti in tour

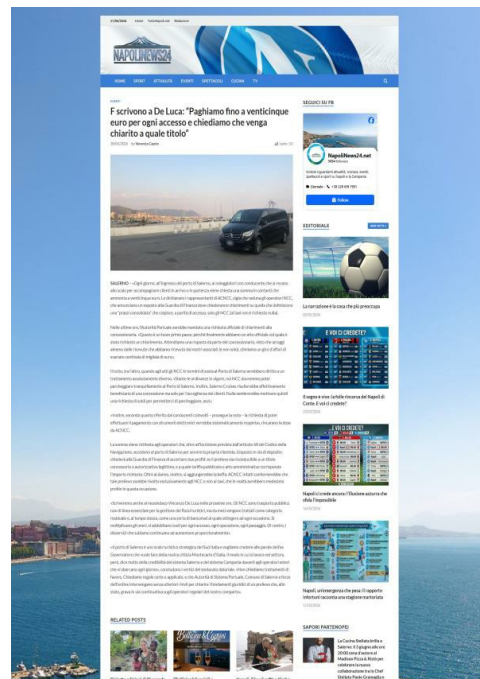


05/30/2026 15:16

La nave (Foto Alessandro Mazzaro) La nave da crociera Norwegian Viva, appartenente alla flotta della Norwegian Cruise Line, ha attraccato, nuovamente, questa mattina alla Stazione Marittima di Salerno, confermando il ruolo sempre più centrale dello scalo salernitano nel turismo crocieristico del Mediterraneo. La curiosità Centinaia di passeggeri sono sbarcati al Molo Manfredi per visitare Salerno, la Costiera Amalfitana e le principali mete turistiche della provincia di Salerno ma non solo. La stagione crocieristica 2026 si preannuncia particolarmente intensa per il porto salernitano, sempre più presente negli itinerari delle grandi compagnie internazionali. SalernoToday è anche su Mobile! Scarica l'App per rimanere sempre aggiornato.

### F scrivono a De Luca: Paghiamo fino a venticinque euro per ogni accesso e chiediamo che venga chiarito a quale titolo

SALERNO «Ogni giorno, all'ingresso del porto di Salerno, ai noleggiatori con conducente che si recano allo scalo per accompagnare clienti in arrivo o in partenza viene chiesta una somma in contanti che ammonta a venticinque euro. Lo dichiarano i rappresentanti di ACNCC, sigla che raduna gli operatori NCC, che annunciano un esposto alla Guardia di Finanza dove chiederanno chiarimenti su quella che definiscono una prassi consolidata che colpisce, a parità di accesso, solo gli NCC (ai taxi non è richiesto nulla). Nelle ultime ore, l'Autorità Portuale avrebbe mandato una richiesta ufficiale di chiarimenti alla concessionaria. «Questo è un buon primo passo, perché finalmente abbiamo un atto ufficiale col quale è stato richiesto un chiarimento. Attendiamo una risposta da parte del concessionario, visto che ad oggi almeno dalle ricevute che abbiamo ricevuto dai nostri associati (e non solo), stimiamo un giro d'affari di svariate centinaia di migliaia di euro». Il tutto, tra l'altro, quando agli atti gli NCC in termini di sosta al Porto di Salerno avrebbero diritto a un trattamento assolutamente diverso. «Stante le ordinanze in vigore, noi NCC dovremmo poter parcheggiare tranquillamente al Porto di Salerno. Inoltre, Salerno Cruises risulterebbe effettivamente beneficiaria di una concessione ma solo per l'accoglienza dei clienti. Nulla sembrerebbe motivare quindi una richiesta di soldi per permetterci di parcheggiare, anzi». «Inoltre, secondo quanto riferito dai conducenti coinvolti prosegue la nota la richiesta di poter effettuare il pagamento con strumenti elettronici verrebbe sistematicamente respinta», rincarano la dose da ACNCC. La somma viene richiesta agli operatori che, oltre all'iscrizione prevista dall'articolo 68 del Codice della Navigazione, accedono al porto di Salerno per servire la propria clientela. L'esposto in via di deposito chiederà alla Guardia di Finanza di accertare due profili: se il prelievo sia riconducibile a un titolo concessorio o autorizzativo legittimo, e a quale tariffa pubblicata o atto amministrativo corrisponda l'importo richiesto. Oltre al danno, inoltre, si aggiungerebbe la beffa: ACNCC infatti confermerebbe che tale prelievo sarebbe rivolto esclusivamente agli NCC e non ai taxi, che in realtà avrebbero medesimo profilo in questa occasione. «Scriveremo anche al neosindaco Vincenzo De Luca nelle prossime ore. Gli NCC sono trasporto pubblico non di linea essenziale per la gestione dei flussi turistici, ma da mesi vengono trattati come categoria residuale e, al tempo stesso, come una sorta di bancomat al quale attingere ad ogni occasione. Si moltiplicano gli oneri, si addebitano costi per ogni accesso, ogni operazione, ogni passaggio. Di contro, i disservizi che subiamo continuano ad aumentare proporzionalmente». «Il porto di Salerno è uno scalo turistico strategico del Sud Italia e vogliamo credere alle parole dell'ex Governatore che vuole fare della nostra città la Montecarlo d'Italia. Il modo in cui si lavora nel settore, però, dice molto della credibilità del sistema Salerno e del sistema Campania davanti agli operatori



## Napolinews24

### Salerno

---

esteri che vi sbarcano ogni giorno», concludono i vertici del sindacato datoriale. «Non chiediamo trattamenti di favore. Chiediamo regole certe e applicate, e che Autorità di Sistema Portuale, Comune di Salerno e forze dell'ordine intervengano senza ulteriori rinvii per chiarire i fondamenti giuridici di un prelievo che, allo stato, grava in via continuativa sugli operatori regolari del nostro comparto».

## Brindisi Report

Brindisi

### I giovani della Croce Rossa di Brindisi ripuliscono l'Isola di Sant'Andrea

Iniziativa volta a diffondere i valori del Movimento e della cittadinanza attiva ai piccoli dagli 8 ai 13 anni BRINDISI - Una giornata all'insegna dell'ambiente, della cittadinanza attiva e della cura del territorio. Oggi, 29 maggio 2026, i volontari Giovani della Croce Rossa Italiana di Brindisi hanno promosso una campagna di pulizia della spiaggia nei pressi del Castello Alfonsino. All'azione ecologica hanno preso parte i piccoli partecipanti del Progetto 8-13, iniziativa della Croce Rossa Italiana volta a diffondere i valori del Movimento e della cittadinanza attiva ai piccoli dagli 8 ai 13 anni, educandoli ai valori della solidarietà, della cooperazione e della partecipazione civica sin da piccoli.

L'intervento sinergico tra volontari e ragazzi ha consentito il recupero di circa 6 sacchi di rifiuti plastici, sottratti al degrado e conferiti correttamente. A conclusione delle operazioni, la giornata si è chiusa con un momento di condivisione e un picnic sul fantastico litorale brindisino. "L'iniziativa AttiviamoCRI nasce con l'obiettivo fondamentale di dimostrare ai più giovani come la somma di singoli, piccoli gesti possa generare un impatto concreto e positivo sulla collettività", spiega Miriam Giorgino, Consigliere Giovane di CRI

Brindisi e referente del Progetto. "Prenderci cura della nostra terra e del nostro mare è il primo passo per garantire un futuro al pianeta. La tutela dell'ecosistema marino e costiero rappresenta una priorità non più rimandabile; educare i bambini al rispetto dell'ambiente significa formare i cittadini consapevoli di domani. Un ringraziamento speciale va a tutti i Volontari CRI, in particolare a Luigi De Stradis e Marco Arseni, che hanno gestito in modo impeccabile tutta la parte comunicativa di questa iniziativa". Per la riuscita dell'evento si ringraziano il Comune di Brindisi, la Teknoservice e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale. Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: [clicca qui](https://m.me/j/Abampv2kioahdYYR/) Seguici gratuitamente anche sul canale Facebook: <https://m.me/j/Abampv2kioahdYYR/>.



05/30/2026 08:48

Iniziativa volta a diffondere i valori del Movimento e della cittadinanza attiva ai piccoli dagli 8 ai 13 anni BRINDISI - Una giornata all'insegna dell'ambiente, della cittadinanza attiva e della cura del territorio. Oggi, 29 maggio 2026, i volontari Giovani della Croce Rossa Italiana di Brindisi hanno promosso una campagna di pulizia della spiaggia nei pressi del Castello Alfonsino. All'azione ecologica hanno preso parte i piccoli partecipanti del Progetto 8-13, iniziativa della Croce Rossa Italiana volta a diffondere i valori del Movimento e della cittadinanza attiva ai piccoli dagli 8 ai 13 anni, educandoli ai valori della solidarietà, della cooperazione e della partecipazione civica sin da piccoli. L'intervento sinergico tra volontari e ragazzi ha consentito il recupero di circa 6 sacchi di rifiuti plastici, sottratti al degrado e conferiti correttamente. A conclusione delle operazioni, la giornata si è chiusa con un momento di condivisione e un picnic sul fantastico litorale brindisino. "L'iniziativa AttiviamoCRI nasce con l'obiettivo fondamentale di dimostrare ai più giovani come la somma di singoli, piccoli gesti possa generare un impatto concreto e positivo sulla collettività", spiega Miriam Giorgino, Consigliere Giovane di CRI Brindisi e referente del Progetto. "Prenderci cura della nostra terra e del nostro mare è il primo passo per garantire un futuro al pianeta. La tutela dell'ecosistema marino e costiero rappresenta una priorità non più rimandabile; educare i bambini al rispetto dell'ambiente significa formare i cittadini consapevoli di domani. Un ringraziamento speciale va a tutti i Volontari CRI, in particolare a Luigi De Stradis e Marco Arseni, che hanno gestito in modo impeccabile tutta la parte comunicativa di questa iniziativa". Per la riuscita dell'evento si ringraziano il

## Brindisi Report

Brindisi

### Come funziona una zattera di emergenza: la dimostrazione al Marina di Brindisi

Iniziativa della Capitaneria di **Porto** di **Brindisi**, dedicata ai diportisti, nell'ambito della Settimana della cultura del mare **BRINDISI** - Una dimostrazione pratica per trasformare le regole della sicurezza in mare in conoscenze concrete. Si è svolta ieri, presso il porticciolo turistico Marina di **Brindisi**, un'esercitazione dedicata all'utilizzo delle zattere di salvataggio autogonfiabili, organizzata nell'ambito della Settimana della Cultura del Mare in collaborazione con la Capitaneria di **Porto**. Nel corso dell'iniziativa è stata simulata l'apertura di una zattera di emergenza, mostrando ai presenti le procedure corrette da seguire in caso di abbandono dell'imbarcazione. Gli operatori della Capitaneria hanno illustrato il funzionamento del dispositivo, progettato per gonfiarsi automaticamente grazie all'attivazione della bombola d'aria compressa una volta entrato in contatto con l'acqua. L'incontro è stato anche l'occasione per ricordare alcune regole fondamentali per i diportisti, tra cui la necessità di verificare che la zattera sia in corso di validità e che il contenitore sia integro e correttamente mantenuto. "Molti diportisti portano a bordo queste dotazioni senza conoscerne realmente il funzionamento", ha spiegato Amitrano. "Si tratta di strumenti fondamentali per la sicurezza che devono essere sottoposti a revisioni periodiche, comprese quelle della bombola, delle valvole e delle dotazioni contenute all'interno". La dimostrazione ha consentito ai partecipanti di osservare da vicino una procedura raramente mostrata al pubblico, contribuendo a diffondere una maggiore cultura della sicurezza e della prevenzione tra gli utenti del mare. Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: [clicca qui](#) Seguici gratuitamente anche sul canale Facebook: <https://m.me/j/Abampv2kioahdYYR/>.



Iniziativa della Capitaneria di Porto di Brindisi, dedicata ai diportisti, nell'ambito della Settimana della cultura del mare BRINDISI - Una dimostrazione pratica per trasformare le regole della sicurezza in mare in conoscenze concrete. Si è svolta ieri, presso il porticciolo turistico Marina di Brindisi, un'esercitazione dedicata all'utilizzo delle zattere di salvataggio autogonfiabili, organizzata nell'ambito della Settimana della Cultura del Mare in collaborazione con la Capitaneria di Porto. Nel corso dell'iniziativa è stata simulata l'apertura di una zattera di emergenza, mostrando ai presenti le procedure corrette da seguire in caso di abbandono dell'imbarcazione. Gli operatori della Capitaneria hanno illustrato il funzionamento del dispositivo, progettato per gonfiarsi automaticamente grazie all'attivazione della bombola d'aria compressa una volta entrato in contatto con l'acqua. L'incontro è stato anche l'occasione per ricordare alcune regole fondamentali per i diportisti, tra cui la necessità di verificare che la zattera sia in corso di validità e che il contenitore sia integro e correttamente mantenuto. "Molti diportisti portano a bordo queste dotazioni senza conoscerne realmente il funzionamento", ha spiegato Amitrano. "Si tratta di strumenti fondamentali per la sicurezza che devono essere sottoposti a revisioni periodiche, comprese quelle della bombola, delle valvole e delle dotazioni contenute all'interno". La dimostrazione ha consentito ai partecipanti di osservare da vicino una procedura raramente mostrata al pubblico, contribuendo a diffondere una maggiore cultura della sicurezza e della prevenzione tra gli utenti del mare. Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: [clicca qui](#) Seguici gratuitamente anche sul canale Facebook: <https://m.me/j/Abampv2kioahdYYR/>.

## Linkoristano

Cagliari

### Nave gasiera nel porto, Todde: Impianto amovibile, che deve avere un inizio e una fine

La presidente della Regione difende il progetto per Oristano-Santa Giusta: Non sarà un intervento calato dall'alto Oristano La presidente della Regione difende il progetto per Oristano-Santa Giusta: Non sarà un intervento calato dall'alto Un'infrastruttura scelta perché amovibile, con un inizio e una fine, e pensata per rafforzare il porto industriale e le aziende che vi operano, non per penalizzare il territorio. La presidente della Regione Alessandra Todde è intervenuta sul progetto dell'impianto galleggiante di stoccaggio e rigassificazione del GNL previsto nel porto di Oristano-Santa Giusta. Ne ha parlato a Oristano, durante l'assemblea regionale del Movimento 5 Stelle, a pochi giorni dall'inserimento del progetto nel Piano Operativo Triennale 2026-2028 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna. Non ci sono interventi calati dall'alto, ha detto la presidente della Regione, perché chiaramente quello che deve succedere qua a Oristano è un contesto che aiuta il porto industriale a partire correttamente, a dargli competitività, non certo a togliergli competitività. Todde ha richiamato il peso delle attività produttive che gravitano attorno allo scalo. Ci sono delle aziende molto importanti che si poggiano sul porto, ha proseguito, e il fatto di avere un'infrastruttura di questo genere deve servire soprattutto a loro, deve servire per lavorare meglio. Il punto centrale, per la presidente, resta il carattere temporaneo dell'opera. Quello che è importante è discutere di questa infrastruttura, che io lo voglio ricordare è un'infrastruttura amovibile ed è stata scelta per questo motivo, ha detto ancora Todde. Noi siamo per una transizione che deve avere un inizio e una fine, non siamo per infrastrutture che vengono messe e poi vengono dimenticate. Secondo Todde, Oristano e Porto Torres devono poter utilizzare questo tipo di interventi come leve di competitività. Ci sono tante aziende che possono crescere e settori che possono trarre beneficio, ha aggiunto la presidente, citando in particolare la trasformazione casearia, che usa energia termica e quindi può trarre beneficio da questo tipo di passaggio. La presidente della Regione ha però escluso che l'operazione possa essere pensata a vantaggio di altre aree dell'isola, scaricandone gli effetti sul territorio oristanese. L'importante è fare un'operazione di sistema, ha concluso, non semplicemente una cosa che magari serve ad altri pezzi dell'isola sacrificando il territorio: questo non lo permetteremo. Il progetto è entrato nel documento di programmazione dell'Autorità portuale nel capitolo dedicato alla transizione energetica e al rafforzamento del ruolo degli scali sardi come hub dell'energia. Per il porto di Oristano-Santa Giusta il Piano Operativo Triennale 2026-2028 cita espressamente la realizzazione di un impianto galleggiante di stoccaggio e rigassificazione del GNL, una Floating Storage and Regasification Unit, nell'area portuale. Il documento, approvato nei giorni scorsi a Olbia dal Comitato di Gestione dopo l'illustrazione all'Organismo di Partenariato della Risorsa



05/30/2026 13:10

Linkoristano  
Nave gasiera nel porto, Todde: "Impianto amovibile, che deve avere un inizio e una fine"

La presidente della Regione difende il progetto per Oristano-Santa Giusta: "Non sarà un intervento calato dall'alto" Oristano La presidente della Regione difende il progetto per Oristano-Santa Giusta: "Non sarà un intervento calato dall'alto" Un'infrastruttura scelta perché amovibile, con un inizio e una fine, e pensata per rafforzare il porto industriale e le aziende che vi operano, non per penalizzare il territorio. La presidente della Regione Alessandra Todde è intervenuta sul progetto dell'impianto galleggiante di stoccaggio e rigassificazione del GNL previsto nel porto di Oristano-Santa Giusta. Ne ha parlato a Oristano, durante l'assemblea regionale del Movimento 5 Stelle, a pochi giorni dall'inserimento del progetto nel Piano Operativo Triennale 2026-2028 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna. "Non ci sono interventi calati dall'alto", ha detto la presidente della Regione, "perché chiaramente quello che deve succedere qua a Oristano è un contesto che aiuta il porto industriale a partire correttamente, a dargli competitività, non certo a togliergli competitività". Todde ha richiamato il peso delle attività produttive che gravitano attorno allo scalo. "Ci sono delle aziende molto importanti che si poggiano sul porto", ha proseguito, "e il fatto di avere un'infrastruttura di questo genere deve servire soprattutto a loro, deve servire per lavorare meglio". Il punto centrale, per la presidente, resta il carattere temporaneo dell'opera. "Quello che è importante è discutere di questa infrastruttura, che io lo voglio ricordare è un'infrastruttura amovibile ed è stata scelta per questo motivo", ha detto ancora Todde. "Noi siamo per una transizione che deve avere un inizio e una fine, non siamo per infrastrutture che vengono messe e poi vengono dimenticate". Secondo Todde, Oristano e Porto Torres devono poter utilizzare questo tipo di interventi come leve di competitività. "Ci sono tante aziende che possono crescere e settori che possono trarre beneficio", ha aggiunto la presidente, citando in particolare "la

## Linkoristano

Cagliari

---

Mare, inserisce l'intervento in una programmazione più ampia per l'intero sistema portuale sardo. Sabato, 30 maggio 2026 ©Riproduzione riservata commenta Accedi o registrati per commentare questo articolo. Il contenuto di questo commento esprime il pensiero dell'autore e non rappresenta la linea editoriale di LinkOristano.it, che rimane autonoma e indipendente. I messaggi inclusi nei commenti non sono testi giornalistici, ma post inviati dai singoli lettori che possono essere automaticamente pubblicati senza filtro preventivo. I commenti che includano uno o più link a siti esterni verranno rimossi in automatico dal sistema.

## Reggio Calabria verso una nuova era infrastrutturale: l'on. Francesco Cannizzaro alla guida della trasformazione

"L'elezione del nuovo sindaco di Reggio Calabria, on. Francesco Cannizzaro, apre una fase che potrebbe rivelarsi decisiva per il futuro infrastrutturale e trasportistico della città dello Stretto. Le aspettative sono elevate non soltanto sul piano politico-amministrativo, ma soprattutto rispetto alla capacità di trasformare Reggio Calabria in una moderna piattaforma intermodale mediterranea, integrando mobilità ferroviaria, portuale, aeroportuale e trasporto pubblico urbano. In questi anni l'on. Cannizzaro ha già dimostrato particolare attenzione verso i grandi temi infrastrutturali del territorio, contribuendo concretamente al reperimento di importanti risorse economiche, tra cui i 25 milioni di euro destinati alla riqualificazione e all'ammodernamento dell'Aerostazione dello Stretto e i finanziamenti per il rilancio dell'area portuale cittadina. Proprio per questo, oggi appare possibile immaginare una visione strategica ampia e strutturata per l'intera area urbana reggina". Lo afferma in una nota l'Ing. Giuseppe Andrea Maiolo Preside sezione C.I.F.I. Calabria. "Uno dei primi temi sui quali potrebbe essere utile avviare un approfondimento istituzionale riguarda certamente il ponte sul torrente Calopinace. Dopo la

recente rescissione contrattuale da parte del Comune con la precedente gestione, potrebbe risultare opportuno che la nuova amministrazione richieda un parere consultivo alla sezione regionale della Corte dei Conti, al fine di acquisire un orientamento autorevole sugli aspetti amministrativi, economici e contabili della vicenda. Una scelta che rappresenterebbe un importante segnale di trasparenza amministrativa e tutela dell'interesse pubblico". "Sul piano della mobilità urbana e ferroviaria, invece, la vera svolta potrebbe arrivare attraverso l'eliminazione dei passaggi a livello presenti nell'area della fermata ferroviaria di RC OMECA e nella zona di Calamizzi. La soppressione di queste interferenze consentirebbe di ridurre sensibilmente i disagi alla viabilità cittadina, migliorare la sicurezza stradale e aumentare la regolarità della circolazione ferroviaria. Ma soprattutto permetterebbe di porre le basi per una vera "metropolitana di superficie dello Stretto" tra Reggio Calabria Pellarò e Villa San Giovanni". "Un servizio ferroviario suburbano ad alta frequenza, integrato con il trasporto pubblico locale, rappresenterebbe infatti una rivoluzione per la mobilità dell'area metropolitana reggina, riducendo traffico, emissioni e tempi di percorrenza. In questo scenario assumerebbe un ruolo centrale anche la fermata ferroviaria Reggio Calabria Aeroporto, infrastruttura già esistente ma ancora scarsamente utilizzata. Il recente intervento di riqualificazione e ammodernamento dell'Aerostazione, reso possibile grazie ai 25 milioni di euro reperiti attraverso la brillante iniziativa parlamentare dell'on. Francesco Cannizzaro, rafforza ulteriormente la necessità di sviluppare un efficiente collegamento di "ultimo miglio" tra la fermata ferroviaria e il terminal aeroportuale". "Navette elettriche dedicate, percorsi pedonali



"L'elezione del nuovo sindaco di Reggio Calabria, on. Francesco Cannizzaro, apre una fase che potrebbe rivelarsi decisiva per il futuro infrastrutturale e trasportistico della città dello Stretto. Le aspettative sono elevate non soltanto sul piano politico-amministrativo, ma soprattutto rispetto alla capacità di trasformare Reggio Calabria in una moderna piattaforma intermodale mediterranea, integrando mobilità ferroviaria, portuale, aeroportuale e trasporto pubblico urbano. In questi anni l'on. Cannizzaro ha già dimostrato particolare attenzione verso i grandi temi infrastrutturali del territorio, contribuendo concretamente al reperimento di importanti risorse economiche, tra cui i 25 milioni di euro destinati alla riqualificazione e all'ammodernamento dell'Aerostazione dello Stretto e i finanziamenti per il rilancio dell'area portuale cittadina. Proprio per questo, oggi appare possibile immaginare una visione strategica ampia e strutturata per l'intera area urbana reggina". Lo afferma in una nota l'Ing. Giuseppe Andrea Maiolo Preside sezione C.I.F.I. Calabria. "Uno dei primi temi sui quali potrebbe essere utile avviare un approfondimento istituzionale riguarda certamente il ponte sul torrente Calopinace. Dopo la recente rescissione contrattuale da parte del Comune con la precedente gestione, potrebbe risultare opportuno che la nuova amministrazione richieda un parere consultivo alla sezione regionale della Corte dei Conti, al fine di acquisire un orientamento autorevole sugli aspetti amministrativi, economici e contabili della vicenda. Una scelta che rappresenterebbe un importante segnale di trasparenza amministrativa e tutela dell'interesse pubblico". "Sul piano della mobilità urbana e ferroviaria, invece, la vera svolta potrebbe arrivare attraverso

## Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni, Reggio Calabria, Saline Ioniche

---

protetti o sistemi innovativi di mobilità leggera potrebbero consentire di trasformare realmente lo scalo reggino in un moderno nodo intermodale sul modello delle principali città europee. Un'altra sfida strategica riguarda la riqualificazione urbana del centro cittadino. L'idea di valorizzare ulteriormente la Via Marina attraverso una progressiva pedonalizzazione appare pienamente condivisibile, ma potrebbe essere accompagnata anche dalla creazione di percorsi alternativi nell'area di Via San Francesco da Paola, prospiciente il Duomo di Reggio Calabria. L'obiettivo dovrebbe essere quello di realizzare un grande sistema urbano pedonale, capace di restituire centralità agli spazi pubblici, valorizzare il patrimonio storico-monumentale e migliorare la qualità urbana e turistica della città, in linea con quanto già avvenuto nelle principali realtà italiane ed europee". "Anche il porto cittadino potrebbe diventare uno snodo fondamentale della nuova mobilità dello Stretto. Dopo gli interventi di riqualificazione e potenziamento delle infrastrutture portuali con i 15 milioni di un altro emendamento sempre a firma dell'on. Cannizzaro, sarebbe opportuno valutare la possibilità di realizzare un nuovo approdo per aliscafi nell'area prospiciente la stazione ferroviaria di Reggio Calabria Santa Caterina. Una soluzione di questo tipo incrementerebbe sensibilmente l'interoperabilità ferro-mare, creando un nodo di interscambio rapido ed efficiente tra trasporto ferroviario e collegamenti marittimi veloci". "Il nuovo molo potrebbe inoltre essere direttamente collegato alla stazione ferroviaria mediante un sottopasso opportunamente progettato, garantendo accessibilità, sicurezza e fluidità negli spostamenti dei passeggeri. Questa visione infrastrutturale potrebbe integrarsi anche con l'ipotesi, già più volte evocata dall'on. Cannizzaro, di una futura funivia tra Pentimele e il Fortino di Pentimele, progetto che avrebbe una forte valenza turistica, panoramica e identitaria per la città. Infine, particolare attenzione dovrà essere dedicata al futuro del trasporto pubblico locale e al processo di elettrificazione della flotta ATAM. La presenza delle nuove infrastrutture di ricarica presso il deposito del Viale Calabria rappresenta certamente un passo importante, ma sarà necessario prevedere un adeguato potenziamento della capacità energetica disponibile". "La realizzazione di una nuova centrale elettrica o comunque di un significativo rafforzamento della rete di alimentazione appare infatti indispensabile per consentire il pieno utilizzo delle stazioni di ricarica e accompagnare la futura espansione della flotta di autobus elettrici. Reggio Calabria possiede oggi tutte le condizioni per diventare un laboratorio avanzato di mobilità sostenibile e integrazione infrastrutturale nel Mediterraneo. Per riuscirci serviranno visione strategica, capacità amministrativa e una forte collaborazione tra istituzioni, tecnici e mondo delle professioni. La nuova amministrazione comunale ha davanti una sfida complessa ma straordinaria: trasformare finalmente la posizione geografica unica della città dello Stretto in una concreta opportunità di sviluppo moderno, sostenibile e competitivo. La città di Reggio Calabria possiede oggi l'opportunità storica di divenire un laboratorio avanzato di mobilità integrata e sostenibile dell'intera area mediterranea". "Per raggiungere tale obiettivo sarà fondamentale costruire una forte sinergia tra istituzioni, amministrazioni, mondo tecnico e sistema delle professioni. In tale prospettiva, la Sezione calabra

## **Stretto Web**

**Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni, Reggio Calabria, Saline Ioniche**

---

del Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani conferma sin d'ora piena disponibilità istituzionale e tecnico-scientifica a collaborare con l'Amministrazione comunale per approfondire e sviluppare le progettualità sopra richiamate".

## TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni, Reggio Calabria, Saline Ioniche

### Ponte sullo Stretto. Ecco perché l'Art parla di 27 euro di pedaggio e la società di 4 o 7 euro

Cosa dice sul punto il parere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti sulla sostenibilità del collegamento tra Sicilia e Calabria Nel parere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti sul progetto del Ponte sullo Stretto c'è un numero che ha fatto balzare sulla sedia i critici: 27,43 euro. Questo è il valore che compare per il pedaggio nell'anno 2034, data prevista per l'avvio dell'esercizio. Una cifra che per alcuni è suonata in contrasto con le rassicurazioni della società Stretto di **Messina**, che da tempo ipotizza un pedaggio per le auto tra i 4 e i 7 euro. Una media, non un pedaggio singolo Per capire da dove nasca questo scarto, bisogna entrare nelle logiche del documento dell'Art. Il valore di 27,43 euro non rappresenta il costo del singolo biglietto che un automobilista pagherebbe al casello ma la tariffa media ponderata a veicolo necessaria per garantire l'equilibrio economico dell'opera. Il piano, infatti, considera l'insieme di tutti i mezzi che attraverseranno il Ponte: dalle piccole utilitarie ai grandi mezzi pesanti che trasportano merci, fino agli autobus. Poiché un camion o un autoarticolato pesano in modo diverso sul bilancio dell'infrastruttura rispetto a un'auto, la media calcolata dall'Autorità inevitabilmente si alza. In termini semplici: se una parte dei ricavi arriva dai mezzi pesanti, la media ponderata sarà significativamente più alta di quanto pagherà il singolo privato in auto. La struttura finanziaria dell'opera Il parere dell'Art delinea un quadro dove l'investimento, circa 13 miliardi di euro, è sostenuto quasi integralmente da fondi pubblici. Il Pfr (Piano Finanziario Regolatorio) analizzato dall'Autorità chiarisce che il sistema tariffario non segue le logiche delle vecchie concessioni, ma si basa su principi di efficienza, trasparenza e orientamento ai costi. La sostenibilità della gestione, una volta terminata la fase di costruzione, poggia su tre pilastri: i pedaggi stradali, il contributo di continuità territoriale e il cosiddetto "canone ferroviario". Quest'ultimo meccanismo prevede che il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (Rfi) trasferisca alla concessionaria una quota derivante dai canoni di utilizzo della linea ferroviaria, garantendo così una componente di ricavo che non grava direttamente sulle tasche degli automobilisti. La risposta della società La società Stretto di **Messina** ribadisce la propria linea: "La tariffa di 27,43 euro per i veicoli indicata nel Pef, e richiamata nel parere positivo dell'Art, è una media ponderata annuale tra i volumi di traffico e le tariffe per ciascuna tipologia di veicolo e non il costo di un singolo passaggio per le auto che, come detto più volte, sarà compreso tra circa 4 e 7 euro per tratta. Le tariffe per il traffico veicolare garantiscono nel periodo di esercizio dell'Opera l'equilibrio economico-finanziario della concessione e la copertura integrale dei costi operativi e della manutenzione ordinaria e straordinaria, promuovendo al contempo la continuità territoriale tra Sicilia e Calabria con costi sensibilmente inferiori alle



Cosa dice sul punto il parere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti sulla sostenibilità del collegamento tra Sicilia e Calabria Nel parere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti sul progetto del Ponte sullo Stretto c'è un numero che ha fatto balzare sulla sedia i critici: 27,43 euro. Questo è il valore che compare per il pedaggio nell'anno 2034, data prevista per l'avvio dell'esercizio. Una cifra che per alcuni è suonata in contrasto con le rassicurazioni della società Stretto di Messina, che da tempo ipotizza un pedaggio per le auto tra i 4 e i 7 euro. Una media, non un pedaggio singolo Per capire da dove nasca questo scarto, bisogna entrare nelle logiche del documento dell'Art. Il valore di 27,43 euro non rappresenta il costo del singolo biglietto che un automobilista pagherebbe al casello ma la tariffa media ponderata a veicolo necessaria per garantire l'equilibrio economico dell'opera. Il piano, infatti, considera l'insieme di tutti i mezzi che attraverseranno il Ponte: dalle piccole utilitarie ai grandi mezzi pesanti che trasportano merci, fino agli autobus. Poiché un camion o un autoarticolato pesano in modo diverso sul bilancio dell'infrastruttura rispetto a un'auto, la media calcolata dall'Autorità inevitabilmente si alza. In termini semplici: se una parte dei ricavi arriva dai mezzi pesanti, la media ponderata sarà significativamente più alta di quanto pagherà il singolo privato in auto. La struttura finanziaria dell'opera Il parere dell'Art delinea un quadro dove l'investimento, circa 13 miliardi di euro, è sostenuto quasi integralmente da fondi pubblici. Il Pfr (Piano Finanziario Regolatorio) analizzato dall'Autorità chiarisce che il sistema tariffario non segue le logiche delle vecchie concessioni, ma si basa su principi di efficienza, trasparenza e orientamento ai costi. La sostenibilità della

## TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni, Reggio Calabria, Saline Ioniche

---

attuali tariffe di attraversamento". I costi odierni per la continuità territoriale ferroviaria: 20 milioni. Oggi il sistema della continuità territoriale ferroviaria sullo Stretto si regge su un trasferimento pubblico annuale di circa 20 milioni di euro, erogato dallo Stato principalmente a favore di Rfi per compensare i costi del servizio di traghettamento ferroviario, che risulterebbe altrimenti insostenibile solo tramite la vendita dei biglietti dei treni che impiegano una media di due ore dall'arrivo a Messina alla ripartenza da Villa San Giovanni e viceversa. Il paradosso è che quei 20 milioni sono spesi per un servizio usufruito da pochi. La maggior parte dei messinesi, almeno quelli in buona salute e in grado di pagare biglietti più costosi, sceglie di attraversare lo Stretto a bordo di aliscafo e viaggiare sulle Frecce o su Italo, in tempi molto più brevi, coincidenze permettendo. Da altre province, invece, si viaggia prevalentemente in aereo perché l'alternativa in treno, proprio quella finanziata coi 20 milioni per la continuità territoriale, è molto più lunga. Il progetto del Ponte prevede che le risorse oggi destinate alle navi ferroviarie vengano in futuro rifinalizzate verso la società Stretto di Messina, trasformando un sussidio per il servizio marittimo in una quota fissa di finanziamento pubblico per la gestione e la manutenzione dell'infrastruttura. I costi operativi e di manutenzione del Ponte: 80 milioni. La manutenzione e la gestione operativa del Ponte sono stimate in circa 80 milioni di euro annui, una cifra che copre il funzionamento dei sistemi, il personale e gli interventi ordinari necessari per garantire la sicurezza di un'infrastruttura di tale complessità. Considerati i 20 milioni annui di spesa odierna per la continuità territoriale ferroviaria, i restanti 60 milioni necessari dovrebbero giungere in gran parte dai pedaggi autostradali. La scelta dell'autosufficienza contabile. Per il progetto del Ponte è stata scelta la strada autosufficienza contabile, un vestito normativo che non viene cucito addosso a tutte le infrastrutture italiane. Mentre alcune (ad esempio l'autostrada Salerno - Reggio Calabria, che ha costi di manutenzione annui dello stesso ordine di grandezza) vengono considerate beni pubblici da sostenere tramite la fiscalità generale, riflettendosi sull'intera crescita economica nazionale, per il Ponte si è scelto un modello di concessione "a mercato" che pretende l'equilibrio economico attraverso il pedaggio stradale. Questa forzatura non deriva da una necessità tecnica, ma dall'esigenza politica di dimostrare alle istituzioni europee che l'opera non graverà sul debito pubblico come "spesa corrente" dopo la costruzione.

## TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni, Reggio Calabria, Saline Ioniche

### Ponte sullo Stretto, Nicita (Pd): "L'Art non ha approvato nulla"

Il senatore dem contesta l'interpretazione del parere dell'Autorità, da parte della Stretto di Messina, e presenta un'interrogazione "La società Stretto di Messina, nel solco della nota propaganda di governo, parla di 'parere positivo' dall'Autorità di regolazione (Art) e di 'passo avanti'. Ma affermare che il parere Art "approvi" il Piano economico-finanziario è una clamorosa fake news. Infatti, non solo Art non usa mai la parola 'positivo' o 'approvato', ma nel suo parere l'Autorità elenca una preoccupante dozzina di nuovi e pesanti rilievi". A dichiararlo all'agenzia Askanews il senatore Antonio Nicita (nella foto con Antonella Russo), vicepresidente del gruppo Pd in Senato, che ha depositato una nuova interrogazione al ministro delle Infrastrutture Salvini e al ministro dell'Economia e delle Finanze Giorgetti. Sostiene il senatore dem: "Nessun recupero di efficienza per trent'anni, poste figurative anomale, rischio traffico e inflazione scaricati fuori dal concessionario e un canone ferroviario stimato a zero che fa finire tutti i costi comuni sul pedaggio stradale. Definire 'positivo' questo elenco di criticità, con l'Autorità che chiede di fatti un nuovo Piano, è pura propaganda, significa riscrivere il documento mentre lo si cita. C'è poi il

nodo delle tariffe perché i 27,43 euro a veicolo del vecchio Piano sono una media di sistema che regge solo scaricando prezzi più alti a Tir e immaginando esplosione di volumi. Chiediamo che il Piano economico-finanziario integrale e la Convenzione aggiornata siano trasmessi alle Camere affinché tutti possano apprezzare e verificare i nuovi rilievi critici posti dall'Autorità di trasporti" (fonte Askanews). Di recente Antonio Nicita ha presentato in città una proposta di legge speciale per "Messina città metropolitana porta del Mediterraneo". E Si prevede lo stanziamento di un miliardo per dar vita a nuove "prospettive economiche, infrastrutturali e sociali della città nel segno del rilancio e dello sviluppo del territorio". Ha messo in rilievo il senatore: "Il paradosso di Messina è che la città metropolitana serve l'Europa ma la ricchezza non resta nel territorio. E si registrano oltre mille residenti persi all'anno. A proposito di servitù dello Stretto, la condizione di Messina non è solo insularità. Ma la compresenza di insularità e di una funzione di attraversamento nazionale che genera costi non compensati dalla finanza locale ordinaria". Nicita: "Flotta sostenibile, traghettamento gratuito e servizi portuali avanzati" Il senatore fa riferimento all'articolo 119, sesto comma, della Costituzione in merito al riconoscimento "delle peculiarità delle Isole" e la necessità della Repubblica di promuovere "le misure necessarie a rimuovere gli svantaggi derivanti dall'insularità". E "la soluzione è un piano speciale per Messina 2030, con un miliardo in cinque anni". Ecco i punti del progetto: "Piattaforma logistica con integrazione ferro-mare e potenziamento approdi; Polo del mare e cantieristica e servizi portuali avanzati; Zes dello Stretto, Zona economica speciale, con missione logistica e dell'innovazione;



Il senatore dem contesta l'interpretazione del parere dell'Autorità, da parte della Stretto di Messina, e presenta un'interrogazione "La società Stretto di Messina, nel solco della nota propaganda di governo, parla di 'parere positivo' dall'Autorità di regolazione (Art) e di 'passo avanti'. Ma affermare che il parere Art "approvi" il Piano economico-finanziario è una clamorosa fake news. Infatti, non solo Art non usa mai la parola 'positivo' o 'approvato', ma nel suo parere l'Autorità elenca una preoccupante dozzina di nuovi e pesanti rilievi". A dichiararlo all'agenzia Askanews il senatore Antonio Nicita (nella foto con Antonella Russo), vicepresidente del gruppo Pd in Senato, che ha depositato una nuova interrogazione al ministro delle Infrastrutture Salvini e al ministro dell'Economia e delle Finanze Giorgetti. Sostiene il senatore dem: "Nessun recupero di efficienza per trent'anni, poste figurative anomale, rischio traffico e inflazione scaricati fuori dal concessionario e un canone ferroviario stimato a zero che fa finire tutti i costi comuni sul pedaggio stradale. Definire 'positivo' questo elenco di criticità, con l'Autorità che chiede di fatti un nuovo Piano, è pura propaganda, significa riscrivere il documento mentre lo si cita. C'è poi il nodo delle tariffe perché i 27,43 euro a veicolo del vecchio Piano sono una media di sistema che regge solo scaricando prezzi più alti a Tir e immaginando esplosione di volumi. Chiediamo che il Piano economico-finanziario integrale e la Convenzione aggiornata siano trasmessi alle Camere affinché tutti possano apprezzare e verificare i nuovi rilievi critici posti dall'Autorità di trasporti" (fonte Askanews). Di recente Antonio Nicita ha presentato in città una proposta di legge speciale per "Messina città metropolitana porta del Mediterraneo". E Si prevede lo stanziamento di un miliardo per dar vita a nuove "prospettive economiche, infrastrutturali e sociali della città nel segno del rilancio e dello sviluppo del

## TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni, Reggio Calabria, Saline Ioniche

---

capitale umano e innovazione; flotta sostenibile con transizione ecologica ed elettrificazione; rinnovo reti idriche e fognarie; traghetti gratuito per i residenti e le imprese". Si tratta di un masterplan quinquennale 2027-2031, con un miliardo interamente coperto sul piano finanziario, senza nuove tasse, e una governance affidata a un'Agenzia per lo sviluppo dello Stretto. Da utilizzare pure i fondi inattivi previsti per il ponte sullo Stretto. Il tutto trasformando "il porto da punto di transito a piattaforma di servizi avanzati". E un piano per le imprese di decontribuzione di 36 mesi per "trattenere il talento", passando da servitù nazionale a piattaforma europea.

## Gli interporti sono una piattaforma da 37 milioni di metri quadri

I numeri: 65 milioni di tonnellate di merce, 60mila treni, 25mila mezzi PALERMO. Parlano i numeri: sono 24 gli interporti italiani e tutti insieme "valgono" oltre 37,5 milioni di metri quadrati di superficie complessiva, cinque milioni e mezzo dei quali sono destinati a magazzini e 4,25 milioni sono costituiti da aree intermodali, cioè «il cuore pulsante dell'integrazione tra ferro e gomma». Ma fin qui si discute di geometria: aree e superfici. L'impatto economico lo descrive il fatto che nell'insieme «movimentano ogni anno 65 milioni di tonnellate di merce» e vivono una realtà quotidiana che si basa sull'accesso giornaliero di un "esercito" di «oltre 25.500 mezzi di trasporto».

Senza contare che, in fatto di ferrovie, la rete interportuale «conta 289 binari e 45 raccordi», movimentando «più di 59.500 treni all'anno». Quanto basta per dire che stiamo parlando di un mondo la cui rilevanza è sottovalutata finora. Per rimettere gli "Interporti al centro", così come recita il titolo dell'evento, è stato organizzato all'Hotel San Paolo Palace di Palermo un convegno promosso dall'Unione Interporti Riuniti e dalla Società degli Interporti Siciliani spa. Sottotitolo: "Rigenerare la logistica: interporti, territori e nuove

infrastrutture". In "conclave" i vertici del comparto logistico, ferroviario e ingegneristico italiano in un confronto che ha fissato lo sguardo su quello che negli interventi è stato indicato come «uno dei dossier più strategici per la competitività del sistema-Paese: la modernizzazione e l'integrazione della rete interportuale nazionale». Gli organizzatori tengono a sottolineare che non è un caso se si è scelta una città del Meridione: il Sud ha «un posizionamento geografico nel cuore del Mediterraneo» tale da candidarli a «diventare la piattaforma logistica euromediterranea». Attorno allo stesso tavolo - è stato detto - si è coagulata «una rappresentanza autorevole e trasversale delle filiere coinvolte». Con una «presenza istituzionale articolata con diverse componenti: dal direttore generale del ministero delle infrastrutture all'amministratore unico di Ram spa e al presidente della commissione trasporti della Camera»: questo ha dato un particolare peso specifico all'evento con le istituzioni che «stavolta erano presenti non solo per ascoltare ma per rispondere». Tra le voci più attese, quella di Sabrina De Filippis, amministratrice delegata di Fs Logistix, che ha ribadito la centralità del trasporto ferroviario merci come leva competitiva e ambientale: lo dicono gli «oltre 59.500 treni movimentati ogni anno dall'intero sistema interportuale» e con un margine di crescita del ferro rispetto alla gomma che «rimane enorme». È da aggiungere che sul versante portuale gli esponenti alla guida delle istituzioni portuali siciliane (Annalisa Tardino a Palermo e **Francesco Di Sarcina** a Augusta) hanno messo in chiaro come «porti e interporto debbano essere concepiti come un sistema unico, capace di attrarre flussi commerciali dall'intero bacino del Mediterraneo verso la rete ferroviaria nazionale». Vale la pena di segnalare che Gianpaolo Serpagli,



I numeri: 65 milioni di tonnellate di merce, 60mila treni, 25mila mezzi PALERMO. Parlano i numeri: sono 24 gli interporti italiani e tutti insieme "valgono" oltre 37,5 milioni di metri quadrati di superficie complessiva, cinque milioni e mezzo dei quali sono destinati a magazzini e 4,25 milioni sono costituiti da aree intermodali, cioè «il cuore pulsante dell'integrazione tra ferro e gomma». Ma fin qui si discute di geometria: aree e superfici. L'impatto economico lo descrive il fatto che nell'insieme «movimentano ogni anno 65 milioni di tonnellate di merce» e vivono una realtà quotidiana che si basa sull'accesso giornaliero di un "esercito" di «oltre 25.500 mezzi di trasporto». Senza contare che, in fatto di ferrovie, la rete interportuale «conta 289 binari e 45 raccordi», movimentando «più di 59.500 treni all'anno». Quanto basta per dire che stiamo parlando di un mondo la cui rilevanza è sottovalutata finora. Per rimettere gli "Interporti al centro", così come recita il titolo dell'evento, è stato organizzato all'Hotel San Paolo Palace di Palermo un convegno promosso dall'Unione Interporti Riuniti e dalla Società degli Interporti Siciliani spa. Sottotitolo: "Rigenerare la logistica: interporti, territori e nuove infrastrutture". In "conclave" i vertici del comparto logistico, ferroviario e ingegneristico italiano in un confronto che ha fissato lo sguardo su quello che negli interventi è stato indicato come «uno dei dossier più strategici per la competitività del sistema-Paese: la modernizzazione e l'integrazione della rete interportuale nazionale». Gli organizzatori tengono a sottolineare che non è un caso se si è scelta una città del Meridione: il Sud ha «un posizionamento geografico nel cuore del Mediterraneo» tale da candidarli a «diventare la piattaforma logistica euromediterranea». Attorno allo stesso tavolo - è stato detto - si è coagulata «una rappresentanza autorevole e trasversale delle filiere coinvolte». Con una «presenza istituzionale articolata con diverse componenti: dal direttore generale del ministero delle infrastrutture all'amministratore unico di Ram spa e al presidente della commissione trasporti

## La Gazzetta Marittima

Palermo, Termini Imerese

---

presidente dell'Unione Interporti Riuniti, ha messo l'accento sull'urgenza: «Gli interporti sono chiamati a svolgere un ruolo sempre più strategico per la competitività del Paese. La nuova legge sugli interporti ci offre finalmente un quadro normativo aggiornato; ora è il momento di trasformarlo in opportunità concrete attraverso investimenti, innovazione e maggiore integrazione tra porti, ferrovie e territori. Come Uir stiamo lavorando per sostenere il trasporto ferroviario merci, favorire la rigenerazione delle infrastrutture esistenti ed estendere agli interporti strumenti come il bonus manovra ferroviario. La sfida è chiara: rendere la logistica italiana più efficiente e sostenibile, spostando sempre più traffico dalla gomma al ferro e rafforzando il ruolo dell'Italia come piattaforma logistica del Mediterraneo».

## La Tr3

Palermo, Termini Imerese

### INTERVISTE- Al via la conversione ecologica degli interporti italiani. Siglato, a Palermo, l'accordo tra Uir e Tecnopolo Mediterraneo

L'interporto è il luogo di scambio di merci tra il ferro e la gomma o il mare, dove c'è un porto. Dopo trent'anni, gli interporti italiani diventano obiettivo strategico della politica nazionale con nuovi fondi che consentono un impegno verso la transizione green ed una integrazione sociale. E, a Palermo, durante la quinta edizione dell'incontro annuale di Uir, Unione Interporti Riuniti delle 24 realtà italiane di logistica e trasporto intermodale (strada, ferrovia, mare), che si è svolto al San Paolo Palace, è stato firmato il protocollo di intesa tra il presidente di Uir Gianpaolo Serpagli e Manlio Guadagnuolo, segretario generale del Tecnopolo Mediterraneo. L'accordo con l'organismo governativo impegnato sui temi della sostenibilità e dell'innovazione, consentirà la valorizzazione delle aree interportuali, l'integrazione sociale con le città, l'efficientamento energetico con pannelli solari, riduzione di emissioni CO2 e la conseguente decarbonizzazione. Ad ospitare l'incontro è stata la Società degli Interporti Siciliani, presieduta dall'avvocato Michele Pivetti Gagliardi che gestisce gli interporti di Catania-Bicocca e Termini Imerese. Presenti, tra gli altri, il deputato nazionale Carolina Varchi, l'assessore della Regione Siciliana alla Mobilità, Alessandro Aricò, per il ministero, il direttore generale del MIT per i porti, la logistica e l'intermodalità, Donato Liguori e il presidente dell'Autorità Portuale della Sicilia Occidentale, Annalisa Tardino Sabrina De Filippis, amministratore delegato FS Logistix e Dario Lo Bosco, amministratore delegato di Fs Engineering. Per il futuro del settore ha spiegato il presidente di Uir Gianpaolo Serpagli è necessario finalizzare i 25 milioni di euro che ha stanziato la nuova Legge quadro 177 del 2025, che ha sostituito e abrogato la 240 del 1990 che ha fondato gli interporti. Finalmente, dopo trent'anni, questa la legge ha visto la luce e questo ci permette di vivere un periodo di crescita importante e di evoluzione. La sfida degli interporti in Sicilia ha commentato Carolina Varchi, deputato di Fratelli d'Italia e responsabile delle politiche per il Mezzogiorno è nevralgica per il nostro futuro perché lo spostamento, anche per ragioni geopolitiche, del baricentro mondiale verso sud, fa sì che la Sicilia sia naturalmente per vocazione una piattaforma logistica strategica. Per questo motivo nell'accordo di coesione siglato da Giorgia Meloni e Renato Schifani c'è un finanziamento di 30 milioni di euro per la realizzazione dell'interporto di Termini Imerese che permetterà alla Sicilia di diventare l'hub logistico del Mediterraneo. Grazie al Governo Meloni in sinergia con il governo Schifani ha commentato l'assessore regionale alla Mobilità, Alessandro Aricò si stanno investendo oltre 17 miliardi nelle linee ferroviarie. Con gli FSC, Fondi di Coesione 2021-2027 sono stati stanziati 30 milioni per l'interporto di Termini Imerese che si aggiungono ai 15 milioni sbloccati per la viabilità e il collegamento con il porto. L'interporto di Termini e l'interporto di Catania saranno fondamentali per ridefinire la interconnettività tra la



L'interporto è il luogo di scambio di merci tra il ferro e la gomma o il mare, dove c'è un porto. Dopo trent'anni, gli interporti italiani diventano obiettivo strategico della politica nazionale con nuovi fondi che consentono un impegno verso la transizione green ed una integrazione sociale. E, a Palermo, durante la quinta edizione dell'incontro annuale di Uir, Unione Interporti Riuniti delle 24 realtà italiane di logistica e trasporto intermodale (strada, ferrovia, mare), che si è svolto al San Paolo Palace, è stato firmato il protocollo di intesa tra il presidente di Uir Gianpaolo Serpagli e Manlio Guadagnuolo, segretario generale del Tecnopolo Mediterraneo. L'accordo con l'organismo governativo impegnato sui temi della sostenibilità e dell'innovazione, consentirà la valorizzazione delle aree interportuali, l'integrazione sociale con le città, l'efficientamento energetico con pannelli solari, riduzione di emissioni CO2 e la conseguente decarbonizzazione. Ad ospitare l'incontro è stata la Società degli Interporti Siciliani, presieduta dall'avvocato Michele Pivetti Gagliardi che gestisce gli interporti di Catania-Bicocca e Termini Imerese. Presenti, tra gli altri, il deputato nazionale Carolina Varchi, l'assessore della Regione Siciliana alla Mobilità, Alessandro Aricò, per il ministero, il direttore generale del MIT per i porti, la logistica e l'intermodalità, Donato Liguori e il presidente dell'Autorità Portuale della Sicilia Occidentale, Annalisa Tardino Sabrina De Filippis, amministratore delegato FS Logistix e Dario Lo Bosco, amministratore delegato di Fs Engineering. "Per il futuro del settore - ha spiegato il presidente di Uir Gianpaolo Serpagli - è necessario finalizzare i 25 milioni di euro che ha stanziato la nuova Legge quadro 177 del 2025, che ha sostituito e abrogato la 240 del 1990 che ha fondato gli interporti. Finalmente, dopo trent'anni, questa la legge ha visto la luce e questo ci

## La Tr3

### Palermo, Termini Imerese

---

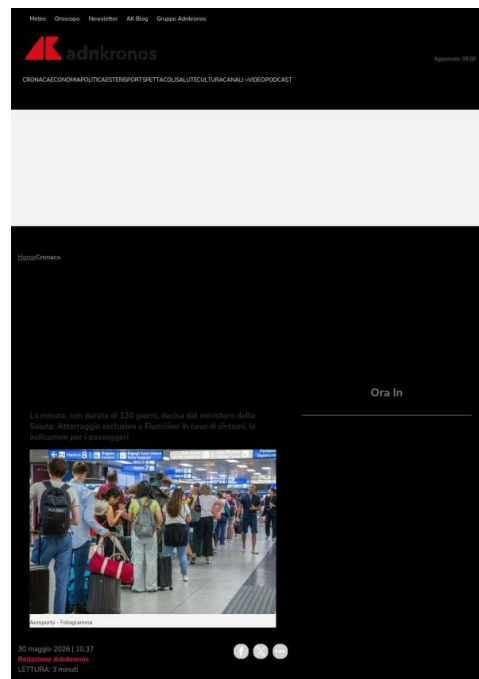
Sicilia orientale e la Sicilia occidentale. Abbiamo investito sul rilancio della Società degli Interporti Siciliani , anche attraverso nuovi asset come l'autoporto di Vittoria, al quale sarà collegato un grande progetto voluto dal governo regionale, la realizzazione dell'area cargo di Comiso. Gli interporti siciliani negli ultimi mesi hanno avuto un'importante accelerazione ha commentato il presidente della Sis Michele Pivetti Gagliardi grazie soprattutto agli investimenti che il governo nazionale e quello siciliano hanno fatto per il settore. Per l'interporto di Termini Imerese, ad esempio, dopo anni di blocco è effettivamente partito il cantiere del sottopassaggio. Anche per le nostre realtà di Termini e Catania, abbiamo previsto una svolta ecologica con l'installazione di pannelli fotovoltaici per l'autosufficienza energetica. Ti consigliamo.

## Ebola, arriva ordinanza in Italia: dichiarazione obbligatoria, cosa fare con sintomi

*La misura, con durata di 120 giorni, decisa dal ministero della Salute. Atterraggio esclusivo a Fiumicino in caso di sintomi, le indicazioni per i passeggeri*

Dopo il focolaio di Ebola , arrivano le prime misure del governo in Italia.

"Chiunque provenga, direttamente o indirettamente, con qualsiasi mezzo di trasporto, dalla Repubblica Democratica del Congo e dall'Uganda, o che sia stato in quelle aree fino a 21 giorni prima dell'ingresso in Italia, deve entro 24 ore compilare, firmare e inviare una dichiarazione al Dipartimento di prevenzione della Asl di residenza o domicilio". E' quanto prevede l'ordinanza del ministro della Salute , pubblicata nella Gazzetta Ufficiale, entrata in vigore ieri con durata 120 giorni , ed emanata in relazione al focolaio in corso causato dal virus Bundibugyo (Bvd) collegato all'Ebolavirus e per il quale l'Oms ha dichiarato un'emergenza di sanità pubblica di rilevanza internazionale (Pheic). "Le Regioni provvedono, sui propri canali e mezzi di comunicazione istituzionale, a dare ampia diffusione delle modalità di trasmissione della dichiarazione per i territori di competenza e della relativa modulistica. - si legge ancora nell'ordinanza -. Il provvedimento disciplina anche gli obblighi dei vettori aerei, degli armatori marittimi, dei gestori aeroportuali e delle autorità di sistema portuale che devono fornire ai passeggeri provenienti dalla Repubblica del Congo e dall'Uganda i moduli per la dichiarazione prima dell'ingresso in Italia. In caso di sintomi atterraggio esclusivo a Fiumicino, le indicazioni per i passeggeri Con la circolare, allegata all'ordinanza, sono definite le misure di prevenzione da adottare e i criteri di valutazione medici ed epidemiologici del rischio". L'aeroporto sanitario di Fiumicino è l'unico scalo nel caso in cui, a bordo di un veivolo, ci siano persone sintomatiche in arrivo in Italia dai Paesi coinvolti nell'epidemia di Ebola da virus Bundibugyo, indica la circolare. Il passeggero , si legge nella circolare, "o membro dell'equipaggio che abbia soggiornato in uno dei suddetti Paesi negli ultimi 21 giorni" se sono "presenti uno o più sintomi" segnalerà "immediatamente la circostanza al personale di volo , e l'aereo potrà atterrare solo presso l'aeroporto sanitario di Fiumicino, ove verranno attuate le procedure previste per tali casi dalle rispettive ordinanze emesse dall'Usmaf-Sasn competente. Si raccomanda alle compagnie aeree di segnalare tempestivamente agli Uffici Usmaf, tramite le modalità consuete", eventuali "situazioni che possono far ipotizzare un sospetto di malattia infettiva a bordo dell'aeromobile". Inoltre "se un viaggiatore sviluppa sintomi entro 21 giorni dall'uscita da un Paese o area interessata, deve: autoisolarsi immediatamente ; evitare contatti con conviventi e terzi; non recarsi autonomamente presso strutture sanitarie ; ontattare immediatamente il Dipartimento di Prevenzione, il numero unico di emergenza 112/118 o altro recapito indicato dall'autorità sanitaria; riferire viaggio, data di rientro, aree visitate ed esposizioni", si specifica. La circolare "individua nell' Istituto nazionale per le malattie infettive 'Lazzaro Spallanzani' di Roma l'ospedale



nazionale di riferimento per la gestione dei casi confermati e per il trasporto in biocontenimento. Il laboratorio dello Spallanzani è l'unico autorizzato alla conferma diagnostica ed è operativo h24 (centralino: 06551701)".

# Shipping Italy

## Focus

### Amm. Marchese: "Con la Porti d'Italia Spa una rete nazionale integrata"

Proposta la creazione di una "Agenzia Nazionale per l'Innovazione Portuale e la Blue Economy" con tre missioni principali Contributo Avv. Ammiraglio Rosario Marchese \* \* Consigliere del Ministro delle Politiche del Mare La riforma della portualità italiana, imperniata sulla nascita di Porti d'Italia S.p.A. , rappresenta uno dei più importanti tentativi di modernizzazione del sistema logistico nazionale degli ultimi decenni. Tale struttura si inserisce in un contesto internazionale profondamente mutato, nel quale i porti non sono più semplici infrastrutture di approdo e movimentazione merci, ma piattaforme strategiche integrate, capaci di incidere sulla competitività industriale, energetica e tecnologica di un Paese. Il sistema portuale italiano, pur essendo tra i più rilevanti d'Europa per traffico marittimo e posizione geografica, continua infatti a soffrire di frammentazione amministrativa, disomogeneità infrastrutturale e lentezza decisionale. La proposta di istituire una governance unitaria attraverso Porti d'Italia S.p.A. nasce proprio dall'esigenza di superare questi limiti storici, introducendo una regia nazionale capace di coordinare investimenti, innovazione tecnologica e pianificazione strategica. L'elemento più innovativo della riforma consiste nella trasformazione del sistema portuale da insieme di realtà autonome e spesso concorrenti tra loro a vera e propria "rete nazionale integrata". In tale prospettiva, il **porto** non viene più considerato come un'infrastruttura locale, ma come nodo di una filiera logistica europea e mediterranea. Questo approccio consentirebbe all'Italia di presentarsi con una sola voce nei tavoli internazionali, rafforzando il proprio ruolo geopolitico nel Mediterraneo e lungo le direttrici commerciali euro-asiatiche. La riforma, inoltre, si collega direttamente alla visione del cosiddetto "**Porto** 6.0" , modello strategico sviluppato in Italia da SRM (Studi e Ricerche per il Mezzogiorno) che definisce gli scali marittimi moderni non più come semplici punti di sbarco, ma come veri e propri hub tecnologici, energetici ed ecologici . Tale modello considera il **porto** come un ecosistema tecnologico avanzato, nel quale convergono digitalizzazione, intelligenza artificiale, sostenibilità ambientale e innovazione industriale. Le quattro direttrici strategiche individuate risultano particolarmente coerenti con la nuova governance proposta, già attuata nel **porto** di **Taranto**, considerato un **porto** 6.0: Digitalizzazione dei processi : l'adozione generalizzata dei Port Community System (PCS), dei digital twin e di piattaforme interoperabili consentirebbe una drastica riduzione dei tempi burocratici e logistici, aumentando l'efficienza operativa dei porti italiani. Automazione e robotica : la gestione centralizzata potrebbe favorire standard comuni nell'impiego di sistemi automatizzati, robotica subacquea, manutenzione predittiva e tecnologie smart per la sicurezza e l'efficienza delle infrastrutture. Intelligenza artificiale : l'utilizzo dell'AI e della computer



Proposta la creazione di una "Agenzia Nazionale per l'Innovazione Portuale e la Blue Economy" con tre missioni principali Contributo Avv. Ammiraglio Rosario Marchese \* \* Consigliere del Ministro delle Politiche del Mare La riforma della portualità italiana, imperniata sulla nascita di Porti d'Italia S.p.A. , rappresenta uno dei più importanti tentativi di modernizzazione del sistema logistico nazionale degli ultimi decenni. Tale struttura si inserisce in un contesto internazionale profondamente mutato, nel quale i porti non sono più semplici infrastrutture di approdo e movimentazione merci, ma piattaforme strategiche integrate, capaci di incidere sulla competitività industriale, energetica e tecnologica di un Paese. Il sistema portuale italiano, pur essendo tra i più rilevanti d'Europa per traffico marittimo e posizione geografica, continua infatti a soffrire di frammentazione amministrativa, disomogeneità infrastrutturale e lentezza decisionale. La proposta di istituire una governance unitaria attraverso Porti d'Italia S.p.A. nasce proprio dall'esigenza di superare questi limiti storici, introducendo una regia nazionale capace di coordinare investimenti, innovazione tecnologica e pianificazione strategica. L'elemento più innovativo della riforma consiste nella trasformazione del sistema portuale da insieme di realtà autonome e spesso concorrenti tra loro a vera e propria "rete nazionale integrata". In tale prospettiva, il porto non viene più considerato come un'infrastruttura locale, ma come nodo di una filiera logistica europea e mediterranea. Questo approccio consentirebbe all'Italia di presentarsi con una sola voce nei tavoli internazionali, rafforzando il proprio ruolo geopolitico nel Mediterraneo e lungo le direttrici commerciali euro-asiatiche. La riforma, inoltre, si collega direttamente alla visione del cosiddetto "Porto 6.0" , modello strategico sviluppato in Italia da SRM (Studi e Ricerche per il Mezzogiorno) che definisce gli scali marittimi moderni non più come semplici punti di sbarco, ma come veri e

# Shipping Italy

## Focus

---

vision permetterebbe di migliorare il monitoraggio del traffico, la sicurezza portuale, la manutenzione e il controllo ambientale, seguendo modelli già adottati a Rotterdam e Anversa. Sostenibilità ambientale : Porti d'Italia S.p.A. potrebbe diventare il soggetto attuatore di una grande strategia nazionale "green", coordinando cold ironing, energie rinnovabili, monitoraggio ambientale smart e carburanti alternativi in linea con il Green Deal europeo e con il regolamento FuelEU Maritime. Sotto il profilo economico, la riforma potrebbe produrre effetti significativi: maggiore certezza regolatoria, riduzione della frammentazione contrattuale, capacità di attrarre capitali privati e sviluppo di partenariati pubblico-privati più solidi. Inoltre, una governance unitaria permetterebbe di programmare gli investimenti infrastrutturali con logiche industriali di lungo periodo, superando la dispersione delle risorse e le duplicazioni progettuali. Particolarmente interessante è il richiamo ai modelli internazionali di riferimento: da un lato il sistema spagnolo di Puertos del Estado , caratterizzato da forte coordinamento statale; dall'altro il modello manageriale-industriale del **Porto** di Rotterdam. La proposta italiana sembra voler coniugare entrambe le esperienze, creando una struttura pubblica ma orientata a criteri industriali, competitivi e finanziariamente sostenibili. Tuttavia, la vera sfida della riforma non sarà soltanto organizzativa, ma culturale e strategica. Perché Porti d'Italia S.p.A. possa realmente rappresentare un salto di qualità, sarà necessario evitare il rischio di una mera centralizzazione burocratica. La governance unitaria dovrà invece essere accompagnata da autonomia gestionale, meritocrazia manageriale e forte integrazione con i territori. In questa prospettiva, una proposta innovativa potrebbe essere la creazione di una "Agenzia Nazionale per l'Innovazione Portuale e la Blue Economy" , collegata a Porti d'Italia S.p.A., con tre missioni principali: Coordinare ricerca e sviluppo su intelligenza artificiale, cybersecurity, automazione, digitalizzazione e smart logistics, creando standard tecnologici comuni per tutti i porti italiani. Sviluppare incubatori tecnologici nei retroporti trasformando le aree portuali in poli di innovazione dedicati a blue economy, energie rinnovabili, robotica marina e logistica avanzata. Attrarre investimenti internazionali nella transizione energetica marittima, nei carburanti green, nell'idrogeno, nella digitalizzazione e nelle infrastrutture strategiche del Mediterraneo. Questa struttura potrebbe trasformare i porti italiani in veri hub di innovazione mediterranea, integrando università, centri di ricerca, startup e imprese logistiche. La finalità strategica sarebbe quella di creare un vero "Sistema Italia del Mare" , capace di competere con i grandi modelli internazionali come Rotterdam, Singapore e Pireo, rafforzando il ruolo geopolitico ed economico dell'Italia nel Mediterraneo A questa proposta la creazione di una "Carta Nazionale dei Green Ports" , con obiettivi ambientali misurabili e premialità economiche per gli scali più virtuosi in termini di decarbonizzazione, efficienza energetica e riduzione delle emissioni, sarebbe di grande impatto, Ogni **porto** verrebbe valutato attraverso indicatori precisi, come: riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>; utilizzo di energie rinnovabili; elettrificazione delle banchine ( cold ironing efficienza energetica; qualità dell'aria e delle acque; utilizzo di carburanti green; digitalizzazione dei controlli ambientali.

## Shipping Italy

### Focus

---

I porti più virtuosi riceverebbero: incentivi economici; priorità nei finanziamenti pubblici ed europei; agevolazioni fiscali; maggiore attrattività per investitori e compagnie marittime. L'obiettivo è creare una competizione positiva tra gli scali italiani, accelerando la transizione ecologica del sistema portuale nazionale e rendendo l'Italia un modello mediterraneo di portualità sostenibile. In conclusione, la riforma di Porti d'Italia S.p.A. non rappresenta soltanto una revisione amministrativa del sistema portuale, ma può diventare il motore di una nuova politica industriale marittima nazionale. Se accompagnata da innovazione tecnologica, sostenibilità ambientale e visione strategica, essa potrà trasformare i porti italiani da semplici punti di transito a protagonisti della competitività europea e mediterranea del XXI secolo. 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.