



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
martedì, 02 giugno 2026**



Prime Pagine

02/06/2026	Corriere della Sera Prima pagina del 02/06/2026	8
02/06/2026	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 02/06/2026	9
02/06/2026	Il Foglio Prima pagina del 02/06/2026	10
02/06/2026	Il Giornale Prima pagina del 02/06/2026	11
02/06/2026	Il Giorno Prima pagina del 02/06/2026	12
02/06/2026	Il Manifesto Prima pagina del 02/06/2026	13
02/06/2026	Il Mattino Prima pagina del 02/06/2026	14
02/06/2026	Il Messaggero Prima pagina del 02/06/2026	15
02/06/2026	Il Resto del Carlino Prima pagina del 02/06/2026	16
02/06/2026	Il Secolo XIX Prima pagina del 02/06/2026	17
02/06/2026	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 02/06/2026	18
02/06/2026	Il Tempo Prima pagina del 02/06/2026	19
02/06/2026	Italia Oggi Prima pagina del 02/06/2026	20
02/06/2026	La Nazione Prima pagina del 02/06/2026	21
02/06/2026	La Repubblica Prima pagina del 02/06/2026	22
02/06/2026	La Stampa Prima pagina del 02/06/2026	23
02/06/2026	MF Prima pagina del 02/06/2026	24

Primo Piano

01/06/2026	Blueconomy Porti/Art: il Tar accoglie la richiesta di accesso agli atti sui dati delle concessioni	<i>Francesco Ferrari</i> 25
------------	--	-----------------------------

01/06/2026	ilmattino.it	27
Porti, il flusso passeggeri premia Napoli e il Sud		
01/06/2026	Informazioni Marittime	29
Riforma portuale, le priorità sotto la lente del Gruppo di lavoro		

Venezia

01/06/2026	Adnkronos.com	30
L'associazione Aero vince il premio 'Venezia per il mare 2026'		

Genova, Voltri

01/06/2026	Corriere Marittimo	32
Assagenti, Croce confermato presidente: "Pronti ad affrontare la sfida epocale di Genova"		
01/06/2026	Genova24	34
Depositi chimici, le Officine Sampierdarenesi: Nuove ipotesi? Chiediamo un confronto pubblico		
01/06/2026	Informatore Navale	35
Giovani ospiti tra emozioni e meraviglia dalla Scuola Marconi di Genova a bordo di Costa Toscana con "Joy of moving"		
01/06/2026	Informatore Navale	37
ASSAGENTI: GIANLUCA CROCE CONFERMATO ALLA PRESIDENZA SINO AL 2028		
01/06/2026	Informazioni Marittime	38
Assagenti conferma Gianluca Croce alla presidenza		
01/06/2026	L'agenzia di Viaggi	39
Mega Serena torna dopo il restyling in Corsica Sardinia Ferries		
01/06/2026	MenteLocale	40
Festival Blu: oltre trenta appuntamenti dedicati a clima, mare e biodiversità. Il programma		
01/06/2026	Messaggero Marittimo	42
Diga foranea di Genova: via alla fase B		<i>Giulia Sarti</i>
01/06/2026	Messaggero Marittimo	43
Il TAR del Piemonte dalla parte delle AdSp per l'accesso agli atti di ART		<i>Giulia Sarti</i>
01/06/2026	Sea Reporter	45
Gianluca Croce confermato alla guida di Assagenti Genova fino al 2028		

La Spezia

01/06/2026	Citta della Spezia	46
Porti della Spezia e Marina di Carrara, in arrivo un nuovo sistema intelligente per il controllo dei mezzi		

Ravenna

01/06/2026	Ravenna Today	47
Turismo crocieristico a Porto Corsini, Ravennani (LpRa): "A pagarne il prezzo la salute dei residenti"		

01/06/2026	Ravenna Today		48
Turismo crocieristico a Porto Corsini, la protesta dei residenti: "A pagare il costo dello scalo è la nostra salute"			
01/06/2026	RavennaNotizie.it		49
Andrea Ravegnani (LpRa): "Dalle crociere la Via Crucis di Porto Corsini"			

Livorno

01/06/2026	ElbaReport		51
Alto Tirreno, ecco il nuovo piano dei porti			
01/06/2026	Gazzetta di Livorno		54
Alto Tirreno, ecco il nuovo Piano dei porti			
01/06/2026	Il Nautilus		57
Alto Tirreno, ecco il nuovo piano dei porti			
01/06/2026	Informare		59
Approvato il Piano Operativo Triennale 2026-2028 dell'AdSP del Tirreno Settentrionale			
01/06/2026	Informazioni Marittime		60
Nuovo piano dei porti per l'Alto Tirreno			
01/06/2026	La Gazzetta Marittima		63
Campo boe per far ormeggiare i diportisti davanti a Castiglioncello			
01/06/2026	La Gazzetta Marittima		65
Il "piano" che si mette in cammino: la scommessa dell'Authority			
01/06/2026	L'Osservatore Di Livorno		68
Alto Tirreno: ecco il nuovo piano dei porti			
01/06/2026	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	70
Per la Festa della Repubblica il tricolore tinge il faro di Livorno			
01/06/2026	Messaggero Marittimo	<i>Renato Roffi</i>	71
Giani e Salvetti: per la darsena Europa occorre un cambio di passo			
01/06/2026	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	72
Livorno vara il Piano Operativo Triennale			
01/06/2026	Port News		74
Alto Tirreno, ecco il nuovo piano dei porti			
01/06/2026	Qui News Elba		76
Alto Tirreno, ecco il nuovo Piano dei porti			
01/06/2026	Ship 2 Shore		79
L'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale approva il POT 2026-2028			
01/06/2026	Shipping Italy		81
La tassa sui rifiuti per gli specchi acquei spetta alle Adsp			
01/06/2026	Tenews	<i>Comunicato Stampa</i>	82
Alto Tirreno, ecco il nuovo piano dei porti			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

01/06/2026	La Gazzetta Marittima		85
Bene i traffici ad Ancona: più 34% in aprile, più 14% nei primi 4 mesi			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

01/06/2026	La Gazzetta Marittima		87
<hr/>			
01/06/2026	L'agenzia di Viaggi		89
<hr/>			
01/06/2026	L'agenzia di Viaggi		90
<hr/>			
01/06/2026	Latina TU		91
<hr/>			
01/06/2026	Tuttogolfo	<i>Suggerisci Articolo</i>	92
<hr/>			

Napoli

01/06/2026	Juorno.it	<i>Anna Buono</i>	93
<hr/>			
01/06/2026	Notizie	<i>Serena Esposito</i>	95
<hr/>			
01/06/2026	Stylo 24		97
<hr/>			

Bari

01/06/2026	Adnkronos.com		99
<hr/>			
01/06/2026	Informazioni Marittime		101
<hr/>			
01/06/2026	Manfredonia TV		103
<hr/>			

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

01/06/2026	Calabria 7		105
<hr/>			
01/06/2026	Calabria Diretta News		109
<hr/>			
01/06/2026	Il Vibonese		111
<hr/>			

01/06/2026	Il Vibonese	113
Vibo Marina, il sindaco Romeo sull'eliminazione dei parcheggi a via Vespucci: «Non c'è alternativa, lo impone la legge»		

Olbia Golfo Aranci

01/06/2026	Corriere Marittimo	115
Salvini in visita all'AdSP di Porto Torres: Investimenti, energia e sviluppo crocieristico		

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

01/06/2026	ilcittadinodimessina.it	117
Uiltrasporti Messina: "Porti pubblici, no alla privatizzazione. Lo Stretto resti modello strategico nazionale"		

01/06/2026	lasicilia.it	119
Porto di Tremestieri, chieste garanzie al commissario straordinario		

01/06/2026	Messina Oggi	120
Uiltrasporti Messina: "Porti pubblici, no alla privatizzazione"		

01/06/2026	Messina Today	121
Porti e futuro in bilico: la Uiltrasporti Messina dice no alla privatizzazione dello Stretto		

01/06/2026	Messina Today	122
Tremestieri, vertice ComuneAutorità portuale: Accelerare sull'opera strategica		

01/06/2026	Oggi Milazzo	123
Ottocento alunni milazzesi al progetto "Delfini Guardiani Milazzo" di Marevivo. La festa al Trifiletti		

01/06/2026	Stretto Web	125
Messina, la denuncia: "il porto di Tremestieri rischia di trasformarsi in un'incompiuta"		

01/06/2026	Stretto Web	126
Porto di Tremestieri, Basile incontra Rizzo: "andremo al Ministero delle Infrastrutture"		

01/06/2026	TempoStretto	129
Porto di Tremestieri, mancano 13 milioni. Mentre c'è il piano per dire addio all'insabbiamento cronico		

01/06/2026	TempoStretto	130
Ex Irrera a Mare: al via le indagini sul piazzale per restituirlo alla città		

01/06/2026	TempoStretto	132
Rampe Giostra - Annunziata, ecco la graduatoria provvisoria. Verifiche sulle soglie di anomalia		

01/06/2026	TempoStretto	133
Nuovo Terminal Crociere, l'area di cantiere è stata recintata. Taxi sui binari del tram		

01/06/2026	TempoStretto	134
"Subito un tavolo istituzionale sul porto di Tremestieri", appello a Basile di Cgil e Uil		

Augusta

01/06/2026	Rai News	136
Sequestrato falso olio extravergine in partenza per la Georgia		

01/06/2026	Shipping Italy	137
<hr/>		
01/06/2026	SiciliaNews24	138
<hr/>		

Palermo, Termini Imerese

01/06/2026	Shipping Italy	139
<hr/>		
01/06/2026	Ship 2 Shore	140
<hr/>		

Trapani

01/06/2026	LiveSicilia	142
<hr/>		
01/06/2026	New Sicilia	143
<hr/>		

Focus

01/06/2026	AskaNews.it	144
<hr/>		
01/06/2026	Il Nautilus	145
<hr/>		
01/06/2026	Rai News	147
<hr/>		
01/06/2026	Ship Mag	148
<hr/>		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 638281
Roma, Via Campania 39-C - Tel. 06 688281



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

DEFENDIAMO L'EUROPA
VALLEVERDE



Ok Berrettini e Cobolli
Parigi, tris azzurro
Impresa di Arnaldi
di **Marco Imarisio**
alle pagine 50 e 51

L'iniziativa
150.0 Corriere Startup
Un podcast sul futuro
di **Daniele Manca**
a pagina 27

VALLEVERDE

Patrimoniale

LA PAROLA CHE FA PERDERE

di **Ferruccio de Bortoli**

Il grande peso delle tasse in Italia grava sul lavoro, non sui redditi da capitale. L'Irpef è pagata essenzialmente da dipendenti e pensionati che avrebbero diritto anche loro, visto l'andazzo, a una flat tax, una tassa piatta, come gli autonomi o i percettori di altri redditi. L'ingiustizia fiscale è sotto gli occhi di tutti. Secondo l'elaborazione di *Itinerari previdenziali*, sui dati 2024 del ministero dell'Economia e dell'Agenzia delle Entrate, più della metà degli italiani non ha reddito. Non paga un euro di tasse e usufruisce di tutti i servizi, a cominciare dalla Sanità, che sono finanziati da meno dell'altra metà degli italiani. Solo lo 0,1% dichiara più di 300 mila euro l'anno di reddito. Il 30% dei contribuenti garantisce l'80% del gettito Irpef, l'unica imposta progressiva rimasta dalla quale è in atto una fuga. Il suo carattere universale, con l'introduzione di cedolari e tassazioni separate, è profondamente cambiato. Detto tutto questo l'idea di una patrimoniale, che sembra affascinare la segretaria del Pd, Elly Schlein, è di fatto irrealizzabile. Non solo sotto il profilo tecnico, quello sarebbe il meno. Immaginate però le infinite discussioni sulla base imponibile, l'aliquota da applicare, i riferimenti catastali. Un inferno di polemiche. La ragione principale è che i grandi capitali, quelli che si vorrebbero colpire, se ne vanno all'istante, se non se ne sono già andati. E i detentori di quelli più piccoli, anche se non toccati dall'eventuale provvedimento, si sentirebbero subito minacciati.

continua a pagina 38



Lo scatto storico del reporter Federico Patellani simbolo del referendum il cui esito arrivò il 6 giugno 1946

LUCIANO VIOLANTE

«Orgoglio e rispetto per questo Paese, che ha retto di tutto»

di **Roberto Gressi**

«S» tragi, tentativi di colpi di Stato, magistrati e giornalisti uccisi, Aldo Moro sequestrato e trucidato, il terrorismo. E siamo in piedi. Rispetto e orgoglio — dice Luciano Violante — per questa Repubblica che ha retto e superato tutto.

a pagina 11

SILVANA SCIARRA

«Ricordo le lacrime di mia nonna, quando votava»

di **Adriana Logroscino**

«Q» uesti 80 anni della Repubblica sono splendidi, dice Silvana Sciarra. «La vivo coltivando molte speranze, soprattutto per i giovani». Il primo voto per le donne: «Mi torna in mente l'emozione di nonna come se non fosse vero».

a pagina 11

Ma il leader israeliano: reagiremo se attaccati, continuiamo a Sud

Trump chiama Netanyahu: tregua in Libano

Mattarella su Beirut: colpiti in modo indebito

L'INTERVISTA / TAJANI

«Kiev, l'Italia deve contare nei negoziati»

di **Paola Di Caro**

«S» u Kiev e Russia, dice il ministro Antonio Tajani, «non si può tenere l'Italia fuori dal gruppo che condurrà le trattative di pace e che sarà deciso dall'Europa». E sull'opposizione che rilancia la patrimoniale? «Mal, finché ci sarà Ft. Sarebbe un esproprio su beni su cui già si paga».

a pagina 13

Israele attacca il Libano e per tutta risposta l'Iran blocca i negoziati: «Sospesi i contatti, noi pronti al blocco totale di Hormuz». Poi Trump sente Netanyahu, annuncia di averne fermato le truppe e per Hezbollah è tregua. Il richiamo di Mattarella: «Libano colpito in maniera brutale».

da pagina 2 a pagina 6

LA GUERRA PARALLELA

Il combattente in più: Arabi al fianco degli Usa

di **Federico Rampini**

I» a guerra in Iran ha un combattente in più, oltre a quelli che dominano l'attenzione. Secondo una ricostruzione del Wall Street Journal, uno degli sviluppi meno noti riguarda gli Emirati Arabi Uniti.

continua a pagina 5

Calabria La pista di una vendetta tra gruppi di immigrati Quattro braccianti uccisi I corpi bruciati dentro un'auto



LA BIMBA DI BORDIGHERA

Beatrice, l'orrore nel racconto delle sorelle

di **Alessandro Fulloni**

a pagina 21

FILM DEL '75, LA SCENA HARD

Kinski-Wenders, la lite che agita il cinema tedesco

di **Paolo Valentino**

a pagina 19

di **Agostino Gramigna** e **Alfio Sciacca**

U» n boato nella piazzola di un distributore Ip di Amendolara, alta costa ionica cosentina della Calabria. Poi le fiamme. Che divorano i corpi di quattro lavoratori pachistani, probabilmente uccisi poco prima. Nelle telecamere forse la soluzione. La pista della vendetta.

a pagina 20

IL CAFFÈ di Massimo Gramellini

È di nuovo saltata fuori la storia che, durante i suoi bagni di folla, Putin incontra sempre le stesse persone fingendo che siano degli sconosciuti. Si tratta di un cast fisso di funzionari statali che sembrano usciti dalla penna di Gogol. La mia preferita è la direttrice di un'importante fiera dell'est che ogni due anni si trasforma in commessa di gelateria per preparare un cono a Putin con l'emozione della neofita. Un'altra figurante cambia addirittura ruolo: una volta è la madre adolorata che chiede al leader di vendicare il figlio soldato morto in guerra e la volta dopo è la marinaia che fa da fondale sorridente a un selfie di Putin su una nave militare. Il campionario dei travestimenti è vastissimo: poliziotti, contadini, operai che abbordano casual-

Trumputinlandia

mente l'uomo più inviccinabile del pianeta per porgergli domande spontanee sul costo degli alimentari o sull'ammontare della pensione di invalidità, a cui lui altrettanto spontaneamente risponde sciorinando cifre al centesimo. Queste comparsate organizzate sembrano ignorare che la tecnologia è ormai in grado non soltanto di smascherarle, ma di sostituirlle: Trump ha appena inondato i social di foto del Monte Rushmore in cui accosta il suo profilo a quelli di Lincoln e Washington, e di proclami in cui paragona la sua popolarità a quella di Elvis Presley. Insomma, lui e Putin passano il loro tempo a manipolare la realtà, convinti di prenderci tutti per fessi. Non vorrei solo che avessero ragione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Gamma completa di finestre, scorrevoli, e oscuranti.
Legno, Pvc e Alluminio
FOSSATI
SERRAMENTI
dal 1930
www.fossatiserramenti.it

VALMORA
L'ACQUA DEL TENNIS ITALIAN
FITP OFFICIAL PARTNER

020802
077120 4630308
Foto: Inaiva Speit s.n.p. - 011 3537003 - www.i.0208024-art.1.ct.001 Milano





Tirana si tiene il concerto di Kanye West annullato in Italia: "Venite a vederlo qui" E il Pd non vuole Ruggeri a Codogno: "Era contro il green pass". E chi se ne frega?



Con il 5xmille a Famiglie Arcobaleno puoi farlo anche tu! CODICE FISCALE: 93031250165



C'è chi si batte perché tutte le famiglie siano famiglie.

Martedì 2 giugno 2026 - Anno 18 - n° 148

€ 2,00 - Arretrati: € 3,00

BERLINO PREME Un incubo per Giorgetti Tassi, la Bce è pronta a 4 aumenti in 6 mesi

Per tenere sotto controllo l'inflazione esplosa col conflitto in Iran, i falchi tedeschi spingono la Banca centrale ad aumentare il costo del denaro. Male per i Paesi a debito alto come il nostro, ma pure per famiglie e imprese

PALOMBI A PAG. 6



S. MAGGIORE RAGGIATO Farsa 2 Giugno: il Vademecum vieta botti rituali



AMATO A PAG. 8

FI TEME IL VETO DEI 2 B. Tarchi: "Destre sconfitte senza Lista Vannacci"



DE CAROLIS E SALVINI A PAG. 7

L'impunito e i complici

Marco Travaglio

Quindi, almeno per il momento, Netanyahu è riuscito a sabotare con i nuovi massacrini Libano l'accordo fra Usa e Iran che da giorni era praticamente concluso e attendeva solo che Trump trovasse il coraggio di annunciarlo e le parole per mascherare da vittoria l'ennesima disfatta americana. Tra gli infiniti autogoi dell'ex aspirante Nobel per la Pace e del vincitore morale del Nobel per la Guerra, c'è anche quello di aver trasformato gli ayatollah e pasdaran nei santi patroni della causa palestinese e pure di quella libanese. Ovvio che mai l'Iran firmerà qualcosa con Trump finché Netanyahu continuerà a occupare e massacrare il Libano. Pochi giorni fa Donald pareva essersi affrancato dal vassallaggio a Bibi ("Lui fa quello che gli dico io"), ma era pura fiction. Il legame oscuro che consente al leader di uno statello di 10 milioni di abitanti di comandare una superpotenza di 450 perché vada contro i propri interessi a vantaggio dei suoi, appare inscindibile. In attesa di capire quali armi di ricatto (altri file Epstein? lobby israeliana? entrambe le cose?) impediscono a Trump di scaricare il sanguinario terrorista di Tel Aviv, è sempre più incredibile il nulla della cosiddetta Europa. Cioè della prima vittima della guerra nel Golfo. Prodi-ga di sanzioni (21 pacchetti in 50 mesi) contro la Russia, che se ne fa un baffo e le trasforma in auto-sanzioni per noi perché ha dimensioni, risorse e alleati sufficienti ad aggirarle, l'Ue è curiosamente avara (zero pacchetti in tre anni) contro Israele, primatista mondiale delle violazioni del diritto internazionale, ma anche delle sanzioni mancate.

Eppure tutti sanno che nessun embargo può fermare o frenare la Russia, il Paese più grande del mondo. L'Iran è sotto sanzioni dal 1979 e ha imparato a convivere, anche perché è un impero di 90 milioni di abitanti e ha Cina, Russia e Brics dalla sua. Ma Israele è poco più grande della Puglia e - Usa a parte - è solo al mondo: sospendere l'accordo commerciale Bruxelles-Tel Aviv basterebbe a mettere in seria difficoltà lo Stato ebraico. E ancor più Netanyahu, che andrebbe alle elezioni con il premier che ha reso il suo Paese più insicuro che mai e l'ha isolato a livello internazionale dopo averlo trascinato in un abisso morale che ora sembra irreversibile. Basterebbe uno straccio di sanzione (firmiamo la petizione su Issocelgo) per frenare la sua guerra infinita alimentata dalla impunità a favore di un ricambio di governo rafforzando le opposizioni. Eppure l'Ue, con 500 milioni di abitanti, non ha alcuna intenzione di sanzionare lo statello di 10. Per spiegare perché Donald non ferma Bibi bastano, forse, i file Epstein. Ma cos'è che non sappiamo di Von der Leyen, Costa, Metsola, Kallas, Macron, Merz, Meloni&C.?

NON C'È UN EURO BATTISTELLI (IRIAD): "RIARMO INSOSTENIBILE PER LE FINANZE UE" Meloni ha promesso armi per 84 miliardi in 10 anni. MOZIONE UNICA M5S-PD ACCORDO CONTE-SCHLEIN ANTI-RIARMO E STABILITÀ: RESPINTA LA DESTRA DEM. L'AMBASCIATORE: "ISRAELE SABOTA LA PACE" Israele attacca il Libano, l'Iran abbandona i negoziati, Trump chiama Bibi e lo ferma. FLOTILLA, GIUNTI A GAZA I RESTI DI UNA BARCA Altre 100 famiglie di riservisti dell'Idf in Sardegna per una vacanza di lusso.

» VISITA AD AGENTI FERITI Commenta foto di Meloni su WA: profcensurata Virginia DellaSala Ricevere una sanzione disciplinare per uno stato di WhatsApp visibile per appena 24 ore e destinato soltanto ai contatti presenti nella propria rubrica. A PAG. 12

- LE NOSTRE FIRME • Fracassi Nasce la Repubblica a pag. 14 • La Valle Israele usa l'ebraismo a pag. 11 • Orsini Meloni, l'anti-sovraniista a pag. 11 • Scanzi i masochisti per Renzi a pag. 11 • Ambrosi Bugie su Roma verde a pag. 16 • Tagliabue I farmaci per sbaglio a pag. 15

UNA BELLA RIVOLUZIONE SMART BOOK solo 9,99€ sugli store online

La cattiveria Beirut, l'Idf avvisa i residenti: "Se Hezbollah ci attacca, noi colpiremo prima che Hezbollah ci attacchi" LA PALESTRA/LUDDOVICO CARTA LA HOLDING DA 42 MILIARDI Casa Del Vecchio: dalla rissa tra fratelli alla lite madre-figlio DI FOGGIA E DRAGONI A PAG. 13





ANNO XXXI NUMERO 1218

DIRETTORE CLAUDIO CERASIA

MARTEDÌ 2 GIUGNO 2026 - € 1,80 + € 0,50 con REVIEW n. 52

Immigrazione, evasione, Europa. I risultati del governo Meloni che Meloni non può rivendicare per paura di far arrabbiare i propri elettori

Tra le molte difficoltà di fronte alle quali si trova la nave guidata da Giorgia Meloni ce n'è una poco raccontata che rende la rotta difficile da seguire. Giorgia Meloni, come è naturale che sia, sta cercando da settimane, da dopo la batosta referendaria, una qualche via per tornare a presentarsi agli elettori con un elenco minimo di provvedimenti, misure, risultati raggiunti in questi anni di governo, mossa dall'obiettivo di potersi rivolgere agli elettori dicendo: il referendum è andato come è andato, d'accordo, ma vogliamo parlare del resto, di quello che il governo ha portato a casa? La teoria dell'esecutivo che in quattro anni non ha fatto nulla, che si è mosso solo battendo le ali restando fermo, ha una sua forza e una sua suggestione ma fotografa una mezza verità. Ci sono molte cose che il governo avrebbe potuto fare e che purtroppo

non ha fatto. Ci sono molte cose che il governo ha fatto e avrebbe dovuto fare. Ma ci sono anche molte cose che il governo ha fatto, e ha fatto bene a fare, ma che non può in nessun modo rivendicare, perché non sempre chi è al centrodestra deve fare quando si trova al governo la cosa a entrare in perfetta sintonia con i propri elettori. E dunque a questo punto di vista, il problema del governo è tanti, non è che non ha fatto nulla, finora, ma è che quel che ha fatto, in molti casi, pur non essendo sbagliato, non può essere facilmente rivendicato ai propri elettori. L'ultimo caso, di una lunga sequela, si è manifestato pochi giorni fa, quando l'Agenzia delle entrate ha comunicato risultati da record nella lotta al sommerso, con cinque miliardi in più di imponibile emersi negli ultimi cinque mesi grazie a un sistema di incroci più efficace tra emisione

degli scontrini e pagamenti elettronici. Problema: un governo che ha educato gli elettori a considerare l'approccio muscolare contro l'evasione fiscale come la spia di un paese autoritario e non di un paese efficiente come fa a spiegare ai propri elettori che il successo di oggi coincide con le balie di ieri? I record sullo spread, dove per spread si intende quel mix di prudenza, accortezza e stabilità che nel bene e nel male hanno guidato il governo in questi anni, hanno prodotto svariati miliardi di risparmi sugli interessi dei titoli di stato ma anche qui il governo non ha grandi leve per trasformare questo risultato in un veicolo di consenso elettorale: se i suoi elettori nel passato sono stati abituati comunque a diffidare dello spread, spaccia- to per anni come un indicatore non della stabilità sana di un paese ma della sua dipendenza dagli speculatori, diffi-

cilmente oggi attraverso lo spread basso si possono mobilitare gli elettori della propria parte. Sulla crescita, stesso discorso. L'Italia in questi anni è riuscita a galleggiare grazie a un Pnrr, che Meloni non voleva nel 2022, e grazie a una serie di comparti, la robotica e la farmaceutica, che la destra non ha mai considerato come proprio patrimonio culturale, e se un paese cresce grazie a ciò che non ha mai amato è difficile avere lo sguardo di chi può rivendicare un risultato spendibile di fronte ai propri elettori. Stessa storia sulla politica estera: l'Italia, nonostante tutto, è riuscita a tenere la barra dritta, nelle partite che contano, sull'Ucraina, nella difesa di un leader del suo fronte, nella lotta contro gli euroscettici di professione, sull'allontanamento progressivo da Trump.

(segue a pagina quattro)

IL NEGOZIATO INTRECCIATO

Per la Repubblica islamica tenere legati i colloqui con gli americani e la guerra in Libano è vitale. Per Israele i fronti sono ormai separati. Le minacce, il cessate il fuoco e i tentativi di accordo dietro le bombe

Roma. Israele e Libano hanno continuato a parlarsi mentre l'esercito israeliano proseguiva la sua avanzata e la distruzione delle roccaforti di Hezbollah. Il gruppo siriano cresciuto e nutrito da Teheran, Nabbih Berr è una delle poche autorità libanesi a parlare direttamente con il capo di Hezbollah, Naim Qassem. Berr è scita, come Qassem, come Hezbollah, è il leader del partito Amal e il presidente del Parlamento e anche lui pareva scettico sulla possibilità che il gruppo in guerra contro Israele potesse accettare un cessate il fuoco in cambio della promessa che a Beirut sarebbero stati risparmiati nuovi attacchi. Ieri, è stato invece il suo portavoce, Ali Hamdan, a dire ad Axios che già domenica scorsa, Berr avrebbe fatto sapere all'Amministrazione americana che Hezbollah è pronto a un cessate fuoco immediato e totale. Gli spifferi spesso sono tentativi di spingere mentre la paura di un forte bombardamento costringe Berr a fare sempre più concreti. Il presidente americano, Donald Trump, ha annunciato di aver parlato sia con il premier israeliano Benjamin Netanyahu sia con Hezbollah e di aver concluso che Tshalal non attaccherà la capitale libanese né le sue truppe cercheranno di raggranellare. Secondo il presidente americano, il gruppo siriano ha concordato che tutti gli scontri a fuoco ces-

L'ecologismo nemico dell'ambiente

L'appello dei 75 attivisti green al campo largo sulle rinnovabili è giusto ma è ipocritissimo dalla vostra parte anche se governate peggio della Meloni, dicono. Così l'appartenenza politica prevale sulla transizione

Il cambiamento climatico è la più grande minaccia per l'umanità: la più grande, si intende, dopo "le destre". Un gruppo di 75 studiosi, intellettuali e attivisti di Luciano Caporin e Carlo Stagnaro ha scritto una "lettera aperta" ai leader del "campo largo" sulle contraddizioni rispetto alla transizione energetica. L'enorme distanza tra le dichiarazioni dei partiti progressisti a favore delle fonti rinnovabili e l'azione di governo a livello regionale che li blocca. L'appello rivolto a Schlein, Conte, Frattoni, Bonelli, Magi e Renzi è un invito alla coerenza tra parole e opere. Ma presenta diverse incoerenze esso stesso. "Non appartendiamo a schieramenti politici" scrivono ai leader di Pd, M5s, A5s, e Fv - ma guardiamoci con interesse e speranza alla creazione di una coalizione alternativa all'attuale governo". In sostanza ci definiamo "indipendenti", ma in realtà stiamo dalla vostra parte. E stiamo contro Meloni, che punta "sull'Italia come hub del gas" ed è ostile alle rinnovabili. Ma il centrosinistra non è diverso: "Apprendiamo con fiore dalle Vostre dichiarazioni pubbliche che questa crisi è condivisa dalle forze dell'opposizione che aspirano a costruire il cosiddetto campo largo". Gli appellanti parlano però preoccupati perché "le medesime difficoltà culturali e di consapevolezza della destra sono condivise "a livello territoriale" dai progressisti. "Non possiamo non notare che il campo largo si divide in guide di regioni che risultano decisamente indietro nel cronoprogramma del Pnec", il Piano nazionale integrato per l'energia e il clima, "parliamo di un ritardo che il campo largo si è soprattutto, della Sardegna". Ecco il testo più dolente. "Quest'ultima è il protagonista di una vera e propria 'crociata' contro le rinnovabili e contro il gruppo Meloni, reso, secondo le incredibili posizioni del governo regionale, di proporre addirittura troppe. La giunta Todde, nonostante i richiami e le bocciature della Corte costituzionale e del Consiglio di stato, continua a riprodurre una visione ideologica che demonizza gli operatori dell'energia pulita, etichettandoli come "speculatori". La richiesta, pertanto, è di "aprire una riflessione sincera" ed "avviare un profondo lavoro di informazione e formazione verso i vostri dirigenti, quadri, amministratori locali, consiglieri regionali, gruppi parlamentari". Il senso è rimettere in riga gli amanti del fossile che governano le regioni a nome della sinistra.

I parenti più stretti

La misura precisa dell'abisso che divide l'America dall'Europa. Ma le radici comuni restano

NOTABEGLIE SULLA NUOVA AMERICA
DI ANDREA GALAZZINI

Dopo quattro mesi passati sulla costa orientale degli Stati Uniti, dove ho vissuto ad altri alterni fino al 2003 per poi frequentarli solo nei fine settimana.

Si estivi o in occasione di congressi e conferenze, il pensiero di buttare giù per il Foglio qualche impressione, suffragata - e talvolta corretta - da qualche dato, nella speranza di aiutare a vedere e capire cose che mi sono parse interessanti. Invece di scrivere un pezzo lungo, lo faccio in qualche nota di cui questa, dedicata a occidente e mondo atlantico a Europa e Stati Uniti oltre che ad alcuni mutamenti sociali che mi hanno impressionato, è la prima. In "The West: The History of an Idea" (Princeton University Press), un libro serio e bello che apre molte finestre anche se non sempre ci si trova d'accordo, Georgios Varouxakis ha di recente mostrato come "occidente" inteso nel modo in cui è usato nell'odierno dibattito politico e intellettuale, abbia una storia, anche abbastanza recente. Alla sua radice c'è l'idea di Auguste Comte di ricorrere per sostituire un'Europa" che gli sembrava un termine un po' troppo lungo, perché includeva una Russia che per lui Europa culturalmente non era tranne che in parti della sua élite, e troppo stretto, perché escludeva le Americhe, che non solo invece erano senz'altro. Al suo cuore c'è però la cristallizzazione di quello che, a partire dalla Dichiarazione atlantica di Roosevelt e Churchill dell'agosto 1941 e poi e soprattutto con la North Atlantic Treaty Organization si è autodefinito il "Mondo atlantico".

Ebbene, passando di nuovo qualche mese nel New England la prima cosa che colpisce è che forse al centro di quella che chiamiamo la "crisi" (ma sarebbe meglio dire la "missione") dell'occidente vi sia il declino di quel mondo. Del resto, se dopo essere passato da Mediterraneo all'Atlantico, il baricentro del nostro pianeta si è ora spostato nel Pacifico e se Londra e Parigi sono in difficoltà, come può la costa atlantica degli Stati Uniti non esserne affetta?

Intendiamoci: se quella francese e quella inglese sono crisi vere, dal pesante risvolto politico, quello della costa orientale degli Stati Uniti è un declino relativo rispetto al più rapido sviluppo delle regioni occidentali e sud occidentali, che avviene però in un paese che continua a crescere velocemente - anche a est - dagli anni Novanta (con un sorprendente ristagno a inizio del nuovo Millennio).

La guerra come si vince oggi

L'iniziativa di Driscoll per curare il ritardo americano su droni e altro

Milano. Gli Stati Uniti hanno colpito radar e basi di droni dell'Iran, che ha risposto attaccando in particolare il Kuwait, come succede da quando è stato siglato il cessate il fuoco all'inizio di aprile. Nel frattempo sono stati abbattuti droni da entrambe le parti. L'operazione militare di Israele in Libano si è espansa e siccome per Teheran c'è soltanto un cessate il fuoco complessivo, continuano le accuse su chi ha fatto le violazioni più gravi, in un ripetersi di attacchi e contrattacchi che scandiscono i tempi estenuanti della diplomazia, consoman-doli. L'accordo - che è un accordo per poi negoziare - compare e scompare come un miraggio, ieri si è insabbiato un po' più in giù del solito, ma intanto i militari calcolano i danni subiti, i danni inflitti e i prossimi passi. L'alternativa alla diplomazia è l'azione militare, ma come si possa sviluppare questa azione è un'altra domanda a risposta multipla, di cui forse nessuna è quella giusta: né tanti e lunghi articoli pubblicati nei fine settimana da alcuni magazine europei, ci sono

Il tormento di Salvini

Vannacci tallona il Carroccio. Il leader della Lega di nuovo al bivio tra futuristi e generatori

molte analisi su come si fa la guerra oggi. Naturalmente la premessa è la svolta che l'Ucraina ha impresso alla sua difesa dall'aggressione russa, ma tra le righe si legge che il modo con cui fa la guerra l'America non è più quello migliore e lo ha scoperto proprio da quando è impegnata in medio oriente.

Matt Driscoll, sottosegretario all'Esercito nel Pentagono più dysfunctionale di sempre guidato dal suo capo-rivale Pete Hegseth, lo ha visto con i suoi occhi, e gli è quasi venuto un colpo. Ad aprile, in Romania, Driscoll si rese conto che un sistema americano di difesa dai droni non era in grado di connettersi a un sistema di radar sempre americano. Il giorno seguente, in un addestramento in Germania, Driscoll vide i soldati americani parecchio in difficoltà nell'integrare sistemi robotici differenti, mentre gli ucraini, che nell'esecuzione facevano la parte del nemico, erano tranquillamente in grado di connettere i loro sistemi d'arma.

Grand tour Parioli

Viaggio sentimentale nel quartiere che sognava una impossibile borghesia

«Il problema delle liste d'attesa nella sanità si può affrontare e risolvere. Ci vuole metodo e un grande impegno, ma possiamo farcela». Angelo Tanese è Mr. liste d'attesa. È il sindaco di Roma che ha chiamato per guidare Agenes, l'Agenzia nazionale per i servizi sanitari regionali, e cerca di risolvere uno dei problemi più sentiti dai cittadini: l'attesa per la visita di lunga esperienza, ha guidato l'Asl Roma I negli anni della pandemia. Stimato dalla politica bipartitica, oggi è a lui affidato questo complicatissimo compito.

Quanto tempo è stato chiesto in redazione alle 20.30

Xi sceglie i pasdaran

I flussi cinesi di materiali per missili balistici si spostano sui Guardiani della rivoluzione

Roma. La Repubblica popolare cinese sostiene il regime iraniano e la sua capacità di dotarsi di armamenti offensivi attraverso un rapporto sempre più stretto con il Corpo delle guardie della rivoluzione islamica. Secondo diversi analisti, la postura cinese - diplomatica con la leadership civile iraniana ma molto più concreta e di sostegno diretto con gli apparati di sicurezza del regime - dimostra una spaccatura fra chi prende le decisioni per conto della Repubblica islamica dell'Iran. Se la Cina si muove, vuol dire che anche dietro le quinte del potere qualcosa si muove.

Le sanzioni a Mosca

Per non fare un regalo a Putin, l'Ue deve mettere mano al tetto messo al prezzo del petrolio

Bruxelles. L'uscita di scena di Viktor Orbán e l'arrivo di Péter Magyar alla testa dell'Ungheria offrono all'Unione europea l'opportunità di rafforzare in modo consistente le sue sanzioni contro la Russia, nel momento in cui il regime di Vladimir Putin si trova sempre più in difficoltà sul piano interno e il suo esercito registra una prima perdita di territorio in Ucraina dal 2023. I negoziati delle prossime settimane sul ventunesimo pacchetto di sanzioni contro la Russia dovranno su tutti gli Stati membri sono disponibili a uscire dalla logica dei piccoli interessi politici o economici e sostenere fino in fondo Kyiv.

Parla Mr. liste d'attesa

Angelo Tanese è l'uomo scelto da Meloni per risolvere il problema. «Possiamo farcela», dice

«Il problema delle liste d'attesa nella sanità si può affrontare e risolvere. Ci vuole metodo e un grande impegno, ma possiamo farcela». Angelo Tanese è Mr. liste d'attesa. È il sindaco di Roma che ha chiamato per guidare Agenes, l'Agenzia nazionale per i servizi sanitari regionali, e cerca di risolvere uno dei problemi più sentiti dai cittadini: l'attesa per la visita di lunga esperienza, ha guidato l'Asl Roma I negli anni della pandemia. Stimato dalla politica bipartitica, oggi è a lui affidato questo complicatissimo compito.



il Giornale



Direttore editoriale VITTORIO FELTRI

FONDATA DA INDRÒ MONTANELLI

Direttore responsabile TOMMASO CERNO

www.igiornale.it
 ISSN 1120-3455 (Stampa) ISSN 1120-3456 (Online)
 MARTEDÌ 2 GIUGNO 2026
 Anno LIII - Numero 129 - 1.50 euro**

2 GIUGNO

LA NOSTRA FESTA

GLI 80 ANNI DELLA REPUBBLICA



controcorrente

LA DEMOCRAZIA È IN PERICOLO

di Tommaso Cerno

È la festa della Repubblica. La festa di chi ancora crede nell'Italia liberale. Anzi libera. La sinistra la festeggia con il velo e il burqa. Noi no. Scusateci se restiamo davvero legati alla nostra storia, alla democrazia e alla Costituzione che non è la più bella del mondo, come dicono a sinistra, ma certamente è meglio della piazza anarchica-islamista. Gli altri sono là mentre si festeggiano gli 80 anni del referendum che scelse la Repubblica. Sono in piazza con l'islamismo che sta progettando un modello alternativo al significato di quella scelta. Qualcosa che possiamo già vedere in Francia e in Gran Bretagna, come se avessimo già il secondo tempo del film o, come si dice adesso, la prossima stagione della serie che ci attende. Ce lo dicono proprio oggi, dai loro cortei. Qualcosa di antitetico alla nostra democrazia che compie ottant'anni. E che li sente tutti, pesantemente, addosso. Forse hanno pensato che raccontandoci che esiste una politica migliore di un'altra ci saremmo arresi al sistema dei governi tecnici, che tecnici non erano, dimenticando il popolo. Ma questa è la nostra festa. Lo è diventata dopo tanti anni di ipocrisia camuffata da sapienza. Lo è diventata perché noi crediamo al popolo italiano, rispettiamo le sue decisioni, sia quando si vince sia quando si perde. Noi liberali rappresentiamo chi crede nel modello dell'alternanza, chi rispetta davvero il giudizio sovrano che viene dalle urne. Oggi è il compleanno della nostra bellissima Italia repubblicana. L'Italia di chi crede alla democrazia anche se vincono gli altri. Anzi, soprattutto in quel momento.

IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI VEDI GERENZA
 SPEDIRE IN ABBONAMENTO AL TERZO CORRISPONDENTE IN ABBONAMENTO AL TERZO CORRISPONDENTE

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

IL GIORNO

MARTEDÌ 2 giugno 2026
1,60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it



MILANO Il 21enne di Vimercate inneggiava alla strage di Modena

«Farò la cosa giusta» In cella per terrorismo

Giorgi e Palma a pagina 18



Trump, pressing su Israele Fermato l'attacco a Beirut

Il presidente Usa chiama Netanyahu e i capi di Hezbollah. «Si al cessate il fuoco»
Si tratta ancora con l'Iran che colpisce le basi in Kuwait. Gli 007 cinesi con Teheran

Ottaviani, Prosperetti
Mantiglioni e Boni
alle pagine 2, 3, 4 e 5

DALLE CITTÀ

VALBREMBO Daniel Taino aveva 26 anni



Tragico schianto del volo-scuola Muore il pilota grave l'allievo

Donadoni a pagina 18

GARLASCO Accusa e difesa: le carte sul tavolo

Quei 21 punti contro Sempio e la battaglia sulla psiche

Zanette a pagina 19

VIGEVANO Ricerche vane di un giovane

Fa un bagno nel Ticino Inghiottito dalle acque

Zanichelli nelle Cronache

MILANO Progetto Margiotta-Leitner, gare a Rho

L'hockey torna in pista Nuova squadra in Ice League



Todisco nel Qs

L'ITALIA IN VIAGGIO

Dimenticata la stagione grillina

Imola da corsa, Palmieri record Le gente: siamo un gioiellino



Caporaletti e Sanna alle p. 10 e 11

Conti, il nodo fondi di coesione
Regioni sulle barricate

L'Europa apre alla flessibilità sull'energia

Castellani e Marin alle p. 8 e 9



2 giugno,
la Repubblica
italiana compie
80 anni
Il presidente
Mattarella:
dall'Ucraina
al Libano, basta
con la
prepotenza
delle armi.
Oggi le
celebrazioni

C. Rossi a pagina 6



De Gregori rompe il fronte,
l'opinione non è un obbligo

C'erano una volta i cantautori militanti

Spinelli e Mattioli alle p. 12 e 13

Trovati davanti a un distributore
L'ipotesi: regolamento di conti

Cosenza, quattro braccianti pachistani carbonizzati in un minivan «Sono stati uccisi»

Femiani a pagina 16



Nvidia sfida Intel e Apple
nei personal computer

Metti l'IA nel pc, la guerra dei chip

Nitrosi a pagina 22



GMF

Barocco

il Gran Teatro delle Idee

Forlì, Museo Civico San Domenico
21 febbraio - 28 giugno 2026

INFORMAZIONI E PRENOTAZIONI:
0543.36217 - MOSTRAFORLISI@CIVITAART
WWW.MOSTREMUSEISANDOMENICO.IT



Culture

GLI ANNI DELLA REPUBBLICA Le italiane votarono per la prima volta il 2 e il 3 giugno del 1946 per il referendum e l'Assemblea costituente. Sono trascorsi 80 anni e le

radici della nostra democrazia vengono ancora interrogate su welfare e diritti sociali. E il protagonismo è femminile
Fiorino, Algostino, Giorgi pagine 12 e 13



Visioni

JUMANA MANNA L'artista e filmmaker palestinese racconta il suo lavoro, la Nakba, il colonialismo, gli archivi
Cristina Piccino pagina 14

■ C211
LE MONDE DIPLOMATIQUE
+ EURO 2,00
■ C211
LA FINANCE DEL MONDO
+ EURO 4,00

il manifesto

quotidiano comunista

MARTEDÌ 2 GIUGNO 2026 - ANNO LVI - N° 130 www.ilmanifesto.it euro 1,50

I soccorritori lavorano sul luogo di un raid aereo israeliano che ha colpito un edificio e gravemente danneggiato un ospedale a Tiro, in Libano foto Ap



Il gioco sporco

Israele bombarda ancora il Libano, anche un ospedale a Tiro, e ordina l'evacuazione di Beirut sud. Netanyahu ottiene quel che cerca: l'Iran annuncia l'interruzione delle trattative con gli Usa. A Trump non risulta o comunque «non importa». Hezbollah per il cessate il fuoco **pagine 2 e 3**

Trappola mortale
Gli inganni di Bibi e Trump il «credulone»
GAD LERNER
Se gli israeliani sapessero quanto si assomigliano Beirut e Tel Aviv forse capirebbero perché il Libano resterà per loro una trappola mortale.
— segue a pagina 3 —

Stato canaglia
L'isolamento tribale, rovina di Israele
MARCO BASCETTA
L'Unione europea, quella che dovrebbe riarmarsi per tornare protagonista tra le potenze militari globali, quella che farfuglia intorno a una politica estera comune, è tornata ancora una volta a dimostrarsi un circo di reticenze, opportunismi e furberie.
— segue a pagina 11 —



CHIESTO L'ARRESTO DEL MANAGER DEI LAVORI AL CONSOLATO: FUGGIVA IN CONTATTO CON LA CASA MADRE

Schiavi a Milano, coperture dagli Usa

■ Ulas Demir voleva scappare dall'Italia, partendo dall'aeroporto di Orio al Serio. Dopo il provvedimento di fermo emesso dal pm Storari nei confronti del manager della società che ristruttura il consolato Usa a Milano, arriva il parere conforme della pm di Bergamo Latorraca, che ieri ha chiesto la custodia in carcere: «Il pericolo è concreto», si legge nell'istanza che domani si discuterà davanti al giudice.
Il manager turco della Caddell Construction indagato per caporalato nell'inchiesta sullo sfruttamento dei lavoratori indiani, è stato anche intercettato mentre parlava con quello che secondo la procura sarebbe un

suo superiore: «Se vieni per le ferie sarebbe meglio».
Intervista al segretario della Camera del lavoro di Milano, Stanzone: gli usa devono fare chiarezza, i sindacati non sono stati ammessi nel cantiere perché dicevano che non era territorio italiano.
DI VITO E GAMBIRASI PAGINE 8 e 9

UN SISTEMA RODATO DI INTERMEDIAZIONE
Lo sfruttamento con radici in India
■ La Dynamic Staffing Services (Dss) di New Delhi, passata alle cronache come Dynamic House, che ha procurato gli operai per i lavori al consolato Usa di Milano, rientra nel sistema di reclutamento di indiani fatto di agenzie riconosciute dallo stato e intermediari che sfruttano la vulnerabilità dei lavoratori, con costi economici e di sicurezza elevatissimi. **TANVEER A PAGINA 9**

HELP GAZA NOW
ORA PIÙ CHE MAI

Il tuo 5x1000 arriva a Gaza
Una firma dopo l'altra
CODICE FISCALE:
97054400581
ILLUSTRAZIONI DI MARCO BRANCATO

PALESTINA
Così Tel Aviv a Gaza uccide anche il calcio

■ Mille atleti ammazzati (quasi tutti maschi, metà calciatori), campi devastati, vietato spostarsi: a Napoli hanno giocato i resti del calcio palestinese. Il presidente della federazione Rajoub contro l'infantino: «Israele fuorvi dalla Fifa». **GIORGIO, RIVA PAGINA 4**

COLOMBIA
Ribaltono alle urne, vince il trumpiano

■ Il «trumpiano» Abelardo de la Esprilla vince a sorpresa il primo turno delle presidenziali in Colombia, solo secondo l'erede del presidente Petro, Ivan Cepeda, spazzata via la destra tradizionale. Secondo decisivo turno tra 20 giorni. **SCAFFIDI PAGINA 5**

NEWARK
47 arresti e cariche sui manifestanti

■ La prima notte di coprifuoco imposto dal sindaco di Newark davanti al centro di detenzione per migranti di Delaney Hall. Gli agenti di polizia arrestano 47 persone e allontanano la stampa. I detenuti: «Non lasciateci soli». **CATUCCI A PAGINA 6**



Foto: Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Dpa/C/PM/232103
4 5 4 6 7
9 770229 2 19 0000





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCCCIV - N° 148 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 455 - ART. 2 COM. 20/11 L. 662/96

Fondato nel 1892



Martedì 2 Giugno 2026 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

ARONA E PRODA "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" ELRO L23

Lo scozzese

Operazione McFratm Scott e il Napoli sulla via del rinnovo

Gennaro Arpaia a pag. 17



Il georgiano

Kvara, due Champions ma senza Mondiali niente Pallone d'Oro

Francesco De Luca a pag. 18



La Festa della Repubblica

OGGI A ROMA LA GRANDE PARATA DEL 2 GIUGNO

Una splendida 80enne

Mario Ajello e Ugo Cundari alle pagg. 2 e 3
Il commento di Angelo De Mattia e l'analisi di Michele Marchi a pag. 38

Lo scrittore napoletano

De Giovanni: il mio testo un inno alla memoria

Io contattato dal Quirinale: un onore immenso per il quale sarei stato disposto a pagare



Luciano Gianni a pag. 3

L'intervento

L'impegno di noi prefetti "architetti" della fiducia

Michele di Bari

Italiana, il 2 giugno 1946, ha espresso parole di particolare e profondo significato istituzionale, delineando con chiarezza il profilo del prefetto nella sua quotidiana attività di servizio (...)
Continua a pag. 38



L'editoriale

IL BIVIO DI BOGOTÀ TRA IL TIGRE E LA COCAINA

Carmine Pinto

Il Tigre ha vinto. Si tratta del soprannome di un radicale di destra, Abelardo de la Esprilla. Ha sorpreso i commentatori nel mondo e forse in Colombia. La rottura è potentissima: un indipendente, senza nessun partito al suo fianco (e con altri rivali a destra), ha superato il candidato del governo Ivan Cepeda, sostenuto dalla maggiore forza colombiana (il Pacto Histórico) e da tutto l'apparato dello stato controllato dal presidente Gustavo Petro. Perché ha vinto, e soprattutto cosa significa per la Colombia e per la regione (e l'America) è il tema del secondo turno.

Partiamo dal contesto. La Colombia, dopo decenni di lotte, aveva conosciuto la sua rivincita contro cartelli e guerriglie, oltre che uno sviluppo impressionante, con il presidente Alvaro Uribe (2002-2010).

Continua a pag. 39

L'Iran sospende i negoziati

►Dopo i raid di Israele in Libano Teheran interrompe le trattative con gli Usa: «Stop a Hormuz» Trump sente sia Netanyahu che Hezbollah, poi annuncia: «Non ci saranno attacchi a Beirut»

Mauro Evangelisti e Antonino Pane alle pagg. 4 e 5
Il focus di Lorenzo Vita a pag. 4
L'analisi di Andrew Spannaus a pag. 5

Fantastici Cobolli, Berrettini e Arnaldi: ai quarti del Roland Garros



FORMIDABLES

Vincenzo Martucci a pag. 19

Il discorso di Mattarella agli ambasciatori

«Popolo libanese colpito in modo brutale: la legge prevalga sulle armi»

Andrea Bulleri a pag. 2

IL PUZZLE DEI CONFLITTI CHE FRENA LA PACE

Cinzia Battista

La trama dello scacchiere geopolitico mediorientale

si infittisce sempre di più a causa degli "scenari di guerra collaterali" al conflitto Iran-Usa.
Continua a pag. 39

Energia, l'Europa apre alla richiesta italiana

L'UE: FLESSIBILITÀ POSSIBILE SOLO PER GLI INVESTIMENTI

Roberta Amoroso e Jacopo Orsini alle pagg. 6 e 7

Cambio di paradigma

Porti, è record di passeggeri a Napoli e negli scali del Sud

Con 11 milioni e 44mila passeggeri i porti di Napoli, Salerno e Castellammare segnano un nuovo record per quanto riguarda la movimentazione delle persone. L'Autorità del mare

Tirreno centrale si piazza al primo posto della classifica generale. Bene anche il comparto crocieristico che pone Napoli al centro dei flussi turistici.
Pane a pag. 14

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

Il Messaggero

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

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

NAZION

Martedì 2 Giugno 2026 • Festa della Repubblica

IL GIORNALE DEL

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

I due tennisti capitolini ai quarti del Roland Garros
Cobolli-Berrettini SÌ!
Parigi ora parla romano
 Vincenzo Martucci nello Sport



Il commento
DAL TEVERE ARRIVA UN'ONDA DI EMOZIONI
 Piero Mei

«State attenti, perché l'anno prossimo c'è la Roma in Champions» ha scherzato con romanesca provocazione diretta ai parigini Flavio Cobolli.
 Nello Sport

La Festa per gli 80 anni della Repubblica

Gli editoriali
LA LEZIONE DELLA REPUBBLICA PER IL FUTURO
 Angelo De Mattia

Oggi la Repubblica, fondata sul lavoro, compie ottanta anni. Se si fa riferimento alla condizione cicloniana dell'«idem sentire de republica» - avere la stessa concezione e dimostrare la stessa adesione ad essa da parte dei cittadini - si può dire che, nonostante non pochi problemi, gli ottanta anni sono stati ben vissuti e che, a poco a poco, si è affermata, in un processo non ancora compiuto, quella responsabilità civica a cui ha fatto riferimento ieri Roberto Napolitano nel suo editoriale.

Un filo rosso, guardando oltre l'Italia, collega, secondo la visione dei «Padri», innanzitutto De Gasperi e Spinielli, la nascita della Repubblica, dopo la distruzione della guerra, la Costituzione, fra due anni anch'essa con gli «ottanta» ben vissuti, alla dichiarazione del 1950 di Robert Schuman (...)

Continua a pag. 20

NON RENDERE SCONTATO IL DECLINO EUROPEO
 Michele Marchi

Ottant'anni fa l'Italia iniziava il suo cammino repubblicano e costituzionale. A venticinque anni di distanza dalle ultime elezioni libere (quelle del 1921), le italiane e gli italiani furono chiamati a scegliere tra monarchia e repubblica e ad eleggere i membri dell'Assemblea costituente. Dopo un quarto di secolo di dittatura, il popolo italiano ritrovava la possibilità di esprimersi liberamente e lo faceva finalmente a suffragio universale diretto maschile e femminile. Il lungo ciclo elettorale della primavera del 1946, che si era aperto in aprile con le elezioni dei sindaci della nuova Italia, si concludeva con la massiccia partecipazione (vicina al 90%) per scegliere pacificamente se chiudere o meno con l'esperienza monarchica e come sostituire l'ormai datato Statuto Albertino.

Continua a pag. 20

Il discorso di Mattarella agli ambasciatori per il 2 giugno: «Popolo libanese colpito brutalmente»



In alto il presidente Mattarella durante il saluto al Corpo Diplomatico, sotto mentre accoglie i cittadini ai Giardini del Quirinale. L'APRESSO

Le celebrazioni UNA STORIA DI CUI ANDARE FIERI

Mario Ajello

Questo 2 giugno in salsa pop è l'occasione per riflettere e per smentire quella tendenza italiana secondo cui la nostra non sarebbe una storia di cui andare molto fieri.
 A pag. 2

LE BOMBE DI ISRAELE SU BEIRUT E TIRO
Iran: stop ai negoziati
E Trump chiama Netanyahu: basta raid

►La minaccia di Teheran: pronti a chiudere Hormuz. Giallo sull'esplosione di un mercantile
 Evangelisti e il focus di Lorenzo Vita alle pag. 4 e 5

Le analisi del Messaggero

- LE NAVI NEL LIMBO
- LA MORSA DI BIBI

Antonino Pane e Andrew Spannaus a pag. 5

La guerra delle spie/Sorvegliato dalla nostra polizia
«Trasferiva segreti militari ai Pasdaran»
Romano messo al bando da Washington

Francesco Bechis

Aiutava a trasferire segreti e tecnologie militari americane al governo

iraniano. Lo faceva dall'Italia, da Roma, dove risiede con un doppio passaporto: è iraniano ma ha anche la cittadinanza italiana.
 A pag. 6

L'INCHIESTA SUI FONDI DI COESIONE
Energia, l'Europa apre
Ma ci sono 31 miliardi inutilizzati dalle Regioni

►La Ue: flessibilità possibile solo per gli investimenti

Roberta Amoruso

Fondi Ue non utilizzati, il grosso è delle Regioni. Superano i 31 miliardi le risorse

regionali della Coesione 2021-2027 non impegnate. Si arriva a 45 miliardi dalla dote nazionale.
 A pag. 7

Luca e Orsini alle pag. 6 e 7

SYNLAB

Esami uguali per tutti o

PERCORSI SU MISURA PER TE?

Scegli i Check-up SYNLAB con colloquio orientativo medico incluso*

Scopri di più su synlab.it
 *Fino a esaurimento posti
 Direttore Medico: Marco Caputo (CMO)

Il Segno di LUCA

ARIETE ISPIRATO NEL LAVORO

La nuova posizione della Luna esalta la tua sensibilità, favorendo l'ispirazione specie nel lavoro, anche se per altri versi quello che più desideri è l'evasione e il sogno. La fantasia ti prende per mano e forse non sei così abituato alle sue modalità e senza esserne del tutto consapevole ti lasci circuire, vagabondando in meravigliosi castelli in aria dove ogni cosa si adatta ai tuoi desideri. Però così avviene la tua metamorfosi.

MANTRA DEL GIORNO
 La Fantasia costruisce la realtà.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
 L'oroscopo a pag. 20

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

MARTEDÌ 2 giugno 2026
1,80 Euro*

Nazionale - Imola

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

[Guastalla, video sconvolgente sul web](#)

Dodicenne picchiata dalle compagne
Gli amici intorno filmano

Lecci a pagina 18



[Calcio in lutto: aveva 33 anni](#)

Addio Oikonomou, giocò a Bologna e nella Spal

Vitali nel Qs

ristora
INSTANT DRINKS

Trump, pressing su Israele Fermato l'attacco a Beirut

Il presidente Usa chiama Netanyahu e i capi di Hezbollah. «Si al cessate il fuoco»
Si tratta ancora con l'Iran che colpisce le basi in Kuwait. Gli 007 cinesi con Teheran

Ottaviani, Prosperetti
Mantigliani e Boni
alle pagine 2, 3, 4 e 5

L'ITALIA IN VIAGGIO

[Dimenticata la stagione grillina](#)

Imola da corsa, Palmieri record
Le gente: siamo un gioiellino



Caporaletti e Sanna alle p. 10 e 11

[Conti, il nodo fondi di coesione Regioni sulle barricate](#)

L'Europa apre alla flessibilità sull'energia

Castellani e Marin alle p. 8 e 9

2 giugno, la Repubblica italiana compie 80 anni. Il presidente Mattarella: dall'Ucraina al Libano, basta con la prepotenza delle armi. Oggi le celebrazioni



LA FESTA DI TUTTI

C. Rossi a pagina 6

DALLE CITTÀ

[LA NOSTRA PROVA Viaggio a Rimini e a Pesaro](#)



Vietato fumare in spiaggia
Le ordinanze funzionano

Spadazzi e Sabbatini a pagina 15

[BOLOGNA Opposizione all'attacco](#)

Graffiti, scontro sulla pulizia
«Non si scarichi sui privati»

Di Caprio e Mastromarino in Cronaca

[BOLOGNA Choc e paura in zona Savena](#)

Palpeggiata per strada
È caccia al molestatore

Servizio in Cronaca

[IMOLA Il campione: «Esperienza emozionante»](#)

Minguzzi su Netflix
L'olimpionico tra i protagonisti del reality Physical



Sanna in Cronaca



[De Gregori rompe il fronte, l'opinione non è un obbligo](#)

C'erano una volta i cantautori militanti

Spinelli e Mattioli alle p. 12 e 13

[Trovati davanti a un distributore L'ipotesi: regolamento di conti](#)

Cosenza, quattro braccianti pachistani carbonizzati in un minivan
«Sono stati uccisi»

Femiani a pagina 16



[Nvidia sfida Intel e Apple nei personal computer](#)

Metti l'IA nel pc, la guerra dei chip

Nitrosi a pagina 22



Barocco
il Gran Teatro delle Idee
Forlì, Museo Civico San Domenico
21 febbraio - 28 giugno 2026
INFORMAZIONI E PRENOTAZIONI:
0543.36217 - MOSTRA.FORLISI@CIVITA.ART
WWW.MOSTREMUSEISANDOMENICO.IT



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

140
ANNI

MARTEDÌ 2 GIUGNO 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

1,80 € (1,80 € con Tuttosport ed AT, AL, CN 2,00 € con Tuttosport ed IM, SP, SV e con ed. Levante) - Anno CXI - NUMERO 127, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. (AUT. N° LON/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

OTTANT'ANNI DOPO

**CARI RAGAZZI
TENETEVI STRETTA
LA REPUBBLICA**

MICHELE BRAMBILLA

Questa sera in piazza del Quirinale verranno festeggiati gli ottant'anni della Repubblica. Il Quirinale è da sempre la residenza del potere: prima dei Papi, poi dei Re, quindi dei Presidenti.

È difficile spiegare ai giovani di oggi il valore di questa festa. Perfino noi ultrasessantenni, che siamo nati quando la Repubblica era giovane e bella, proviamo una certa stanchezza. La Costituzione, il Parlamento, la libertà di stampa e quella di associazione, il diritto di poter esprimere e manifestare il proprio pensiero: sembrano tutti valori vecchi, quasi sfilibrati. Ciclicamente i popoli, noi italiani in particolare, sono tentati dall'uomo forte. Oggi viviamo questa fase. Pensiamo che il valore del 2 giugno 1946, giorno del referendum che sancì il passaggio dalla Monarchia alla Repubblica, siano usurati, impedimenti per un'azione di governo più efficace.

Non era così ottant'anni fa. La gioia del popolo italiano che dopo la dittatura e la guerra tornava alla pace e scopriva la democrazia fu irrefrenabile. Si ricorda spesso che, grazie alla Repubblica, le donne ebbero finalmente il diritto di voto. Ma in fondo anche per i maschi fu una novità. Prima del fascismo il voto era consentito a piccole cerchie di privilegiati. Con Mussolini gli uomini andavano a votare per i plebisciti, ma con la seguente libertà: il partito nazionale fascista stilava un elenco dei candidati e l'elettore poteva ritirare o una busta per il sì o una busta per il no. Mussolini disprezzava le elezioni, le chiamava ludi cartacei.

La Repubblica ha finito con il sedurre tutti. I comunisti, che guardavano allora all'Unione Sovietica, capirono subito che l'unica strada vera e giusta per arrivare al governo era quella elettorale e parlamentare. Palmiro Togliatti, il segretario del Pci, frenò i compagni che volevano la "seconda ondata" e da ministro della Giustizia volle l'amnistia per tutti, fascisti compresi, perché quando finisce una guerra bisogna fare la pace, altrimenti le ferite restano aperte. Giorgio Almirante, che era stato fascista anche nella Rsi, fondò il Movimento Sociale per tenere viva la fiamma dello spirito del Duce, ma alla fine ammise che aveva vissuto meglio con la democrazia.

Teniamoci stretti, questa vecchia Repubblica. Non sappiamo quale fortuna abbiamo.

**BERRETTINI E COBOLLI, GRAND'ITALIA
AL ROLAND GARROS. MARATONA ARNALDI**

CARLO GRAVINA / PAGINA 34



**Israele annuncia l'attacco a Beirut
Trump a Netanyahu: devi fermarti**

L'Iran minaccia la ripresa della guerra. Hezbollah agli Usa: «Noi aderiamo al cessate il fuoco»

Giornata ad alta tensione nello scenario del Medio Oriente. Israele annuncia un imminente attacco ai quartieri meridionali di Beirut, per eliminare le sacche della resistenza di Hezbollah. E l'Iran minaccia la ripresa delle ostilità, con il blocco totale dei traffici non solo a Hormuz ma anche nel Mar Rosso. A quel punto intervengono gli Usa, che impongono un cessate il fuoco in Libano. Hezbollah accetta. Trump telefona a Netanyahu e poi annuncia: «Non ci saranno truppe israeliane a Beirut».

IL CAPO DELLO STATO

Fabrizio Finzi / PAGINA 4

**Mattarella: «In Libano
colpita brutalmente
la popolazione civile»**

Davanti agli ambasciatori accreditati in Italia, al Quirinale in occasione del 2 giugno, il presidente Mattarella condanna la guerra «che colpisce brutalmente e in modo indebito la popolazione civile del Libano».



**Astori, il savonese salvato nella grotta a Garessio
«Prigioniero 14 ore in un cunicolo, grazie a tutti»**

Le operazioni di soccorso nella grotta dei Cinghiali volanti (foto Ansa-Soccorso alpino) SILVIA CAMPESE / PAGINA 9

UNIVERSITÀ

**Nuovo rettore,
il confronto
tra i 4 candidati**

Silvia Pedemonte / PAGINA 7



I candidati in redazione

Confronto al Secolo XIX tra i quattro candidati alla carica di rettore dell'Università di Genova: Nicoletta Dacrema, Michele Piana, Emanuela Sasso e Antonio Uccelli.

POLITICA

**Vannacci pesca
in Fratelli d'Italia
anche in Liguria**

Mario De Fazio / PAGINA 6

GENOVA E IL FUTURO

**Dalle Riparazioni
semaforo verde
al progetto Piano**

Alberto Ghiara / PAGINA 12

Dvořák e la musica nata con le locomotive

L'anticipazione del libro di racconti "La malinconia del viaggiatore"

JAN BROKKEN

Fino al suo ultimo giorno di vita, Antonín Dvořák rimase affascinato dalle locomotive, in un modo che fa quasi tenerezza. Non riusciva assolutamente a fare a meno di guardare passare i treni. Definirla un'ossessione suona un po' troppo patologico.

IL TESTO / PAGINA 31



Lo scrittore Jan Brokken

PARLA L'ARCHITETTO

Claudio Paglieri / PAGINA 32

**Femia: Genova pronta
a un balzo nel futuro**

«Non c'è in tutto il Sud Europa una città come Genova. Ora deve decidere cosa vuole diventare». Lo dice l'architetto Alfonso Femia.

GOLD INVEST
ACQUISTIAMO E
VENDIAMO PREZIOSI
ACQUISTIAMO ORO A
€130 /gr
ACQUISTIAMO ARGENTO A
€1.900 /kg
STERLINA €920
*LE OPERAZIONI POSSONO LEGGERMENTE VARIARE IN BASE AL PRIBO
GIORNALIERO DELL'ORO SULLE BORSE INTERNAZIONALI



GOLD INVEST
ACQUISTIAMO E
VENDIAMO PREZIOSI
ACQUISTIAMO ORO
ARGENTO DIAMANTI
GIOIELLI E OROLOGI
CORSO BUENOS AIRES, 98
16129 GENOVA (GE)
351 8707 844
www.goldinvestgenova.it





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo



2 Giugno
Quirinale aperto,
la parata a Roma:
oggi la Repubblica
italiana
festeggia gli 80 anni

di **Lina Palmerini** — a pagina 15
con gli interventi di
Francesco Clementi
Maurizio Gardini



FTSE MIB 49775,16 -0,52% | SPREAD BUND 10Y 76,34 +2,42 | SOLE24ESG MORN. 1681,35 -1,00% | SOLE40 MORN. 1797,87 -0,54% | **Indici & Numeri** → p. 31-35

L'IRAN MINACCIA ANCORA LE ROTTE DEL PETROLIO

Libano, Trump ferma gli attacchi reciproci di Israele e Hezbollah

Cappellini e Veronese — alle pagine 8 e 9



In fuga. Via da Beirut sotto assedio

LA CRISI LIBANESE

L'escalation del conflitto ingrossa le file di chi scappa dalle bombe

Roberto Bongiorno — a pag. 8

DURO RICHIAMO

Mattarella: «La popolazione libanese colpita brutalmente in modo indebito»

— a pag. 9

PANORAMA

PATTO DI STABILITÀ

Energia, l'Europa verso l'ok alla flessibilità chiesta dall'Italia

Si va verso una quota di flessibilità per l'energia all'interno della clausola di salvaguardia che prevede deroghe al Patto di stabilità per gli investimenti nella difesa. Sarebbe questa l'indicazione che arriverà domani dalla Commissione Ue, accogliendo di fatto le richieste italiane. La flessibilità sarebbe prevista per investimenti e non per sussidi.

Perrone — a pag. 11

TECH

Nvidia entra nel pc: il chip sfida Apple e Intel

Si chiama RTX Spark la nuova scommessa di Nvidia, che lancia la sfida a Apple, Intel e Arm nel mercato dei processori. Il chip (nella foto in mano al ceo, Jensen Huang) arriverà nel laptop e nel desktop dei principali produttori a partire dall'autunno.

— a pag. 3



ANNUNCIATO / REUTERS

IL PIANO DEL VIMINALE

Database, così viene riscritta l'identificazione di polizia

Ivan Cimmarusti — a pag. 10

LA GUIDA



Domani con Il Sole Tutte le novità della maturità 2026

— a 1,00 euro più il quotidiano

Salute 24

Medici di famiglia Ecco le carenze nelle province

Bartoloni e Finizio — a pag. 21

ABBONATI AL SOLE 24 ORE

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

Buste paga, scatta la trasparenza

Lavoro

Dal 7 giugno al via le regole contro le discriminazioni a livello retributivo

Richieste di informazioni e colloqui di assunzione: ecco le nuove misure

Dal 7 giugno nuove regole di trasparenza sulle retribuzioni per contrastare le discriminazioni di genere. È stato infatti pubblicato, sulla Gazzetta Ufficiale di ieri, il decreto legislativo 96/2026 che attua la direttiva 2023/970. Il decreto introduce comunicazioni, differenziate anche in base alle dimensioni delle imprese, per permettere a sindacati e lavoratori di individuare disparità di trattamento. Oltre a nuove regole nei colloqui per le assunzioni di personale.

De Cesari, De Fusco, Falasca — a pag. 5

Politiche industriali, all'Europa serve più cooperazione rafforzata

Competitività

Confindustria accelera con Francia, Spagna e Germania per sostenere la crescita

Confindustria intensifica l'impegno con le federazioni di Francia, Spagna e Germania - a settembre un nuovo incontro a Roma - per rafforzare il manifatturiero davanti alla concorrenza di Usa e Cina. Un cambio di rotta si impone per portare il settore al 20% del Pil Ue entro il 2035. **Picchio** — a pag. 2

LOTTA ALLA BUROCRAZIA

LA UE RITROVI LO SLANCIO PRIMORDIALE

di **Adriana Cerretelli**

Ci vuole una paralizzante euro-sclerosi e due violenti shocks energetici per costringere l'Europa a uscire dal guscio e prendere il largo nei primi anni '90 per creare prima il Mercato unico e poi l'Euro. — a pagina 2



La danza. Robot danzanti al World Intelligence Expo 2026 di Tianjin in Cina.

Pechino, corsa degli aiuti di Stato

Concorrenza sleale

Le aziende cinesi ricevono sostegni da tre a otto volte superiori alla media Ocse

Nel 2024 le aziende cinesi hanno ricevuto aiuti di Stato da tre a otto volte superiori a rispetto alla media delle imprese con base nei 38 Paesi Ocse. Uno tsunami che spiazzia i concorrenti e distorce la competizione sui mercati globali: nell'auto, nell'aerospazio, nei semiconduttori, nella siderurgia.

Di Donfrancesco — a pag. 13

INTELLIGENZA ARTIFICIALE

Anthropic avvia l'iter di quotazione a Wall Street

Biagio Simonetta — a pag. 3

Piano Casa, Add Capital parte con 1,2 miliardi

Infrastrutture

Il veicolo ha già chiesto di imboccare il percorso accelerato, la fast track

Si chiama Add Capital ed è il nuovo veicolo che si candida a realizzare gli interventi del terzo pilastro, quello privato, del Piano casa italiano. Una piattaforma con una dote da 1,2 miliardi che ha già chiesto di imboccare il percorso accelerato, la fast track, prevista per gli investimenti oltre il miliardo di euro.

Latour e Landolfi — a pag. 7

IMMOBILIARE

Milano Santa Giulia torna italiana A Bizzi & Partners per 150 milioni

Paola Dezza — a pag. 26

AGRIDÈ
OLIO EXTRA VERGINE DI OLIVA
ESSENZA DI FRANTOIO



Italia mon amour. Medici che firmano certificati col pugno chiuso e tante case da svuotare per i clandestini

RELAZIONI EXTRACONIUGALI

Romani popolo di traditori Capitale seconda in Italia

Verucci e Zanchi alle pagine 16 e 17



IL CASO DI TOR CERVARA

Il palazzo dello stupro lasciato aperto e rioccupato

Gobbi a pagina 17



a pagina 30 le stelle di Branko



DIFENDIAMO L'EUROPA VALLEVERDE

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



VALLEVERDE

Sant'Erasmo, vescovo e martire

Martedì 2 giugno 2026

DIRETTO DA DANIELE CAPEZZONE

Anno LXXXII - Numero 150 - € 1,20*

ISSN 0391-6990 www.iltempo.it

DI DANIELE CAPEZZONE



Ravenna e non solo: se non è associazione a delinquere questa... Per un 2 giugno senza retorica

Siamo giunti alla quarta puntata della nostra inchiesta, e l'edizione di oggi de Il Tempo è centrata su un interrogativo e una sollecitazione agli investigatori. Finora sono stati contestati ai medici responsabili delle presunte condotte illegali due reati: falso ideologico e interruzione di pubblico servizio. Ma dovrebbe a nostro avviso scattare un'ulteriore e più grave contestazione: l'associazione a delinquere.

Prendete le famigerate chat: si trovano messaggi del tipo "dobbiamo fare più attenzione" e "gi facciammo il... a questi sbirri". Ora, intollerabili volgarità a parte, appare evidente che non siamo di fronte a comportamenti isolati, ma a un sodalizio di medici che, al fine di emettere falsi certificati, agiva in modo stabile nel tempo e con organizzazione e coordinamento, inclusa l'apertura di gruppi su Whatsapp.

Dunque, le condotte erano sistematiche, erano reiterate nel tempo, e gli indagati si erano organizzati in forma di sodalizio stabile, e non agivano solo momentaneamente e occasionalmente. Ora, se non è associazione a delinquere questa, in quale altro caso dovrebbe essere contestato l'articolo 416 del Codice penale?

Cambiamo discorso. Oggi è 2 giugno, e qui auspichiamo una ricorrenza senza eccessi di retorica. C'è una tendenza della cultura cattocomunista a far credere che l'Italia sia nata soltanto il 2 giugno del 1946, e che prima non ci sia stata nulla: con una assurda "cancellazione" dalla memoria storica dell'Italia liberale, risorgimentale e prefascista.

Non solo: anche sulla monarchia servirebbe un discorso storicamente meno pregiudiziale. Certo che viviamo in una Repubblica (pur scaturita da un referendum che generò discussioni e contestazioni, come si sa); certo che abbiamo alle spalle prove novecentesche non lusinghiere della nostra passata monarchia; e certo che pesa la necessità (comprensibile e condivisibile) di denunciare le responsabilità di Casa Savoia nella stagione fascista, con particolare riferimento alla vergogna incancellabile delle leggi razziali. Ma questo non dovrebbe farci "retrodattare" abusivamente la condanna o comunque una sorta di oblio. Seppellendo sotto una ingiusta coltre di silenzio pure la stagione in cui la monarchia aveva invece fornito eccellente prova di sé: la nascita dello Stato unitario, il Risorgimento, la parabola dell'Italia liberale prefascista.

Inutile far finta che non sia così: ai comunisti (e pure ai cattocomunisti) il ricordo di quella stagione liberale antecedente al fascismo non è mai piaciuto. E - in modo subliminale ma sistematico - una certa pubblicistica ama parlare solo della fase successiva al 1946, e quindi della "Repubblica nata dalla Resistenza", della "Costituzione più bella del mondo", con ricostruzioni e teorizzazioni spesso forzate, discutibili, autoconsolatorie. Tutto ciò fa sì che un dibattito sulla monarchia oggi appaia lontanissimo dal sentire comune. Anche involontariamente, direi meccanicamente, si è portati a immaginare le monarchie (tutte le monarchie) come fenomeni fuori dalla storia, impensabili, retaggi del passato. Ma come: un sovrano per diritto familiare e di sangue?

Segue a pagina 10



PIANTEDOSI IL TEMPO VISIONE IDEOLOGICA E AFFARISTICA

Sul caso dei medici di Ravenna il ministro dell'Interno ci scrive «Visione mascherata dietro l'apparente sensibilità solidaristica»

DI DARIO MARTINI a pagina 3

ASSOCIAZIONE A DELINQUERE



Manca un reato da contestare ai medici dei falsi certificati a favore dei clandestini. Altro che casi isolati, era un sodalizio di dottori che agivano in modo stabile nel tempo e con organizzazione e coordinamento. Se non è associazione a delinquere questa, in quale altro caso dovrebbe essere contestato l'articolo 416 del Codice penale?

Musacchio a pagina 2

CI RIPROVANO

UNALTRO TERRORISTA PRONTO A COLPIRE

Inneggia al martirio, esalta l'attentato di Modena Arrestato in Brianza giovane di origine marocchina

In Brianza un 21enne di origine marocchina è stato fermato con l'accusa di «terrorismo». Il giovane avrebbe pubblicato post inneggianti al martirio e diffuso contenuti su attentati islamici.



Sirignano a pagina 6

IL LEGALE DELLO STRAGISTA L'avvocato di El Koudri e degli amici di Hannoun frigna contro Il Tempo Ma ecco cosa diceva

DI Capua a pagina 7

DIBATTITO LAZIO

Passata manifestazione di interesse, JP Morgan non smentisce La Lazio: «Nessuna offerta formale» Radio e tifosi scatenati sul caso della lettera di Bisignani



D. Cap., Rocca e Salomone alle pagine 24 e 25

DI MATTEO CASSOL

Da Modena a Parma Se la presunta discriminazione diventa il «pass» per la violenza

alle pagine 6 e 7

STRETTA SUI MIGRANTI

Blocco navale e rimpatri veloci Sprint del governo sul decreto

Frasca a pagina 5

DI GUIDO GUIDESI

Territori, liberalismo, sicurezza Così si vince la sfida del futuro

a pagina 9

Il Tempo di Oshø

Elly e Conte divisi su riarmo e deficit E Giuseppe la spiazza anche sulla Nato



Rosati a pagina 8

*IN ITALIA FATE SANTE ECCEZIONI TERRITORIALI I VEDI GERENZIA

la CASCINA CONSORZIO logo

DORMITA GALATTICA, RISVEGLIO SPAZIALE. LAILA PASTIGLIE GOMMOSE SENZA ZUCCHERI NON CREA ABITUDINE

AZZURRI VINCENTI A PARIGI È grande Roma al Roland Garros Cobolli e Berrettini volano ai quarti di finale Schito a pagina 27 MERCATO GIALLOROSSO La Roma deve fare i conti È il mese delle cessioni Tra gli indiziati Soule e Koné Pes a pagina 26





ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

La Germania l'anno prossimo spenderà per le armi più di Francia e Gran Bretagna insieme
Roberto Giardina a pag. 6

ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IN-DEPTH REVIEW 2026

Bruxelles promuove l'Italia nel contrasto all'evasione fiscale: il tax gap è sceso dal 19,4% del 2019 al 17,4% del 2023
Rizzi a pag. 21

Crisi d'impresa al doppio test

Per la composizione negoziata sono ora necessarie due autodiagnosi per la verifica della risanabilità, una prima della procedura e una dopo la definizione del piano

DI CARBURANTI

Impignorabili i conti correnti di chi è in regola con i piani di rateizzazione previsti dalla Rottamazione quater e relativa riammissione
Cerasano a pag. 20

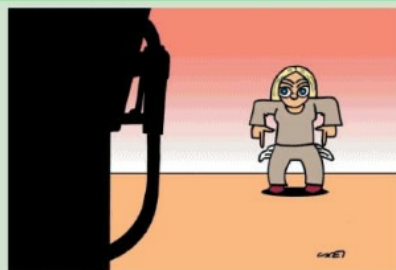
Emergenza cattedre al Nord, dove manca il 58% dei 47 mila posti vacanti complessivi

Doppio test autodiagnostico per la verifica della risanabilità: all'entrata nella Composizione negoziata della crisi d'impresa e dopo che il piano di risanamento sia stato definito. Per le imprese minori o meno strutturate, invece, un test semplificato, per favorire l'adozione da parte di aziende e professionisti (ad oggi circa un terzo delle imprese che hanno fatto accesso alla Cne ha utilizzato il test, secondo i dati di Unioneame).

Pollio e Sica a pag. 18

RAFFICA DI BLOCKBUSTER

Disney investe 1,7 mld \$ per produrre 11 film in uscita
Piazzotta a pag. 17



Nella scuola si ripresenta il consueto scenario di cattedre vacanti con 47.019 posti residui, ben il 58,6% concentrati nelle regioni settentrionali. Stiamo parlando di 27.544 cattedre di diritto pronte per le immmissioni in ruolo, ma prive di titolare. La geografia di questo vuoto d'organico è delineata da numeri chiari: la Lombardia registra 12.104 posti scoperti, il Veneto 5.130, il Piemonte 4.425, l'Emilia Romagna 3.390, la Liguria 1.383 e il Friuli 1.114. Il dettaglio per ordine di scuola certifica che la primaria ha 12.865 posti vuoti e che il 68,4% di tutto il fabbisogno nazionale di questo grado, ben 6.902 posti riguardano il sostegno.

Nota a pag. 25

DIRITTO & ROVESCIO

Negli ultimi giorni si sono letti diversi articoli che spiegano come l'avanzata russa nel Donbass sembri ormai arenata e come l'iniziativa sul campo sembri ormai nelle mani dell'Ucraina che non perde più terreno, anzi sembra aver spostato in avanti di qualche chilometro la linea dei combattimenti. Un lungo articolo del Financial Times spiega che questo è dovuto alla capacità di innescazione di Kiev, in particolare nell'utilizzo dei droni, ormai richiesti anche da alcuni paesi arabi, e non solo. La testata francese Le Point reca in copertina un titolo esplicito: l'armata che stupisce il mondo. Molta stampa internazionale mette in evidenza anche le crescenti difficoltà politiche ed economiche di Mosca, grazie anche alla accresciuta capacità ucraina di colpire i gangli vitali. Ma in Italia i filo-putiniani fanno finta di nulla.

you, me, us, puntocom.

Passiamo insieme all'azione.

Concediamo il mercato, la tua solgarona e stabilizziamo tutti i mercati valutari e azionari, più e post campagna, imparziali e su ogni settore.

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

PUNTOCOM
PADOVA | MILANO | ROMA
WWW.PUNTOCOM.INFO

Con La riforma del TUF a €9,90 in più

LA NAZIONE

MARTEDÌ 2 giugno 2026
1,80 Euro

Firenze - Empoli

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

FIRENZE Tutto fermo in attesa di una perizia

**Uccise la compagna
Congelato il processo
La rabbia dei familiari**

Brogioni a pagina 18



TOSCANA Verso il secondo turno

**I terzi scomodi
dei ballottaggi
non si schierano**

Celata e Ingardia a pagina 15

ristora
INSTANT DRINKS

Trump, pressing su Israele Fermato l'attacco a Beirut

Il presidente Usa chiama Netanyahu e i capi di Hezbollah. «Si al cessate il fuoco»
Si tratta ancora con l'Iran che colpisce le basi in Kuwait. Gli 007 cinesi con Teheran

Ottaviani, Prosperetti
Mantignoni e Boni
alle pagine 2, 3, 4 e 5

L'ITALIA IN VIAGGIO

Dimenticata la stagione grillina

**Imola da corsa,
Palmieri record
Le gente: siamo
un gioiellino**



Caporaletti e Sanna alle p. 10 e 11

Conti, il nodo fondi di coesione
Regioni sulle barricate

**L'Europa apre
alla flessibilità
sull'energia**

Castellani e Marin alle p. 8 e 9

2 giugno,
la Repubblica
italiana compie
80 anni
Il presidente
Mattarella:
dall'Ucraina
al Libano, basta
con la
prepotenza
delle armi.
Oggi le
celebrazioni



C. Rossi a pagina 6

DALLE CITTÀ

MASSA CARRARA Revocò menzione a un ex SS



**Onorificenza
di Fivizzano
al borgomastro
della pace**

Oligeri a pagina 18

EMPOLI Scattano i controlli

**Rifiuti, conferimenti errati
Arrivano gli ispettori**

Servizio in Cronaca

EMPOLI Cinque lotti in palio

**Ecopark, la rinascita
Il bando per gestire gli spazi**

Servizio in Cronaca

MONTESPERTOLI Serviti 2.300 bicchieri

**Festa del vino
Il successo
dei primi due giorni
Lungo programma**



Servizio in Cronaca



De Gregori rompe il fronte,
l'opinione non è un obbligo

**C'erano una volta
i cantautori militanti**

Spinelli e Mattioli alle p. 12 e 13

Trovati davanti a un distributore
L'ipotesi: regolamento di conti

**Cosenza,
quattro braccianti
pakistani
carbonizzati
in un minivan
«Sono stati uccisi»**

Femiani a pagina 16



Nvidia sfida Intel e Apple
nei personal computer

**Metti l'IA nel pc,
la guerra dei chip**

Nitrosi a pagina 22



Barocco
il Gran Teatro delle Idee
Forlì, Museo Civico San Domenico
21 febbraio - 28 giugno 2026
INFORMAZIONI E PRENOTAZIONI:
0543.36217 - MOSTRA@FORLISI.CIVITA.ART
WWW.MOSTREMUSEISANDOMENICO.IT



la Repubblica



Fondatore
EUGENIO SCALFARI



Direttore
MARIO ORFEO



Rspettacoli
Kinski contro Wenders
"Via quel vecchio nudo"
di **TONIA MASTROBUONI**
a pagina 24



Rspettacoli
Travolta: sono ottimista
malgrado le batoste
di **ARIANNA FINOS**
a pagina 36

Martedì
2 giugno 2026
Anno 51 - N° 125

In Italia €1,90

Trump ferma Netanyahu

Telefonata al premier israeliano dopo l'annuncio di Teheran di voler interrompere i negoziati
Il presidente Usa: bloccate i raid in Libano. La replica: risponderemo agli attacchi di Hezbollah

Il presidente Trump chiede al premier israeliano Netanyahu di fermare i raid in Libano. La telefonata arriva dopo la minaccia di Teheran di far saltare tutto: gli ayatollah annunciano la fine dei colloqui di pace e l'estensione del blocco navale dal Golfo a Bab el Mandeb. La Casa Bianca così corre ai ripari e sente anche i miliziani di Hezbollah. Ma Bibi insiste: risponderemo agli attacchi.
di **CAFERRI, LOMBARDI, MASTROLILLI e TONACCI**
alle pagine 2, 3 e 4



Il presidente Mattarella ai giardini del Quirinale durante l'incontro con la piccola Sofia

IL CASO

La nuova minaccia sul canale di Suez

di **GIANLUCA DI FEO**

Il nome arabo dice tutto. Bab el Mandeb è "la porta del lamento". In ricordo del terremoto che nella notte dei tempi ha separato due continenti. Un grido di dolore che continua ad echeggiare nei secoli. È un passaggio di soli trenta chilometri, un vero nodo scorsoio in grado di soffocare la navigazione mondiale e strangolare il commercio globale. Per questo lo Stretto che chiude il Mar Rosso non conosce pace. Quando è stato inaugurato il Canale di Suez, ogni isoletta è diventata strategica.
a pagina 6

Mattarella: no a prepotenza delle armi

L'appello al corpo diplomatico in occasione del 2 giugno. Incontro con i fragili. Oggi la festa

No alla prepotenza delle armi. Sergio Mattarella alla vigilia della festa della Repubblica parla agli ambasciatori e al corpo diplomatico. "Libano colpito brutalmente e in modo indebito. Il Medio Oriente è nel caos". Poi punta il dito contro "le cattive pratiche che raccolgono velocemente adepti".
di **CERAMI, MONACO, SCARAMUZZI, SCARPA e VECCHIO**
da pagina 10 a pagina 13

Dall'Ue spiragli di flessibilità per l'energia ma non le accise

di **AMATO, BINI e CIRIACO**
a pagina 8

L'ANNIVERSARIO

La Repubblica un'eredità dell'antifascismo

di **UMBERTO GENTILONI**



Cosa rimane del 2 giugno 1946 ottant'anni dopo? Cosa si è perduto di quel passaggio cruciale? Sembra così distante quel giorno, più dei decenni che ci separano dalla scelta tra Monarchia e Repubblica e dall'elezione dell'Assemblea costituente. Un tempo che rischia di perdersi nella confusione che sovrappone messaggi e informazioni in un presente invasivo e condizionante. Dietro un'apparente distrazione o noncuranza si muove un confronto latente, una dialettica che ha per principale obiettivo la contesa sul passato, la sua interpretazione in chiave attualizzata. Diversi temi sono ben presenti nelle celebrazioni di questi giorni: l'introduzione del suffragio universale, la genealogia della Repubblica e il lavoro di tanti e tante confluì nella scrittura della Carta.
a pagina 35

Futuro in corso.

Crediamo che la transizione sostenibile abbia bisogno di comunità aperte e partecipative. Anche adesso, anche qui.

edison Diventiamo l'energia che cambia tutto.

Calabria, 4 braccianti pakistani bruciati vivi dentro un minivan

Uccisi e dati alle fiamme: i corpi carbonizzati di quattro braccianti pakistani sono stati trovati alla stazione di servizio Ip di Amendolara, sul vecchio tracciato della Statale 106, nei pressi di Cosenza. In fiamme è un vecchio minivan che serviva per portare i lavoratori nei campi. Sembrava un incidente ma ci è voluto poco per capire che si trattava di omicidio: nei video delle telecamere di sorveglianza si vedono due o tre persone fuggire. Negli ultimi mesi sarebbe stata tensione fra le diverse reti di caporali attive nel territorio.
di **ALESSIA CANDITO**
a pagina 21

Quando il lavoro rende schiavi

di **MASSIMO ADINOLFI**

Bisogna riprenderla daccapo, la questione del lavoro in Italia. Perché oggi sono agli onori della cronaca i quasi schiavi di Milano, lavoratori indiani impiegati dalla Caddell nella costruzione del consolato Usa.
a pagina 18, servizi a pagina 20



Arnaldi, Cobolli e Berrettini Parigi d'azzurro

di **MASSIMO CALANDRI**
a pagina 38

Prezzi di vendita all'estero: Grecia €3,50 - Croazia, Francia, MonacoP., 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. Mazzoni & C. Milano - Via F. Aperi, 9 - Tel. 02/574941, email: pubblicita@mazzoni.it



LA STAMPA

MARTEDÌ 2 GIUGNO 2026

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1867

1,90 € II ANNO 160 II N.146 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II DL.353/03 (CONV.INL.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB - TO II www.lastampa.it

2 GIUGNO

80 anni di libertà

IL COMMENTO

La Repubblica delle nostre responsabilità

VITO MANCUSO

Ha affermato Hannah Arendt che «il suddito ideale del regime totalitario non è il nazista convinto o il comunista convinto, ma l'individuo per il quale la distinzione tra realtà e finzione, tra vero e falso, non esiste più». Parole bellissime che nell'ottantesimo anniversario della Repubblica Italiana portano d'istinto a chiedersi: qual è allora il suddito ideale di una repubblica democratica? La risposta è in questa frase di Alcide De Gasperi (recentemente citata da Andrea Malaguti): «Con il referendum istituzionale del 2 giugno 1946 inizia l'era della responsabilità dei cittadini. Se non la volessero assumere, farebbero meglio a rimanere sudditi». Il suddito ideale di una repubblica democratica, quindi, non è un suddito ma un cittadino, laddove la differenza tra i due consiste nella responsabilità. - CONTINUA A PAGINA 11

IL DIBATTITO

Lavoro e donne le disuguaglianze ancora da colmare

CHIARA SARACENO

Con il voto per la repubblica e per l'assemblea costituente gli e le italiane che allora si recarono in massa alle urne non cambiarono solo il quadro istituzionale e i principi normativi che di lì in poi avrebbero dovuto regolare la società italiana. Aprirono un lungo processo di costruzione della democrazia, affidato anche alla responsabilità delle generazioni successive. Un processo mai compiuto, non solo perché ci vollero decenni perché alcuni principi costituzionali trovassero effettivo riconoscimento normativo, ma perché i mutamenti culturali, tecnologici, economici, ambientali, oltre che del quadro internazionale, richiedono una costante disponibilità di adeguamento, non tanto o soprattutto della Costituzione in sé, quanto della messa a terra di suoi principi. - CONTINUA A PAGINA 11

LE IDEE

Giovanni De Luna

Perché questa Festa unisce
Le differenze con il 25 Aprile

GIOVANNI DE LUNA - PAGINA 11

Andrea Riccardi

"De Gasperi, Togliatti, Croce
e quella sintesi mai più ritrovata"

GIACOMO GALEAZZI - PAGINA 11





Così funzionerà Super Esma, la Consob europea sui mercati

Dal Maso a pagina 4

Stellantis, deludono le vendite della 500 ibrida Target lontani

Boeris a pagina 7



Il ministro Urso incontra a Parigi Arnault (Lvmh) e de Meo (Kering)

Italia e Francia devono cooperare per tutelare la filiera tricolore del lusso

Camurati in MF Fashion

Anno XXXVIII n. 106

Martedì 2 Giugno 2026

€2,00 *Classedtori*



VALLEVERDE

Con MF Magazine for Fashion n. 127 € 7,90 (€ 2,00 + € 5,90) - Con MF Magazine for Living n. 88 € 7,90 (€ 2,00 + € 5,90) - Con La Informa del TSP n. 1139 (€ 2,00 + € 9,90) Spettatore in A.P. art. 1 c. 1 L. 4894/DCR Milano - LA E L. 40 - CN P. 4.000 Francia € 3,00
FTSE MIB -0,52% 49.775 DOW JONES -0,21% 50.924 NASDAQ +0,51% 27.111** DAX -0,40% 25.003 SPREAD 73 (+2) €/S 1,1646**
 ** Dati aggiornati alle ore 19,00

LA CRISI DI HORMUZ SPINGE LA PRODUZIONE ITALIANA IN SICILIA

Corsa al pieno di jet fuel

Il colosso algerino Sonatrach aumenta di un terzo i volumi nell'impianto di Augusta. Anche Ludoil a Priolo ed Enilive a Gela si concentrano sul biocarburante per aerei

IL PETROLIO FA +7% PER IL BRACCIO D'FERRO USA-IRAN. MILANO PERDE QUOTA 50.000

Di Rocco, Gerosa, Rigamonti e Zappo alle pagine 2 e 3



DOPO DEA CAPITAL RE
La Banca d'Italia ispeziona Coima sgr e rileva criticità sull'antiriciclaggio

Deugeni e Gualtieri a pagina 11

LA POSIZIONE BCE
Serve un piano per rafforzare l'euro contro yuan e stablecoin

intervento di Cipollone a pagina 18

IFONDI CON UNICREDIT
BlackRock, Norges, Vanguard e Intesa schierati con Orcel su Commerzbank

Deugeni e Gualtieri a pagina 9



AURUM ITALIA S.R.L.

Se non adesso, quando?

Da 5.000 anni, il momento giusto per l'oro fisico è sempre adesso.

Aurum Italia. Sicura come l'oro.

LBMA **BANCA D'ITALIA** **OAM**
 Licenza n. 600918 Licenza n. 600918 n. lic. CPOEG

Aurum Italia SRL - Investimenti in oro fisico certificato LBMA
 Tel: +39 045 11179119 - www.aurumitalia.com

Inizia da qui consulenza gratuita

Blueconomy

Primo Piano

Porti/Art: il Tar accoglie la richiesta di accesso agli atti sui dati delle concessioni

Francesco Ferrari

Il Tar accoglie il ricorso dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale: l'Autorità dei Trasporti dovrà mostrare i dati statistici utilizzati per la delibera sulle concessioni. La Redazione. Ultimo aggiornamento 1 giugno 2026 - 15:31. Il Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte (Sezione Terza) ha accolto parzialmente il ricorso per l'accesso agli atti proposto dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale contro l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (Art), il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Presidenza del Consiglio dei Ministri. La vicenda si inserisce nell'ambito del giudizio di impugnazione della delibera Art numero 242/2025, in cui l'ente portuale ricorrente aveva contestato il mancato recepimento integrale di un'istanza di accesso presentata a inizio 2026. Al giudizio hanno preso parte, con interventi ad adiuvandum, numerose sigle e imprese del settore marittimo e portuale, tra cui Ancip, Assiterminal, **Assoport** e Confitarma. I giudici amministrativi piemontesi, con un'ordinanza emessa a seguito della camera di consiglio dello scorso 27 maggio, hanno ritenuto fondata la richiesta della ricorrente per quanto riguarda lo specifico set di dati statistici utilizzato dall'autorità di regolazione per strutturare le proprie decisioni. In particolare, l'Art dovrà consentire l'accesso all'elenco dei dati finalisti selezionati per l'analisi dello schema di AIR (Valutazione di Impatto della Regolazione), relativi a 132 rapporti concessori che hanno interessato 5 diverse Autorità di Sistema Portuale e 18 scali. Secondo il collegio presieduto da Giovanni Zucchini (Paola Malanetto consigliere ed estensore), l'animazione di tali dati e l'individuazione di quali precisi rapporti e soggetti siano stati considerati dal regolatore nel panorama dei dati pubblici è infatti fondamentale per permettere ai soggetti interessati di verificare la tenuta metodologica delle analisi poste a giustificazione delle scelte regolatorie. Tale carenza documentale, colmata dall'ordine del Tribunale, risultava decisiva ai fini difensivi dei terminalisti e delle associazioni di categoria che contestano i nuovi criteri regolatori dei porti italiani, richiamando la necessità di trasparenza nei processi di cooperazione tra enti pubblici. Per contro, il Tar ha respinto le restanti istanze istruttorie avanzate dall'ente portuale. I giudici hanno chiarito che il diritto d'accesso non può trasformarsi in un'ispezione generalizzata sull'attività interna o sul modus operandi dell'amministrazione. Sono stati così esclusi dall'ostensione i verbali delle audizioni estive (risultati inesistenti), le sintesi e le note istruttorie interne, le bozze intermedie della delibera, le matrici di valutazione dell'ufficio legale e l'intera corrispondenza istruzioneale annuale tra i ministeri e le altre autorità pubbliche, trattandosi di materiale endoprocedimentale, metodologico o già ampiamente consultabile tramite i canali ufficiali e il sito internet dell'autorità. Nello stesso provvedimento, i giudici hanno formalmente richiamato tutte le parti in causa al rigoroso rispetto del principio di simmetria e dei limiti dimensionali per la

Blueconomy	
Porti/Art: il Tar accoglie la richiesta di accesso agli atti sui dati delle concessioni	
06/01/2026 19:23	Francesco Ferrari
<p>Il Tar accoglie il ricorso dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale: l'Autorità dei Trasporti dovrà mostrare i dati statistici utilizzati per la delibera sulle concessioni. La Redazione. Ultimo aggiornamento 1 giugno 2026 - 15:31. Il Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte (Sezione Terza) ha accolto parzialmente il ricorso per l'accesso agli atti proposto dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale contro l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (Art), il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Presidenza del Consiglio dei Ministri. La vicenda si inserisce nell'ambito del giudizio di impugnazione della delibera Art numero 242/2025, in cui l'ente portuale ricorrente aveva contestato il mancato recepimento integrale di un'istanza di accesso presentata a inizio 2026. Al giudizio hanno preso parte, con interventi ad adiuvandum, numerose sigle e imprese del settore marittimo e portuale, tra cui Ancip, Assiterminal, Assoport e Confitarma. I giudici amministrativi piemontesi, con un'ordinanza emessa a seguito della camera di consiglio dello scorso 27 maggio, hanno ritenuto fondata la richiesta della ricorrente per quanto riguarda lo specifico set di dati statistici utilizzato dall'autorità di regolazione per strutturare le proprie decisioni. In particolare, l'Art dovrà consentire l'accesso all'elenco dei dati finalisti selezionati per l'analisi dello schema di AIR (Valutazione di Impatto della Regolazione), relativi a 132 rapporti concessori che hanno interessato 5 diverse Autorità di Sistema Portuale e 18 scali. Secondo il collegio presieduto da Giovanni Zucchini (Paola Malanetto consigliere ed estensore), l'animazione di tali dati e l'individuazione di quali precisi rapporti e soggetti siano stati considerati dal regolatore nel panorama dei dati pubblici è infatti fondamentale per permettere ai soggetti interessati di verificare la tenuta metodologica delle analisi poste a giustificazione delle scelte regolatorie. Tale carenza documentale, colmata dall'ordine del Tribunale, risultava decisiva ai fini difensivi dei terminalisti e delle associazioni di categoria che contestano i nuovi criteri regolatori dei porti italiani, richiamando la necessità di trasparenza nei processi di cooperazione tra enti pubblici. Per contro, il Tar ha respinto le restanti istanze istruttorie avanzate dall'ente portuale. I giudici hanno chiarito che il diritto d'accesso non può trasformarsi in un'ispezione generalizzata sull'attività interna o sul modus operandi dell'amministrazione. Sono stati così esclusi dall'ostensione i verbali delle audizioni estive (risultati inesistenti), le sintesi e le note istruttorie interne, le bozze intermedie della delibera, le matrici di valutazione dell'ufficio legale e l'intera corrispondenza istruzioneale annuale tra i ministeri e le altre autorità pubbliche, trattandosi di materiale endoprocedimentale, metodologico o già ampiamente consultabile tramite i canali ufficiali e il sito internet dell'autorità. Nello stesso provvedimento, i giudici hanno formalmente richiamato tutte le parti in causa al rigoroso rispetto del principio di simmetria e dei limiti dimensionali per la</p>	

Blueconomy

Primo Piano

parti in causa al rigoroso rispetto del principio di sinteticità e dei limiti dimensionali per la stesura degli atti difensivi futuri, al fine di garantire una gestione razionale e un necessario rigore nella complessità del contenzioso. Per l'esibizione dei dati concessori l'amministrazione avrà ora trenta giorni di tempo dalla comunicazione del provvedimento, mentre la decisione sulle spese di lite è stata rinviata al giudizio definitivo.

Porti, il flusso passeggeri premia Napoli e il Sud

Oltre 11 milioni di presenze negli scali campani, sensibile impulso del settore crociere di Antonino Pane Con 11 milioni e 44mila passeggeri i porti di Napoli, Salerno e Castellammare segnano un nuovo record per quanto riguarda la movimentazione delle persone. L'Autorità del mare Tirreno centrale si piazza al primo posto della classifica generale, senza contare l'Autorità dello Stretto, che conteggia anche i passeggeri che si muovono tra la Sicilia, il continente e viceversa. Dai dati consolidati 2025 pubblicati analiticamente da Shipping Italy risulta che i soli movimenti locali sullo Stretto superano i 22 milioni in un anno. La Campania Ma vediamo il dettaglio dei dati campani, quelli cioè dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare. Nel Golfo di Napoli sono stati trasportati con il corto raggio con base Napoli 6 milioni 654mila. A questi vanno aggiunti i 225mila con base Castellammare e 1 milione 150mila con base Salerno. I tre porti con le vie del mare hanno trasportato complessivamente, dunque, 8 milioni e 29mila passeggeri. A questi vanno aggiunti 1 milione e 59mila passeggeri con i traghetti di cui 959mila a Napoli e quasi 101mila a Salerno. Infine le crociere. Napoli ha segnato ben 1 milione 829mila a cui vanno aggiunti i 126mila di Salerno. Insomma, un ottimo risultato che potrebbe anche ulteriormente migliorare con i consuntivi 2026 visti gli andamenti dei primi quattro mesi. Shipping Italy mette in evidenza complessivamente che «il traffico crocieristico nei porti italiani torna a mostrare un andamento espansivo, confermando il recupero strutturale del comparto e il crescente peso del Mediterraneo nelle strategie delle principali compagnie internazionali». «Resto al Sud», le aziende ci credono: domande record Dal confronto fra i dati 2024 e 2025 delle Autorità di sistema portuale emerge infatti una crescita diffusa dei passeggeri crocieristi in numerosi scali italiani, con risultati particolarmente positivi nel Mezzogiorno e nelle isole. Secondo le statistiche pubblicate da **Assoporti** a guidare il mercato resta Civitavecchia, che consolida il proprio ruolo di principale homeport crocieristico italiano e fra i più importanti del Mediterraneo. Lo scalo laziale supera quota 3,4 milioni di passeggeri, migliorando ulteriormente i risultati del 2024 grazie sia all'aumento degli scali sia alla crescita delle operazioni di imbarco e sbarco. C'è poi la straordinaria performance di Napoli che «consolida il proprio peso strategico nel settore, mantenendosi sopra 1,7 milioni di crocieristi. Il porto campano continua a beneficiare della forte attrattiva turistica del territorio e della capacità di intercettare itinerari nel Tirreno occidentale». Il Mediterraneo Ma non solo Napoli, è tutto il Sud che va bene. «Fra i dati più rilevanti emerge poi la crescita dei porti siciliani - evidenzia il report - Palermo registra un incremento significativo dei passeggeri crocieristi e supera 1,1 milioni di movimenti, rafforzando il proprio posizionamento come uno degli scali più dinamici del Mediterraneo occidentale.



Oltre 11 milioni di presenze negli scali campani, sensibile impulso del settore crociere di Antonino Pane Con 11 milioni e 44mila passeggeri i porti di Napoli, Salerno e Castellammare segnano un nuovo record per quanto riguarda la movimentazione delle persone. L'Autorità del mare Tirreno centrale si piazza al primo posto della classifica generale, senza contare l'Autorità dello Stretto, che conteggia anche i passeggeri che si muovono tra la Sicilia, il continente e viceversa. Dai dati consolidati 2025 pubblicati analiticamente da Shipping Italy risulta che i soli movimenti locali sullo Stretto superano i 22 milioni in un anno. La Campania Ma vediamo il dettaglio dei dati campani, quelli cioè dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare. Nel Golfo di Napoli sono stati trasportati con il corto raggio con base Napoli 6 milioni 654mila. A questi vanno aggiunti i 225mila con base Castellammare e 1 milione 150mila con base Salerno. I tre porti con le vie del mare hanno trasportato complessivamente, dunque, 8 milioni e 29mila passeggeri. A questi vanno aggiunti 1 milione e 59mila passeggeri con i traghetti di cui 959mila a Napoli e quasi 101mila a Salerno. Infine le crociere. Napoli ha segnato ben 1 milione 829mila a cui vanno aggiunti i 126mila di Salerno. Insomma, un ottimo risultato che potrebbe anche ulteriormente migliorare con i consuntivi 2026 visti gli andamenti dei primi quattro mesi. Shipping Italy mette in evidenza complessivamente che «il traffico crocieristico nei porti italiani torna a mostrare un andamento espansivo, confermando il recupero strutturale del comparto e il crescente peso del Mediterraneo nelle strategie delle principali compagnie internazionali». «Resto al Sud», le aziende ci credono: domande record Dal confronto fra i dati 2024 e 2025 delle Autorità di sistema portuale emerge infatti una crescita diffusa dei passeggeri crocieristi in numerosi scali italiani, con risultati particolarmente positivi nel Mezzogiorno e nelle isole. Secondo le statistiche pubblicate da Assoporti a guidare il mercato resta Civitavecchia, che consolida il

Il capoluogo siciliano continua, infatti, a essere inserito in un numero crescente di itinerari sia premium sia mainstream. Segnali positivi arrivano anche da Messina, che conferma volumi elevati grazie alla propria posizione strategica lungo le rotte del Mediterraneo orientale, e da Catania, che registra una crescita progressiva del traffico cruise, grazie alla presenza consolidata di Costa Crociere Federico II, l'hub di Agraria fa un nuovo salto nel futuro Più stabile invece il comparto nell'alto Adriatico. Venezia prosegue a operare con volumi inferiori rispetto al periodo precedente alle restrizioni introdotte negli ultimi anni, mentre Trieste consolida gradualmente il proprio ruolo alternativo per parte dei traffici crocieristici dell'area. Andamento positivo anche per alcuni porti di dimensioni minori che stanno progressivamente aumentando la propria presenza nelle programmazioni delle compagnie. Fra questi si segnalano soprattutto Brindisi, Ravenna e La Spezia, che continuano a intercettare quote crescenti di traffico grazie alla diversificazione degli itinerari e alla ricerca di destinazioni meno congestionate». Insomma, bisogna dire che il settore crocieristico italiano sta vivendo una fase di consolidamento dopo gli anni più complessi per il comparto: «La crescita dei movimenti passeggeri conferma non soltanto il ritorno della domanda turistica internazionale, ma anche la capacità dei porti italiani di mantenere un ruolo centrale nei network mediterranei delle compagnie. Allo stesso tempo emerge una progressiva redistribuzione dei traffici, con una maggiore valorizzazione degli scali del Sud Italia e delle isole, sempre più presenti nelle strategie operative degli operatori cruise». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Informazioni Marittime

Primo Piano

Riforma portuale, le priorità sotto la lente del Gruppo di lavoro

Proposti cinque tavoli tematici che avvanzeranno eventuali osservazioni o proposte di modifica. Le perplessità degli esclusi La Direzione generale per i porti, la logistica e l'intermodalità del Mit ha fornito gli aggiornamenti amministrativi e le proposte operative utili per l'avvio delle attività del Gruppo di lavoro per la consulenza alla riforma portuale. Il dirigente Benedetta Scotti ha elencato ai componenti dell'organismo una serie di priorità, a partire da "una proposta di articolazione del Gruppo di lavoro in 5 sottogruppi tematici, elaborata sulla base delle disponibilità emerse nel corso della riunione e delle rispettive esperienze professionali e accademiche". Sollecitando eventuali osservazioni o proposte di modifica, per ciascun sottogruppo il documento individua: - i principali argomenti; - le disposizioni del DDL correlate, cercando per quanto possibile di limitare le sovrapposizioni tra le diverse aree; - i componenti proposti; - un componente, evidenziato in grassetto, che potrebbe fungere da punto di raccordo per le attività del sottogruppo; - le principali criticità già emerse nel corso delle prime interlocuzioni. Stessa procedura è stata seguita per una analisi delle proposte emendative del Coordinamento tecnico della Commissione IMGT. "L'Ufficio legislativo - precisa la Direzione generale per i porti, la logistica e l'intermodalità - ha trasmesso le proposte emendative formulate dal coordinamento interregionale tecnico della Commissione infrastrutture, mobilità e governo del territorio e della Commissione Ambiente, Energia e Sostenibilità, della Conferenza delle Regioni e Province autonome di Trento e Bolzano". Il Gruppo di lavoro è incaricato di svolgere attività di studio, ricognizione e predisposizione degli atti attuativi propedeutici alla transizione al nuovo assetto istituzionale. Una funzione delicata che coinvolge le attività di molti settori, come dimostrano le vivaci proteste di quanti si sono sentiti esclusi da questa sorta di cabina di regia. La Filt Cgil ha infatti definito "incomprensibile" l'assenza del punto di vista del lavoro nel gruppo di lavoro ministeriale, sottolineando che le commissioni dovrebbero coinvolgere chi opera nel sistema portuale. Anche diverse organizzazioni di categoria non si sentono rappresentate e segnalano invece che, tra i nomi dei partecipanti, figurano personaggi che comunque hanno incarichi o legami con alcune (poche) associazioni. Perché loro sì- protestano - e gli altri no? Malumori che serpeggiano in un ambiente complessivamente piuttosto critico sulla proposta di Riforma. Perplessità che emergono anche da uno studio di **Assoporti** rapportato ai bilanci 2024 delle 16 Authority, che evidenzia come a fronte di 454 milioni di entrate gli enti dovrebbero versare ben 182 milioni alla nuova società prevista dal disegno di legge di riforma dei porti. Condividi Tag porti Articoli correlati.



Proposti cinque tavoli tematici che avvanzeranno eventuali osservazioni o proposte di modifica. Le perplessità degli esclusi La Direzione generale per i porti, la logistica e l'intermodalità del Mit ha fornito gli aggiornamenti amministrativi e le proposte operative utili per l'avvio delle attività del Gruppo di lavoro per la consulenza alla riforma portuale. Il dirigente Benedetta Scotti ha elencato ai componenti dell'organismo una serie di priorità, a partire da "una proposta di articolazione del Gruppo di lavoro in 5 sottogruppi tematici, elaborata sulla base delle disponibilità emerse nel corso della riunione e delle rispettive esperienze professionali e accademiche". Sollecitando eventuali osservazioni o proposte di modifica, per ciascun sottogruppo il documento individua: - i principali argomenti; - le disposizioni del DDL correlate, cercando per quanto possibile di limitare le sovrapposizioni tra le diverse aree; - i componenti proposti; - un componente, evidenziato in grassetto, che potrebbe fungere da punto di raccordo per le attività del sottogruppo; - le principali criticità già emerse nel corso delle prime interlocuzioni. Stessa procedura è stata seguita per una analisi delle proposte emendative del Coordinamento tecnico della Commissione IMGT. "L'Ufficio legislativo - precisa la Direzione generale per i porti, la logistica e l'intermodalità - ha trasmesso le proposte emendative formulate dal coordinamento interregionale tecnico della Commissione infrastrutture, mobilità e governo del territorio e della Commissione Ambiente, Energia e Sostenibilità, della Conferenza delle Regioni e Province autonome di Trento e Bolzano". Il Gruppo di lavoro è incaricato di svolgere attività di studio, ricognizione e predisposizione degli atti attuativi propedeutici alla transizione al nuovo assetto istituzionale. Una funzione delicata che coinvolge le attività di molti settori, come dimostrano le vivaci proteste di quanti si sono sentiti esclusi da questa sorta di cabina di regia. La Filt Cgil ha infatti definito "incomprensibile" l'assenza del punto di vista del lavoro nel gruppo di lavoro

L'associazione Aero vince il premio 'Venezia per il mare 2026'

La premiazione si è tenuta nell'ambito del convegno sulla transizione ecologica, energetica e digitale al Salone Nautico di Venezia. L'associazione Aero - Energie Rinnovabili Offshore ha ricevuto il "Premio Venezia per il Mare 2026", il riconoscimento promosso da Assonautica Venezia in collaborazione con la Camera di Commercio Venezia Rovigo e con i media partner Forbes Italia, Super Yacht International, Nautica e Today.it, che valorizza personalità, enti e imprese che si distinguono a livello nazionale e internazionale per il contributo alla tutela dell'ecosistema marino, allo sviluppo sostenibile e alla promozione della cultura marittima. Il leone in vetro di Murano è stato consegnato dal ceo di Citynews Fernando Diana al presidente di Aero Fulvio Mamone Capria, nell'ambito del convegno sulla transizione ecologica, energetica e digitale che si è tenuto al Salone Nautico di Venezia, coordinato da Marino Masiero e da Elena Magro, presidente e direttrice di Assonautica Venezia. Il premio è stato assegnato, come si legge nella motivazione, "per il rilevante contributo allo sviluppo delle energie rinnovabili offshore in Italia, distinguendosi per la capacità di creare una filiera industriale competitiva e innovativa, generando occupazione e promuovendo la transizione energetica". "L'Italia ha davanti a sé un'opportunità industriale senza precedenti, ma per coglierla dobbiamo trasformare i nostri porti del Sud in veri e propri motori della transizione energetica. Il modello francese di Port-La Nouvelle ci dimostra che un ecosistema competitivo e integrato per l'eolico offshore è già realtà operativa. Dobbiamo prendere spunto da ciò per sbloccare la nostra filiera, unendo la produzione dell'acciaio nazionale con la cantieristica dei porti idonei, le capacità di ingegneria navalmeccanica e di logistica con la costruzione di una piattaforma industriale che garantisca riconversione lavorativa, realizzando i progetti di rinnovabili dal mare che aiuteranno l'Italia a raggiungere la sicurezza e l'indipendenza energetica. Una sfida che si deve completare con la rapida attuazione delle aste incentivanti del Fer2, da parte del MASE, che prevedono un potenziale di 3,8 GW per l'eolico offshore per i primi progetti nazionali. Serve visione: la Francia ha di recente lanciato un tender per 10 GW di eolico in mare, questo a dimostrazione che anche un paese che produce energia nucleare pianifica decine di progetti di rinnovabili offshore", ha dichiarato Mamone Capria. "Questo importante riconoscimento lo dedichiamo ai tanti giovani che, impegnati oggi negli Istituti tecnici superiori e nelle Università, potremmo coinvolgere e formare nella filiera produttiva dell'eolico offshore nazionale. Le statistiche di quanti studenti lasciano il nostro Paese per realizzare i loro sogni all'estero ci offre un'immagine negativa per la tenuta di importanti settori produttivi nazionali. La missione della nostra associazione è proprio quella di costruire il rilancio industrialmente del Mezzogiorno a partire dalle aree portuali più idonee per i cantieri infrastrutturali".



06/01/2026 17:13

La premiazione si è tenuta nell'ambito del convegno sulla transizione ecologica, energetica e digitale al Salone Nautico di Venezia. L'associazione Aero - Energie Rinnovabili Offshore ha ricevuto il "Premio Venezia per il Mare 2026", il riconoscimento promosso da Assonautica Venezia in collaborazione con la Camera di Commercio Venezia Rovigo e con i media partner Forbes Italia, Super Yacht International, Nautica e Today.it, che valorizza personalità, enti e imprese che si distinguono a livello nazionale e internazionale per il contributo alla tutela dell'ecosistema marino, allo sviluppo sostenibile e alla promozione della cultura marittima. Il leone in vetro di Murano è stato consegnato dal ceo di Citynews Fernando Diana al presidente di Aero Fulvio Mamone Capria, nell'ambito del convegno sulla transizione ecologica, energetica e digitale che si è tenuto al Salone Nautico di Venezia, coordinato da Marino Masiero e da Elena Magro, presidente e direttrice di Assonautica Venezia. Il premio è stato assegnato, come si legge nella motivazione, "per il rilevante contributo allo sviluppo delle energie rinnovabili offshore in Italia, distinguendosi per la capacità di creare una filiera industriale competitiva e innovativa, generando occupazione e promuovendo la transizione energetica". "L'Italia ha davanti a sé un'opportunità industriale senza precedenti, ma per coglierla dobbiamo trasformare i nostri porti del Sud in veri e propri motori della transizione energetica. Il modello francese di Port-La Nouvelle ci dimostra che un ecosistema competitivo e integrato per l'eolico offshore è già realtà operativa. Dobbiamo prendere spunto da ciò per sbloccare la nostra filiera, unendo la produzione dell'acciaio nazionale con la cantieristica dei porti idonei, le capacità di ingegneria navalmeccanica e di logistica con la costruzione di una piattaforma industriale che garantisca riconversione lavorativa, realizzando i progetti di rinnovabili dal mare che aiuteranno l'Italia a raggiungere la sicurezza e l'indipendenza energetica. Una sfida che si deve completare con la rapida attuazione delle aste incentivanti del Fer2, da parte del MASE, che prevedono un potenziale di 3,8 GW per l'eolico offshore per i primi progetti nazionali. Serve visione: la Francia ha di recente lanciato un tender per 10 GW di eolico in mare, questo a dimostrazione che anche un paese che produce energia nucleare pianifica decine di progetti di rinnovabili offshore", ha dichiarato Mamone Capria. "Questo importante riconoscimento lo dedichiamo ai tanti giovani che, impegnati oggi negli Istituti tecnici superiori e nelle Università, potremmo coinvolgere e formare nella filiera produttiva dell'eolico offshore nazionale. Le statistiche di quanti studenti lasciano il nostro Paese per realizzare i loro sogni all'estero ci offre un'immagine negativa per la tenuta di importanti settori produttivi nazionali. La missione della nostra associazione è proprio quella di costruire il rilancio industrialmente del Mezzogiorno a partire dalle aree portuali più idonee per i cantieri infrastrutturali".

dedicati alla costruzione di galleggianti e all'assemblaggio di aerogeneratori. Una visione che genererà valore verso un futuro energetico pienamente sostenibile, una crescita economica di qualità e attento alla salvaguardia del patrimonio marino", ha concluso il presidente di Aero.

Assagenti, Croce confermato presidente: "Pronti ad affrontare la sfida epocale di Genova"

GENOVA - Il nuovo Consiglio Direttivo di Assagenti **Genova** ha scelto la continuità, rinnovando la fiducia a Gianluca Croce e confermandolo alla guida dell'Associazione degli Agenti e Mediatori Marittimi genovesi, per il mandato che si estenderà fino al 2028, affidandogli il compito di accompagnare la categoria in una fase cruciale per il futuro dello scalo ligure. La riconferma arriva in un momento particolarmente significativo per il sistema portuale genovese, chiamato a confrontarsi con importanti trasformazioni infrastrutturali e con nuove sfide sul fronte della competitività internazionale e dello sviluppo logistico. Al termine della prima riunione del nuovo Consiglio, Croce ha delineato gli obiettivi che caratterizzeranno il prossimo triennio. "Non è un mistero per nessuno - ha affermato Croce a conclusione della prima riunione del nuovo consiglio - che ci troviamo di fronte a cambiamenti epocali determinati in prima istanza dalla costruzione della nuova diga del **porto** di **Genova**, ma anche dallo sforzo al quale saremo 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** infrastrutturalmente e operativamente potenziato tornerà a trovare davvero la sua punta di diamante". Il presidente ha quindi sottolineato il ruolo strategico che gli agenti marittimi saranno chiamati a svolgere nel consolidamento dei traffici e nella valorizzazione delle opportunità offerte dai nuovi investimenti portuali, evidenziando l'importanza della collaborazione con il mondo armatoriale per rafforzare il posizionamento competitivo di **Genova** nel Mediterraneo. "Per noi agenti è davvero una grande sfida - ha concluso 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". Contestualmente alla conferma della presidenza, è stata definita la composizione del nuovo Consiglio Direttivo di Assagenti per il biennio 2026-2028. Per il settore degli agenti marittimi dei servizi di linea, agenti aerei, agenti generali e agenti interni: Andrea Boesgaard (Hugo Trumpy Srl), Gian Alberto Cerruti (Gastaldi & C. Srl), Eugenio Domicolo (Arkas Italia Srl), Filippo Gallo (MTO SpA), Paolo Guidi (CMA CGM Italy Srl), Aldo Felice Negri (Yang Ming Italy SpA) e Paolo Pessina (Hapag-Lloyd Italy Srl). Nel comparto degli agenti marittimi dei servizi tramp e degli agenti manning: Cynthia Cignolini (Medagent Srl), Roberto Demarchi (Banchero-Costa & C. Agenzia Marittima SpA), Gian Enzo Duci (Enterprise Shipping Agency Srl), Davide Mari (Trafalgar Shipping Srl) e Massimiliano Pesto (Pesto Sea Group Srl). A rappresentare il settore dei mediatori marittimi: Camillo Campostano (Anchor Chartering



06/01/2026 10:26

GENOVA - Il nuovo Consiglio Direttivo di Assagenti Genova ha scelto la continuità, rinnovando la fiducia a Gianluca Croce e confermandolo alla guida dell'Associazione degli Agenti e Mediatori Marittimi genovesi, per il mandato che si estenderà fino al 2028, affidandogli il compito di accompagnare la categoria in una fase cruciale per il futuro dello scalo ligure. La riconferma arriva in un momento particolarmente significativo per il sistema portuale genovese, chiamato a confrontarsi con importanti trasformazioni infrastrutturali e con nuove sfide sul fronte della competitività internazionale e dello sviluppo logistico. Al termine della prima riunione del nuovo Consiglio, Croce ha delineato gli obiettivi che caratterizzeranno il prossimo triennio. "Non è un mistero per nessuno - ha affermato Croce a conclusione della prima riunione del nuovo consiglio - che ci troviamo di fronte a cambiamenti epocali determinati in prima istanza dalla costruzione della nuova diga del porto di Genova, ma anche dallo sforzo al quale saremo 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 infrastrutturalmente e operativamente potenziato tornerà a trovare davvero la sua punta di diamante". Il presidente ha quindi sottolineato il ruolo strategico che gli agenti marittimi saranno chiamati a svolgere nel consolidamento dei traffici e nella valorizzazione delle opportunità offerte dai nuovi investimenti portuali, evidenziando l'importanza della collaborazione con il mondo armatoriale per rafforzare il posizionamento competitivo di Genova nel Mediterraneo. "Per noi agenti è davvero una grande sfida - ha concluso 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

Corriere Marittimo

Genova, Voltri

Srl), Maurizio Gozzi (HB Shipping Srl), Giacomo Gramatica (Gramatica di Bellagio Giacomo) e Luigi Riso (Genoa Sea Brokers Srl). Nel nuovo organismo entra inoltre, in qualità di presidente del Gruppo Giovani, Lorenzo Giacobbe (Januamar Srl), rafforzando la presenza delle nuove generazioni all'interno dell'associazione.

Genova24

Genova, Voltri

Depositi chimici, le Officine Sampierdarenesi: Nuove ipotesi? Chiediamo un confronto pubblico

Indiscrezioni di stampa negli ultimi giorni hanno fatto tornare d'attualità l'opzione della darsena tecnica vicina a calata Bettolo Genova . La questione del dislocamento dei depositi chimici di Carmagnani e Superba dall'attuale spazio di Multedo torna d'attualità, dopo l'altolà della giustizia amministrativa all'ipotesi di ponte Somalia, con un'indiscrezione del SecoloXIX. Secondo il quotidiano genovese sarebbe nuovamente sul tavolo l'opzione di un trasferimento in una darsena tecnica vicino a calata Bettolo, sempre nel porto commerciale di Sampierdarena. Un'opzione che torna a far preoccupare i comitati. Le Officine Sampierdarenesi Gianfranco Angusti, oggi retti da Barbara Barroero, e che per anni hanno battagliato contro il trasloco del polo chimico a Ponte Somalia, chiede oggi l'apertura di un tavolo tecnico-istituzionale che coinvolga tutti i soggetti interessati, al fine di individuare una soluzione condivisa e trasparente. Secondo il comitato, prosegue la nota, le decisioni su un tema così rilevante per il territorio, il porto e la sicurezza dei cittadini, devono essere affidate a un confronto pubblico, trasparente e istituzionale. In questa fase l'autorità portuale tornerà a discutere con il Comune di Genova le varie soluzioni possibili e una di queste, secondo le indiscrezioni di stampa, si trova in ambito portuale a levante di calata Bettolo. Lo spazio, utilizzato per il rifornimento delle navi, a cui si aggiungerebbe una parte di Calata oli minerali, è meno vicino alle case di quanto lo fosse ponte Somalia ma i comitati vogliono comunque essere coinvolti. Parte dell'area è, ad ogni modo, oggi occupata da Eni, che dovrebbe rinunciare alla concessione. L'altro problema è che non si tratta di uno spazio particolarmente grande anche se c'è chi pensa che i depositi di Multedo oggi siano sovradimensionati. Più informazioni.



Informatore Navale

Genova, Voltri

Giovani ospiti tra emozioni e meraviglia dalla Scuola Marconi di Genova a bordo di Costa Toscana con "Joy of moving"

Nel corso dello scalo di oggi a **Genova**, Costa Toscana, nave ammiraglia della flotta Costa Crociere, ha nuovamente ospitato un gruppo di bambini della Scuola Marconi di **Genova** e ai loro accompagnatori per vivere insieme una giornata fatta di gioco, movimento e scoperta. L'iniziativa rientra nel programma sviluppato grazie alla partnership tra Ferrero e Costa Crociere, con l'obiettivo di diffondere il valore del gioco come strumento educativo per favorire una crescita sana, stimolare la creatività e promuovere stili di vita attivi. Attività ludiche, momenti interattivi e occasioni di apprendimento hanno accompagnato i giovani visitatori in un'esperienza fuori dall'ordinario, dove il mare fa da cornice a emozioni e nuove scoperte. Per i ragazzi della Scuola Marconi si tratta della seconda visita a bordo dell'ammiraglia ed accompagnati dai loro insegnanti hanno scoperto un mondo di emozioni e tecnologia, dove ogni angolo racconta una storia fatta di innovazione e creatività. Tra attività ludiche, momenti interattivi e occasioni di apprendimento hanno vissuto una giornata speciale in un contesto straordinario, dove il mare diventa scenario di emozioni, meraviglia e crescita. Dopo quella analoga fatta dai loro "colleghi" lo scorso 15 maggio, in occasione di questa seconda visita, il gruppo di circa 20 bambini con i loro accompagnatori insegnanti è stato accolto dal Comandante di Costa Toscana Tihomir Muzic con un caloroso benvenuto e la consueta foto di gruppo. Coinvolti dagli animatori Costa, professionisti che ogni giorno si dedicano alle attività per i più piccoli, il gruppo della Scuola Marconi di **Genova** ha partecipato a giochi e attività ludico-motorie pensate per stimolare creatività e movimento. La giornata si è conclusa con una visita guidata della nave, per scoprire da vicino gli spazi e le curiosità di questa splendida nave. Dal 2019, Ferrero e Costa Crociere collaborano per portare il programma "Joy of moving" a bordo delle navi e nelle comunità locali dei porti di scalo, con l'obiettivo di valorizzare il gioco come strumento di sviluppo. La partnership si fonda su valori condivisi e sulla convinzione che il movimento e il gioco siano elementi essenziali per favorire la crescita fisica, personale e relazionale dei bambini, creando opportunità di apprendimento e benessere in contesti unici. Kinder Joy of moving, il progetto di responsabilità sociale del Gruppo Ferrero che promuove l'attività fisica a misura di bambini e famiglie in modo coinvolgente e gioioso, ha arricchito le attività proposte ai bambini a bordo delle navi Costa con attività studiate ad hoc, basate su un metodo educativo innovativo, chiamato "Joy of moving". Il metodo pone al centro il bambino attivo, favorendo lo sviluppo delle competenze motorie, cognitive, emotive e sociali. Ne è nato un progetto innovativo e originale che si svolge a bordo delle navi Costa, pensato per famiglie, insegnanti, educatori e allenatori, che promuove la gioia del movimento attraverso il gioco. L'iniziativa proseguirà anche in altri porti

Informatore Navale	
Giovani ospiti tra emozioni e meraviglia dalla Scuola Marconi di Genova a bordo di Costa Toscana con "Joy of moving"	
06/01/2026 11:40	
<p>Nel corso dello scalo di oggi a Genova, Costa Toscana, nave ammiraglia della flotta Costa Crociere, ha nuovamente ospitato un gruppo di bambini della Scuola Marconi di Genova e ai loro accompagnatori per vivere insieme una giornata fatta di gioco, movimento e scoperta. L'iniziativa rientra nel programma sviluppato grazie alla partnership tra Ferrero e Costa Crociere, con l'obiettivo di diffondere il valore del gioco come strumento educativo per favorire una crescita sana, stimolare la creatività e promuovere stili di vita attivi. Attività ludiche, momenti interattivi e occasioni di apprendimento hanno accompagnato i giovani visitatori in un'esperienza fuori dall'ordinario, dove il mare fa da cornice a emozioni e nuove scoperte. Per i ragazzi della Scuola Marconi si tratta della seconda visita a bordo dell'ammiraglia ed accompagnati dai loro insegnanti hanno scoperto un mondo di emozioni e tecnologia, dove ogni angolo racconta una storia fatta di innovazione e creatività. Tra attività ludiche, momenti interattivi e occasioni di apprendimento hanno vissuto una giornata speciale in un contesto straordinario, dove il mare diventa scenario di emozioni, meraviglia e crescita. Dopo quella analoga fatta dai loro "colleghi" lo scorso 15 maggio, in occasione di questa seconda visita, il gruppo di circa 20 bambini con i loro accompagnatori insegnanti è stato accolto dal Comandante di Costa Toscana Tihomir Muzic con un caloroso benvenuto e la consueta foto di gruppo. Coinvolti dagli animatori Costa, professionisti che ogni giorno si dedicano alle attività per i più piccoli, il gruppo della Scuola Marconi di Genova ha partecipato a giochi e attività ludico-motorie pensate per stimolare creatività e movimento. La giornata si è conclusa con una visita guidata della nave, per scoprire da vicino gli spazi e le curiosità di questa splendida nave. Dal 2019, Ferrero e Costa Crociere collaborano per portare il programma "Joy of moving" a bordo delle navi e nelle comunità locali dei porti di scalo, con l'obiettivo di valorizzare il gioco come strumento di sviluppo. La partnership si fonda su valori condivisi e sulla convinzione che il movimento e il gioco siano elementi essenziali per favorire la crescita fisica, personale e relazionale dei bambini, creando opportunità di apprendimento e benessere in contesti unici. Kinder Joy of moving, il progetto di responsabilità sociale del Gruppo Ferrero che promuove l'attività fisica a misura di bambini e famiglie in modo coinvolgente e gioioso, ha arricchito le attività proposte ai bambini a bordo delle navi Costa con attività studiate ad hoc, basate su un metodo educativo innovativo, chiamato "Joy of moving". Il metodo pone al centro il bambino attivo, favorendo lo sviluppo delle competenze motorie, cognitive, emotive e sociali. Ne è nato un progetto innovativo e originale che si svolge a bordo delle navi Costa, pensato per famiglie, insegnanti, educatori e allenatori, che promuove la gioia del movimento attraverso il gioco. L'iniziativa proseguirà anche in altri porti con l'obiettivo di coinvolgere un numero sempre maggiore di bambini in</p>	

Informatore Navale

Genova, Voltri

con l'obiettivo di coinvolgere un numero sempre maggiore di bambini in esperienze educative e divertenti, all'insegna della "Joy of Moving".

Informatore Navale

Genova, Voltri

ASSAGENTI: GIANLUCA CROCE CONFERMATO ALLA PRESIDENZA SINO AL 2028

"Pronti ad affrontare la sfida epocale del nuovo **porto di Genova**" Gianluca Croce è stato confermato oggi alla presidenza di Assagenti **Genova**, carica che ricoprirà sino al del 2028. La scelta è stata compiuta dal neo eletto consiglio dell'Associazione degli Agenti e Mediatori Marittimi genovesi che affiancherà Croce in un periodo particolarmente complesso e decisivo per il futuro del **porto di Genova**. "Non è un mistero per nessuno - ha affermato Croce a conclusione della prima riunione del nuovo consiglio - che ci troviamo di fronte a cambiamenti epocali determinati in prima istanza dalla costruzione della nuova diga del **porto di Genova**, ma anche dallo sforzo al quale saremo 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** infrastrutturalmente e operativamente potenziato torni a trovare davvero la sua punta di diamante". "Per noi agenti è davvero una grande sfida - ha concluso 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". Ecco i componenti del Consiglio Direttivo di Assagenti per il biennio 2026-2028: Settore agenti marittimi servizi di linea - agenti aerei - agenti generali - agenti interno Boesgaard Andrea (Hugo Trumpy Srl), Cerruti Gian Alberto (Gastaldi & C. Srl), Domicolo Eugenio (Arkas Italia Srl), Gallo Filippo (MTO SpA), Guidi Paolo (CMA CGM ITALY Srl), Negri Aldo Felice (Yang Ming Italy SpA), Pessina Paolo (Hapag-Lloyd Italy Srl) Settore agenti marittimi servizi tramp - agenti manning Cignolini Cynthia (Medagent Srl), Demarchi Roberto (Banchemo- Costa & C. Agenzia Marittima SpA), Duci Gian Enzo (Enterprise Shipping Agency Srl), Mari Davide (Trafalgar Shipping Srl), Pesto Massimiliano (Pesto Sea Group Srl) Settore mediatori marittimi Campostano Camillo (Anchor Chartering Srl), Gozzi Maurizio (HB Shipping Srl), Gramatica Giacomo (Gramatica di Bellagio Giacomo), Rizzo Luigi (Genoa Sea Brokers Srl) Entra nel Consiglio in qualità di Presidente del Gruppo Giovani: Lorenzo Giacobbe (Januamar Srl.).

Informatore Navale

ASSAGENTI: GIANLUCA CROCE CONFERMATO ALLA PRESIDENZA SINO AL 2028

06/01/2026 13:10

"Pronti ad affrontare la sfida epocale del nuovo porto di Genova" Gianluca Croce è stato confermato oggi alla presidenza di Assagenti Genova, carica che ricoprirà sino al del 2028. La scelta è stata compiuta dal neo eletto consiglio dell'Associazione degli Agenti e Mediatori Marittimi genovesi che affiancherà Croce in un periodo particolarmente complesso e decisivo per il futuro del porto di Genova. "Non è un mistero per nessuno - ha affermato Croce a conclusione della prima riunione del nuovo consiglio - che ci troviamo di fronte a cambiamenti epocali determinati in prima istanza dalla costruzione della nuova diga del porto di Genova, ma anche dallo sforzo al quale saremo 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 infrastrutturalmente e operativamente potenziato torni a trovare davvero la sua punta di diamante". "Per noi agenti è davvero una grande sfida - ha concluso 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". Ecco i componenti del Consiglio Direttivo di Assagenti per il biennio 2026-2028: Settore agenti marittimi servizi di linea - agenti aerei - agenti generali - agenti interno Boesgaard Andrea (Hugo Trumpy Srl), Cerruti Gian Alberto (Gastaldi & C. Srl), Domicolo Eugenio (Arkas Italia Srl), Gallo Filippo (MTO SpA), Guidi Paolo (CMA CGM ITALY Srl), Negri Aldo Felice (Yang Ming Italy SpA), Pessina Paolo (Hapag-Lloyd Italy Srl) Settore agenti marittimi servizi tramp - agenti manning Cignolini Cynthia (Medagent Srl), Demarchi Roberto (Banchemo- Costa & C. Agenzia Marittima SpA), Duci Gian Enzo (Enterprise Shipping Agency Srl), Mari Davide (Trafalgar Shipping Srl), Pesto Massimiliano (Pesto Sea Group Srl) Settore mediatori marittimi Campostano Camillo (Anchor Chartering Srl), Gozzi Maurizio (HB Shipping Srl), Gramatica Giacomo (Gramatica di Bellagio Giacomo), Rizzo Luigi (Genoa Sea Brokers Srl) Entra nel Consiglio in qualità di Presidente del Gruppo Giovani: Lorenzo Giacobbe (Januamar Srl.).

Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Assagenti conferma Gianluca Croce alla presidenza

Nominati anche i componenti del consiglio direttivo per il biennio 2026-2028 Gianluca Croce è stato confermato alla presidenza di Assagenti **Genova**, carica che ricoprirà sino al del 2028. La scelta è stata compiuta dal neo eletto consiglio dell'associazione degli Agenti e Mediatori Marittimi del capoluogo ligure che affiancherà Croce in un periodo particolarmente complesso e decisivo per il futuro del **porto** di **Genova**. "Non è un mistero per nessuno - ha affermato Croce a conclusione della prima riunione del nuovo consiglio - che ci troviamo di fronte a cambiamenti epocali determinati in prima istanza dalla costruzione della nuova diga del **porto** di **Genova**, ma anche dallo sforzo al quale saremo 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** infrastrutturalmente e operativamente potenziato torni a trovare davvero la sua punta di diamante". "Per noi agenti è davvero una grande sfida - ha concluso 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". Ecco i componenti del Consiglio Direttivo di Assagenti per il biennio 2026-2028 Settore agenti marittimi servizi di linea - agenti aerei - agenti generali - agenti interno Boesgaard Andrea (Hugo Trumpy Srl), Cerruti Gian Alberto (Gastaldi & C. Srl), Domicolo Eugenio (Arkas Italia Srl), Gallo Filippo (MTO SpA), Guidi Paolo (CMA CGM ITALY Srl), Negri Aldo Felice (Yang Ming Italy SpA), Pessina Paolo (Hapag-Lloyd Italy Srl) Settore agenti marittimi servizi tramp - agenti manning Cignolini Cynthia (Medagent Srl), Demarchi Roberto (Banchemo- Costa & C. Agenzia Marittima SpA), Duci Gian Enzo (Enterprise Shipping Agency Srl), Mari Davide (Trafalgar Shipping Srl), Pesto Massimiliano (Pesto Sea Group Srl) Settore mediatori marittimi Campostano Camillo (Anchor Chartering Srl), Gozzi Maurizio (HB Shipping Srl), Gramatica Giacomo (Gramatica di Bellagio Giacomo), Risso Luigi (Genoa Sea Brokers Srl) Entra nel Consiglio in qualità di èresidente del Gruppo Giovani: Lorenzo Giacobbe (Januamar Srl.)

Articoli correlati.



Nominati anche i componenti del consiglio direttivo per il biennio 2026-2028 Gianluca Croce è stato confermato alla presidenza di Assagenti Genova, carica che ricoprirà sino al del 2028. La scelta è stata compiuta dal neo eletto consiglio dell'associazione degli Agenti e Mediatori Marittimi del capoluogo ligure che affiancherà Croce in un periodo particolarmente complesso e decisivo per il futuro del porto di Genova. "Non è un mistero per nessuno - ha affermato Croce a conclusione della prima riunione del nuovo consiglio - che ci troviamo di fronte a cambiamenti epocali determinati in prima istanza dalla costruzione della nuova diga del porto di Genova, ma anche dallo sforzo al quale saremo 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 infrastrutturalmente e operativamente potenziato torni a trovare davvero la sua punta di diamante". "Per noi agenti è davvero una grande sfida - ha concluso 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". Ecco i componenti del Consiglio Direttivo di Assagenti per il biennio 2026-2028 Settore agenti marittimi servizi di linea - agenti aerei - agenti generali - agenti interno Boesgaard Andrea (Hugo Trumpy Srl), Cerruti Gian Alberto (Gastaldi & C. Srl), Domicolo Eugenio (Arkas Italia Srl), Gallo Filippo (MTO SpA), Guidi Paolo (CMA CGM ITALY Srl), Negri Aldo Felice (Yang Ming Italy SpA), Pessina Paolo (Hapag-Lloyd Italy Srl) Settore agenti marittimi servizi tramp - agenti manning Cignolini Cynthia (Medagent Srl), Demarchi Roberto (Banchemo- Costa & C. Agenzia Marittima SpA), Duci Gian Enzo (Enterprise Shipping Agency Srl), Mari Davide (Trafalgar

L'agenzia di Viaggi

Genova, Voltri

Mega Serena torna dopo il restyling in Corsica Sardinia Ferries

Tornata in flotta di Corsica Sardinia Ferries, Mega Serena , dopo un completo restyling eseguito presso i cantieri San Giorgio di Genova La nave ha già preso il largo il 28 maggio e andrà ad affiancare le altre navi sulle linee verso Corsica, Sardegna e Baleari . Con una stazza lorda di circa 39.200 tonnellate e una capacità fino a 2000 passeggeri e oltre 600 veicoli (oppure 2000 metri lineari per il carico rotabile) la nave è dotata delle più moderne tecnologie in termini di sicurezza, sostenibilità e prestazioni. Il traghetto è già predisposto per il collegamento elettrico da terra (shore to ship), durante le soste in porto; i lavori di finalizzazione del sistema saranno conclusi nei prossimi mesi. Questo consentirà di ridurre significativamente le emissioni inquinanti, rumori e vibrazioni, migliorando la qualità dell'aria e l'impatto acustico portuale, contribuendo alla decarbonizzazione del settore marittimo e alla transizione verso **porti** più "green". Il restyling ha donato alla nave ambienti moderni , luminosi e confortevoli, con i locali pubblici che si differenziano per identità, arredi e offerta, in linea con lo stile delle Navi Gialle. «L'ingresso della Mega Serena rappresenta un ulteriore e fondamentale passo per la nostra crescita e conferma il costante impegno per un servizio efficiente, sicuro e attento all'ambiente - dichiara Sébastien Romani , amministratore delegato di Corsica Sardinia Ferries - Questa nuova unità ci permetterà di migliorare l'offerta per i nostri clienti e di affrontare con ancora più forza le sfide del mercato».



MenteLocale

Genova, Voltri

Festival Blu: oltre trenta appuntamenti dedicati a clima, mare e biodiversità. Il programma

Festival Blu: oltre trenta appuntamenti dedicati a clima, mare e biodiversità. Il programma Pixabay Blue District Cerca sulla mappa dalle 09:30 DA Mercoledì Giugno A Giovedì Giugno Prende il via mercoledì 3 giugno la seconda edizione del Festival Blu , che fino a giovedì 11 giugno - dalle 9 alle 19 - anima il Blue District e altri luoghi della città. Un festival plurale dedicato a clima, mare e biodiversità con oltre trenta appuntamenti tra workshop , documentari, laboratori, gaming outdoor talk e incontri con soluzioni innovative, che trasforma quella parte di città in uno spazio di confronto, partecipazione e attivismo. Nato nello spirito della Giornata Mondiale degli Oceani , il festival riunisce le realtà dell'ecosistema del Blue District - hub dedicato alla blue economy e all'innovazione sostenibile gestito dal Job Centre , società in house del Comune di **Genova**- e mira a dare voce, attraverso linguaggi e prospettive diverse, alle grandi sfide ambientali del presente e alle soluzioni che stanno prendendo forma. Nell'ambito del festival è visitabile la mostra Allerta Terra - Noi e il clima , la nuova installazione immersiva dedicata ai temi del cambiamento climatico, della sostenibilità e del rapporto tra uomo e ambiente, che entrerà a far parte del patrimonio permanente del **Genova** Blue District. Qui di seguito il programma Mercoledì 3 giugno 09 -13 conferenza Il Leudo racconta , presentazione dei progetti INTERREG Italia-Francia Marittimo a cura di Regione Liguria; 14 laboratorio scrittura creativa Il popolo del mare prende forma , a cura di Posidonia Green Project; 15 -18 attività outdoor Boat Experience : tradizione e innovazione in mare con tour nel **Porto** di **Genova** e visita al Leudo; vernissage inaugurazione mostra Allerta Terra: noi e il clima , sul cambiamento climatico Giovedì 4 giugno workshop Le nuove tecnologie per esplorare e proteggere il mare, La sicurezza della navigazione nelle aree marittime e portuali, attività outdoor e benessere; 18 presentazione libro La moda è potere. Come un'industria modella il nostro futuro , con Debora Lucchetti ed Enrica Manna; 15 - 18 attività outdoor Boat Experience : tradizione e innovazione in mare con tour nel **Porto** di **Genova** e visita al Leudo Venerdì 5 giugno workshop Monitorare l'impatto del **porto** sulla città e Impatto delle plastiche in mare: a che punto siamo? 14 - 14:45 incontro Servizi ecosistemici legati al mare e alla pesca sostenibile 18 - 21 serata a tema Alghe: il futuro cresce in mare - Innovazione, bioeconomia e servizi ecosistemici; 21- 23 proiezione docufilm Elia - Un racconto di mare e per il mare 15 attività outdoor con visita al museo sottomarino Posidonia Art Reef di Bogliasco; 15 - 18 attività outdoor Boat Experience : tradizione e innovazione in mare Sabato 6 giugno 10 - 12:30 mostra e laboratorio Climate Kit , visita guidata alla mostra e laboratorio sul cambiamento climatico; 15:30 - 17:30 laboratorio L'Erbario delle Sirene Alghe e piante marine attraverso la cianotipia;



Festival Blu: oltre trenta appuntamenti dedicati a clima, mare e biodiversità. Il programma Pixabay Blue District Cerca sulla mappa dalle 09:30 DA Mercoledì Giugno A Giovedì Giugno Prende il via mercoledì 3 giugno la seconda edizione del Festival Blu , che fino a giovedì 11 giugno - dalle 9 alle 19 - anima il Blue District e altri luoghi della città. Un festival plurale dedicato a clima, mare e biodiversità con oltre trenta appuntamenti tra workshop , documentari, laboratori, gaming outdoor talk e incontri con soluzioni innovative, che trasforma quella parte di città in uno spazio di confronto, partecipazione e attivismo. Nato nello spirito della Giornata Mondiale degli Oceani , il festival riunisce le realtà dell'ecosistema del Blue District - hub dedicato alla blue economy e all'innovazione sostenibile gestito dal Job Centre , società in house del Comune di Genova- e mira a dare voce, attraverso linguaggi e prospettive diverse, alle grandi sfide ambientali del presente e alle soluzioni che stanno prendendo forma. Nell'ambito del festival è visitabile la mostra Allerta Terra - Noi e il clima : la nuova installazione immersiva dedicata ai temi del cambiamento climatico, della sostenibilità e del rapporto tra uomo e ambiente, che entrerà a far parte del patrimonio permanente del Genova Blue District. Qui di seguito il programma Mercoledì 3 giugno 09 -13 conferenza Il Leudo racconta , presentazione dei progetti INTERREG Italia-Francia Marittimo a cura di Regione Liguria; 14 laboratorio scrittura creativa Il popolo del mare prende forma , a cura di Posidonia Green Project; 15 -18 attività outdoor Boat Experience : tradizione e innovazione in mare con tour nel Porto di Genova e visita al Leudo; vernissage inaugurazione mostra Allerta Terra: noi e il clima , sul cambiamento climatico

MenteLocale

Genova, Voltri

Festival Blue in Piazza con Il mondo invisibile al microscopio, (osservazione del plancton), Ti sento ma non ti vedo ascolto (riconoscimento dei cetacei), esperienze e laboratori dedicati agli oceani e alla biodiversità marina Domenica 7 giugno 10 - 12:30 mostra e laboratorio Climate Kit , visita guidata e approfondimento sul cambiamento climatico; 15:30 - 17:30 laboratorio di cianotipia L'Erbario delle Sirene 18 - 24 Festival Blue in Piazza , osservazione del plancton al microscopio, ascolto e riconoscimento dei cetacei, ed esperienze e laboratori sulla biodiversità marina; Lunedì 8 giugno 10:30 - 12:30 conferenza Dialoghi europei e incontro con Europe Direct **Genova** tra yoga, riflessione e confronto sui valori europei; Festival Blue in Piazza con osservazione del plancton al microscopio, ascolto e riconoscimento dei cetacei ed esperienze e laboratori dedicati agli oceani e alla biodiversità marina Martedì 9 giugno 18:30 - 23:30 serata a tema Glacial Thought s, viaggio tra poli e cambiamento climatico attraverso scienza, gioco e creatività Mercoledì 10 giugno 18:30, proiezione documentario HOPE - Empower People of the Earth Giovedì 11 giugno 10 - 13 conferenza Verso una Blue Economy rigenerativa: il ruolo delle società benefit 16 - 22 serata a tema Pesca sostenibile tra laboratori, talk e showcooking Argomenti trattati **Genova** Attualità Incontri Newsletter Eventi Resta aggiornato su tutti gli eventi a **Genova** e dintorni, iscriviti gratis alla newsletter Registrati.

Diga foranea di Genova: via alla fase B*Opere a mare con le prime colonne*

Giulia Sarti

GENOVA La fase B della nuova diga foranea è avviata. Aperto il fronte delle opere in mare, il passaggio più delicato e atteso dell'intero intervento, i lavori hanno portato questa settimana a realizzare le prime colonne, da a 3, 6, 9 e 12 metri, propedeutiche alla messa a punto delle tecniche di consolidamento del fondale che caratterizzeranno l'intera fase. L'attivazione del cantiere in mare -si legge sul sito della Regione Liguria- segna il passaggio dalla fase preparatoria a quella pienamente realizzativa dell'opera. Le colonne realizzate consentiranno anche di calibrare procedure, tempi e standard esecutivi per portare la produzione a regime, garantendo i massimi livelli di sicurezza e qualità. L'avvio delle opere in mare di Fase B- commenta Carlo De Simone, subcommissario ricostruzione Genova segna un momento di grande significato per Genova e per l'intero Paese. La realizzazione in parallelo delle due fasi permette di ottimizzare oltre due anni di tempi sul cronoprogramma inizialmente previsto e di guardare prima al futuro: rafforzando il ruolo strategico della città nel Mediterraneo, ne accresce la competitività portuale e logistica e si pongono le basi per uno sviluppo del territorio e dell'economia che vi ruota attorno. Portare avanti un intervento di questa complessità con metodo, rigore e senso di responsabilità è l'impegno che onoriamo ogni giorno, consapevoli di costruire un'opera destinata a servire Genova e le prossime generazioni. L'inizio delle opere in mare è un risultato concreto aggiunge Giacomo Giampedrone, assessore della Regione Liguria con delega al coordinamento e alla realizzazione della stazione appaltante che testimonia l'efficacia del coordinamento della Stazione Appaltante Regione Liguria. Siamo al lavoro ogni giorno per garantire rapidità, trasparenza e certezza dei tempi, e questi primi risultati lo confermano. La Regione continuerà a fare la propria parte affinché ogni fase proceda senza ostacoli: si tratta di un'opera strategica per Genova, per la Liguria e per la competitività dell'intero sistema portuale e logistico del Paese. I lavori erano stati affidati dalla Regione Liguria (come soggetto attuatore e stazione appaltante) al raggruppamento temporaneo di imprese appaltatrici formato da Rcm, Sales e Consorzio Integra per la realizzazione della fase B L'aggiudicazione della gara era avvenuta per 435,31 milioni di euro.



Il TAR del Piemonte dalla parte delle AdSp per l'accesso agli atti di ART*La richiesta sui documenti per la regolazione in ambito portuale*

Giulia Sarti

GENOVA Con l'ordinanza n. 1226/2026 pubblicata il 1° Giugno 2026 dal Tribunale Amministrativo Regionale (TAR) per il Piemonte (Sezione Terza) l'AdSp del mar Ligure occidentale incassa una vittoria importante. Alla base della questione il ricorso presentato dall'ente portuale contro una delibera (la n. 242/2025) dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) che, nell'ambito del giudizio, ha contestato il mancato accesso completo agli atti istruttori utilizzati dall'ART per adottare tale provvedimento. La delibera conclude il procedimento avviato nel 2022 per rivedere le regole sull'accesso alle infrastrutture portuali introdotte nel 2018 e fa riferimento a misure regolatorie portuali introducendo una disciplina molto più dettagliata su alcuni aspetti di rilievo tra i quali il rilascio e il rinnovo delle concessioni portuali, i criteri di selezione dei concessionari compresa la determinazione dei canoni concessori e il monitoraggio delle performance dei concessionari. Aggiunge alcuni principi sulla trasparenza economico-finanziaria, l'accesso alle infrastrutture ferroviarie interne ai porti e gli obblighi informativi delle AdSp. Il giudizio del TAR Alla base del giudizio del TAR non rientra la delibera regolatoria, ma la valutazione del modus operandi dell'Autorità nel soddisfare la richiesta di accesso ai documenti amministrativi presentata dall'Autorità portuale ligure. Tra i documenti richiesti una serie di verbali di audizioni e contributi degli stakeholder, documenti istruttori interni, compresa la corrispondenza tra ART, Ministero e altri enti istituzionali; a questi si aggiungono dati e analisi utilizzati per redigere l'Analisi e Verifica di Impatto della Regolazione (AIR). L'Authority sosteneva che non fosse stato fornito un riscontro integrale, al contrario, l'ART dichiarava di aver già consegnato tutta la documentazione esistente e disponibile. Al termine della sua verifica la decisione del TAR si è espressa a favore dell'AdSp anche se solo in parte. La richiesta accolta dal Tribunale riguarda il diritto di ottenere i dati specifici utilizzati dall'ART per l'analisi statistica contenuta nell'AIR, in particolare il dataset selezionato composto da 132 rapporti concessori relativi a 5 Autorità di Sistema portuale e 18 porti. La motivazione che rende i dati pubblici è da ricercare nel fatto che, una volta selezionati dall'ART come base delle proprie analisi regolatorie, tali dati non possono più essere considerati materiali interni, poiché rilevanti per verificare la correttezza delle valutazioni effettuate dal regolatore. L'ordinanza del tribunale riconosce nel concreto il diritto dell'Autorità di Sistema portuale ad accedere a questi dati specifici e ordina all'ART di consentire l'accesso entro 30 giorni dalla comunicazione. Viene invece respinto l'accesso agli altri documenti, quelli cioè che il Tribunale ritiene non accessibili o non sufficientemente individuati tra cui verbali che risultano inesistenti, documenti interni elaborati. Sulla corrispondenza istituzionale si ritiene che essa sia troppo generica come richiesta e considerata



Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

senza nesso immediato con le esigenze difensive. Vista nel suo insieme l'ordinanza del TAR del Piemonte richiama e afferma un principio di trasparenza, pilastro della stessa Autorità regolatoria dei trasporti e diventa pietra miliare non solo per l'AdSp genovese ma per tutte quelle italiane.

Sea Reporter

Genova, Voltri

Gianluca Croce confermato alla guida di Assagenti Genova fino al 2028

Giu 1, 2026 **Genova** - Gianluca Croce è stato confermato oggi alla presidenza di Assagenti **Genova**, l'Associazione degli Agenti e Mediatori Marittimi genovesi. Rimarrà alla guida dell'ente fino al 2028, sostenuto dal neo eletto consiglio direttivo che lo affiancherà in un biennio cruciale e storicamente complesso per il futuro dello scalo ligure. La riconferma arriva in un momento di profonde trasformazioni, guidate principalmente dai grandi cantieri infrastrutturali dello scalo. Al centro dell'agenda di Croce c'è infatti la costruzione della nuova diga del **porto** di **Genova**, un'opera destinata a ridisegnare gli assetti operativi e commerciali del territorio. Secondo il presidente, la categoria degli agenti marittimi sarà chiamata a un doppio sforzo strategico: da una parte il rafforzamento dei traffici attraverso un'azione commerciale sistematica, dall'altra la creazione di un vero e proprio sistema logistico integrato che veda nel **porto** potenziato la sua punta di diamante. Per superare questa sfida epocale, l'associazione punterà sulla propria tradizione e sulle competenze professionali dei associati, consolidando i rapporti con le controparti armatoriali. L'obiettivo dichiarato è riaffermare sul campo la valenza e la convenienza economica dello scalo, consolidando le ragioni di mercato che spingono le grandi compagnie a scegliere **Genova**. Il nuovo Consiglio Direttivo per il biennio 2026-2028 risulta composto da rappresentanti di primo piano del settore. Per il comparto degli agenti marittimi dei servizi di linea, aerei, generali e interni sono stati eletti Andrea Boesgaard Hugo Trumpy Gian Alberto Cerruti Gastaldi & C. Eugenio Domicolo Arkas Italia Filippo Gallo MTO Paolo Guidi CMA CGM ITALY Aldo Felice Negri Yang Ming Italy) e Paolo Pessina Hapag-Lloyd Italy Il settore dei servizi tramp e manning vede la presenza di Cynthia Cignolini Medagent Roberto Demarchi Banchemo-Costa Gian Enzo Duci Enterprise Shipping Agency Davide Mari Trafalgar Shipping) e Massimiliano Pesto Pesto Sea Group Per i mediatori marittimi entrano in consiglio Camillo Campostano Anchor Chartering Maurizio Gozzi HB Shipping Giacomo Gramatica e Luigi Risso Genoa Sea Brokers). Completa la squadra Lorenzo Giacobbe Januamar), che fa il suo ingresso in direttivo in qualità di Presidente del Gruppo Giovani.



Giu 1, 2026 Genova - Gianluca Croce è stato confermato oggi alla presidenza di Assagenti Genova, l'Associazione degli Agenti e Mediatori Marittimi genovesi. Rimarrà alla guida dell'ente fino al 2028, sostenuto dal neo eletto consiglio direttivo che lo affiancherà in un biennio cruciale e storicamente complesso per il futuro dello scalo ligure. La riconferma arriva in un momento di profonde trasformazioni, guidate principalmente dai grandi cantieri infrastrutturali dello scalo. Al centro dell'agenda di Croce c'è infatti la costruzione della nuova diga del porto di Genova, un'opera destinata a ridisegnare gli assetti operativi e commerciali del territorio. Secondo il presidente, la categoria degli agenti marittimi sarà chiamata a un doppio sforzo strategico: da una parte il rafforzamento dei traffici attraverso un'azione commerciale sistematica, dall'altra la creazione di un vero e proprio sistema logistico integrato che veda nel porto potenziato la sua punta di diamante. Per superare questa sfida epocale, l'associazione punterà sulla propria tradizione e sulle competenze professionali dei associati, consolidando i rapporti con le controparti armatoriali. L'obiettivo dichiarato è riaffermare sul campo la valenza e la convenienza economica dello scalo, consolidando le ragioni di mercato che spingono le grandi compagnie a scegliere Genova. Il nuovo Consiglio Direttivo per il biennio 2026-2028 risulta composto da rappresentanti di primo piano del settore. Per il comparto degli agenti marittimi dei servizi di linea, aerei, generali e interni sono stati eletti Andrea Boesgaard Hugo Trumpy Gian Alberto Cerruti Gastaldi & C. Eugenio Domicolo Arkas Italia Filippo Gallo MTO Paolo Guidi CMA CGM ITALY Aldo Felice Negri Yang Ming Italy) e Paolo Pessina Hapag-Lloyd Italy Il settore dei servizi tramp e manning vede la presenza di Cynthia Cignolini Medagent Roberto Demarchi Banchemo-Costa Gian Enzo Duci Enterprise Shipping Agency Davide Mari Trafalgar Shipping) e Massimiliano Pesto Pesto Sea Group Per i mediatori marittimi entrano

Citta della Spezia

La Spezia

Porti della Spezia e Marina di Carrara, in arrivo un nuovo sistema intelligente per il controllo dei mezzi

L'intervento interesserà i principali punti di accesso ai porti dell'Authority, dove saranno installate telecamere OCR e dispositivi in grado di riconoscere automaticamente targhe e codici identificativi dei container. Un investimento da quasi 138 mila euro per rendere più efficiente il monitoraggio dei flussi logistici e rafforzare la digitalizzazione degli accessi portuali. L'**Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale ha affidato alla società genovese Aitek S.p.A. la realizzazione di un nuovo **sistema** di rilevamento automatico delle targhe e dei codici dei container nell'ambito del progetto europeo Verikko, finanziato dal programma Connecting Europe Facility (CEF). L'intervento interesserà i principali punti di accesso ai porti della Spezia e di Marina di Carrara, dove saranno installate telecamere OCR e dispositivi in grado di riconoscere automaticamente targhe e codici identificativi dei container. L'obiettivo è migliorare la raccolta dei dati, la tracciabilità delle merci, i controlli doganali e la gestione della mobilità all'interno delle aree portuali. Il progetto Verikko, di cui l'Authority è partner, punta infatti a sviluppare sistemi intelligenti per la gestione dei flussi logistici e del traffico merci, favorendo una maggiore interoperabilità digitale tra le diverse infrastrutture coinvolte nella catena dei trasporti. L'affidamento, firmato dal segretario dell'ente Federica Montaresi, è stato disposto tramite procedura diretta ai sensi del Codice dei contratti pubblici. La scelta è ricaduta su Aitek, azienda già coinvolta in precedenti progetti europei sviluppati nei porti del **sistema** ligure orientale, tra cui Meridian e AccessMile. L'**Autorità** evidenzia come la continuità tecnologica con il **sistema** GOS (Gate Operating System) già in uso consenta di garantire la piena integrazione con le infrastrutture esistenti, riducendo costi e rischi operativi. Oltre alla fornitura e all'installazione delle apparecchiature, il contratto comprende le attività di collaudo e i servizi di supporto tecnico e manutenzione correttiva fino al 30 giugno 2028. Il nuovo **sistema** si pone l'obiettivo di rappresentare un tassello strategico nel percorso di innovazione digitale dei porti della Spezia e di Marina di Carrara, contribuendo a rendere più efficienti, sicuri e monitorabili i flussi di merci e veicoli che ogni giorno attraversano i due scali. Più informazioni.



06/01/2026 17:48

L'intervento interesserà i principali punti di accesso ai porti dell'Authority, dove saranno installate telecamere OCR e dispositivi in grado di riconoscere automaticamente targhe e codici identificativi dei container. Un investimento da quasi 138 mila euro per rendere più efficiente il monitoraggio dei flussi logistici e rafforzare la digitalizzazione degli accessi portuali. L'Authority di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale ha affidato alla società genovese Aitek S.p.A. la realizzazione di un nuovo sistema di rilevamento automatico delle targhe e dei codici dei container nell'ambito del progetto europeo Verikko, finanziato dal programma Connecting Europe Facility (CEF). L'intervento interesserà i principali punti di accesso ai porti della Spezia e di Marina di Carrara, dove saranno installate telecamere OCR e dispositivi in grado di riconoscere automaticamente targhe e codici identificativi dei container. L'obiettivo è migliorare la raccolta dei dati, la tracciabilità delle merci, i controlli doganali e la gestione della mobilità all'interno delle aree portuali. Il progetto Verikko, di cui l'Authority è partner, punta infatti a sviluppare sistemi intelligenti per la gestione dei flussi logistici e del traffico merci, favorendo una maggiore interoperabilità digitale tra le diverse infrastrutture coinvolte nella catena dei trasporti. L'affidamento, firmato dal segretario dell'ente Federica Montaresi, è stato disposto tramite procedura diretta ai sensi del Codice dei contratti pubblici. La scelta è ricaduta su Aitek, azienda già coinvolta in precedenti progetti europei sviluppati nei porti del sistema ligure orientale, tra cui Meridian e AccessMile. L'Authority evidenzia come la continuità tecnologica con il sistema GOS (Gate Operating System) già in uso consenta di garantire la piena integrazione con le infrastrutture esistenti, riducendo costi e rischi operativi. Oltre alla fornitura e all'installazione delle apparecchiature, il contratto comprende le attività di collaudo e i servizi di supporto tecnico e manutenzione correttiva fino al 30 giugno 2028. Il nuovo sistema si pone l'obiettivo di rappresentare un tassello strategico nel percorso di innovazione digitale dei porti della Spezia e di Marina di Carrara, contribuendo a rendere più efficienti, sicuri e monitorabili i flussi di merci e veicoli che ogni giorno attraversano i due scali. Più informazioni.

Turismo crocieristico a Porto Corsini, Ravennani (LpRa): "A pagarne il prezzo la salute dei residenti"

Per il consigliere comunale sarebbe urgente riportare al centro del dibattito gli "enormi disagi" che il crocierismo starebbe portando all'intera località. Mentre Porto Corsini si prepara a una nuova stagione crocieristica, che la general manager di Ravenna Civitas Cruise Port, Anna D'Imporzano, calcola si tradurrà in circa 383 mila passeggeri in homeport, la politica torna a discutere degli effetti che questo turismo avrà sui residenti della località. A sottolineare la necessità di mettere al centro gli "enormi disagi" che il crocierismo starebbe portando a Porto Corsini è il consigliere comunale di Lista per Ravenna, Andrea Ravegnani. "Il successo economico dell'impresa che gestirà il terminal crocieristico per 33 anni è pagato dai bambini, dagli anziani e da tutti gli altri residenti di Porto Corsini col prezzo della loro salute e della loro qualità di vita, messe seriamente a rischio per l'impatto infestante delle navi e dei traffici motorizzati, a cui sono sottoposti, di autobus, autobotti, taxi e Ncc", accusa il consigliere. Per Ravegnani, come fatto in altre città, i nuovi porti crociere, "essendo equiparabili alle attività industriali vere e proprie", andrebbero collocati "fuori dei centri abitati". "Molte città europee hanno addirittura iniziato a delocalizzarli dai centri urbani o a limitarne fortemente gli accessi per abbattere o almeno ridurre i danni ambientali e sociali che producono sul territorio - insiste il consigliere -. Tra queste, Amsterdam, Barcellona, Palma di Maiorca, Nizza e la Costa Azzurra, Venezia. A Ravenna si è invece deciso che una piccola comunità urbana come Porto Corsini sia abbandonata alla sua malasorte". "Ogni nave da crociera di media grandezza, come quelle che ormeggiano al nostro terminal crociere nell'arco delle dodici ore di stazionamento a Porto Corsini, consuma un fabbisogno energetico di oltre 10 milioni di watt, equiparabile a più di 100 mila auto in sosta col motore acceso", spiega Ravegnani. "Non ci si illuda che il cold ironing possa risolvere tale problema, perché attualmente solo il 30% delle navi crociera dispone di questa tecnologia, e comunque, non essendo obbligatoria la connessione a terra, è a discrezione dell'armatore, durante la sosta al terminal, usufruire dei generatori della propria nave, che sono inoltre molto più vantaggiosi economicamente - conclude il consigliere -. Da anni, i cittadini di Porto Corsini si sentono dire dal Comune e dall'**Autorità Portuale** che si sta studiando una nuova viabilità che bypassi il paese, ma al momento, e probabilmente per sempre, tutto il traffico legato al terminal transiterà in mezzo alle case".



Per il consigliere comunale sarebbe urgente riportare al centro del dibattito gli "enormi disagi" che il crocierismo starebbe portando a Porto Corsini e il consigliere comunale di Lista per Ravenna, Andrea Ravegnani. "Il successo economico dell'impresa che gestirà il terminal crocieristico per 33 anni è pagato dai bambini, dagli anziani e da tutti gli altri residenti di Porto Corsini col prezzo della loro salute e della loro qualità di vita, messe seriamente a rischio per l'impatto infestante delle navi e dei traffici motorizzati, a cui sono sottoposti, di autobus, autobotti, taxi e Ncc", accusa il consigliere. Per Ravegnani, come fatto in altre città, i nuovi porti crociere, "essendo equiparabili alle attività industriali vere e proprie", andrebbero collocati "fuori dei centri abitati". "Molte città europee hanno addirittura iniziato a delocalizzarli dai centri urbani o a limitarne fortemente gli accessi per abbattere o almeno ridurre i danni ambientali e sociali che producono sul territorio - insiste il consigliere -. Tra queste, Amsterdam, Barcellona, Palma di Maiorca, Nizza e la Costa Azzurra, Venezia. A Ravenna si è invece deciso che una piccola comunità urbana come Porto Corsini sia abbandonata alla sua malasorte". "Ogni nave da crociera di media grandezza, come quelle che ormeggiano al nostro terminal crociere nell'arco delle dodici ore di stazionamento a Porto Corsini, consuma un

Turismo crocieristico a Porto Corsini, la protesta dei residenti: "A pagare il costo dello scalo è la nostra salute"

I residenti chiedono si adottino misure urgenti che intervengano a tutela della località a causa degli "enormi disagi" legati al turismo delle crociere. Mentre Porto Corsini si prepara a una nuova stagione crocieristica, che la general manager di Ravenna Civitas Cruise Port, Anna D'Imporzano, calcola si tradurrà in circa 383 mila passeggeri in homeport, si torna a discutere di quali saranno gli effetti che questo turismo avrà sui residenti della località. A sottolineare la necessità di mettere al centro gli "enormi disagi" che il crocierismo starebbe portando a Porto Corsini è Andrea Ravegnani, un residente della zona. "Il successo economico dell'impresa che gestirà il terminal crocieristico per 33 anni è pagato dai bambini, dagli anziani e da tutti gli altri residenti di Porto Corsini col prezzo della loro salute e della loro qualità di vita, messe seriamente a rischio per l'impatto infestante delle navi e dei traffici motorizzati, a cui sono sottoposti, di autobus, autobotti, taxi e Ncc", accusa il ravennate. Per Ravegnani, come fatto in altre città, i nuovi porti crociere, "essendo equiparabili alle attività industriali vere e proprie", andrebbero collocati "fuori dei centri abitati". "Molte città europee hanno addirittura iniziato a delocalizzarli dai centri urbani o a limitarne fortemente gli accessi per abbattere o almeno ridurre i danni ambientali e sociali che producono sul territorio - insiste il residente -. Tra queste, Amsterdam, Barcellona, Palma di Maiorca, Nizza e la Costa Azzurra, Venezia. A Ravenna si è invece deciso che una piccola comunità urbana come Porto Corsini sia abbandonata alla sua malasorte". "Ogni nave da crociera di media grandezza, come quelle che ormeggiano al nostro terminal crociere nell'arco delle dodici ore di stazionamento a Porto Corsini, consuma un fabbisogno energetico di oltre 10 milioni di watt, equiparabile a più di 100 mila auto in sosta col motore acceso", spiega Ravegnani. "Non ci si illuda che il cold ironing possa risolvere tale problema, perché attualmente solo il 30% delle navi crociera dispone di questa tecnologia, e comunque, non essendo obbligatoria la connessione a terra, è a discrezione dell'armatore, durante la sosta al terminal, usufruire dei generatori della propria nave, che sono inoltre molto più vantaggiosi economicamente - conclude il residente -. Da anni, i cittadini di Porto Corsini si sentono dire dal Comune e dall'**Autorità Portuale** che si sta studiando una nuova viabilità che bypassi il paese, ma al momento, e probabilmente per sempre, tutto il traffico legato al terminal transiterà in mezzo alle case".



I residenti chiedono si adottino misure urgenti che intervengano a tutela della località a causa degli "enormi disagi" legati al turismo delle crociere. Mentre Porto Corsini si prepara a una nuova stagione crocieristica, che la general manager di Ravenna Civitas Cruise Port, Anna D'Imporzano, calcola si tradurrà in circa 383 mila passeggeri in homeport, si torna a discutere di quali saranno gli effetti che questo turismo avrà sui residenti della località. A sottolineare la necessità di mettere al centro gli "enormi disagi" che il crocierismo starebbe portando a Porto Corsini è Andrea Ravegnani, un residente della zona. "Il successo economico dell'impresa che gestirà il terminal crocieristico per 33 anni è pagato dai bambini, dagli anziani e da tutti gli altri residenti di Porto Corsini col prezzo della loro salute e della loro qualità di vita, messe seriamente a rischio per l'impatto infestante delle navi e dei traffici motorizzati, a cui sono sottoposti, di autobus, autobotti, taxi e Ncc", accusa il ravennate. Per Ravegnani, come fatto in altre città, i nuovi porti crociere, "essendo equiparabili alle attività industriali vere e proprie", andrebbero collocati "fuori dei centri abitati". "Molte città europee hanno addirittura iniziato a delocalizzarli dai centri urbani o a limitarne fortemente gli accessi per abbattere o almeno ridurre i danni ambientali e sociali che producono sul territorio - insiste il residente -. Tra queste, Amsterdam, Barcellona, Palma di Maiorca, Nizza e la Costa Azzurra, Venezia. A Ravenna si è invece deciso che una piccola comunità urbana come Porto Corsini sia abbandonata alla sua malasorte". "Ogni nave da crociera di media grandezza, come quelle che ormeggiano al nostro terminal crociere nell'arco delle dodici ore di stazionamento a Porto Corsini, consuma un fabbisogno energetico di oltre 10 milioni di watt, equiparabile a più di 100 mila auto in sosta col motore acceso", spiega Ravegnani. "Non ci si illuda che il cold ironing possa risolvere tale problema, perché attualmente solo il 30% delle navi crociera dispone di questa tecnologia, e comunque, non essendo obbligatoria la connessione a terra, è a discrezione dell'armatore, durante la sosta al terminal, usufruire dei generatori della propria nave, che sono inoltre molto più vantaggiosi economicamente - conclude il residente -. Da anni, i cittadini di Porto Corsini si sentono dire dal Comune e dall'**Autorità Portuale** che si sta studiando una nuova viabilità che bypassi il paese, ma al momento, e probabilmente per sempre, tutto il traffico legato al terminal transiterà in mezzo alle case".

Andrea Ravegnani (LpRa): "Dalle crociere la Via Crucis di Porto Corsini"

Nella stagione turistica 2026 sbarcherà a Porto Corsini il numero record di 390 mila crocieristi, 57% in più che nel 2025, con picchi di 4 mila al giorno. Si sapeva già da febbraio che in questi ultimi tre giorni di maggio Porto Corsini sarebbe stata home port di altrettante principali navi da crociera. Non appena letto sulla stampa, pochi giorni fa, l'annuncio entusiastico di un importante studio tecnico sul valore economico, sociale e territoriale di tale porto crociera, ho scritto perciò, alla società specializzata incaricata di redigerlo, queste righe: "Sono un abitante di Porto Corsini. Vi suggerirei di analizzare attentamente gli enormi disagi che sta producendo lo scalo crocieristico compromettendo la normale vita di chi abita in questo contesto, senza produrre nessuna ricaduta, ma soltanto la compromissione della viabilità del paese e inquinamento. Grazie". Mi hanno risposto subito: "La ringraziamo del messaggio. Riteniamo però utile e corretto precisare che, per competenza della nostra società, noi entreremo solo nel merito di valutazioni sulle ricadute economiche che il fenomeno crocieristico può generare, arrivando a delle stime che poi spetterà ad altri, non noi, inserire in valutazioni più ampie che potranno tener conto anche di altri fattori". Agli "altri", che governano Ravenna e il suo porto industriale, questi "altri fattori" non sono però mai interessati. Il successo economico dell'impresa che gestirà il terminal crocieristico per 33 anni è perciò pagato dai bambini, dagli anziani e da tutti gli altri residenti di Porto Corsini col prezzo della loro salute e della loro qualità di vita, messe seriamente a rischio per l'impatto infestante delle navi e dei traffici motorizzati, a cui sono sottoposti, di autobus, TIR, autobotti, taxi, NCC, ecc. Ad una nota trasmissione televisiva che si era occupata di questo problema, un alto ufficiale, capo servizio della sicurezza del porto di Ancona, rispose che i nuovi porti crociera, essendo equiparabili alle attività industriali vere e proprie, avrebbero dovuto essere localizzati, con una propria distinta viabilità, fuori dei centri abitati. Molte città europee hanno addirittura iniziato a delocalizzarli dai centri urbani o a limitarne fortemente gli accessi per abbattere o almeno ridurre i danni ambientali e sociali che producono sul territorio. Tra queste, Amsterdam, Barcellona, Palma di Maiorca, Nizza e la Costa Azzurra, Venezia. A Ravenna si è invece deciso che una piccola comunità urbana come Porto Corsini (e dintorni) sia abbandonata alla sua malasorte. Ogni nave da crociera di media grandezza, come quelle che ormeggiano al nostro terminal crociera (Explorer of the seas, Norwegian Viva, ecc.), nell'arco delle 12 ore di stazionamento a Porto Corsini, consuma un fabbisogno energetico di oltre 10 milioni di watt, equiparabile a più di 100 mila auto in sosta col motore acceso, più l'attività dei suddetti mezzi ausiliari del traffico motorizzato all'interno del paese. Di conseguenza lo smog (biossido di azoto, biossido di zolfo, anidride solforosa, pm 10-2,5),



emesso dalle navi in sosta, fa aumentare le malattie dei cittadini più esposti e più fragili. Uno studio medico realizzato ad Ancona, pubblicato nel 2023 sulla rivista BMC (BioMed Central) di una celebre casa editrice scientifica britannica, ha verificato che 107 morti premature annue erano derivate dall'eccessiva esposizione alle polveri sottili prodotte dalle crociere. L'incidenza del cancro ai polmoni è maggiore del 15% tra chi vive vicino al porto e i rischi di mortalità cardiovascolare e respiratoria sono superiori tra il 24 e il 38%. Non ci si illuda che il cold ironing (l'allacciamento elettrico della nave alla rete elettrica di terra) possa risolvere tale problema, perché attualmente solo il 30% delle navi crociera dispone di questa tecnologia, e comunque, non essendo obbligatoria la connessione a terra, è a discrezione dell'armatore, durante la sosta al terminal, usufruire dei generatori della propria nave, che sono inoltre molto più vantaggiosi economicamente. Da anni, i cittadini di Porto Corsini si sentono dire dal Comune e dall'**Autorità Portuale** che si sta studiando una nuova viabilità che bypassi il paese, ma al momento, e probabilmente per sempre, tutto il traffico legato al terminal transiterà in mezzo alle case. Pagheremo con la salute le scelte infauste dei nostri pubblici amministratori. Andrea Ravegnani (Lista per Ravenna) Comment i.

Alto Tirreno, ecco il nuovo piano dei porti

Scritto da Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale Il sistema portuale dell'Alto Tirreno inaugura una nuova stagione di pianificazione integrata per rispondere alle tempeste geopolitiche ed economiche globali. Lo fa attraverso il Piano Operativo Triennale (POT) 2026-2028 varato dalla Port Authority e approvato stamani all'unanimità dal Comitato di Gestione. Non si tratta di un semplice documento burocratico di programmazione ma di una vera e propria svolta politica e amministrativa che punta a ricostruire, insieme a istituzioni e comunità portuale, le priorità di sviluppo di un quadrante decisivo per l'economia italiana. La novità più rilevante è il metodo. Il POT 2026-2028, che nei giorni precedenti è stato illustrato anche ai rappresentanti dell'Organismo di Partenariato, è l'atto di avvio di una piattaforma strutturata di confronto: gli Stati Generali del Sistema Portuale, la piattaforma di confronto, ascolto, verifica e indirizzo annunciata dal Presidente Davide Gariglio a novembre del 2025 con l'obiettivo di selezionare le priorità, valutare l'efficacia degli interventi e, ove necessario, aggiornare progressivamente programmi e allocazione delle risorse. In un mercato globale segnato da una fortissima volatilità, dalla riorganizzazione delle catene logistiche e da crescenti complessità finanziarie, il Piano supera la logica del documento statico. Sarà invece uno strumento dinamico, un "organismo vivo" che utilizzerà gli Stati Generali come cabina di regia permanente per ascoltare il territorio. Il Piano nasce all'interno di una cornice internazionale profondamente mutata. Il Mediterraneo è tornato al centro degli equilibri geopolitici ed energetici mondiali. Le tensioni sulle principali rotte marittime globali dimostrano che la stabilità delle catene di approvvigionamento non è più un dato scontato. Il concetto di fondo da cui prende le mosse il documento programmatico della Port Authority è che il bacino mediterraneo non può più essere considerato la "periferia" d'Europa, ma il fulcro in cui si riorganizzano le relazioni economiche e industriali tra il vecchio continente, il Nord Africa e il Medio Oriente. In particolare, la sponda sud sta vivendo una forte integrazione produttiva. Per i porti dell'Alto Tirreno questo scenario apre praterie di opportunità: l'obiettivo è costruire corridoi logistici ed energetici strutturati, trasformando i porti da semplici banchine di transito merci a veri e propri nodi strategici di sicurezza nazionale e innovazione tecnologica. La forza del sistema portuale toscano risiede nella complementarità dei suoi scali. Livorno si conferma il principale motore operativo del sistema, trainato dai traffici commerciali dove vanta una leadership consolidata nel comparto Ro-Ro e nello short sea shipping e dall'efficienza dei suoi terminal container, passeggeri e crociere, supportati da una forte vocazione industriale ed energetica. La Darsena Europa rappresenta l'investimento strategico più importante per questo scalo portuale e per il futuro dell'Alto Tirreno. L'AdSP è cosciente



Scritto da Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale Il sistema portuale dell'Alto Tirreno inaugura una nuova stagione di pianificazione integrata per rispondere alle tempeste geopolitiche ed economiche globali. Lo fa attraverso il Piano Operativo Triennale (POT) 2026-2028 varato dalla Port Authority e approvato stamani all'unanimità dal Comitato di Gestione. Non si tratta di un semplice documento burocratico di programmazione ma di una vera e propria svolta politica e amministrativa che punta a ricostruire, insieme a istituzioni e comunità portuale, le priorità di sviluppo di un quadrante decisivo per l'economia italiana. La novità più rilevante è il metodo. Il POT 2026-2028, che nei giorni precedenti è stato illustrato anche ai rappresentanti dell'Organismo di Partenariato, è l'atto di avvio di una piattaforma strutturata di confronto: gli Stati Generali del Sistema Portuale, la piattaforma di confronto, ascolto, verifica e indirizzo annunciata dal Presidente Davide Gariglio a novembre del 2025 con l'obiettivo di selezionare le priorità, valutare l'efficacia degli interventi e, ove necessario, aggiornare progressivamente programmi e allocazione delle risorse. In un mercato globale segnato da una fortissima volatilità, dalla riorganizzazione delle catene logistiche e da crescenti complessità finanziarie, il Piano supera la logica del documento statico. Sarà invece uno strumento dinamico, un "organismo vivo" che utilizzerà gli Stati Generali come cabina di regia permanente per ascoltare il territorio. Il Piano nasce all'interno di una cornice internazionale profondamente mutata. Il Mediterraneo è tornato al centro degli equilibri geopolitici ed energetici mondiali. Le tensioni sulle principali rotte marittime globali dimostrano che la stabilità delle catene di approvvigionamento non è più un dato scontato. Il concetto di fondo da cui prende le mosse il documento programmatico della Port Authority è che il bacino mediterraneo non può più essere considerato la "periferia" d'Europa, ma il fulcro in cui si riorganizzano le relazioni economiche e industriali tra il vecchio continente, il

ElbaReport

Livorno

che la piena operatività della maxi-opera si colloca oltre l'orizzonte temporale del Piano 2026-2028. Per questo motivo, il POT si muove su un binario a doppia velocità. Da un lato prepara il terreno per la trasformazione futura; dall'altro mette in campo azioni per garantire che i porti attuali rimangano efficienti, competitivi e saldamente inseriti nelle grandi rotte di traffico mondiali. Tra i principali obiettivi già individuati vi è il completamento del percorso che dovrà condurre, entro la fine dell'anno, all'avvio delle procedure per l'individuazione dell'operatore privato cui affidare il completamento e la successiva gestione del futuro terminal container. E poi c'è Piombino, che rappresenta il secondo pilastro strategico del sistema. Grazie alla disponibilità di spazi, grandi fondali e nuovi accosti, il porto si candida a diventare un ecosistema industriale avanzato. Il Piano prevede di accelerare la messa in funzione delle aree disponibili per attrarre investimenti legati alla cantieristica, alla logistica industriale, all'impiantistica energetica e alla produzione di tecnologie per la transizione ecologica. La sfida strategica risiede nel portare a termine i lavori delle banchine, un percorso che prende il via con l'investimento di 92 milioni di euro per la banchina nord dello scalo portuale. Il Piano dedica inoltre un'attenzione specifica agli scali dell'Arcipelago Toscano Portoferraio, Rio Marina, Cavo e Capraia. Questi porti introducono nel sistema la dimensione fondamentale della continuità territoriale, della sostenibilità ambientale e del turismo marittimo d'eccellenza. La sfida, in questo caso, sarà lo sviluppo di modelli di mobilità pulita e di servizi di accoglienza capaci di tutelare il patrimonio naturale senza frenare l'economia delle isole. Il futuro del sistema portuale dell'Alto Tirreno si gioca anche sulla partita decisiva della transizione ecologica e di quella digitale, mentre una particolare attenzione è dedicata dal POT fin da subito ai temi del lavoro portuale, della formazione professionale e della regolazione del lavoro temporaneo, nella convinzione che la competitività dei porti debba fondarsi non soltanto sulle infrastrutture, ma anche sulla qualità delle competenze, sulla sicurezza e sulla valorizzazione del capitale umano. "Il POT 2026-2028 si presenta come uno strumento di apertura e responsabilità condivisa" afferma il presidente dell'AdSP, Davide Gariglio. "Governare questa transizione - aggiunge - significa fare in modo che ogni singolo scalo, secondo la propria specifica vocazione, contribuisca alla ricchezza del Paese, proiettando l'Alto Tirreno nel futuro della logistica europea. È dentro questa prospettiva che il sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale intende interpretare il proprio ruolo nei prossimi anni, rafforzando la propria funzione di piattaforma strategica per il Mediterraneo, per il sistema logistico nazionale e per le comunità che vivono intorno al mare: Il POT dichiara ancora il primo inquilino di Palazzo Rosciano - non rappresenta un punto di arrivo ma l'avvio di un percorso di confronto e di assunzione di responsabilità. Gli Stati Generali saranno secondo il presidente dell'AdSP uno strumento di lavoro per individuare le priorità condivise del sistema portuale: I porti dell'Alto Tirreno dispongono di grandi potenzialità e il compito dell'Autorità Portuale è quello di creare le condizioni affinché tali opportunità possano tradursi in crescita economica, occupazione qualificata e sviluppo per i territori. Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno

ElbaReport

Livorno

Settentrionale.

Alto Tirreno, ecco il nuovo Piano dei porti

Il sistema portuale livornese avvia una nuova pianificazione per adeguarsi alle tempeste geopolitiche ed economiche PROVINCIA DI LIVORNO Il sistema portuale dell'Alto Tirreno inaugura una nuova stagione di pianificazione integrata per rispondere alle tempeste geopolitiche ed economiche globali. Lo fa attraverso il Piano Operativo Triennale (POT) 2026-2028 varato dalla Port Authority e approvato stamani all'unanimità dal Comitato di Gestione. Come spiegano in una nota dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, non si tratta di un semplice documento burocratico di programmazione ma di una vera e propria svolta politica e amministrativa che punta a ricostruire, insieme a istituzioni e comunità portuale, le priorità di sviluppo di un quadrante decisivo per l'economia italiana. La novità più rilevante è il metodo. Il POT 2026-2028, che nei giorni precedenti è stato illustrato anche ai rappresentanti dell'Organismo di Partenariato, è l'atto di avvio di una piattaforma strutturata di confronto: gli Stati Generali del Sistema Portuale, la piattaforma di confronto, ascolto, verifica e indirizzo annunciata dal Presidente Davide Gariglio a novembre del 2025 con l'obiettivo di selezionare le priorità, valutare l'efficacia degli interventi e, ove necessario, aggiornare progressivamente programmi e allocazione delle risorse. In un mercato globale segnato da una fortissima volatilità, dalla riorganizzazione delle catene logistiche e da crescenti complessità finanziarie, il Piano supera la logica del documento statico. Sarà invece uno strumento dinamico, un "organismo vivo" che utilizzerà gli Stati Generali come cabina di regia permanente per ascoltare il territorio. Il Piano nasce all'interno di una cornice internazionale profondamente mutata. Il Mediterraneo è tornato al centro degli equilibri geopolitici ed energetici mondiali. Le tensioni sulle principali rotte marittime globali dimostrano che la stabilità delle catene di approvvigionamento non è più un dato scontato. Il concetto di fondo da cui prende le mosse il documento programmatico della Port Authority è che il bacino mediterraneo non può più essere considerato la "periferia" d'Europa, ma il fulcro in cui si riorganizzano le relazioni economiche e industriali tra il vecchio continente, il Nord Africa e il Medio Oriente. In particolare, la sponda sud sta vivendo una forte integrazione produttiva. Per i porti dell'Alto Tirreno questo scenario apre praterie di opportunità: l'obiettivo è costruire corridoi logistici ed energetici strutturati, trasformando i porti da semplici banchine di transito merci a veri e propri nodi strategici di sicurezza nazionale e innovazione tecnologica. La forza del sistema portuale toscano risiede nella complementarità dei suoi scali. Livorno si conferma il principale motore operativo del sistema, trainato dai traffici commerciali dove vanta una leadership consolidata nel comparto Ro-Ro e nello short sea shipping e dall'efficienza dei suoi terminal container, passeggeri e crociere, supportati da una forte vocazione industriale ed



Gazzetta di Livorno

Livorno

energetica. La Darsena Europa rappresenta l'investimento strategico più importante per questo scalo portuale e per il futuro dell'Alto Tirreno. L'AdSP è cosciente che la piena operatività della maxi-opera si colloca oltre l'orizzonte temporale del Piano 2026-2028. Per questo motivo, il POT si muove su un binario a doppia velocità. Da un lato prepara il terreno per la trasformazione futura; dall'altro mette in campo azioni per garantire che i porti attuali rimangano efficienti, competitivi e saldamente inseriti nelle grandi rotte di traffico mondiali. Tra i principali obiettivi già individuati vi è il completamento del percorso che dovrà condurre, entro la fine dell'anno, all'avvio delle procedure per l'individuazione dell'operatore privato cui affidare il completamento e la successiva gestione del futuro terminal container. E poi c'è Piombino che rappresenta il secondo pilastro strategico del sistema. Grazie alla disponibilità di spazi, grandi fondali e nuovi accosti, il porto si candida a diventare un ecosistema industriale avanzato. Il Piano prevede di accelerare la messa in funzione delle aree disponibili per attrarre investimenti legati alla cantieristica, alla logistica industriale, all'impiantistica energetica e alla produzione di tecnologie per la transizione ecologica. La sfida strategica risiede nel portare a termine i lavori delle banchine, un percorso che prende il via con l'investimento di 92 milioni di euro per la banchina nord dello scalo portuale. Il Piano dedica inoltre un'attenzione specifica agli scali dell'Arcipelago Toscano Portoferraio, Rio Marina, Cavo e Capraia. Questi porti introducono nel sistema la dimensione fondamentale della continuità territoriale, della sostenibilità ambientale e del turismo marittimo d'eccellenza. La sfida, in questo caso, sarà lo sviluppo di modelli di mobilità pulita e di servizi di accoglienza capaci di tutelare il patrimonio naturale senza frenare l'economia delle isole. Il futuro del sistema portuale dell'Alto Tirreno si gioca anche sulla partita decisiva della transizione ecologica e di quella digitale, mentre una particolare attenzione è dedicata dal POT fin da subito ai temi del lavoro portuale, della formazione professionale e della regolazione del lavoro temporaneo, nella convinzione che la competitività dei porti debba fondarsi non soltanto sulle infrastrutture, ma anche sulla qualità delle competenze, sulla sicurezza e sulla valorizzazione del capitale umano. "Il POT 2026-2028 si presenta come uno strumento di apertura e responsabilità condivisa. - afferma il presidente dell'AdSP, Davide Gariglio - Governare questa transizione - aggiunge - significa fare in modo che ogni singolo scalo, secondo la propria specifica vocazione, contribuisca alla ricchezza del Paese, proiettando l'Alto Tirreno nel futuro della logistica europea. È dentro questa prospettiva che il sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale intende interpretare il proprio ruolo nei prossimi anni, rafforzando la propria funzione di piattaforma strategica per il Mediterraneo, per il sistema logistico nazionale e per le comunità che vivono intorno al mare. Il POT dichiara ancora il primo inquilino di Palazzo Rosciano - non rappresenta un punto di arrivo ma l'avvio di un percorso di confronto e di assunzione di responsabilità. Gli Stati Generali saranno secondo il presidente dell'AdSP uno strumento di lavoro per individuare le priorità condivise del sistema portuale: I porti dell'Alto Tirreno dispongono di grandi potenzialità e il compito dell'Autorità Portuale è quello di creare le

Gazzetta di Livorno

Livorno

condizioni affinché tali opportunità possano tradursi in crescita economica, occupazione qualificata e sviluppo per i territori, conclude Gariglio.

Alto Tirreno, ecco il nuovo piano dei porti

Il sistema portuale dell'Alto Tirreno inaugura una nuova stagione di pianificazione integrata per rispondere alle tempeste geopolitiche ed economiche globali. Lo fa attraverso il Piano Operativo Triennale (POT) 2026-2028 varato dalla Port Authority e approvato stamani all'unanimità dal Comitato di Gestione. Non si tratta di un semplice documento burocratico di programmazione ma di una vera e propria svolta politica e amministrativa che punta a ricostruire, insieme a istituzioni e comunità portuale, le priorità di sviluppo di un quadrante decisivo per l'economia italiana. La novità più rilevante è il metodo. Il POT 2026-2028, che nei giorni precedenti è stato illustrato anche ai rappresentanti dell'Organismo di Partenariato, è l'atto di avvio di una piattaforma strutturata di confronto: gli Stati Generali del Sistema Portuale, la piattaforma di confronto, ascolto, verifica e indirizzo annunciata dal Presidente **Davide Gariglio** a novembre del 2025 con l'obiettivo di selezionare le priorità, valutare l'efficacia degli interventi e, ove necessario, aggiornare progressivamente programmi e allocazione delle risorse. In un mercato globale segnato da una fortissima volatilità, dalla riorganizzazione delle catene logistiche e da crescenti complessità finanziarie, il Piano supera la logica del documento statico. Sarà invece uno strumento dinamico, un "organismo vivo" che utilizzerà gli Stati Generali come cabina di regia permanente per ascoltare il territorio. Il Piano nasce all'interno di una cornice internazionale profondamente mutata. Il Mediterraneo è tornato al centro degli equilibri geopolitici ed energetici mondiali. Le tensioni sulle principali rotte marittime globali dimostrano che la stabilità delle catene di approvvigionamento non è più un dato scontato. Il concetto di fondo da cui prende le mosse il documento programmatico della Port Authority è che il bacino mediterraneo non può più essere considerato la "periferia" d'Europa, ma il fulcro in cui si riorganizzano le relazioni economiche e industriali tra il vecchio continente, il Nord Africa e il Medio Oriente. In particolare, la sponda sud sta vivendo una forte integrazione produttiva. Per i porti dell'Alto Tirreno questo scenario apre praterie di opportunità: l'obiettivo è costruire corridoi logistici ed energetici strutturati, trasformando i porti da semplici banchine di transito merci a veri e propri nodi strategici di sicurezza nazionale e innovazione tecnologica. La forza del sistema portuale toscano risiede nella complementarità dei suoi scali. Livorno si conferma il principale motore operativo del sistema, trainato dai traffici commerciali - dove vanta una leadership consolidata nel comparto Ro-Ro e nello short sea shipping - e dall'efficienza dei suoi terminal container, passeggeri e crociere, supportati da una forte vocazione industriale ed energetica. La Darsena Europa rappresenta l'investimento strategico più importante per questo scalo portuale e per il futuro dell'Alto Tirreno. L'AdSP è cosciente che la piena operatività della maxi-opera



Il Nautilus

Livorno

si colloca oltre l'orizzonte temporale del Piano 2026-2028. Per questo motivo, il POT si muove su un binario a doppia velocità. Da un lato prepara il terreno per la trasformazione futura; dall'altro mette in campo azioni per garantire che i porti attuali rimangano efficienti, competitivi e saldamente inseriti nelle grandi rotte di traffico mondiali. Tra i principali obiettivi già individuati vi è il completamento del percorso che dovrà condurre, entro la fine dell'anno, all'avvio delle procedure per l'individuazione dell'operatore privato cui affidare il completamento e la successiva gestione del futuro terminal container. E poi c'è Piombino, che rappresenta il secondo pilastro strategico del sistema. Grazie alla disponibilità di spazi, grandi fondali e nuovi accosti, il porto si candida a diventare un ecosistema industriale avanzato. Il Piano prevede di accelerare la messa in funzione delle aree disponibili per attrarre investimenti legati alla cantieristica, alla logistica industriale, all'impiantistica energetica e alla produzione di tecnologie per la transizione ecologica. La sfida strategica risiede nel portare a termine i lavori delle banchine, un percorso che prende il via con l'investimento di 92 milioni di euro per la banchina nord dello scalo portuale. Il Piano dedica inoltre un'attenzione specifica agli scali dell'Arcipelago Toscano - Portoferraio, Rio Marina, Cavo e Capraia. Questi porti introducono nel sistema la dimensione fondamentale della continuità territoriale, della sostenibilità ambientale e del turismo marittimo d'eccellenza. La sfida, in questo caso, sarà lo sviluppo di modelli di mobilità pulita e di servizi di accoglienza capaci di tutelare il patrimonio naturale senza frenare l'economia delle isole. Il futuro del sistema portuale dell'Alto Tirreno si gioca anche sulla partita decisiva della transizione ecologica e di quella digitale, mentre una particolare attenzione è dedicata dal POT fin da subito ai temi del lavoro portuale, della formazione professionale e della regolazione del lavoro temporaneo, nella convinzione che la competitività dei porti debba fondarsi non soltanto sulle infrastrutture, ma anche sulla qualità delle competenze, sulla sicurezza e sulla valorizzazione del capitale umano. "Il POT 2026-2028 si presenta come uno strumento di apertura e responsabilità condivisa" afferma il presidente dell'AdSP, **Davide Gariglio**. "Governare questa transizione - aggiunge - significa fare in modo che ogni singolo scalo, secondo la propria specifica vocazione, contribuisca alla ricchezza del Paese, proiettando l'Alto Tirreno nel futuro della logistica europea". È dentro questa prospettiva che il sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale intende interpretare il proprio ruolo nei prossimi anni, rafforzando la propria funzione di piattaforma strategica per il Mediterraneo, per il sistema logistico nazionale e per le comunità che vivono intorno al mare: "Il POT - dichiara ancora il primo inquilino di Palazzo Rosciano - non rappresenta un punto di arrivo ma l'avvio di un percorso di confronto e di assunzione di responsabilità". Gli Stati Generali saranno secondo il presidente dell'AdSP uno strumento di lavoro per individuare le priorità condivise del sistema portuale: "I porti dell'Alto Tirreno dispongono di grandi potenzialità e il compito dell'Autorità Portuale è quello di creare le condizioni affinché tali opportunità possano tradursi in crescita economica, occupazione qualificata e sviluppo per i territori".

Informare

Livorno

Approvato il Piano Operativo Triennale 2026-2028 dell'AdSP del Tirreno Settentrionale

Stamani il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha approvato all'unanimità il Piano Operativo Triennale (POT) 2026-2028 dell'ente che, quale investimento strategico più importante, è imperniato, per il porto di Livorno, sulla Darsena Europa, il progetto da 845 milioni di euro per la realizzazione di una nuova piattaforma portuale che, nella prima fase, sarà dotata di un nuovo container terminal contenitori e nella seconda fase di un terminal per le autostrade del mare e i traffici ro-pax. Tra i principali obiettivi già individuati, vi è il completamento del percorso che dovrà condurre, entro la fine del 2026, all'avvio delle procedure per l'individuazione dell'operatore privato cui affidare il completamento e la successiva gestione del futuro container terminal. Relativamente al porto di Piombino, il nuovo POT prevede di accelerare la messa in funzione delle aree disponibili per attrarre investimenti legati alla cantieristica, alla logistica industriale, all'impiantistica energetica e alla produzione di tecnologie per la transizione ecologica. La sfida strategica risiede nel portare a termine i lavori delle banchine, un percorso che prende il via con l'investimento di 92 milioni di euro per la banchina nord dello scalo portuale. Inoltre, il Piano Operativo Triennale 2026-2028 dedica inoltre un'attenzione specifica agli scali dell'arcipelago toscano di Portoferraio, Rio Marina, Cavo e Capraia con l'obiettivo dello sviluppo di modelli di mobilità pulita e di servizi di accoglienza capaci di tutelare il patrimonio naturale senza frenare l'economia delle isole.



Informazioni Marittime

Livorno

Nuovo piano dei porti per l'Alto Tirreno

Piano Operativo Triennale (POT) 2026-2028 varato dalla Port Authority e approvato all'unanimità dal comitato di gestione. Il sistema portuale dell' Alto Tirreno inaugura una nuova stagione di pianificazione integrata per rispondere alle tempeste geopolitiche ed economiche globali. Lo fa attraverso il Piano Operativo Triennale (POT) 2026-2028 varato dalla Port Authority e approvato all'unanimità dal comitato di gestione. Non si tratta di un semplice documento burocratico di programmazione ma di una vera e propria svolta politica e amministrativa che punta a ricostruire, insieme a istituzioni e comunità portuale, le priorità di sviluppo di un quadrante decisivo per l'economia italiana. La novità più rilevante è il metodo. Il POT 2026-2028, che nei giorni precedenti è stato illustrato anche ai rappresentanti dell'Organismo di Partenariato, è l'atto di avvio di una piattaforma strutturata di confronto: gli Stati Generali del Sistema Portuale, la piattaforma di confronto, ascolto, verifica e indirizzo annunciata dal Presidente **Davide Gariglio** a novembre del 2025 con l'obiettivo di selezionare le priorità, valutare l'efficacia degli interventi e, ove necessario, aggiornare progressivamente programmi e allocazione delle risorse. In un mercato globale segnato da una fortissima volatilità, dalla riorganizzazione delle catene logistiche e da crescenti complessità finanziarie, il Piano supera la logica del documento statico. Sarà invece uno strumento dinamico, un "organismo vivo" che utilizzerà gli Stati Generali come cabina di regia permanente per ascoltare il territorio. Il Piano nasce all'interno di una cornice internazionale profondamente mutata. Il Mediterraneo è tornato al centro degli equilibri geopolitici ed energetici mondiali. Le tensioni sulle principali rotte marittime globali dimostrano che la stabilità delle catene di approvvigionamento non è più un dato scontato. Il concetto di fondo da cui prende le mosse il documento programmatico della Port Authority è che il bacino mediterraneo non può più essere considerato la "periferia" d'Europa, ma il fulcro in cui si riorganizzano le relazioni economiche e industriali tra il vecchio continente, il Nord Africa e il Medio Oriente. In particolare, la sponda sud sta vivendo una forte integrazione produttiva. Per i porti dell'Alto Tirreno questo scenario apre praterie di opportunità: l'obiettivo è costruire corridoi logistici ed energetici strutturati, trasformando i porti da semplici banchine di transito merci a veri e propri nodi strategici di sicurezza nazionale e innovazione tecnologica. La forza del sistema portuale toscano risiede nella complementarità dei suoi scali. Livorno si conferma il principale motore operativo del sistema, trainato dai traffici commerciali - dove vanta una leadership consolidata nel comparto Ro-Ro e nello short sea shipping - e dall'efficienza dei suoi terminal container, passeggeri e crociere, supportati da una forte vocazione industriale ed energetica. La Darsena Europa rappresenta l'investimento strategico più importante per questo scalo



Piano Operativo Triennale (POT) 2026-2028 varato dalla Port Authority e approvato all'unanimità dal comitato di gestione. Il sistema portuale dell' Alto Tirreno inaugura una nuova stagione di pianificazione integrata per rispondere alle tempeste geopolitiche ed economiche globali. Lo fa attraverso il Piano Operativo Triennale (POT) 2026-2028 varato dalla Port Authority e approvato all'unanimità dal comitato di gestione. Non si tratta di un semplice documento burocratico di programmazione ma di una vera e propria svolta politica e amministrativa che punta a ricostruire, insieme a istituzioni e comunità portuale, le priorità di sviluppo di un quadrante decisivo per l'economia italiana. La novità più rilevante è il metodo. Il POT 2026-2028, che nei giorni precedenti è stato illustrato anche ai rappresentanti dell'Organismo di Partenariato, è l'atto di avvio di una piattaforma strutturata di confronto: gli Stati Generali del Sistema Portuale, la piattaforma di confronto, ascolto, verifica e indirizzo annunciata dal Presidente Davide Gariglio a novembre del 2025 con l'obiettivo di selezionare le priorità, valutare l'efficacia degli interventi e, ove necessario, aggiornare progressivamente programmi e allocazione delle risorse. In un mercato globale segnato da una fortissima volatilità, dalla riorganizzazione delle catene logistiche e da crescenti complessità finanziarie, il Piano supera la logica del documento statico. Sarà invece uno strumento dinamico, un "organismo vivo" che utilizzerà gli Stati Generali come cabina di regia permanente per ascoltare il territorio. Il Piano nasce all'interno di una cornice internazionale profondamente mutata. Il Mediterraneo è tornato al centro degli equilibri geopolitici ed energetici mondiali. Le tensioni sulle principali rotte marittime globali dimostrano che la stabilità delle catene di approvvigionamento non è più un dato scontato. Il concetto di fondo da cui prende le mosse il documento programmatico della Port Authority è che il bacino mediterraneo non può più essere considerato la "periferia" d'Europa, ma il fulcro in cui si riorganizzano

Informazioni Marittime

Livorno

portuale e per il futuro dell'Alto Tirreno. L'AdSP è cosciente che la piena operatività della maxi-opera si colloca oltre l'orizzonte temporale del Piano 2026-2028. Per questo motivo, il POT si muove su un binario a doppia velocità. Da un lato prepara il terreno per la trasformazione futura; dall'altro mette in campo azioni per garantire che i porti attuali rimangano efficienti, competitivi e saldamente inseriti nelle grandi rotte di traffico mondiali. Tra i principali obiettivi già individuati vi è il completamento del percorso che dovrà condurre, entro la fine dell'anno, all'avvio delle procedure per l'individuazione dell'operatore privato cui affidare il completamento e la successiva gestione del futuro terminal container. E poi c'è Piombino, che rappresenta il secondo pilastro strategico del sistema. Grazie alla disponibilità di spazi, grandi fondali e nuovi accosti, il porto si candida a diventare un ecosistema industriale avanzato. Il Piano prevede di accelerare la messa in funzione delle aree disponibili per attrarre investimenti legati alla cantieristica, alla logistica industriale, all'impiantistica energetica e alla produzione di tecnologie per la transizione ecologica. La sfida strategica risiede nel portare a termine i lavori delle banchine, un percorso che prende il via con l'investimento di 92 milioni di euro per la banchina nord dello scalo portuale. Il Piano dedica inoltre un'attenzione specifica agli scali dell'Arcipelago Toscano - Portoferraio, Rio Marina, Cavo e Capraia. Questi porti introducono nel sistema la dimensione fondamentale della continuità territoriale, della sostenibilità ambientale e del turismo marittimo d'eccellenza. La sfida, in questo caso, sarà lo sviluppo di modelli di mobilità pulita e di servizi di accoglienza capaci di tutelare il patrimonio naturale senza frenare l'economia delle isole. Il futuro del sistema portuale dell'Alto Tirreno si gioca anche sulla partita decisiva della transizione ecologica e di quella digitale, mentre una particolare attenzione è dedicata dal POT fin da subito ai temi del lavoro portuale, della formazione professionale e della regolazione del lavoro temporaneo, nella convinzione che la competitività dei porti debba fondarsi non soltanto sulle infrastrutture, ma anche sulla qualità delle competenze, sulla sicurezza e sulla valorizzazione del capitale umano. "Il POT 2026-202 si presenta come uno strumento di apertura e responsabilità condivisa" afferma il presidente dell'AdSP, **Davide Gariglio**. "Governare questa transizione - aggiunge - significa fare in modo che ogni singolo scalo, secondo la propria specifica vocazione, contribuisca alla ricchezza del Paese, proiettando l'Alto Tirreno nel futuro della logistica europea". È dentro questa prospettiva che il sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale intende interpretare il proprio ruolo nei prossimi anni, rafforzando la propria funzione di piattaforma strategica per il Mediterraneo, per il sistema logistico nazionale e per le comunità che vivono intorno al mare: "Il POT - dichiara ancora il primo inquilino di Palazzo Rosciano - non rappresenta un punto di arrivo ma l'avvio di un percorso di confronto e di assunzione di responsabilità". Gli Stati Generali saranno secondo il presidente dell'AdSP uno strumento di lavoro per individuare le priorità condivise del sistema portuale: "I porti dell'Alto Tirreno dispongono di grandi potenzialità e il compito dell'Autorità Portuale è quello di creare le condizioni affinché tali opportunità possano tradursi in crescita economica, occupazione qualificata e sviluppo per i territori". Condividi

Informazioni Marittime

Livorno

Tag porti livorno Articoli correlati.

Campo boe per far ormeggiare i diportisti davanti a Castiglioncello

Ratti: «Ora siamo un approdo per far turismo in Toscana, al via una bus navetta» ROSIGNANO (Livorno). Per il Marina Cala de' Medici, il porto turistico a sud di Castiglioncello i territorio rosignanese, aumentano in modo sensibile le richieste di ormeggio in rada. Per dare risposta a questa domanda il porto mette in campo per la prossima estate 2026 un campo boe sperimentale. È un progetto che la società di gestione dell'infrastruttura portuale tiene a presentare come «in linea con la visione "green" del Marina»: la presenza delle boe - viene spiegato - permetterà alle imbarcazioni di «limitare l'utilizzo delle ancore che in molti casi rischiano di danneggiare l'ecosistema sottomarino». In particolare, al largo della baia di Castiglioncello saranno posizionate «boe per imbarcazioni fino a 24 metri tali da garantire un ormeggio sicuro e rispettoso dell'habitat marino». Matteo Italo Ratti, amministratore delegato del Marina, lo spiega così: «In questo modo andiamo a incrementare i posti barca disponibili per i diportisti e, allo stesso tempo, tuteliamo i fondali evitando un utilizzo eccessivo delle ancore». A ciò si aggiunga che, in virtù di questa nuova soluzione, chi resterà in rada avrà «garanzia di maggiore sicurezza rispetto a un ormeggio con la semplice ancora». È questa la prima di un ventaglio di novità che il porto Marina Cala de' Medici ha deciso di mettere sulla rampa di lancio in vista della stagione clou. Del resto, com'è stato notato, quest'infrastruttura portuale sta diventando «un moderno polo turistico per chi decide di visitare la Toscana arrivando dal mare»: è in quest'ottica che il Marina propone una serie di servizi innovativi destinati ai turisti che utilizzano il porto come punto base per visitare il territorio. Queste le parole di Ratti: «Il nostro obiettivo è quello di offrire servizi di elevata qualità a soci e utenti. Ciò significa accogliere al meglio i visitatori che sempre di più stanno scegliendo il porto come approdo per scoprire la Toscana, ma anche partecipare alla promozione del territorio. Per questo, con l'estate 2026, andiamo a realizzare due progetti che senza dubbio si riveleranno utili per chi, sbarcando al porto, scenderà a terra per conoscere le bellezze naturalistiche e artistiche della costa e dell'intera Toscana». Giusto per favorire quest'utilizzo del Marina Cala de' Medici come approdo per visitare la costa e l'entroterra della Toscana è stato messo in pista un altro servizio: è lo shuttle bus "Mcdm" che il porto - viene sottolineato - metterà a disposizione degli ospiti della struttura. Per la prossima stagione estiva il Marina organizza una navetta che, più volte al giorno in specifici orari, porterà i turisti a Castiglioncello. A tal riguardo Ratti cita i dati rilevati negli ultimi anni: «È evidente che il Marina sta diventando un polo turistico essenziale a livello regionale: partiamo da quest'idea per migliorare i servizi per i diportisti che, arrivando al porto, vogliono poi scoprire il territorio circostante. È un servizio a cui teniamo molto, in linea con l'obiettivo del



06/01/2026 09:05

Ratti: «Ora siamo un approdo per far turismo in Toscana, al via una bus navetta» ROSIGNANO (Livorno). Per il Marina Cala de' Medici, il porto turistico a sud di Castiglioncello i territorio rosignanese, aumentano in modo sensibile le richieste di ormeggio in rada. Per dare risposta a questa domanda il porto mette in campo per la prossima estate 2026 un campo boe sperimentale. È un progetto che la società di gestione dell'infrastruttura portuale tiene a presentare come «in linea con la visione "green" del Marina»: la presenza delle boe - viene spiegato - permetterà alle imbarcazioni di «limitare l'utilizzo delle ancore che in molti casi rischiano di danneggiare l'ecosistema sottomarino». In particolare, al largo della baia di Castiglioncello saranno posizionate «boe per imbarcazioni fino a 24 metri tali da garantire un ormeggio sicuro e rispettoso dell'habitat marino». Matteo Italo Ratti, amministratore delegato del Marina, lo spiega così: «In questo modo andiamo a incrementare i posti barca disponibili per i diportisti e, allo stesso tempo, tuteliamo i fondali evitando un utilizzo eccessivo delle ancore». A ciò si aggiunga che, in virtù di questa nuova soluzione, chi resterà in rada avrà «garanzia di maggiore sicurezza rispetto a un ormeggio con la semplice ancora». È questa la prima di un ventaglio di novità che il porto Marina Cala de' Medici ha deciso di mettere sulla rampa di lancio in vista della stagione clou. Del resto, com'è stato notato, quest'infrastruttura portuale sta diventando «un moderno polo turistico per chi decide di visitare la Toscana arrivando dal mare»: è in quest'ottica che il Marina propone una serie di servizi innovativi destinati ai turisti che utilizzano il porto come punto base per visitare il territorio. Queste le parole di Ratti: «Il nostro obiettivo è quello di offrire servizi di elevata qualità a soci e utenti. Ciò significa accogliere al meglio i visitatori che sempre di più stanno scegliendo il porto come approdo per scoprire la Toscana, ma anche partecipare alla promozione del territorio. Per questo, con l'estate 2026,

La Gazzetta Marittima

Livorno

Marina Cala de' Medici di essere parte integrante di un territorio dove il turismo è un settore essenziale».

Il "piano" che si mette in cammino: la scommessa dell'Authority

Fra sconquassi geopolitici, gli "stati generali" in arrivo e la maxi-Darsena per ora a metà LIVORNO. Nasce il nuovo "piano operativo triennale" del sistema portuale dell'Alto Tirreno che ha il quartier generale a Livorno e ha in mano la gestione anche del porto di Piombino e degli scali delle isole dell'Arcipelago. Ma lo fa evitando di aggiungere l'ennesimo plico a una sfilza di programmazioni: c'è da fare i conti con «un mercato globale segnato da una fortissima volatilità, dalla riorganizzazione delle catene logistiche e da crescenti complessità finanziarie», dicono da Palazzo Rosciano. Ecco perché stavolta, sotto la regia del presidente **Davide Gariglio**, prova a fare un salto logico: «Il piano supera la logica del documento statico: sarà invece uno strumento dinamico, un "organismo vivo" che utilizzerà gli "Stati Generali" come cabina di regia permanente per ascoltare il territorio». Detto per inciso, è da segnalare che in testa alla lista degli obiettivi spunta una indicazione di rilievo: «entro la fine dell'anno» il completamento del percorso che «dovrà condurre all'avvio delle procedure per l'individuazione dell'operatore privato cui affidare il completamento e la successiva gestione del futuro terminal container». "Stati generali" è entrato nel lessico politico-giornalese come l'indicazione di una riflessione approfondita su qualcosa con un orizzonte a 360 gradi che rimette in discussione tutto. E, a Palazzo Rosciano, **Gariglio** cosa ha in testa? Gli "Stati generali" saranno, a suo giudizio, uno «strumento di lavoro per individuare le priorità condivise» del sistema portuale. Detto con un virgolettato: «I porti dell'Alto Tirreno dispongono di grandi potenzialità e il compito dell'Autorità Portuale è quello di creare le condizioni affinché tali opportunità possano tradursi in crescita economica, occupazione qualificata e sviluppo per i territori». A parte questo, torniamo all'idea guida di trasportare il sistema portuale dell'Alto Tirreno in una «nuova stagione di pianificazione integrata per rispondere alle tempeste geopolitiche ed economiche globali», com'è stato sottolineato. L'ha varato l'Authority livornese e il comitato di gestione ne ha accettato l'impostazione approvandolo all'unanimità nella mattinata di lunedì 1° giugno, alla vigilia dell'80° compleanno della Repubblica, ricorrenza per la quale l'istituzione portuale labronica ha in agenda insieme alla Marina Militare (Marifari) da stasera 1° giugno l'illuminazione tricolore del faro, uno dei simboli-chiave della tradizione marittimo-portuale della città. Riguarda la pianificazione che guarda all'orizzonte da qui al 2028. L'Authority labronica lo mette in vetrina agli occhi della comunità marittimo-portuale con l'ambizione di farne qualcosa di differente rispetto a un adempimento da togliersi dai piedi: «Non si tratta di un semplice documento burocratico di programmazione bensì - si afferma - di una vera e propria svolta politica e amministrativa che punta a ricostruire, insieme a istituzioni e comunità portuale, le priorità di sviluppo di un quadrante



La Gazzetta Marittima
Il "piano" che si mette in cammino: la scommessa dell'Authority
06/01/2026 16:52

Fra sconquassi geopolitici, gli "stati generali" in arrivo e la maxi-Darsena per ora a metà LIVORNO. Nasce il nuovo "piano operativo triennale" del sistema portuale dell'Alto Tirreno che ha il quartier generale a Livorno e ha in mano la gestione anche del porto di Piombino e degli scali delle isole dell'Arcipelago. Ma lo fa evitando di aggiungere l'ennesimo plico a una sfilza di programmazioni: c'è da fare i conti con «un mercato globale segnato da una fortissima volatilità, dalla riorganizzazione delle catene logistiche e da crescenti complessità finanziarie», dicono da Palazzo Rosciano. Ecco perché stavolta, sotto la regia del presidente Davide Gariglio, prova a fare un salto logico: «Il piano supera la logica del documento statico: sarà invece uno strumento dinamico, un "organismo vivo" che utilizzerà gli "Stati Generali" come cabina di regia permanente per ascoltare il territorio». Detto per inciso, è da segnalare che in testa alla lista degli obiettivi spunta una indicazione di rilievo: «entro la fine dell'anno» il completamento del percorso che «dovrà condurre all'avvio delle procedure per l'individuazione dell'operatore privato cui affidare il completamento e la successiva gestione del futuro terminal container». "Stati generali" è entrato nel lessico politico-giornalese come l'indicazione di una riflessione approfondita su qualcosa con un orizzonte a 360 gradi che rimette in discussione tutto. E, a Palazzo Rosciano, Gariglio cosa ha in testa? Gli "Stati generali" saranno, a suo giudizio, uno «strumento di lavoro per individuare le priorità condivise» del sistema portuale. Detto con un virgolettato: «I porti dell'Alto Tirreno dispongono di grandi potenzialità e il compito dell'Autorità Portuale è quello di creare le condizioni affinché tali opportunità possano tradursi in crescita economica, occupazione qualificata e sviluppo per i territori». A parte questo, torniamo all'idea guida di trasportare il sistema portuale dell'Alto Tirreno in una «nuova stagione di pianificazione integrata per rispondere alle tempeste geopolitiche ed economiche globali», com'è stato sottolineato. L'ha varato

La Gazzetta Marittima

Livorno

decisivo per l'economia italiana». Questa novità nel metodo - la svolta più rilevante nella predisposizione del "Pot 2026-2028" - è stato illustrato nei giorni scorsi ai rappresentanti dell'Organismo di Partenariato. Vuol diventare «l'atto di avvio di una piattaforma strutturata di confronto: gli "Stati Generali del Sistema Portuale", la piattaforma di confronto, ascolto, verifica e indirizzo annunciata dal presidente **Davide Gariglio** nel novembre scorso». Obiettivo: selezionare le priorità, valutare l'efficacia degli interventi e, ove necessario, aggiornare progressivamente programmi e allocazione delle risorse. Dalle tensioni geopolitiche che sconvolgono il mappamondo ormai da tempo abbiamo imparato che quanto accade a migliaia di chilometri da qui ha ripercussioni rilevanti. «Il piano - viene sottolineato - nasce all'interno di una cornice internazionale profondamente mutata». Con un po' di ottimismo, il Mediterraneo viene individuato come «tornato al centro degli equilibri geopolitici ed energetici mondiali». Innegabile però è che gli sconvolgimenti riguardanti le principali rotte marittime globali dimostrano che «la stabilità delle catene di approvvigionamento non è più un dato scontato». Neanche quelle mediterranee, verrebbe da dire: nel senso che bisogna guadagnarsi tutto daccapo, fra Panama, rotta artica, circumnavigazione dell'Africa, spostamento del baricentro geopolitico dal lato del Pacifico anziché dell'Atlantico. C'è un concetto di fondo da cui prende le mosse il documento programmatico della Authority livornese: il bacino mediterraneo «non può più essere considerato la "periferia" d'Europa, ma il fulcro in cui si riorganizzano le relazioni economiche e industriali tra il vecchio continente, il Nord Africa e il Medio Oriente». Aggiungendo poi: «In particolare, la sponda sud sta vivendo una forte integrazione produttiva». Segno che per i porti dell'Alto Tirreno questo scenario «apre praterie di opportunità»: del resto, non è forse vero che Livorno è il porto numero uno delle "autostrade del mare" in campo nazionale? E non è forse vero che una immaginabile primavera economica della sponda sud del Mediterraneo non potrebbe che basarsi su una logistica imperniata in buona parte su banchine ro-ro in Nord Africa? Lo scopo, secondo Palazzo Rosciano, è intuibile: «Costruire corridoi logistici ed energetici strutturati, trasformando i porti da semplici banchine di transito merci a veri e propri nodi strategici di sicurezza nazionale e innovazione tecnologica». Presentando il nuovo "piano operativo triennale", l'istituzione portuale livornese tiene a mettere in risalto che «la forza del sistema portuale toscano risiede nella complementarità dei suoi scali». Con Livorno che «si conferma il principale motore operativo del sistema, trainato dai traffici commerciali (dove vanta una leadership consolidata nel comparto ro-ro e nello "short sea shipping") e dall'efficienza dei suoi terminal container, passeggeri e crociere, supportati da una forte vocazione industriale ed energetica». Inutile dire che la Darsena Europa è «l'investimento strategico più importante per questo scalo portuale e per il futuro dell'Alto Tirreno». Ovvio che «la piena operatività della maxi-opera si colloca oltre l'orizzonte temporale del piano» che arriva tutt'al più fino al 2028: l'ente dice di esserne consapevole e dunque fa muovere il "piano operativo triennale" «su un binario a doppia velocità»: da un lato, «prepara il terreno per la trasformazione futura»; dall'altro, mette in campo azioni per «garantire che i porti attuali rimangano efficienti, competitivi e saldamente inseriti nelle

La Gazzetta Marittima

Livorno

grandi rotte di traffico mondiali». Livorno sta dentro il sistema dell'Alto Tirreno e Piombino ne rappresenta il secondo pilastro strategico. Lo si deve «alla disponibilità di spazi, grandi fondali e nuovi accosti»: in virtù di questo, il porto si candida a «diventare un ecosistema industriale avanzato». A ciò si aggiunga il fatto che fra governo centrale, Regione Toscana e grandi investitori privati qui è annunciata una concentrazione di attenzione (e di quattrini) che potrebbe segnare una svolta nella storia economica del territorio. E dal lato del porto, cosa? Il "piano operativo triennale" prevede di «accelerare la messa in funzione delle aree disponibili per attrarre investimenti legati alla cantieristica, alla logistica industriale, all'impiantistica energetica e alla produzione di tecnologie per la transizione ecologica». La sfida strategica numero uno: portare a termine i lavori delle banchine, ma un conto è enunciarlo e ben altra cosa è pensare di poterlo fare contando sull'«investimento di 92 milioni di euro per la banchina nord dello scalo portuale». Vale la pena di segnalare che il piano dell'Authority dedica «un'attenzione specifica agli scali dell'Arcipelago Toscano (Portoferraio, Rio Marina, Cavo e Capraia)»: tutti, in quanto isolani, introducono nel sistema «la dimensione fondamentale della continuità territoriale, della sostenibilità ambientale e del turismo marittimo d'eccellenza». In tal caso, c'è da mettere al centro «lo sviluppo di modelli di mobilità pulita e di servizi di accoglienza capaci di tutelare il patrimonio naturale senza frenare l'economia delle isole». Dopo avere enunciato come «partita decisiva» sia la transizione ecologica sia quella digitale, la luce dei riflettori con cui l'Authority livornese prova a illuminare il futuro è «fin da subito dedicata ai temi del lavoro portuale, della formazione professionale e della regolazione del lavoro temporaneo». Per una ragione che viene indicata in modo esplicito: «la competitività dei porti deve «fondarsi non soltanto sulle infrastrutture, ma anche sulla qualità delle competenze, sulla sicurezza e sulla valorizzazione del capitale umano». Queste le parole con cui il presidente dell'ente portuale labronico, **Davide Gariglio**, ha messo in mare il "vascello" di questo "piano operativo triennale": «Si presenta come uno strumento di apertura e responsabilità condivisa: governare questa transizione significa fare in modo che ogni singolo scalo, secondo la propria specifica vocazione, contribuisca alla ricchezza del Paese, proiettando l'Alto Tirreno nel futuro della logistica europea». Avendo chiaro un elemento decisivo: «Il piano in pista da qui al 2028 «non rappresenta un punto di arrivo ma l'avvio di un percorso di confronto e di assunzione di responsabilità».

Alto Tirreno: ecco il nuovo piano dei porti

Non si tratta di un semplice documento burocratico di programmazione ma di una vera e propria svolta politica e amministrativa che punta a ricostruire il sistema portuale dell'Alto Tirreno inaugura una nuova stagione di pianificazione integrata per rispondere alle tempeste geopolitiche ed economiche globali. Lo fa attraverso il Piano Operativo Triennale (POT) 2026-2028 varato dalla Port Authority e approvato stamani all'unanimità dal Comitato di Gestione. Non si tratta di un semplice documento burocratico di programmazione ma di una vera e propria svolta politica e amministrativa che punta a ricostruire, insieme a istituzioni e comunità portuale, le priorità di sviluppo di un quadrante decisivo per l'economia italiana. Il POT 2026-2028, che nei giorni precedenti è stato illustrato anche ai rappresentanti dell'Organismo di Partenariato, è l'atto di avvio di una piattaforma strutturata di confronto: gli Stati Generali del Sistema Portuale, la piattaforma di confronto, ascolto, verifica e indirizzo annunciata dal Presidente Davide Gariglio a novembre del 2025 con l'obiettivo di selezionare le priorità, valutare l'efficacia degli interventi e, ove necessario, aggiornare progressivamente programmi e allocazione delle risorse. In un mercato globale segnato da una fortissima volatilità, dalla riorganizzazione delle catene logistiche e da crescenti complessità finanziarie, il Piano supera la logica del documento statico. Sarà invece uno strumento dinamico, un organismo vivo che utilizzerà gli Stati Generali come cabina di regia permanente per ascoltare il territorio. Il Mediterraneo è tornato al centro degli equilibri geopolitici ed energetici mondiali. Le tensioni sulle principali rotte marittime globali dimostrano che la stabilità delle catene di approvvigionamento non è più un dato scontato. Il concetto di fondo da cui prende le mosse il documento programmatico della Port Authority è che il bacino mediterraneo non può più essere considerato la periferia d'Europa, ma il fulcro in cui si riorganizzano le relazioni economiche e industriali tra il vecchio continente, il Nord Africa e il Medio Oriente. In particolare, la sponda sud sta vivendo una forte integrazione produttiva. Per i porti dell'Alto Tirreno questo scenario apre praterie di opportunità: l'obiettivo è costruire corridoi logistici ed energetici strutturati, trasformando i porti da semplici banchine di transito merci a veri e propri nodi strategici di sicurezza nazionale e innovazione tecnologica. La forza del sistema portuale toscano risiede nella complementarità dei suoi scali. Livorno si conferma il principale motore operativo del sistema, trainato dai traffici commerciali dove vanta una leadership consolidata nel comparto Ro-Ro e nello short sea shipping e dall'efficienza dei suoi terminal container, passeggeri e crociere, supportati da una forte vocazione industriale ed energetica. La Darsena Europa rappresenta l'investimento strategico più importante per questo scalo portuale e per il futuro dell'Alto Tirreno. L'AdSP è cosciente che la piena



Non si tratta di un semplice documento burocratico di programmazione ma di una vera e propria svolta politica e amministrativa che punta a ricostruire il sistema portuale dell'Alto Tirreno inaugura una nuova stagione di pianificazione integrata per rispondere alle tempeste geopolitiche ed economiche globali. Lo fa attraverso il Piano Operativo Triennale (POT) 2026-2028 varato dalla Port Authority e approvato stamani all'unanimità dal Comitato di Gestione. Non si tratta di un semplice documento burocratico di programmazione ma di una vera e propria svolta politica e amministrativa che punta a ricostruire, insieme a istituzioni e comunità portuale, le priorità di sviluppo di un quadrante decisivo per l'economia italiana. Il POT 2026-2028, che nei giorni precedenti è stato illustrato anche ai rappresentanti dell'Organismo di Partenariato, è l'atto di avvio di una piattaforma strutturata di confronto: gli Stati Generali del Sistema Portuale, la piattaforma di confronto, ascolto, verifica e indirizzo annunciata dal Presidente Davide Gariglio a novembre del 2025 con l'obiettivo di selezionare le priorità, valutare l'efficacia degli interventi e, ove necessario, aggiornare progressivamente programmi e allocazione delle risorse. In un mercato globale segnato da una fortissima volatilità, dalla riorganizzazione delle catene logistiche e da crescenti complessità finanziarie, il Piano supera la logica del documento statico. Sarà invece uno strumento dinamico, un "organismo vivo" che utilizzerà gli Stati Generali come cabina di regia permanente per ascoltare il territorio. Il Mediterraneo è tornato al centro degli equilibri geopolitici ed energetici mondiali. Le tensioni sulle principali rotte marittime globali dimostrano che la stabilità delle catene di approvvigionamento non è più un dato scontato. Il concetto di fondo da cui prende le mosse il documento programmatico della Port Authority è che il bacino mediterraneo non può più essere considerato la "periferia" d'Europa, ma il fulcro in cui si riorganizzano le relazioni economiche e industriali tra il vecchio continente, il Nord Africa e il Medio Oriente. In particolare, la

L'Osservatore Di Livorno

Livorno

operatività della maxi-opera si colloca oltre l'orizzonte temporale del Piano 2026-2028. Per questo motivo, il POT si muove su un binario a doppia velocità. Da un lato prepara il terreno per la trasformazione futura; dall'altro mette in campo azioni per garantire che i porti attuali rimangano efficienti, competitivi e saldamente inseriti nelle grandi rotte di traffico mondiali. Tra i principali obiettivi già individuati vi è il completamento del percorso che dovrà condurre, entro la fine dell'anno, all'avvio delle procedure per l'individuazione dell'operatore privato cui affidare il completamento e la successiva gestione del futuro terminal container. Grazie alla disponibilità di spazi, grandi fondali e nuovi accosti, il porto si candida a diventare un ecosistema industriale avanzato. Il Piano prevede di accelerare la messa in funzione delle aree disponibili per attrarre investimenti legati alla cantieristica, alla logistica industriale, all'impiantistica energetica e alla produzione di tecnologie per la transizione ecologica. La sfida strategica risiede nel portare a termine i lavori delle banchine, un percorso che prende il via con l'investimento di 92 milioni di euro per la banchina nord dello scalo portuale. Questi porti introducono nel sistema la dimensione fondamentale della continuità territoriale, della sostenibilità ambientale e del turismo marittimo d'eccellenza. La sfida, in questo caso, sarà lo sviluppo di modelli di mobilità pulita e di servizi di accoglienza capaci di tutelare il patrimonio naturale senza frenare l'economia delle isole. Il futuro del sistema portuale dell'Alto Tirreno si gioca anche sulla partita decisiva della transizione ecologica e di quella digitale, mentre una particolare attenzione è dedicata dal POT fin da subito ai temi del lavoro portuale, della formazione professionale e della regolazione del lavoro temporaneo, nella convinzione che la competitività dei porti debba fondarsi non soltanto sulle infrastrutture, ma anche sulla qualità delle competenze, sulla sicurezza e sulla valorizzazione del capitale umano. Il POT 2026-2028 si presenta come uno strumento di apertura e responsabilità condivisa afferma il presidente dell'AdSP, Davide Gariglio. Governare questa transizione aggiunge -significa fare in modo che ogni singolo scalo, secondo la propria specifica vocazione, contribuisca alla ricchezza del Paese, proiettando l'Alto Tirreno nel futuro della logistica europea. È dentro questa prospettiva che il sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale intende interpretare il proprio ruolo nei prossimi anni, rafforzando la propria funzione di piattaforma strategica per il Mediterraneo, per il sistema logistico nazionale e per le comunità che vivono intorno al mare: Il POT dichiara ancora il primo inquilino di Palazzo Rosciano non rappresenta un punto di arrivo ma l'avvio di un percorso di confronto e di assunzione di responsabilità. Gli Stati Generali saranno secondo il presidente dell'AdSP uno strumento di lavoro per individuare le priorità condivise del sistema portuale: I porti dell'Alto Tirreno dispongono di grandi potenzialità e il compito dell'Autorità Portuale è quello di creare le condizioni affinché tali opportunità possano tradursi in crescita economica, occupazione qualificata e sviluppo per i territori. FONTE: AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE Commenti.

Per la Festa della Repubblica il tricolore tinge il faro di Livorno

Collaborazione tra AdSp, Marina Militare e MARIFARI

Giulia Sarti

LIVORNO In occasione delle celebrazioni per la Festa della Repubblica Italiana, l'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale e la Marina Militare, attraverso MARIFARI Servizio Fari e Segnalamenti Marittimi, inaugureranno la nuova illuminazione scenografica del Faro di Livorno, uno dei simboli più rappresentativi della città e della sua tradizione marittima. Per l'occasione il celebre Fanale si vestirà dei colori della bandiera italiana: il fascio luminoso tricolore sarà visibile dalle ore 21.00 di lunedì 1° Giugno e per tutta la notte del 2 Giugno, offrendo ai cittadini, ai visitatori e a quanti navigheranno lungo la costa uno spettacolo suggestivo e carico di significato. L'iniziativa è il risultato di una collaborazione istituzionale tra l'AdSp e la Marina Militare, che negli ultimi anni hanno lavorato congiuntamente alla valorizzazione e alla riqualificazione del faro, contribuendo a restituire pieno decoro e prestigio al monumento. L'accensione del nostro storico Fanale con i colori della bandiera italiana rappresenta un momento di profonda emozione e di altissimo valore simbolico per l'intera comunità ha dichiarato il presidente dell'AdSp, Davide Gariglio, che ha aggiunto: L'iniziativa vuole essere non soltanto un omaggio alla Repubblica Italiana, ma anche un segno tangibile dell'impegno condiviso delle istituzioni nella tutela e valorizzazione dei simboli del mare, della navigazione e dell'identità portuale nazionale.



Giani e Salvetti: per la darsena Europa occorre un cambio di passo*Allora fino ad oggi si è proceduto a passo di lumaca?*

Renato Roffi

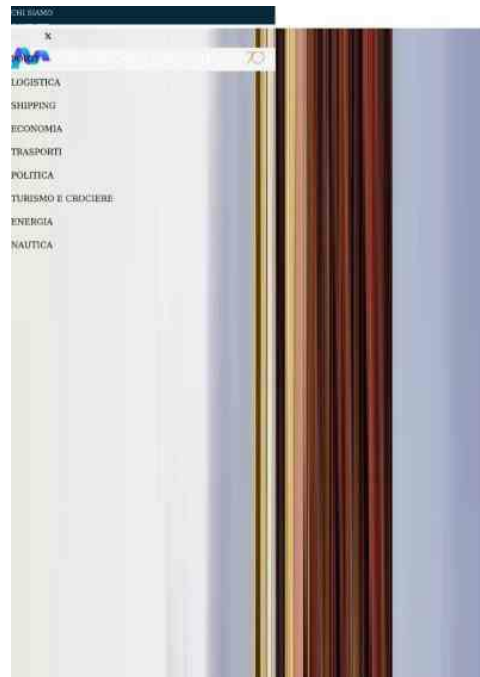
LIVORNO È quanto meno singolare che oggi, in coincidenza con l'avvenuta sostituzione del commissario straordinario per la darsena Europa, Luciano Guerrieri, con il prefetto di Livorno, Gian Carlo Dionisi, il presidente della regione Toscana, Giani, e il sindaco di Livorno, Salvetti, che fieramente avevano avversato la defenestrazione di Guerrieri, si affannino, con una insistenza del tutto inusitata, a chiedere risolutamente come mai prima era avvenuto, una decisa accelerata e un cambio di passo per il completamento della grande infrastruttura. Francamente riesce assai difficile non ricordare, che in questi ultimi anni (quelli segnati dalla gestione Guerrieri), da parte delle dette due istituzioni regionali e comunali, mai era stata sollevata riserva alcuna sul percorso dei lavori e, men che meno, sulle diverse criticità che sembrano manifestarsi solo adesso. Altrettanto difficile è astenersi dal dedurre che, se oggi il presidente Giani e il sindaco Salvetti avvertono la necessità di chiedere a gran voce il cambio di passo, ciò significa, abbastanza esplicitamente, che soltanto adesso sembrerebbero essersi resi miracolosamente conto che il passo dell'era Guerrieri appariva come un passo di lumaca, sempre ammesso che di passo potesse parlarsi. E' come un assioma. A tal proposito, stando a quanto il vice ministro delle Infrastrutture, Edoardo Rixi, ha dichiarato al periodico T 24 la Regione Toscana dovrebbe chiedere conto al suo commissario di ciò che non c'è. Senza l'attuale cabina di regia, fortemente voluta dal Governo e coordinata dal prefetto Dionisi, oggi l'iter per la progettazione sarebbe fermo. Comunque, al di là di certe acrobazie, quel che preme davvero alla comunità portuale livornese, anche a quella attestata per carità di patria sulle posizioni politiche dei rappresentanti della Regione e del Comune, è di vedere imprimere, una buona volta, un impulso reale e concreto al procedere dell'opera la cui realizzazione oggi è affidata alla responsabilità di un alto dirigente di Stato, persona ben capace di muoversi con cognizione di causa in mezzo agli atti amministrativi e di districarsi, magari anche con la collaborazione specifica di un buon tecnico contabile, nella jungla quasi impenetrabile ereditata dalla estinta gestione commissariale. Rimane impossibile, infine, non chiedersi quale arcano motivo continui a collocare Giani e Salvetti sulle barricate contro l'ipotesi sensatamente sostenuta da Rixi di utilizzare e mettere utilmente a frutto, in carattere di temporanea provvisorietà, le aree del complesso infrastrutturale già disponibili, in attesa dell'assetto definitivo che verrà stabilito per l'intera darsena o piattaforma Europa, una volta che sarà stata ultimata.



Livorno vara il Piano Operativo Triennale*Strumento di apertura e responsabilità verso gli Stati Generali del Sistema Portuale*

Giulia Sarti

LIVORNO Il sistema portuale dell'Alto Tirreno inaugura una nuova stagione di pianificazione integrata per rispondere alle tempeste geopolitiche ed economiche globali. Lo fa attraverso il Piano Operativo Triennale (POT) 2026-2028 varato dalla Port Authority e approvato all'unanimità dal Comitato di Gestione. Non si tratta di un semplice documento burocratico di programmazione ma di una vera e propria svolta politica e amministrativa che punta a ricostruire, insieme a istituzioni e comunità portuale, le priorità di sviluppo di un quadrante decisivo per l'economia italiana. La novità più rilevante è il metodo. Il POT 2026-2028, che nei giorni precedenti è stato illustrato anche ai rappresentanti dell' Organismo di Partenariato , è l'atto di avvio di una piattaforma strutturata di confronto: gli Stati Generali del Sistema Portuale, la piattaforma di confronto, ascolto, verifica e indirizzo annunciata dal presidente Davide Gariglio a Novembre del 2025 con l'obiettivo di selezionare le priorità, valutare l'efficacia degli interventi e, ove necessario, aggiornare progressivamente programmi e allocazione delle risorse. In un mercato globale segnato da una fortissima volatilità, dalla riorganizzazione delle catene logistiche e da crescenti complessità finanziarie, il Piano supera la logica del documento statico. Sarà invece uno strumento dinamico, un organismo vivo che utilizzerà gli Stati Generali come cabina di regia permanente per ascoltare il territorio. Il Piano nasce all'interno di una cornice internazionale profondamente mutata. Il Mediterraneo è tornato al centro degli equilibri geopolitici ed energetici mondiali. Le tensioni sulle principali rotte marittime globali dimostrano che la stabilità delle catene di approvvigionamento non è più un dato scontato. Il concetto di fondo da cui prende le mosse il documento programmatico della Port Authority è che il bacino mediterraneo non può più essere considerato la 'periferia d'Europa, ma il fulcro in cui si riorganizzano le relazioni economiche e industriali tra il vecchio continente, il Nord Africa e il Medio Oriente. In particolare, la sponda sud sta vivendo una forte integrazione produttiva. Per i porti dell'Alto Tirreno questo scenario apre praterie di opportunità: l'obiettivo è costruire corridoi logistici ed energetici strutturati, trasformando i porti da semplici banchine di transito merci a veri e propri nodi strategici di sicurezza nazionale e innovazione tecnologica. La forza del sistema portuale toscano risiede nella complementarità dei suoi scali. Livorno si conferma il principale motore operativo del sistema, trainato dai traffici commerciali dove vanta una leadership consolidata nel comparto Ro-Ro e nello short sea shipping e dall'efficienza dei suoi terminal container, passeggeri e crociere, supportati da una forte vocazione industriale ed energetica. La Darsena Europa rappresenta l'investimento strategico più importante per questo scalo portuale e per il futuro dell'Alto Tirreno. Cosciente che la piena operatività della maxi-opera si colloca oltre l'orizzonte temporale del Piano



Messaggero Marittimo

Livorno

2026-2028, l'AdSp fa muovere il POT su un binario a doppia velocità. Da un lato prepara il terreno per la trasformazione futura ; dall'altro mette in campo azioni per garantire che i porti attuali rimangano efficienti, competitivi e saldamente inseriti nelle grandi rotte di traffico mondiali . Tra i principali obiettivi già individuati il completamento del percorso che dovrà condurre, entro la fine dell'anno, all'avvio delle procedure per l'individuazione dell'operatore privato cui affidare il completamento e la successiva gestione del futuro terminal container. Piombino rappresenta il secondo pilastro strategico del sistema. Grazie alla disponibilità di spazi, grandi fondali e nuovi accosti, il porto si candida a diventare un ecosistema industriale avanzato. Il Piano prevede di accelerare la messa in funzione delle aree disponibili per attrarre investimenti legati alla cantieristica, alla logistica industriale, all'impiantistica energetica e alla produzione di tecnologie per la transizione ecologica . La sfida strategica risiede nel portare a termine i lavori delle banchine, un percorso che prende il via con l'investimento di 92 milioni di euro per la banchina nord dello scalo portuale. Il Piano dedica inoltre un'attenzione specifica agli scali dell'Arcipelago Toscano - Portoferraio, Rio Marina, Cavo e Capraia . Questi porti introducono nel sistema la dimensione fondamentale della continuità territoriale, della sostenibilità ambientale e del turismo marittimo d'eccellenza. La sfida, in questo caso, sarà lo sviluppo di modelli di mobilità pulita e di servizi di accoglienza capaci di tutelare il patrimonio naturale senza frenare l'economia delle isole. Il futuro del sistema portuale dell'Alto Tirreno si gioca anche sulla partita decisiva della transizione ecologica e di quella digitale , mentre una particolare attenzione è dedicata dal POT fin da subito ai temi del lavoro portuale, della formazione professionale e della regolazione del lavoro temporaneo, nella convinzione che la competitività dei porti debba fondarsi non soltanto sulle infrastrutture, ma anche sulla qualità delle competenze, sulla sicurezza e sulla valorizzazione del capitale umano. Strumento di apertura e responsabilità Il POT 2026-202 si presenta come uno strumento di apertura e responsabilità condivisa commenta il presidente Gariglio . Governare questa transizione aggiunge significa fare in modo che ogni singolo scalo, secondo la propria specifica vocazione, contribuisca alla ricchezza del Paese, proiettando l'Alto Tirreno nel futuro della logistica europea'. È dentro questa prospettiva che il sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale intende interpretare il proprio ruolo nei prossimi anni, rafforzando la propria funzione di piattaforma strategica per il Mediterraneo, per il sistema logistico nazionale e per le comunità che vivono intorno al mare: 'Il POT - dichiara ancora non rappresenta un punto di arrivo ma l'avvio di un percorso di confronto e di assunzione di responsabilità'. Gli Stati Generali saranno secondo il presidente uno strumento di lavoro per individuare le priorità condivise del sistema portuale: 'I porti dell'Alto Tirreno dispongono di grandi potenzialità e il compito dell'Autorità portuale è quello di creare le condizioni affinché tali opportunità possano tradursi in crescita economica, occupazione qualificata e sviluppo per i territori'.

Alto Tirreno, ecco il nuovo piano dei porti

Il sistema portuale dell'Alto Tirreno inaugura una nuova stagione di pianificazione integrata per rispondere alle tempeste geopolitiche ed economiche globali. Lo fa attraverso il Piano Operativo Triennale (POT) 2026-2028 varato dalla Port Authority e approvato stamani all'unanimità dal Comitato di Gestione. Non si tratta di un semplice documento burocratico di programmazione ma di una vera e propria svolta politica e amministrativa che punta a ricostruire, insieme a istituzioni e comunità portuale, le priorità di sviluppo di un quadrante decisivo per l'economia italiana. La novità più rilevante è il metodo. Il POT 2026-2028, che nei giorni precedenti è stato illustrato anche ai rappresentanti dell'Organismo di Partenariato, è l'atto di avvio di una piattaforma strutturata di confronto: gli Stati Generali del Sistema Portuale, la piattaforma di confronto, ascolto, verifica e indirizzo annunciata dal Presidente Davide Gariglio a novembre del 2025 con l'obiettivo di selezionare le priorità, valutare l'efficacia degli interventi e, ove necessario, aggiornare progressivamente programmi e allocazione delle risorse. In un mercato globale segnato da una fortissima volatilità, dalla riorganizzazione delle catene logistiche e da crescenti complessità finanziarie, il Piano supera la logica del documento statico. Sarà invece uno strumento dinamico, un organismo vivo che utilizzerà gli Stati Generali come cabina di regia permanente per ascoltare il territorio. Il Piano nasce all'interno di una cornice internazionale profondamente mutata. Il Mediterraneo è tornato al centro degli equilibri geopolitici ed energetici mondiali. Le tensioni sulle principali rotte marittime globali dimostrano che la stabilità delle catene di approvvigionamento non è più un dato scontato. Il concetto di fondo da cui prende le mosse il documento programmatico della Port Authority è che il bacino mediterraneo non può più essere considerato la periferia d'Europa, ma il fulcro in cui si riorganizzano le relazioni economiche e industriali tra il vecchio continente, il Nord Africa e il Medio Oriente. In particolare, la sponda sud sta vivendo una forte integrazione produttiva. Per i porti dell'Alto Tirreno questo scenario apre praterie di opportunità: l'obiettivo è costruire corridoi logistici ed energetici strutturati, trasformando i porti da semplici banchine di transito merci a veri e propri nodi strategici di sicurezza nazionale e innovazione tecnologica. La forza del sistema portuale toscano risiede nella complementarità dei suoi scali. Livorno si conferma il principale motore operativo del sistema, trainato dai traffici commerciali dove vanta una leadership consolidata nel comparto Ro-Ro e nello short sea shipping e dall'efficienza dei suoi terminal container, passeggeri e **crociere**, supportati da una forte vocazione industriale ed energetica. La Darsena Europa rappresenta l'investimento strategico più importante per questo scalo portuale e per il futuro dell'Alto Tirreno. L'AdSP è cosciente che la piena operatività della maxi-opera si colloca oltre l'orizzonte temporale del Piano 2026-2028.



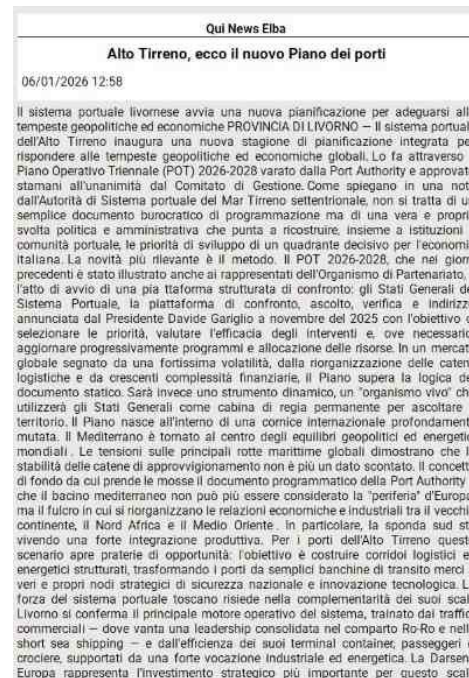
Port News

Livorno

Per questo motivo, il POT si muove su un binario a doppia velocità. Da un lato prepara il terreno per la trasformazione futura; dall'altro mette in campo azioni per garantire che i porti attuali rimangano efficienti, competitivi e saldamente inseriti nelle grandi rotte di traffico mondiali. Tra i principali obiettivi già individuati vi è il completamento del percorso che dovrà condurre, entro la fine dell'anno, all'avvio delle procedure per l'individuazione dell'operatore privato cui affidare il completamento e la successiva gestione del futuro terminal container. E poi c'è Piombino, che rappresenta il secondo pilastro strategico del sistema. Grazie alla disponibilità di spazi, grandi fondali e nuovi accosti, il porto si candida a diventare un ecosistema industriale avanzato. Il Piano prevede di accelerare la messa in funzione delle aree disponibili per attrarre investimenti legati alla cantieristica, alla logistica industriale, all'impiantistica energetica e alla produzione di tecnologie per la transizione ecologica. La sfida strategica risiede nel portare a termine i lavori delle banchine, un percorso che prende il via con l'investimento di 92 milioni di euro per la banchina nord dello scalo di Piombino. Il Piano dedica inoltre un'attenzione specifica agli scali dell'Arcipelago Toscano Portoferraio, Rio Marina, Cavo e Capraia. Questi porti introducono nel sistema la dimensione fondamentale della continuità territoriale, della sostenibilità ambientale e del turismo marittimo d'eccellenza. La sfida, in questo caso, sarà lo sviluppo di modelli di mobilità pulita e di servizi di accoglienza capaci di tutelare il patrimonio naturale senza frenare l'economia delle isole. Il futuro del sistema portuale dell'Alto Tirreno si gioca anche sulla partita decisiva della transizione ecologica e di quella digitale, mentre una particolare attenzione è dedicata dal POT fin da subito ai temi del lavoro portuale, della formazione professionale e della regolazione del lavoro temporaneo, nella convinzione che la competitività dei porti debba fondarsi non soltanto sulle infrastrutture, ma anche sulla qualità delle competenze, sulla sicurezza e sulla valorizzazione del capitale umano. Il POT 2026-2032 si presenta come uno strumento di apertura e responsabilità condivisa afferma il presidente dell'AdSP, Davide Gariglio. Governare questa transizione aggiunge - significa fare in modo che ogni singolo scalo, secondo la propria specifica vocazione, contribuisca alla ricchezza del Paese, proiettando l'Alto Tirreno nel futuro della logistica europea. È dentro questa prospettiva che il sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale intende interpretare il proprio ruolo nei prossimi anni, rafforzando la propria funzione di piattaforma strategica per il Mediterraneo, per il sistema logistico nazionale e per le comunità che vivono intorno al mare: Il POT dichiara ancora il primo inquilino di Palazzo Rosciano non rappresenta un punto di arrivo ma l'avvio di un percorso di confronto e di assunzione di responsabilità. Gli Stati Generali saranno secondo il presidente dell'AdSP uno strumento di lavoro per individuare le priorità condivise del sistema portuale: I porti dell'Alto Tirreno dispongono di grandi potenzialità e il compito dell'Autorità Portuale è quello di creare le condizioni affinché tali opportunità possano tradursi in crescita economica, occupazione qualificata e sviluppo per i territori.

Alto Tirreno, ecco il nuovo Piano dei porti

Il sistema portuale livornese avvia una nuova pianificazione per adeguarsi alle tempeste geopolitiche ed economiche PROVINCIA DI LIVORNO Il sistema portuale dell'Alto Tirreno inaugura una nuova stagione di pianificazione integrata per rispondere alle tempeste geopolitiche ed economiche globali. Lo fa attraverso il Piano Operativo Triennale (POT) 2026-2028 varato dalla Port Authority e approvato stamani all'unanimità dal Comitato di Gestione. Come spiegano in una nota dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, non si tratta di un semplice documento burocratico di programmazione ma di una vera e propria svolta politica e amministrativa che punta a ricostruire, insieme a istituzioni e comunità portuale, le priorità di sviluppo di un quadrante decisivo per l'economia italiana. La novità più rilevante è il metodo. Il POT 2026-2028, che nei giorni precedenti è stato illustrato anche ai rappresentanti dell'Organismo di Partenariato, è l'atto di avvio di una pia ttaforma strutturata di confronto: gli Stati Generali del Sistema Portuale, la piattaforma di confronto, ascolto, verifica e indirizzo annunciata dal Presidente Davide Gariglio a novembre del 2025 con l'obiettivo di selezionare le priorità, valutare l'efficacia degli interventi e, ove necessario, aggiornare progressivamente programmi e allocazione delle risorse. In un mercato globale segnato da una fortissima volatilità, dalla riorganizzazione delle catene logistiche e da crescenti complessità finanziarie, il Piano supera la logica del documento statico. Sarà invece uno strumento dinamico, un "organismo vivo" che utilizzerà gli Stati Generali come cabina di regia permanente per ascoltare il territorio. Il Piano nasce all'interno di una cornice internazionale profondamente mutata. Il Mediterraneo è tornato al centro degli equilibri geopolitici ed energetici mondiali. Le tensioni sulle principali rotte marittime globali dimostrano che la stabilità delle catene di approvvigionamento non è più un dato scontato. Il concetto di fondo da cui prende le mosse il documento programmatico della Port Authority è che il bacino mediterraneo non può più essere considerato la "periferia" d'Europa, ma il fulcro in cui si riorganizzano le relazioni economiche e industriali tra il vecchio continente, il Nord Africa e il Medio Oriente. In particolare, la sponda sud sta vivendo una forte integrazione produttiva. Per i porti dell'Alto Tirreno questo scenario apre praterie di opportunità: l'obiettivo è costruire corridoi logistici ed energetici strutturati, trasformando i porti da semplici banchine di transito merci a veri e propri nodi strategici di sicurezza nazionale e innovazione tecnologica. La forza del sistema portuale toscano risiede nella complementarità dei suoi scali. Livorno si conferma il principale motore operativo del sistema, trainato dai traffici commerciali dove vanta una leadership consolidata nel comparto Ro-Ro e nello short sea shipping e dall'efficienza dei suoi terminal container, passeggeri e crociere, supportati da una forte vocazione industriale ed



Qui News Elba

Livorno

energetica. La Darsena Europa rappresenta l'investimento strategico più importante per questo scalo portuale e per il futuro dell'Alto Tirreno. L'AdSP è cosciente che la piena operatività della maxi-opera si colloca oltre l'orizzonte temporale del Piano 2026-2028. Per questo motivo, il POT si muove su un binario a doppia velocità. Da un lato prepara il terreno per la trasformazione futura; dall'altro mette in campo azioni per garantire che i porti attuali rimangano efficienti, competitivi e saldamente inseriti nelle grandi rotte di traffico mondiali. Tra i principali obiettivi già individuati vi è il completamento del percorso che dovrà condurre, entro la fine dell'anno, all'avvio delle procedure per l'individuazione dell'operatore privato cui affidare il completamento e la successiva gestione del futuro terminal container. E poi c'è Piombino, che rappresenta il secondo pilastro strategico del sistema. Grazie alla disponibilità di spazi, grandi fondali e nuovi accosti, il porto si candida a diventare un ecosistema industriale avanzato. Il Piano prevede di accelerare la messa in funzione delle aree disponibili per attrarre investimenti legati alla cantieristica, alla logistica industriale, all'impiantistica energetica e alla produzione di tecnologie per la transizione ecologica. La sfida strategica risiede nel portare a termine i lavori delle banchine, un percorso che prende il via con l'investimento di 92 milioni di euro per la banchina nord dello scalo portuale. Il Piano dedica inoltre un'attenzione specifica agli scali dell'Arcipelago Toscano Portoferraio, Rio Marina, Cavo e Capraia. Questi porti introducono nel sistema la dimensione fondamentale della continuità territoriale, della sostenibilità ambientale e del turismo marittimo d'eccellenza. La sfida, in questo caso, sarà lo sviluppo di modelli di mobilità pulita e di servizi di accoglienza capaci di tutelare il patrimonio naturale senza frenare l'economia delle isole. Il futuro del sistema portuale dell'Alto Tirreno si gioca anche sulla partita decisiva della transizione ecologica e di quella digitale, mentre una particolare attenzione è dedicata dal POT fin da subito ai temi del lavoro portuale, della formazione professionale e della regolazione del lavoro temporaneo, nella convinzione che la competitività dei porti debba fondarsi non soltanto sulle infrastrutture, ma anche sulla qualità delle competenze, sulla sicurezza e sulla valorizzazione del capitale umano. "Il POT 2026-202 si presenta come uno strumento di apertura e responsabilità condivisa. - afferma il presidente dell'AdSP, Davide Gariglio - Governare questa transizione - aggiunge - significa fare in modo che ogni singolo scalo, secondo la propria specifica vocazione, contribuisca alla ricchezza del Paese, proiettando l'Alto Tirreno nel futuro della logistica europea. È dentro questa prospettiva che il sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale intende interpretare il proprio ruolo nei prossimi anni, rafforzando la propria funzione di piattaforma strategica per il Mediterraneo, per il sistema logistico nazionale e per le comunità che vivono intorno al mare. Il POT dichiara ancora il primo inquilino di Palazzo Rosciano - non rappresenta un punto di arrivo ma l'avvio di un percorso di confronto e di assunzione di responsabilità. Gli Stati Generali saranno secondo il presidente dell'AdSP uno strumento di lavoro per individuare le priorità condivise del sistema portuale: I porti dell'Alto Tirreno dispongono di grandi potenzialità e il compito dell'Autorità Portuale è quello di creare le

Qui News Elba

Livorno

condizioni affinché tali opportunità possano tradursi in crescita economica, occupazione qualificata e sviluppo per i territori, conclude Gariglio. Se vuoi leggere le notizie principali della Toscana iscriviti alla Newsletter QUnews - ToscanaMedia. Arriva gratis tutti i giorni alle 20:00 direttamente nella tua casella di posta.

Ship 2 Shore

Livorno

L'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale approva il POT 2026-2028

Via libera al nuovo strumento di programmazione degli scali di Livorno e Piombino, che darà avvio agli Stati Generali del Sistema Portuale voluti dal Presidente Gariglio. In un contesto economico e geopolitico globale sempre più complesso, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha dato nuovo impulso alla sua attività di pianificazione, varando grazie al via libera del Comitato di Gestione il nuovo Piano Operativo Triennale (POT) 2026-2028. Come sottolinea in una nota l'ente di Palazzo Rosciano, non si tratta di un semplice documento burocratico di programmazione ma di una vera e propria svolta politica e amministrativa che punta a ricostruire, insieme a istituzioni e comunità portuale, le priorità di sviluppo degli scali governati dall'authority. La novità più rilevante è il metodo. Il POT 2026-2028, che nei giorni precedenti è stato illustrato anche ai rappresentanti dell'Organismo di Partenariato, è l'atto di avvio di una piattaforma strutturata di confronto: gli Stati Generali del Sistema Portuale, una novità annunciata dal Presidente dell'AdSP Davide Gariglio a novembre del 2025 con l'obiettivo di selezionare le priorità, valutare l'efficacia degli interventi e, dove necessario, aggiornare progressivamente programmi e allocazione delle risorse. In un mercato globale segnato da una fortissima volatilità, dalla riorganizzazione delle catene logistiche e da crescenti complessità finanziarie, il Piano supera quindi la logica del documento statico, per diventare uno strumento dinamico che utilizzerà gli Stati Generali come cabina di regia permanente per ascoltare il territorio. Il concetto di fondo da cui prende le mosse il documento programmatico della port authority è che il bacino mediterraneo non può più essere considerato la "periferia" d'Europa, ma il fulcro in cui si riorganizzano le relazioni economiche e industriali tra il vecchio continente, il Nord Africa e il Medio Oriente. In particolare, la sponda sud sta vivendo una forte integrazione produttiva. Per i porti dell'Alto Tirreno questo scenario apre praterie di opportunità: l'obiettivo è costruire corridoi logistici ed energetici strutturati, trasformando i porti da semplici banchine di transito merci a veri e propri nodi strategici di sicurezza nazionale e innovazione tecnologica. In questo scenario, i porti del sistema toscano consolidano le rispettive vocazioni complementari tra loro. Livorno si conferma il principale motore operativo del sistema, trainato dai traffici commerciali dove vanta una leadership consolidata nel comparto ro-ro e nello short-sea shipping e dall'efficienza dei suoi terminal container, passeggeri e crociere, supportati da una forte vocazione industriale ed energetica. La Darsena Europa rappresenta l'investimento strategico più importante per questo scalo portuale e per il futuro dell'Alto Tirreno, pur con una collocazione temporale che va oltre l'orizzonte del Piano 2026-2028. Per questo motivo, il POT si muove su un binario a doppia velocità: da un lato prepara il terreno per la trasformazione

Ship 2 Shore

L'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale approva il POT 2026-2028

06/01/2026 13:34

Via libera al nuovo strumento di programmazione degli scali di Livorno e Piombino, che darà avvio agli Stati Generali del Sistema Portuale voluti dal Presidente Gariglio. In un contesto economico e geopolitico globale sempre più complesso, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha dato nuovo impulso alla sua attività di pianificazione, varando - grazie al via libera del Comitato di Gestione - il nuovo Piano Operativo Triennale (POT) 2026-2028. Come sottolinea in una nota l'ente di Palazzo Rosciano, non si tratta di un semplice documento burocratico di programmazione ma di una vera e propria svolta politica e amministrativa che punta a ricostruire, insieme a istituzioni e comunità portuale, le priorità di sviluppo degli scali governati dall'authority. La novità più rilevante è il metodo. Il POT 2026-2028, che nei giorni precedenti è stato illustrato anche ai rappresentanti dell'Organismo di Partenariato, è l'atto di avvio di una piattaforma strutturata di confronto: gli Stati Generali del Sistema Portuale, una novità annunciata dal Presidente dell'AdSP Davide Gariglio a novembre del 2025 con l'obiettivo di selezionare le priorità, valutare l'efficacia degli interventi e, dove necessario, aggiornare progressivamente programmi e allocazione delle risorse. In un mercato globale segnato da una fortissima volatilità, dalla riorganizzazione delle catene logistiche e da crescenti complessità finanziarie, il Piano supera quindi la logica del documento statico, per diventare uno strumento dinamico che utilizzerà gli Stati Generali come cabina di regia permanente per ascoltare il territorio. Il concetto di fondo da cui prende le mosse il documento programmatico della port authority è che il bacino mediterraneo non può più essere considerato la "periferia" d'Europa, ma il fulcro in cui si riorganizzano le relazioni economiche e industriali tra il vecchio continente, il Nord Africa e il Medio Oriente. In particolare, la sponda sud sta vivendo una forte integrazione produttiva. Per i porti dell'Alto Tirreno questo scenario apre praterie di opportunità: l'obiettivo è costruire corridoi logistici ed energetici strutturati, trasformando i porti da semplici banchine di transito merci a veri e propri nodi strategici di sicurezza nazionale e innovazione tecnologica. In questo scenario, i porti del sistema toscano consolidano le rispettive vocazioni complementari tra loro. Livorno si conferma il principale motore operativo del sistema, trainato dai traffici commerciali - dove vanta una leadership consolidata nel comparto ro-ro e nello short-sea shipping - e dall'efficienza dei suoi terminal container, passeggeri e crociere, supportati da una forte vocazione industriale ed energetica. La Darsena Europa rappresenta l'investimento strategico più importante per questo scalo portuale e per il futuro dell'Alto Tirreno, pur con una collocazione temporale che va oltre l'orizzonte del Piano 2026-2028. Per questo motivo, il POT si muove su un binario a doppia velocità: da un lato prepara il terreno per la trasformazione futura; dall'altro mette in campo azioni per garantire che i porti attuali rimangano efficienti, competitivi e saldamente inseriti nelle grandi rotte di

Ship 2 Shore

Livorno

futura; dall'altro mette in campo azioni per garantire che i porti attuali rimangano efficienti, competitivi e saldamente inseriti nelle grandi rotte di traffico mondiali. Tra i principali obiettivi già individuati vi è il completamento del percorso che dovrà condurre, entro la fine dell'anno, all'avvio delle procedure per l'individuazione dell'operatore privato cui affidare il completamento e la successiva gestione del futuro terminal container. E poi c'è Piombino, che rappresenta il secondo pilastro strategico del sistema. Grazie alla disponibilità di spazi, grandi fondali e nuovi accosti, il porto si candida a diventare un ecosistema industriale avanzato. Il Piano prevede di accelerare la messa in funzione delle aree disponibili per attrarre investimenti legati alla cantieristica, alla logistica industriale, all'impiantistica energetica e alla produzione di tecnologie per la transizione ecologica. La sfida strategica risiede nel portare a termine i lavori delle banchine, un percorso che prende il via con l'investimento di 92 milioni di euro per la banchina nord dello scalo portuale. Il POT 2026-2028 si presenta come uno strumento di apertura e responsabilità condivisa ha affermato il Presidente dell'AdSP, Davide Gariglio. Governare questa transizione significa fare in modo che ogni singolo scalo, secondo la propria specifica vocazione, contribuisca alla ricchezza del Paese, proiettando l'Alto Tirreno nel futuro della logistica europea. Gli Stati Generali saranno, secondo il numero uno di Palazzo Rosciano, uno strumento di lavoro per individuare le priorità condivise del sistema portuale: I porti dell'Alto Tirreno dispongono di grandi potenzialità e il compito dell'Autorità Portuale è quello di creare le condizioni affinché tali opportunità possano tradursi in crescita economica, occupazione qualificata e sviluppo per i territori.

Shipping Italy

Livorno

La tassa sui rifiuti per gli specchi acquei spetta alle Adsp

La Corte di giustizia tributaria di **Livorno** chiarisce che la Tari va riscossa dai Comuni solo per gli specchi acquei non ricadenti nella giurisdizione di un'Autorità portuale. Gli specchi acquei "sono aree scoperte ed è indifferente che siano aree solide o liquide, quindi sono soggetti a tassazione sia i posti destinati all'ormeggio di imbarcazioni in acqua, sia i posti a terra per il rimessaggio nell'area portuale, con l'imponibilità di tali spazi". Lo ha ribadito una sentenza della Corte di giustizia tributaria di primo grado di **Livorno**, chiarendo però come la spettanza della riscossione della relativa Tari vari a seconda che le aree in questione ricadano o meno sotto la giurisdizione di un'Autorità portuale. I giudici, infatti, hanno precisato che per i Comuni "l'istituzione dell'Autorità portuale si pone come causa di esclusione della tassa rifiuti delle aree soggette alla sua competenza. Viceversa, nei porti privi di tale Autorità solo il Comune è tenuto a svolgere il servizio di smaltimento rifiuti in regime di privativa". È la legge 84/1994 a stabilire che la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti, compresi quelli prodotti a bordo dalle navi e i residui di carico, costituiscono operazioni che non sono demandate al Comune o comunque al gestore del servizio pubblico di igiene urbana, ma al soggetto incaricato dalla stessa Autorità portuale. Ed essendo istituita una tariffa ad hoc per lo svolgimento del servizio, è escluso che l'amministrazione comunale possa richiedere nell'ambito portuale il pagamento della tassa. **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.**



Alto Tirreno, ecco il nuovo piano dei porti

Comunicato Stampa

Introducono nel sistema la dimensione fondamentale della continuità territoriale, della sostenibilità ambientale e del turismo marittimo d'eccellenza. Il sistema portuale dell'Alto Tirreno inaugura una nuova stagione di pianificazione integrata per rispondere alle tempeste geopolitiche ed economiche globali. Lo fa attraverso il Piano Operativo Triennale (POT) 2026-2028 varato dalla Port Authority e approvato stamani all'unanimità dal Comitato di Gestione. Non si tratta di un semplice documento burocratico di programmazione ma di una vera e propria svolta politica e amministrativa che punta a ricostruire, insieme a istituzioni e comunità portuale, le priorità di sviluppo di un quadrante decisivo per l'economia italiana. La novità più rilevante è il metodo. Il POT 2026-2028, che nei giorni precedenti è stato illustrato anche ai rappresentanti dell'Organismo di Partenariato, è l'atto di avvio di una piattaforma strutturata di confronto: gli Stati Generali del Sistema Portuale, la piattaforma di confronto, ascolto, verifica e indirizzo annunciata dal Presidente Davide Gariglio a novembre del 2025 con l'obiettivo di selezionare le priorità, valutare l'efficacia degli interventi e, ove necessario, aggiornare progressivamente programmi e allocazione delle risorse. In un mercato globale segnato da una fortissima volatilità, dalla riorganizzazione delle catene logistiche e da crescenti complessità finanziarie, il Piano supera la logica del documento statico. Sarà invece uno strumento dinamico, un organismo vivo che utilizzerà gli Stati Generali come cabina di regia permanente per ascoltare il territorio. Il Piano nasce all'interno di una cornice internazionale profondamente mutata. Il Mediterraneo è tornato al centro degli equilibri geopolitici ed energetici mondiali. Le tensioni sulle principali rotte marittime globali dimostrano che la stabilità delle catene di approvvigionamento non è più un dato scontato. Il concetto di fondo da cui prende le mosse il documento programmatico della Port Authority è che il bacino mediterraneo non può più essere considerato la periferia d'Europa, ma il fulcro in cui si riorganizzano le relazioni economiche e industriali tra il vecchio continente, il Nord Africa e il Medio Oriente. In particolare, la sponda sud sta vivendo una forte integrazione produttiva. Per i porti dell'Alto Tirreno questo scenario apre praterie di opportunità: l'obiettivo è costruire corridoi logistici ed energetici strutturati, trasformando i porti da semplici banchine di transito merci a veri e propri nodi strategici di sicurezza nazionale e innovazione tecnologica. La forza del sistema portuale toscano risiede nella complementarità dei suoi scali. Livorno si conferma il principale motore operativo del sistema, trainato dai traffici commerciali dove vanta una leadership consolidata nel comparto Ro-Ro e nello short sea shipping e dall'efficienza dei suoi terminal container, passeggeri e crociere, supportati da una forte vocazione industriale ed energetica. La Darsena Europa rappresenta l'investimento strategico più importante



Introducono nel sistema la dimensione fondamentale della continuità territoriale, della sostenibilità ambientale e del turismo marittimo d'eccellenza. Il sistema portuale dell'Alto Tirreno inaugura una nuova stagione di pianificazione integrata per rispondere alle tempeste geopolitiche ed economiche globali. Lo fa attraverso il Piano Operativo Triennale (POT) 2026-2028 varato dalla Port Authority e approvato stamani all'unanimità dal Comitato di Gestione. Non si tratta di un semplice documento burocratico di programmazione ma di una vera e propria svolta politica e amministrativa che punta a ricostruire, insieme a istituzioni e comunità portuale, le priorità di sviluppo di un quadrante decisivo per l'economia italiana. La novità più rilevante è il metodo. Il POT 2026-2028, che nei giorni precedenti è stato illustrato anche ai rappresentanti dell'Organismo di Partenariato, è l'atto di avvio di una piattaforma strutturata di confronto: gli Stati Generali del Sistema Portuale, la piattaforma di confronto, ascolto, verifica e indirizzo annunciata dal Presidente Davide Gariglio a novembre del 2025 con l'obiettivo di selezionare le priorità, valutare l'efficacia degli interventi e, ove necessario, aggiornare progressivamente programmi e allocazione delle risorse. In un mercato globale segnato da una fortissima volatilità, dalla riorganizzazione delle catene logistiche e da crescenti complessità finanziarie, il Piano supera la logica del documento statico. Sarà invece uno strumento dinamico, un "organismo vivo" che utilizzerà gli Stati Generali come cabina di regia permanente per ascoltare il territorio. Il Piano nasce all'interno di una cornice internazionale profondamente mutata. Il Mediterraneo è tornato al centro degli equilibri geopolitici ed energetici mondiali. Le tensioni sulle principali rotte marittime globali dimostrano che la stabilità delle catene di approvvigionamento non è più un dato scontato. Il concetto di fondo da cui prende le mosse il documento programmatico della Port Authority è che il bacino mediterraneo non può più essere considerato la "periferia" d'Europa, ma il fulcro in

Tenews

Livorno

per questo scalo portuale e per il futuro dell'Alto Tirreno. L'AdSP è cosciente che la piena operatività della maxi-opera si colloca oltre l'orizzonte temporale del Piano 2026-2028. Per questo motivo, il POT si muove su un binario a doppia velocità. Da un lato prepara il terreno per la trasformazione futura; dall'altro mette in campo azioni per garantire che i porti attuali rimangano efficienti, competitivi e saldamente inseriti nelle grandi rotte di traffico mondiali. Tra i principali obiettivi già individuati vi è il completamento del percorso che dovrà condurre, entro la fine dell'anno, all'avvio delle procedure per l'individuazione dell'operatore privato cui affidare il completamento e la successiva gestione del futuro terminal container. E poi c'è Piombino, che rappresenta il secondo pilastro strategico del sistema. Grazie alla disponibilità di spazi, grandi fondali e nuovi accosti, il porto si candida a diventare un ecosistema industriale avanzato. Il Piano prevede di accelerare la messa in funzione delle aree disponibili per attrarre investimenti legati alla cantieristica, alla logistica industriale, all'impiantistica energetica e alla produzione di tecnologie per la transizione ecologica. La sfida strategica risiede nel portare a termine i lavori delle banchine, un percorso che prende il via con l'investimento di 92 milioni di euro per la banchina nord dello scalo portuale. Il Piano dedica inoltre un'attenzione specifica agli scali dell'Arcipelago Toscano Portoferraio, Rio Marina, Cavo e Capraia. Questi porti introducono nel sistema la dimensione fondamentale della continuità territoriale, della sostenibilità ambientale e del turismo marittimo d'eccellenza. La sfida, in questo caso, sarà lo sviluppo di modelli di mobilità pulita e di servizi di accoglienza capaci di tutelare il patrimonio naturale senza frenare l'economia delle isole. Il futuro del sistema portuale dell'Alto Tirreno si gioca anche sulla partita decisiva della transizione ecologica e di quella digitale, mentre una particolare attenzione è dedicata dal POT fin da subito ai temi del lavoro portuale, della formazione professionale e della regolazione del lavoro temporaneo, nella convinzione che la competitività dei porti debba fondarsi non soltanto sulle infrastrutture, ma anche sulla qualità delle competenze, sulla sicurezza e sulla valorizzazione del capitale umano. Il POT 2026-2022 si presenta come uno strumento di apertura e responsabilità condivisa afferma il presidente dell'AdSP, Davide Gariglio Governare questa transizione aggiunge -significa fare in modo che ogni singolo scalo, secondo la propria specifica vocazione, contribuisca alla ricchezza del Paese, proiettando l'Alto Tirreno nel futuro della logistica europea. È dentro questa prospettiva che il sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale intende interpretare il proprio ruolo nei prossimi anni, rafforzando la propria funzione di piattaforma strategica per il Mediterraneo, per il sistema logistico nazionale e per le comunità che vivono intorno al mare: Il POT dichiara ancora il primo inquilino di Palazzo Rosciano non rappresenta un punto di arrivo ma l'avvio di un percorso di confronto e di assunzione di responsabilità. Gli Stati Generali saranno secondo il presidente dell'AdSP uno strumento di lavoro per individuare le priorità condivise del sistema portuale: I porti dell'Alto Tirreno dispongono di grandi potenzialità e il compito dell'Autorità Portuale è quello di creare le condizioni affinché tali opportunità possano tradursi in crescita economica, occupazione qualificata e sviluppo

Tenews

Livorno

per i territori.

La Gazzetta Marittima

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Bene i traffici ad Ancona: più 34% in aprile, più 14% nei primi 4 mesi

Garofalo: grazie agli operatori resistiamo agli scossoni internazionali ANCONA. Nello scorso mese di aprile gli scali di Ancona e Falconara Marittima hanno fatto registrare un balzo in avanti nella movimentazione delle merci che ha sfiorato quota 900mila tonnellate (892.558, a esser precisi); quanto basta a mettere a segno una impennata del 34% a confronto con il medesimo periodo dell'anno passato. Non solo: nell'arco dei primi quattro mesi si arriva a totalizzare 3,2 milioni di tonnellate, cioè il 14% in più del primo quadrimestre 2025. Sono i dati che nell'ultima riunione ha fornito al comitato di gestione il commissario straordinario dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Vincenzo Garofalo. Guardando dentro le varie tipologie di traffico, vale la pena di segnalare che nel periodo da Capodanno a tutto aprile il traffico container ha visto «un incremento del 61% con oltre 574mila tonnellate». Bene anche le merci liquide: più 51% in aprile, più 31% nei primi quattro mesi. Con percentuali meno altisonanti ma ugualmente positive anche le merci solide: più 25% nell'ultimo mese "fotografato", più 5% nei primo quadrimestre. Quanto al traffico passeggeri, il porto di Ancona ha visto in aprile 22 toccate in più riguardo ai traghetti per la Croazia. Resta il fatto che l'andamento nell'arco che va da inizio gennaio a fine aprile c'è un qualche arretramento (meno 2,3%), però con un buon recupero in aprile, l'ultimo mese per il quale abbiamo i dato (più 6%). Dal quartier generale dell'Authority marchigiana si segnala che «sono in crescita i crocieristi: 10.348 passeggeri, più 87% con l'inizio della stagione di Msc Lirica ad aprile». Negli altri scali occorre mettere l'accento sul fatto che in aprile nel porto di Pesaro si sono avute due toccate di navi da crociera (con un balzo del 40% nei primi quattro mesi). Il porto di Ortona presenta, nel primo quadrimestre, un andamento «sostanzialmente in linea con lo stesso periodo del 2025, con 380mila tonnellate di merci movimentate (meno 2,7%)». Idem in fatto di crocieristi, Ortona indica un dato «in linea con l'inizio stagione del 2025: 137 passeggeri con tre toccate della nave Artemis». Vediamo il porto di Vasto: in aprile sono state movimentate 16.905 tonnellate di merci («più 4% rispetto allo stesso mese del 2025»), con una impennata in particolare nella «performance delle merci rinfuse e general cargo (più 153%)». Guardando al dato nei primi quattro mesi del 2026 siamo a 125.628 tonnellate, che equivalgono a un calo del 7%. Ecco quanto afferma il commissario straordinario dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Vincenzo Garofalo: «Il nostro sistema portuale resiste con tenacia agli scossoni delle continue crisi internazionali grazie al grande impegno dei suoi operatori. Il mese di aprile ha indicatori positivi, come la crescita complessiva della movimentazione di merci dei porti di Ancona e Falconara Marittima, nonché del porto di Vasto. Un dato che speriamo possa confermarsi



Garofalo: grazie agli operatori resistiamo agli scossoni internazionali ANCONA. Nello scorso mese di aprile gli scali di Ancona e Falconara Marittima hanno fatto registrare un balzo in avanti nella movimentazione delle merci che ha sfiorato quota 900mila tonnellate (892.558, a esser precisi), quanto basta a mettere a segno una impennata del 34%, a confronto con il medesimo periodo dell'anno passato. Non solo: nell'arco dei primi quattro mesi si arriva a totalizzare 3,2 milioni di tonnellate, cioè il 14% in più del primo quadrimestre 2025. Sono i dati che nell'ultima riunione ha fornito al comitato di gestione il commissario straordinario dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Vincenzo Garofalo. Guardando dentro le varie tipologie di traffico, vale la pena di segnalare che nel periodo da Capodanno a tutto aprile il traffico container ha visto «un incremento del 61% con oltre 574mila tonnellate». Bene anche le merci liquide: più 51% in aprile, più 31% nei primi quattro mesi. Con percentuali meno altisonanti ma ugualmente positive anche le merci solide: più 25% nell'ultimo mese "fotografato", più 5% nei primo quadrimestre. Quanto al traffico passeggeri, il porto di Ancona ha visto in aprile 22 toccate in più riguardo ai traghetti per la Croazia. Resta il fatto che l'andamento nell'arco che va da inizio gennaio a fine aprile c'è un qualche arretramento (meno 2,3%), però con un buon recupero in aprile, l'ultimo mese per il quale abbiamo i dato (più 6%). Dal quartier generale dell'Authority marchigiana si segnala che «sono in crescita i crocieristi: 10.348 passeggeri, più 87% con l'inizio della stagione di Msc Lirica ad aprile». Negli altri scali occorre mettere l'accento sul fatto che in aprile nel porto di Pesaro si sono avute due toccate di navi da crociera (con un balzo del 40% nei primi quattro mesi). Il porto di Ortona presenta, nel primo quadrimestre, un andamento «sostanzialmente in linea con lo stesso periodo del 2025, con 380mila tonnellate di merci movimentate (meno 2,7%)». Idem in fatto di

La Gazzetta Marittima

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

nei mesi a seguire anche per lo scalo di Ortona, in quanto i traffici general cargo e rinfuse sono soggetti a variazioni mensili improvvise».

Authority Civitavecchia, ok alla chiusura dello stato di crisi

Latrofa: è importante, così si restituisce piena operatività all'ente CIVITAVECCHIA. Dal comitato di gestione è arrivata l'approvazione della delibera con cui si chiude lo stato di crisi dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar** Tirreno Centro Settentrionale: si mette la parola "fine" alla procedura avviata nel 2021 (e alla successiva fase di allerta e prevenzione della crisi). La decisione è stata presa «sulla base della relazione tecnico-amministrativa istruttoria e del parere favorevole espresso dal collegio dei revisori dei conti», come tiene a specificare la nota ufficiale dell'Authority guidata da Raffaele Latrofa. La verifica - viene fatto rilevare - ha evidenziato «il superamento delle condizioni che avevano determinato lo stato di crisi, in coincidenza della pandemia da Covid-19». È annunciato che la delibera sarà trasmessa ai ministeri vigilanti e alla Corte dei Conti, sezione controllo enti, «fermo restando il richiamo alla necessità di un costante monitoraggio delle voci di entrata e di spesa», come viene sottolineato. Queste le parole del presidente dell'istituzione **portuale** laziale, Raffaele Latrofa: «Esprimo grande soddisfazione per l'approvazione di questa delibera perché si chiude una procedura che per anni ha gravato sull'Ente, rendendo più complessa l'attività amministrativa e limitando in alcuni casi la possibilità di intervenire su aspetti fondamentali, a partire dall'organico e dai regolamenti. Fin dal mio insediamento ho ritenuto prioritario dare un impulso deciso alla definizione di questo procedimento, nella convinzione che l'**Autorità** di **Sistema** dovesse tornare a operare con piena capacità programmatica e gestionale». Aggiungendo poi una sottolineatura dedicata al personale dell'Ente: «Questo risultato è frutto del lavoro di squadra dei dipendenti dell'**Autorità** di **Sistema** che ringrazio espressamente. Sono loro gli artefici di un percorso, avviato dopo il mio arrivo, che oggi consente all'ente di guardare avanti con maggiore solidità, responsabilità e prospettiva. La chiusura dello stato di crisi non è un punto di arrivo, ma una condizione necessaria per affrontare con maggiore efficacia le sfide che attendono i porti del nostro **sistema**». È da sottolineare che il comitato di gestione ha approvato vari altri provvedimenti riguardanti i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. Tra questi, c'è da dire che è stato preso atto delle conclusioni del gruppo di lavoro relativo alla futura domanda di unità crocieristiche. A tal riguardo è stato dato mandato agli uffici di procedere alla rivisitazione della concessione di Roma Cruise Terminal e all'avvio dell'istruttoria tecnica per l'allungamento e la rettifica delle banchine 16 e 18, intervento strategico per l'assetto futuro del comparto crocieristico. Infine, disco verde anche al piano dell'organico del porto 2026-2028: è lo strumento di programmazione che fotografa il lavoro **portuale** nei porti del **sistema** consentendo di monitorare fabbisogni, professionalità, turnover e necessità formative: va detto che si contano complessivamente



Latrofa: è importante, così si restituisce piena operatività all'ente CIVITAVECCHIA. Dal comitato di gestione è arrivata l'approvazione della delibera con cui si chiude lo stato di crisi dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale: si mette la parola "fine" alla procedura avviata nel 2021 (e alla successiva fase di allerta e prevenzione della crisi). La decisione è stata presa «sulla base della relazione tecnico-amministrativa istruttoria e del parere favorevole espresso dal collegio dei revisori dei conti», come tiene a specificare la nota ufficiale dell'Authority guidata da Raffaele Latrofa. La verifica - viene fatto rilevare - ha evidenziato «il superamento delle condizioni che avevano determinato lo stato di crisi, in coincidenza della pandemia da Covid-19». È annunciato che la delibera sarà trasmessa ai ministeri vigilanti e alla Corte dei Conti, sezione controllo enti, «fermo restando il richiamo alla necessità di un costante monitoraggio delle voci di entrata e di spesa», come viene sottolineato. Queste le parole del presidente dell'istituzione portuale laziale, Raffaele Latrofa: «Esprimo grande soddisfazione per l'approvazione di questa delibera perché si chiude una procedura che per anni ha gravato sull'Ente, rendendo più complessa l'attività amministrativa e limitando in alcuni casi la possibilità di intervenire su aspetti fondamentali, a partire dall'organico e dai regolamenti. Fin dal mio insediamento ho ritenuto prioritario dare un impulso deciso alla definizione di questo procedimento, nella convinzione che l'Autorità di Sistema dovesse tornare a operare con piena capacità programmatica e gestionale». Aggiungendo poi una sottolineatura dedicata al personale dell'Ente: «Questo risultato è frutto del lavoro di squadra dei dipendenti dell'Autorità di Sistema che ringrazio espressamente. Sono loro gli artefici di un percorso, avviato dopo il mio arrivo, che oggi consente all'ente di guardare avanti con maggiore solidità, responsabilità e prospettiva. La chiusura dello stato di crisi non è un punto di arrivo, ma una condizione necessaria per affrontare con

La Gazzetta Marittima

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

«1.023 lavoratori tra Civitavecchia e Gaeta».

L'agenzia di Viaggi

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Eberhart (Ita): «Fiumicino e Civitavecchia i punti di forza»

Sono due i punti di forza del futuro immediato di Ita Airways : si chiamano Fiumicino e **Civitavecchia** . In una lunga intervista rilasciata al quotidiano la Repubblica , l'amministratore delegato e direttore generale della compagnia, Joerg Eberhart , ha svelato le mosse che consentiranno al vettore di fronteggiare l'attuale situazione critica. Il problema dell' approvvigionamento di cherosene, legato al perdurare della crisi internazionale, viene infatti neutralizzato sfruttando la prossimità tra l'aeroporto di Fiumicino, suo hub principale, e il **porto di Civitavecchia**, con un'acquisizione di jet fuel molto più vantaggiosa rispetto alle altre aerolinee del Gruppo, da Lufthansa ad Austrian e Swiss, per la posizione geografica dei loro hub. Inoltre Ita è diventata " operatore carburante " e può acquistare direttamente il jet fuel dal Nord Africa e dalla Norvegia , senza gli oneri degli intermediari. Eberhart ha poi confermato che, al momento, ci sono 18 velivoli (Airbus A220, A320 e A321) fermi per problemi legati ai motori Pratt & Whitney , ovvero gli aerei che solitamente vengono impiegati per le rotte di corto e medio raggio. Da qui una strategia che gli attuali vertici di Ita hanno già rappresentato al Gruppo Lh, che entro questo mese dovrebbe acquisire il 90% del controllo della compagnia : impegnarsi nell'operare le rotte intercontinentali - tra le più redditizie - attraverso un potenziamento della flotta, con l'acquisizione di 7 aeromobili widebody , preferibilmente A350-900 , che presentano un'autonomia ottimale. Macchine che sono state già acquistate dal Gruppo Lufthansa con ordini fermi da qui al 2033. La pianificazione di sviluppo del network poggia sull'hub di Fiumicino, l'altro punto di forza di Ita: lo scalo vanta una crescita superiore alla media europea , con ottime prospettive su scali in Estremo Oriente, in particolare sul Giappone , che tra l'altro rappresenta una destinazione di punta del turismo outgoing italiano. L'intervista di Eberhart si conclude con il personale auspicio che il 10% rimanga nella mani del governo italiano e con una lapidaria considerazione su Alitalia che " non tornerà in vita ", anche se certe iconiche identità come la " A " tricolore potrebbero essere sfruttate nel posizionare il brand di Ita nel panorama del sempre più agguerrito trasporto aereo europeo.



Sono due i punti di forza del futuro immediato di Ita Airways : si chiamano Fiumicino e Civitavecchia . In una lunga intervista rilasciata al quotidiano la Repubblica , l'amministratore delegato e direttore generale della compagnia, Joerg Eberhart , ha svelato le mosse che consentiranno al vettore di fronteggiare l'attuale situazione critica. Il problema dell' approvvigionamento di cherosene, legato al perdurare della crisi internazionale, viene infatti neutralizzato sfruttando la prossimità tra l'aeroporto di Fiumicino, suo hub principale, e il porto di Civitavecchia, con un'acquisizione di jet fuel molto più vantaggiosa rispetto alle altre aerolinee del Gruppo, da Lufthansa ad Austrian e Swiss, per la posizione geografica dei loro hub. Inoltre Ita è diventata " operatore carburante " e può acquistare direttamente il jet fuel dal Nord Africa e dalla Norvegia , senza gli oneri degli intermediari. Eberhart ha poi, confermato che, al momento, ci sono 18 velivoli (Airbus A220, A320 e A321) fermi per problemi legati ai motori Pratt & Whitney , ovvero gli aerei che solitamente vengono impiegati per le rotte di corto e medio raggio. Da qui una strategia che gli attuali vertici di Ita hanno già rappresentato al Gruppo Lh, che entro questo mese dovrebbe acquisire il 90% del controllo della compagnia : impegnarsi nell'operare le rotte intercontinentali - tra le più redditizie - attraverso un potenziamento della flotta, con l'acquisizione di 7 aeromobili widebody , preferibilmente A350-900 , che presentano un'autonomia ottimale. Macchine che sono state già acquistate dal Gruppo Lufthansa con ordini fermi da qui al 2033. La pianificazione di sviluppo del network poggia sull'hub di Fiumicino, l'altro punto di forza di Ita: lo scalo vanta una crescita superiore alla media europea , con ottime prospettive su scali in Estremo Oriente, in particolare sul Giappone , che tra l'altro rappresenta una destinazione di punta del turismo outgoing italiano. L'intervista di Eberhart si conclude con il personale auspicio che il 10% rimanga nella mani del governo italiano e con una lapidaria considerazione su Alitalia che " non tornerà in vita ", anche se certe iconiche identità come la " A " tricolore potrebbero essere sfruttate nel posizionare il brand di Ita nel panorama del sempre più agguerrito trasporto aereo europeo.

L'agenzia di Viaggi

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Jet fuel, Eberhart: «L'asse Fiumicino-Civitavecchia strategico per Ita» 09:14 2026 FIUMICINO CHIAMA CIVITAVECCHIA FLOTTA E ROTTE ADDIO AL BRAND ALITALIA

È l'asse Fiumicino-Civitavecchia uno dei punti di forza di Ita Airways. Lo ha sottolineato con decisione Joerg Eberhart, amministratore delegato e direttore generale di Ita Airways, in una lunga intervista a la Repubblica, annunciando: «Alitalia non tornerà in vita». Eccola allora l'importanza di Civitavecchia, osserva il quotidiano: "Non è soltanto il **porto** industriale più vicino a Roma, ma diventa anche una piccola assicurazione sulla vita della compagnia aerea". «Così - spiega l'ad di Ita - è più facile vere cherosene». Il problema dell'approvvigionamento di cherosene, legato al perdurare della crisi internazionale, viene infatti neutralizzato sfruttando la prossimità tra il "Leonardo da Vinci", hub principale di Ita, e il **porto** di Civitavecchia. Una vicinanza che avvantaggia la compagnia nell'acquisizione di jet fuel rispetto agli altri vettori del Gruppo Lufthansa, come Swiss a Zurigo, Lufthansa a Francoforte, Austrian a Vienna. Non solo. Ita è diventata "operatore carburante" e può acquistare direttamente il jet fuel dal Nord Africa e dalla Norvegia, senza gli oneri degli intermediari. Eberhart conferma che, al momento, ci sono 18 velivoli (Airbus A220, A320 e A321) fermi per problemi legati ai motori Pratt & Whitney, ovvero gli aerei che solitamente vengono impiegati per le rotte di corto e medio raggio. Da qui una strategia che gli attuali vertici di Ita hanno già rappresentato al Gruppo Lh, che entro questo mese dovrebbe acquisire il 90% del controllo della compagnia: impegnarsi nell'operare le rotte intercontinentali - tra le più redditizie - attraverso un potenziamento della flotta, con l'acquisizione di 7 aeromobili widebody (portandoli dagli attuali 23 a quota 30), preferibilmente A350-900, che presentano un'autonomia ottimale. Macchine già acquistate dal Gruppo Lufthansa con ordini fermi da qui al 2033. La pianificazione di sviluppo del network poggia sull'hub di Fiumicino, l'altro punto di forza di Ita: lo scalo vanta una crescita superiore alla media europea, con ottime prospettive su scali in Estremo Oriente, in particolare sul Giappone, che tra l'altro rappresenta una destinazione di punta del turismo outgoing italiano. E ora fari puntati su Osaka come possibile destinazione nei prossimi cinque anni. Sul fronte americano, invece, resta viva l'ipotesi Newark. Si chiude qui, invece, l'avventura del marchio Alitalia, nonostante le rassicurazioni iniziali al momento dell'ingresso di Ita in Lufthansa. L'intervista infatti, si conclude con il personale auspicio che il 10% rimanga nella mani del governo italiano - anche se Lufthansa può rilevare l'ultima fetta entro il 2033 - e con una lapidaria considerazione su Alitalia: «Non tornerà in vita». Certe iconiche identità come la "A" tricolore potrebbero però essere sfruttate nel posizionare il brand di Ita nel panorama del sempre più agguerrito trasporto aereo europeo.



È l'asse Fiumicino-Civitavecchia uno dei punti di forza di Ita Airways. Lo ha sottolineato con decisione Joerg Eberhart, amministratore delegato e direttore generale di Ita Airways, in una lunga intervista a la Repubblica, annunciando: «Alitalia non tornerà in vita». Eccola allora l'importanza di Civitavecchia, osserva il quotidiano: "Non è soltanto il porto industriale più vicino a Roma, ma diventa anche una piccola assicurazione sulla vita della compagnia aerea". «Così - spiega l'ad di Ita - è più facile vere cherosene». Il problema dell'approvvigionamento di cherosene, legato al perdurare della crisi internazionale, viene infatti neutralizzato sfruttando la prossimità tra il "Leonardo da Vinci", hub principale di Ita, e il porto di Civitavecchia. Una vicinanza che avvantaggia la compagnia nell'acquisizione di jet fuel rispetto agli altri vettori del Gruppo Lufthansa, come Swiss a Zurigo, Lufthansa a Francoforte, Austrian a Vienna. Non solo. Ita è diventata "operatore carburante" e può acquistare direttamente il jet fuel dal Nord Africa e dalla Norvegia, senza gli oneri degli intermediari. Eberhart conferma che, al momento, ci sono 18 velivoli (Airbus A220, A320 e A321) fermi per problemi legati ai motori Pratt & Whitney, ovvero gli aerei che solitamente vengono impiegati per le rotte di corto e medio raggio. Da qui una strategia che gli attuali vertici di Ita hanno già rappresentato al Gruppo Lh, che entro questo mese dovrebbe acquisire il 90% del controllo della compagnia: impegnarsi nell'operare le rotte intercontinentali - tra le più redditizie - attraverso un potenziamento della flotta, con l'acquisizione di 7 aeromobili widebody (portandoli dagli attuali 23 a quota 30), preferibilmente A350-900, che presentano un'autonomia ottimale. Macchine già acquistate dal Gruppo Lufthansa con ordini fermi da qui al 2033. La pianificazione di sviluppo del network poggia sull'hub di Fiumicino, l'altro punto di forza di Ita: lo scalo vanta una crescita superiore alla media europea, con ottime prospettive su scali in Estremo Oriente, in particolare sul Giappone, che tra l'altro rappresenta una destinazione di punta del turismo outgoing italiano. E ora fari puntati su Osaka come possibile destinazione nei prossimi cinque anni. Sul fronte americano, invece, resta viva l'ipotesi Newark. Si chiude qui, invece, l'avventura del marchio Alitalia, nonostante le rassicurazioni iniziali al momento dell'ingresso di Ita in Lufthansa. L'intervista infatti, si conclude con il personale auspicio che il 10% rimanga nella mani del governo italiano - anche se Lufthansa può rilevare l'ultima fetta entro il 2033 - e con una lapidaria considerazione su Alitalia: «Non tornerà in vita». Certe iconiche identità come la "A" tricolore potrebbero però essere sfruttate nel posizionare il brand di Ita nel panorama del sempre più agguerrito trasporto aereo europeo.

Latina TU

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

ARRIVA ALTRO PETCOKE AL PORTO COMMERCIALE DI GAETA

Questa mattina, 1 giugno, al porto commerciale di Gaeta è arrivata la settima nave carica di petcoke dall'inizio del 2026. Torna a denunciare i carichi di "veleno" la consigliera comunale di Formia, Paola Villa, da sempre sugli scudi rispetto al petcoke che arriva al porto commerciale di Gaeta. Arriva dagli Stati Uniti e dovrebbe trasportare circa 20.000 tonnellate di veleno nero. La nave si chiama Ks Camellia e da questa mattina ha iniziato le operazioni di sbarco per portare le 20mila tonnellate di petcoke al deposito della Intergroup di Sessa Aurunca. Dopo il video (sotto ne riportiamo delle foto) che abbiamo divulgato esattamente una settimana fa, si sono allarmati tutti o meglio molti hanno fatto finta di allarmarsi, ma tanta fuffa e nessuna azione concreta e utile per il territorio. Chiediamo ai sindaci dei comuni interessati Cristian Leccese di Gaeta, Gianluca Taddeo di Formia e Gerardo Stefanelli di Minturno di convocare con urgenza un tavolo sulla questione dove avere tutte le aziende che operano in porto (tutte e non solo la Intergroup!), l'Autorità Portuale, gli enti preposti ai controlli e soprattutto noi cittadini che ci occupiamo da oltre 25 anni della vicenda. Chiediamo ad Unindustria, al suo presidente di attivarsi su questa serissima problematica e di non difendere solo uno dei suoi associati ossia l'azienda Intergroup della famiglia Di Sarno. Chiediamo alla Capitaneria di Porto che forse sarebbe il caso di fare i sopralluogo ogni volta che c'è uno scarico affinché quello che è avvenuto sul pontile della nave Ocean Jubilee lo scorso mese di febbraio cioè che tutto il percolamento del petcoke arrivi in mare, a 500 metri dai filari delle cozze e a 2000 metri dalle gabbie delle orate, venga evitato. Sembrerebbe che la scorsa settimana, a piazzale privo di scarichi, sia avvenuto un sopralluogo del NOE con l'Arpa, chiediamo che tali controlli avvengano durante lo scarico, quindi tra queste ore e le giornate di domani e mercoledì mattina, proprio durante lo scarico del veleno nero. **CHIEDIAMO** al presidente dell'Autorità Portuale, Raffaele Latrofa, prima di mettere mano alle nuove concessioni dei piazzali del porto commerciale, prima di autorizzare con una certa facinoleria l'azienda Di Sarno di occupare i 3/4 del porto, prima di autorizzare Intergroup a edificare 6 silos alti 16 metri e la fantomatica tettoia di oltre 14mila metri quadri, imponga alla Intergroup che lo scarico del petcoke avvenga solo ed esclusivamente a circuito chiuso, avvenga in totale sicurezza per la salute pubblica e per l'ambiente. Per tutti i cittadini del nostro golfo, qui stiamo parlando di salute pubblica, di scempio ambientale, di sicurezza ambientale e sanitaria, qui non c'entrano colori politici e bandiere blu qui è in ballo prima la nostra salute e poi il nostro futuro. Con questa nave siamo oltre le 130mila tonnellate già arrivate al porto di Gaeta in appena 5 mesi. Ed io, fino a quando ne avrò forza, non mi giro dall'altra parte.



Questa mattina, 1 giugno, al porto commerciale di Gaeta è arrivata la settima nave carica di petcoke dall'inizio del 2026. Torna a denunciare i carichi di "veleno" la consigliera comunale di Formia, Paola Villa, da sempre sugli scudi rispetto al petcoke che arriva al porto commerciale di Gaeta. Arriva dagli Stati Uniti e dovrebbe trasportare circa 20.000 tonnellate di veleno nero. La nave si chiama Ks Camellia e da questa mattina ha iniziato le operazioni di sbarco per portare le 20mila tonnellate di petcoke al deposito della Intergroup di Sessa Aurunca. Dopo il video (sotto ne riportiamo delle foto) che abbiamo divulgato esattamente una settimana fa, si sono allarmati tutti o meglio molti hanno fatto finta di allarmarsi, ma tanta fuffa e nessuna azione concreta e utile per il territorio. Chiediamo ai sindaci dei comuni interessati Cristian Leccese di Gaeta, Gianluca Taddeo di Formia e Gerardo Stefanelli di Minturno di convocare con urgenza un tavolo sulla questione dove avere tutte le aziende che operano in porto (tutte e non solo la Intergroup!), l'Autorità Portuale, gli enti preposti ai controlli e soprattutto noi cittadini che ci occupiamo da oltre 25 anni della vicenda. Chiediamo ad Unindustria, al suo presidente di attivarsi su questa serissima problematica e di non "difendere" solo uno dei suoi associati ossia l'azienda Intergroup della famiglia Di Sarno. Chiediamo alla Capitaneria di Porto che forse sarebbe il caso di fare i sopralluogo ogni volta che c'è uno scarico affinché quello che è avvenuto sul pontile della nave Ocean Jubilee lo scorso mese di febbraio cioè che tutto il percolamento del petcoke arrivi in mare, a 500 metri dai filari delle cozze e a 2000 metri dalle gabbie delle orate, venga evitato. Sembrerebbe che la scorsa settimana, a piazzale privo di scarichi, sia avvenuto un sopralluogo del NOE con l'Arpa, chiediamo che tali controlli avvengano durante lo scarico, quindi tra queste ore e le giornate di domani e mercoledì mattina, proprio durante lo scarico del veleno nero. **CHIEDIAMO** al presidente dell'Autorità Portuale, Raffaele Latrofa, prima di mettere mano alle nuove concessioni dei

Tuttogolfo

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

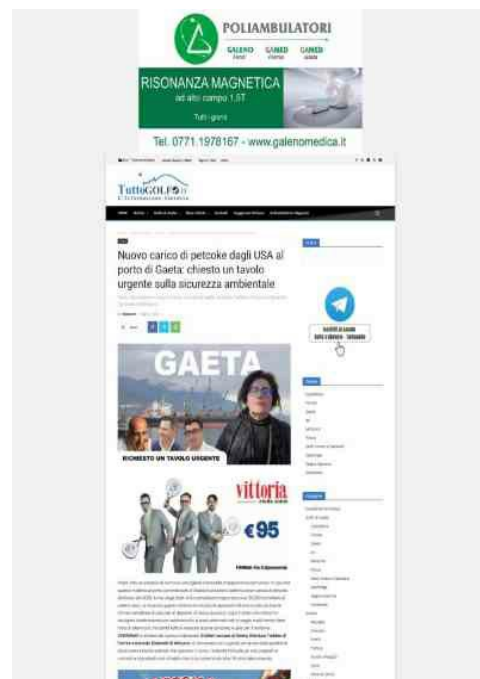
Nuovo carico di petcoke dagli USA al porto di Gaeta: chiesto un tavolo urgente sulla sicurezza ambientale

Paola Villa chiama in causa Cristian Leccese di Gaeta, Gianluca Taddeo di Formia e Gerardo Stefanelli di Minturno

Suggerisci Articolo

Paola Villa, ex sindaco di Formia e consigliera comunale d'opposizione comunica: E così che questa mattina al porto commerciale di Gaeta è arrivata la settima nave carica di petcoke dall'inizio del 2026. Arriva dagli Stati Uniti e dovrebbe trasportare circa 20.000 tonnellate di veleno nero. La nave da questa mattina ha iniziato le operazioni di sbarco per portare le 20mila tonnellate di petcoke al deposito di Sessa Aurunca. Dopo il video che abbiamo divulgato esattamente una settimana fa, si sono allarmati tutti o meglio molti hanno fatto finta di allarmarsi, ma tanta fuffa e nessuna azione concreta e utile per il territorio. **CHIEDIAMO** ai sindaci dei comuni interessati Cristian Leccese di Gaeta, Gianluca Taddeo di Formia e Gerardo Stefanelli di Minturno di convocare con urgenza un tavolo sulla questione dove avere tutte le aziende che operano in porto, l'Autorità Portuale, gli enti preposti ai controlli e soprattutto noi cittadini che ci occupiamo da oltre 25 anni della vicenda. **CHIEDIAMO** ad Unindustria, al suo presidente di attivarsi su questa serissima problematica. **CHIEDIAMO** alla Capitaneria di Porto che forse sarebbe il caso di fare i sopralluogo ogni volta che c'è uno scarico.

Sembrirebbe che la scorsa settimana, a piazzale privo di scarichi, sia avvenuto un sopralluogo del NOE con l'Arpa, chiediamo che tali controlli avvengano durante lo scarico, quindi tra queste ore e le giornate di domani e mercoledì mattina, proprio durante lo scarico del veleno nero. **CHIEDIAMO** al presidente dell' Autorità Portuale, Raffaele Latrofa, prima di mettere mano alle nuove concessioni dei piazzali del porto commerciale, imponga che lo scarico del petcoke **AVVENGA SOLO ED ESCLUSIVAMENTE** a circuito chiuso, avvenga in totale sicurezza **PER LA SALUTE PUBBLICA E PER L'AMBIENTE**. Per tutti i cittadini del nostro golfo, qui stiamo parlando di salute pubblica, di scempio ambientale, di sicurezza ambientale e sanitaria, qui non c'entrano colori politici e bandiere blu qui è in ballo prima la nostra salute e poi il nostro futuro. Con questa nave siamo oltre le 130mila tonnellate già arrivate al porto di Gaeta in appena 5 mesi Ed io, fino a quando ne avrò forza, non mi giro dall'altra parte..



Napoli, spiagge libere già affollate: docce, bagni e nuovi servizi in attesa dei lidi privati

Anna Buono

Con il ponte del 2 giugno entra nel vivo la stagione balneare napoletana. Le spiagge libere di Posillipo, Mappatella Beach e Napoli Est si riempiono di cittadini e turisti, mentre il Comune potenzia servizi e pulizia in attesa dell'assegnazione delle concessioni balneari. Il lungo ponte del 2 giugno ha segnato l'inizio effettivo della stagione estiva a Napoli. Complice il bel tempo e le temperature quasi estive, migliaia di cittadini hanno scelto il mare, affollando fin dalle prime ore della giornata le principali spiagge libere di Napoli. Mentre il centro storico e il lungomare continuano ad attirare turisti italiani e stranieri, molti napoletani hanno preferito trascorrere la giornata tra sole e mare. Da Posillipo a Napoli Est, boom di presenze. Le aree più frequentate sono state quelle di Posillipo. La spiaggia delle Monache, la Baia di Donn'Anna e il Mappatella Beach hanno registrato una forte presenza di bagnanti già dalla mattina. Particolarmente significativa la partecipazione alla spiaggia di Donn'Anna, dove i comitati per il mare libero hanno celebrato l'apertura degli accessi pubblici dopo le recenti battaglie per garantire la libera fruizione dell'arenile. Buona affluenza anche sul litorale orientale, a San Giovanni a Teduccio, dove numerosi cittadini hanno scelto la spiaggia libera realizzata dopo gli interventi di bonifica dell'area. Arrivano docce, bagni e servizi per i bagnanti. In vista dell'estate, il Comune ha avviato il potenziamento dei servizi destinati alle spiagge pubbliche. Sono stati installati bagni chimici e docce in diversi punti del litorale cittadino. Le nuove dotazioni sono già operative alla Gaiola, a Donn'Anna, alla Rotonda Diaz e a Largo Sermoneta. Nelle prossime ore i servizi saranno estesi anche alle aree di Napoli Est. Una delle novità più attese riguarda l'accessibilità: entro pochi giorni dovrebbero essere installate passerelle e sedie dedicate alle persone con disabilità, con l'obiettivo di rendere il mare sempre più inclusivo. Rafforzata la pulizia delle spiagge. Grande attenzione anche alla tutela ambientale. L'azienda comunale Asìa ha intensificato le operazioni di pulizia del litorale con squadre dedicate che operano quotidianamente sulle spiagge cittadine. È entrato inoltre in funzione un nuovo battello Spazzamare, progettato per raccogliere i rifiuti galleggianti lungo la costa grazie a uno speciale sistema di recupero installato a bordo. Per migliorare la raccolta differenziata sono state introdotte nuove postazioni fisse che sostituiscono i vecchi contenitori mobili, spesso soggetti a danneggiamenti o spostamenti. L'appello di Manfredi ai cittadini. Nei giorni scorsi il sindaco Gaetano Manfredi aveva rivolto un appello ai cittadini affinché contribuissero a mantenere puliti gli arenili. La bellezza del nostro litorale dipende in larga parte dal comportamento di ognuno di noi, aveva sottolineato il primo cittadino, invitando al corretto conferimento dei rifiuti e al rispetto degli spazi pubblici. L'invito arriva dopo alcuni fine settimana di maggio durante i quali



06/01/2026 05:08 Anna Buono

Con il ponte del 2 giugno entra nel vivo la stagione balneare napoletana. Le spiagge libere di Posillipo, Mappatella Beach e Napoli Est si riempiono di cittadini e turisti, mentre il Comune potenzia servizi e pulizia in attesa dell'assegnazione delle concessioni balneari. Il lungo ponte del 2 giugno ha segnato l'inizio effettivo della stagione estiva a Napoli. Complice il bel tempo e le temperature quasi estive, migliaia di cittadini hanno scelto il mare, affollando fin dalle prime ore della giornata le principali spiagge libere di Napoli. Mentre il centro storico e il lungomare continuano ad attirare turisti italiani e stranieri, molti napoletani hanno preferito trascorrere la giornata tra sole e mare. Da Posillipo a Napoli Est, boom di presenze. Le aree più frequentate sono state quelle di Posillipo. La spiaggia delle Monache, la Baia di Donn'Anna e il Mappatella Beach hanno registrato una forte presenza di bagnanti già dalla mattina. Particolarmente significativa la partecipazione alla spiaggia di Donn'Anna, dove i comitati per il mare libero hanno celebrato l'apertura degli accessi pubblici dopo le recenti battaglie per garantire la libera fruizione dell'arenile. Buona affluenza anche sul litorale orientale, a San Giovanni a Teduccio, dove numerosi cittadini hanno scelto la spiaggia libera realizzata dopo gli interventi di bonifica dell'area. Arrivano docce, bagni e servizi per i bagnanti. In vista dell'estate, il Comune ha avviato il potenziamento dei servizi destinati alle spiagge pubbliche. Sono stati installati bagni chimici e docce in diversi punti del litorale cittadino. Le nuove dotazioni sono già operative alla Gaiola, a Donn'Anna, alla Rotonda Diaz e a Largo Sermoneta. Nelle prossime ore i servizi saranno estesi anche alle aree di Napoli Est. Una delle novità più attese riguarda l'accessibilità: entro pochi giorni dovrebbero essere installate passerelle e sedie dedicate alle persone con disabilità, con l'obiettivo di rendere il mare sempre più inclusivo. Rafforzata la pulizia delle spiagge. Grande attenzione anche alla tutela ambientale.

Juorno.it

Napoli

diverse spiagge erano state lasciate in condizioni non ottimali al termine delle giornate di mare. Attesa per i nuovi lidi privati L'unico tassello ancora mancante per completare l'avvio della stagione riguarda l'assegnazione delle nuove concessioni balneari. Sono sei gli operatori ancora in corsa per i tre lotti disponibili tra Donn'Anna e la spiaggia delle Monache. La procedura è seguita dall'Autorità Portuale e il Comune auspica una conclusione rapida. L'assegnazione dei lotti consentirà anche di migliorare la gestione delle aree pubbliche adiacenti, poiché i nuovi concessionari saranno chiamati a garantire una serie di servizi anche a beneficio delle spiagge libere. La stagione balneare è già partita Al di là degli ultimi passaggi amministrativi, la realtà è che l'estate napoletana è già iniziata. Le spiagge sono tornate a riempirsi, i servizi stanno entrando a regime e il litorale cittadino si prepara ad accogliere migliaia di persone nei prossimi mesi, confermando il mare come una delle grandi risorse della città.

Notizie

Napoli

Servizi sulle spiagge di Napoli: cosa cambia per i cittadini e le concessioni

Serena Esposito

Il Comune di Napoli avvia l'allestimento di servizi sulle spiagge libere tra Posillipo e Napoli Est, mentre si attendono le gare per i lidi privati e si intensificano gli interventi di pulizia e accessibilità. Il litorale napoletano è al centro di un'accelerazione operativa: l'amministrazione comunale ha avviato una serie di interventi per rendere fruibili e più attrezzate le spiagge libere, mentre prosegue la procedura di assegnazione dei lidi privati attraverso le gare indette dall'Autorità portuale. L'obiettivo dichiarato è triplice: garantire servizi essenziali, migliorare la pulizia e aumentare l'accessibilità per le persone con disabilità. Interventi e attrezzature sulle arenili. Negli ultimi giorni il Comune, con il coordinamento dell'assessorato al Mare, ha posizionato bagni chimici docce e stazioni per la raccolta differenziata in punti strategici come la Gaiola, Donn'Anna, Rotonda Diaz (Mappatella Beach) e Largo Sermoneta. Queste dotazioni, che l'amministrazione prevede attive entro il 1 giugno, mirano a fornire servizi minimi per chi frequenta le spiagge pubbliche durante la stagione estiva. In aggiunta, è stato riattivato uno strumento di raccolta in acqua: lo spazzamare, una imbarcazione dotata di braccio frontale per il prelievo dei rifiuti galleggianti, che affiancherà il lavoro quotidiano degli addetti di Asia. La società di igiene urbana mette infatti in campo dieci operatori al giorno per la pulizia degli arenili e ha introdotto paline fisse per la raccolta differenziata, in sostituzione dei vecchi bidoncini mobili. Accessibilità e attrezzature per disabili. Tra le novità è prevista l'installazione di passerelle e sedie job per facilitare l'accesso al mare alle persone con disabilità: queste attrezzature arriveranno in settimana in diverse spiagge, con particolare attenzione al Mappatella Beach e a Sermoneta che dovrebbero essere dotate anche di pedane e rampe di accesso. L'amministrazione intende così promuovere un uso inclusivo delle coste cittadine. La fase delle gare per i lotti balneari. Parallelamente agli allestimenti pubblici, resta aperta la partita delle concessioni private. L'arenile di Posillipo è stato suddiviso in tre lotti: per il lotto A di Donn'Anna si contendono la gestione Bagno Ideal e Palazzo Petrucci; per il lotto B Bagno Elena e Blue Beach; per le Monache Bagno Sirena e Alberghi Romeo. Dopo l'apertura delle offerte tecniche sono rimasti sei concorrenti in corsa, ma l'attribuzione definitiva dipende dall'Autorità portuale. Secondo il bando, i nuovi concessionari avranno l'obbligo di garantire, oltre ai servizi sul proprio lido, anche attività di manutenzione salvataggio e pulizia nei tratti pubblici adiacenti, rendendo così sinergici gli interventi pubblici e privati lungo lo stesso tratto di costa. Tempi e incognite procedurali. Il sindaco ha più volte sottolineato che per l'attribuzione delle concessioni il Comune resta in attesa delle determinazioni dell'Autorità portuale e si augura una conclusione rapida della procedura. Nel frattempo, l'amministrazione prosegue con gli allestimenti.



06/01/2026 08:08 Serena Esposito

Il Comune di Napoli avvia l'allestimento di servizi sulle spiagge libere tra Posillipo e Napoli Est, mentre si attendono le gare per i lidi privati e si intensificano gli interventi di pulizia e accessibilità. Il litorale napoletano è al centro di un'accelerazione operativa: l'amministrazione comunale ha avviato una serie di interventi per rendere fruibili e più attrezzate le spiagge libere, mentre prosegue la procedura di assegnazione dei lidi privati attraverso le gare indette dall'Autorità portuale. L'obiettivo dichiarato è triplice: garantire servizi essenziali, migliorare la pulizia e aumentare l'accessibilità per le persone con disabilità. Interventi e attrezzature sulle arenili. Negli ultimi giorni il Comune, con il coordinamento dell'assessorato al Mare, ha posizionato bagni chimici docce e stazioni per la raccolta differenziata in punti strategici come la Gaiola, Donn'Anna, Rotonda Diaz (Mappatella Beach) e Largo Sermoneta. Queste dotazioni, che l'amministrazione prevede attive entro il 1 giugno, mirano a fornire servizi minimi per chi frequenta le spiagge pubbliche durante la stagione estiva. In aggiunta, è stato riattivato uno strumento di raccolta in acqua: lo spazzamare, una imbarcazione dotata di braccio frontale per il prelievo dei rifiuti galleggianti, che affiancherà il lavoro quotidiano degli addetti di Asia. La società di igiene urbana mette infatti in campo dieci operatori al giorno per la pulizia degli arenili e ha introdotto paline fisse per la raccolta differenziata, in sostituzione dei vecchi bidoncini mobili. Accessibilità e attrezzature per disabili. Tra le novità è prevista l'installazione di passerelle e sedie job per facilitare l'accesso al mare alle persone con disabilità: queste attrezzature arriveranno in settimana in diverse spiagge, con particolare attenzione al Mappatella Beach e a Sermoneta che dovrebbero essere dotate anche di pedane e rampe di accesso. L'amministrazione intende così promuovere un uso inclusivo delle coste cittadine. La fase delle gare per i lotti balneari. Parallelamente agli allestimenti pubblici, resta aperta la partita delle concessioni private. L'arenile di Posillipo è stato suddiviso in tre lotti: per il lotto A di Donn'Anna si contendono la gestione Bagno Ideal e Palazzo Petrucci; per il lotto B Bagno Elena e Blue Beach; per le Monache Bagno Sirena e Alberghi Romeo. Dopo l'apertura delle offerte tecniche sono rimasti sei concorrenti in corsa, ma l'attribuzione definitiva dipende dall'Autorità portuale. Secondo il bando, i nuovi concessionari avranno l'obbligo di garantire, oltre ai servizi sul proprio lido, anche attività di manutenzione salvataggio e pulizia nei tratti pubblici adiacenti, rendendo così sinergici gli interventi pubblici e privati lungo lo stesso tratto di costa. Tempi e incognite procedurali. Il sindaco ha più volte sottolineato che per l'attribuzione delle concessioni il Comune resta in attesa delle determinazioni dell'Autorità portuale e si augura una conclusione rapida della procedura. Nel frattempo, l'amministrazione prosegue con gli allestimenti.

Notizie

Napoli

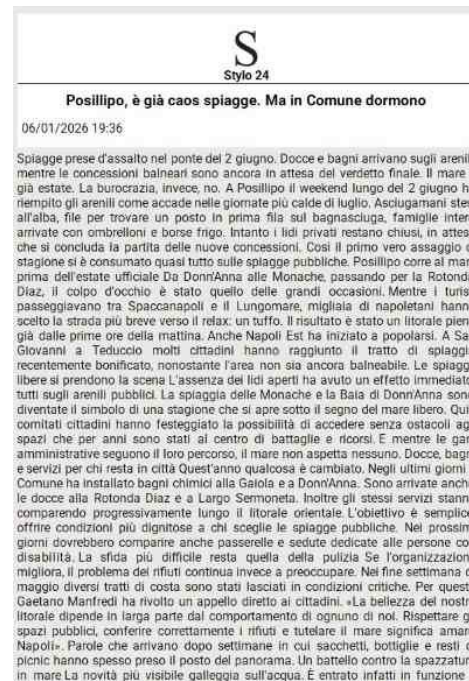
anticipando alcuni servizi rispetto alla conclusione della gara, nella convinzione che l'accesso alle spiagge debba essere garantito subito ai cittadini. Pulizia, responsabilità civica e partecipazione Il tema della pulizia è tornato centrale dopo ripetuti casi di rifiuti abbandonati sulle coste nei fine settimana di maggio. Il sindaco ha lanciato un appello ai cittadini: il decoro del litorale dipende anche dai comportamenti individuali. Oltre al lavoro di Asìa e alle operazioni meccaniche come lo spazzamare, l'amministrazione sollecita una maggiore responsabilità civica nel conferire correttamente i rifiuti e nel rispettare gli spazi pubblici. In alcuni tratti, come la spiaggia di Donn'Anna e la zona delle Monache, associazioni e comitati locali hanno già organizzato iniziative di pulizia volontaria, a dimostrazione che il coinvolgimento della comunità può integrare gli interventi istituzionali e accelerare il ritorno ad arenili più curati. Impatto sulla stagione balneare Con bagni, docce e passerelle in corso di installazione e con il supporto logistico dello spazzamare, la città vuole consegnare ai residenti e ai turisti una dotazione minima di servizi che renda fruibili numerosi tratti di costa fin dall'avvio della stagione. Resta però decisiva la rapidità delle procedure per l'assegnazione dei lidi privati, perché l'entrata in funzione dei concessionari completerebbe l'offerta di servizi e il presidio delle aree pubbliche. In sintesi, le azioni in corso mostrano un doppio binario: da una parte interventi comunali immediati per rendere più decorose e accessibili le spiagge libere, dall'altra l'attesa per le gare che determineranno chi gestirà i lidi privati e i servizi ad essi collegati. Il risultato atteso è una costa più pulita, accessibile e meglio organizzata per l'estate. Serena Esposito Napoli adesso Altre notizie da Napoli.

Stylo 24

Napoli

Posillipo, è già caos spiagge. Ma in Comune dormono

Spiagge prese d'assalto nel ponte del 2 giugno. Docce e bagni arrivano sugli arenili, mentre le concessioni balneari sono ancora in attesa del verdetto finale. Il mare è già estate. La burocrazia, invece, no. A Posillipo il weekend lungo del 2 giugno ha riempito gli arenili come accade nelle giornate più calde di luglio. Asciugamani stesi all'alba, file per trovare un posto in prima fila sul bagnasciuga, famiglie intere arrivate con ombrelloni e borse frigo. Intanto i lidi privati restano chiusi, in attesa che si concluda la partita delle nuove concessioni. Così il primo vero assaggio di stagione si è consumato quasi tutto sulle spiagge pubbliche. Posillipo corre al mare prima dell'estate ufficiale Da Donn'Anna alle Monache, passando per la Rotonda Diaz, il colpo d'occhio è stato quello delle grandi occasioni. Mentre i turisti passeggiavano tra Spaccanapoli e il Lungomare, migliaia di napoletani hanno scelto la strada più breve verso il relax: un tuffo. Il risultato è stato un litorale pieno già dalle prime ore della mattina. Anche Napoli Est ha iniziato a popolarsi. A San Giovanni a Teduccio molti cittadini hanno raggiunto il tratto di spiaggia recentemente bonificato, nonostante l'area non sia ancora balneabile. Le spiagge libere si prendono la scena L'assenza dei lidi aperti ha avuto un effetto immediato: tutti sugli arenili pubblici. La spiaggia delle Monache e la Baia di Donn'Anna sono diventate il simbolo di una stagione che si apre sotto il segno del mare libero. Qui i comitati cittadini hanno festeggiato la possibilità di accedere senza ostacoli agli spazi che per anni sono stati al centro di battaglie e ricorsi. E mentre le gare amministrative seguono il loro percorso, il mare non aspetta nessuno. Docce, bagni e servizi per chi resta in città Quest'anno qualcosa è cambiato. Negli ultimi giorni il Comune ha installato bagni chimici alla Gaiola e a Donn'Anna. Sono arrivate anche le docce alla Rotonda Diaz e a Largo Sermoneta. Inoltre gli stessi servizi stanno comparando progressivamente lungo il litorale orientale. L'obiettivo è semplice: offrire condizioni più dignitose a chi sceglie le spiagge pubbliche. Nei prossimi giorni dovrebbero comparire anche passerelle e sedute dedicate alle persone con disabilità. La sfida più difficile resta quella della pulizia. Se l'organizzazione migliora, il problema dei rifiuti continua invece a preoccupare. Nei fine settimana di maggio diversi tratti di costa sono stati lasciati in condizioni critiche. Per questo Gaetano Manfredi ha rivolto un appello diretto ai cittadini. «La bellezza del nostro litorale dipende in larga parte dal comportamento di ognuno di noi. Rispettare gli spazi pubblici, conferire correttamente i rifiuti e tutelare il mare significa amare Napoli». Parole che arrivano dopo settimane in cui sacchetti, bottiglie e resti di picnic hanno spesso preso il posto del panorama. Un battello contro la spazzatura in mare La novità più visibile galleggia sull'acqua. È entrato infatti in funzione il nuovo Spazzamare, il battello



Stylo 24

Napoli

destinato a recuperare i rifiuti galleggianti nel golfo. Grazie a un sistema di raccolta installato sulla parte anteriore, il mezzo può intercettare plastica e materiali abbandonati prima che finiscano al largo. Intanto Asìa continua a garantire la pulizia quotidiana delle spiagge con dieci operatori impegnati ogni giorno. La corsa per i lidi entra nella fase decisiva. Dietro le quinte si gioca però una partita che vale gran parte dell'estate. Sono sei i concorrenti rimasti in gara per i tre lotti balneari messi a bando. A Donn'Anna si sfidano Bagno Ideal, Palazzo Petrucci, Bagno Elena e Blue Beach. Per la spiaggia delle Monache restano in corsa Bagno Sirena e Alberghi Romeo. La procedura è ormai nelle fasi finali e il mondo balneare aspetta una decisione che potrebbe arrivare nelle prossime settimane. Le concessioni valgono più di qualche ombrellone. La partita non riguarda soltanto gli stabilimenti. Secondo Palazzo San Giacomo, infatti, la conclusione delle gare aiuterà anche la gestione delle spiagge pubbliche. I futuri concessionari dovranno garantire servizi e supporto nelle aree adiacenti agli stabilimenti. «Per quanto riguarda l'attribuzione delle concessioni siamo nelle mani dell'**Autorità portuale**, ci auguriamo che questa procedura si completi in tempi molto rapidi», ha ricordato Manfredi. Il mare non aspetta i tempi degli uffici. Le pratiche amministrative procedono con il loro ritmo. I bagnanti con un altro. Per questo, mentre le commissioni esaminano documenti e offerte tecniche, Posillipo ha già inaugurato la propria estate. E guardando la folla che ha riempito la costa nel ponte del 2 giugno, la sensazione è che la stagione balneare sia partita da tempo, anche senza il taglio ufficiale del nastro.

Geodinamica e sismologia nel Mar Adriatico grazie alla campagna oceanografica TRACE

La nave da ricerca R/V Gaia Blu coordina il dispiegamento di sismometri di profondità per mappare le strutture tettoniche attive e migliorare la valutazione del rischio sismico offshore. Con la partenza dal porto di Bari della nave da ricerca R/V Gaia Blu, ha preso ufficialmente il via la campagna oceanografica internazionale denominata TRACE (South Adriatic Passive Seismic Experiment). L'iniziativa scientifica è focalizzata sullo studio multidisciplinare della sismicità e della struttura geologica profonda nella porzione meridionale del Mare Adriatico, estendendo le attività di rilevamento idrografico e geofisico all'interno delle rispettive Zone Economiche Esclusive di Italia, Croazia e Montenegro. L'obiettivo primario della missione risiede nel superamento dei limiti strutturali legati alla distanza delle stazioni di monitoraggio terrestri rispetto agli epicentri sottomarini. Per colmare questo deficit di osservazione, il protocollo operativo prevede il posizionamento di venti sismometri ancorati al fondale marino a una profondità compresa tra gli 800 e i 1200 metri. I dispositivi rimarranno operativi in loco per un periodo minimo di un anno, consentendo la registrazione continua e sistematica dei fenomeni sismici naturali dell'Adriatico meridionale. Questo flusso costante di dati strumentali permetterà di localizzare con precisione geometrica le faglie attive e di analizzare la dinamica profonda della crosta terrestre in un settore geografico finora caratterizzato da lacune osservative. Sismometro a pelo dell'acqua poco prima del suo inabissamento. crediti immagine INGV. Le evidenze raccolte nel corso dell'esperimento sismico passivo forniranno elementi utili per chiarire l'assetto strutturale della placca Adriatica e i suoi complessi rapporti di convergenza con la placca europea. L'indagine geologica punta a definire le variabili meccaniche che governano i terremoti e i fenomeni di instabilità sottomarina dei versanti. Sotto il profilo istituzionale, il progetto TRACE si sviluppa attraverso un consorzio internazionale che unisce l'Istituto di Scienze Marine del Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR-ISMAR), l'Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia (INGV) e l'Università di Modena e Reggio Emilia, in collaborazione con la Dalhousie University, l'Università di Zagabria e l'Institute of Hydrometeorology and Seismology del Montenegro. Alla rete di cooperazione partecipano inoltre l'ente francese Centre national de la recherche scientifique (CNRS) e l'Institut de Physique du Globe de Paris (IPGP). Il piano di finanziamento e acquisizione dei dati sismici è supportato dal progetto SAKURA, una linea di ricerca specifica inserita nell'ambito del programma istituzionale INGV ROSE (Reinforcement of the Observational Systems of the Earth). I modelli geofisici derivanti dall'elaborazione dei dati raccolti sul fondale adriatico avranno immediate ricadute sia sulla ricerca scientifica di base sia sull'ingegneria applicata alla mitigazione dei rischi naturali. Una conoscenza dettagliata della sismicità offshore consentirà



infatti alle autorità competenti di ottimizzare i piani di protezione civile, aggiornare le mappe di pericolosità e rafforzare i criteri di sicurezza per la progettazione e la manutenzione delle reti infrastrutturali situate lungo i litorali dei paesi costieri coinvolti.

Informazioni Marittime

Bari

A Barletta parte il cantiere per prolungare i moli foranei

In due anni si ridisegnerà lo scalo pugliese, rendendolo più sicuro e sostenibile. Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM), Francesco Mastro, il ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica dell'Italia, Gilberto Picchetto Fratin, il senatore Dario Damiani, e Nicola Rutigliano consigliere regionale delegato ai porti, hanno inaugurato a Barletta il cantiere per l'esecuzione dei lavori di prolungamento dei moli foranei, intervento previsto dal vigente Piano Regolatore Portuale e atteso dalla città da decenni. Con l'apertura del cantiere prende concretamente forma una delle opere infrastrutturali più rilevanti per lo sviluppo dello scalo pugliese, inserita nel più ampio programma di potenziamento infrastrutturale promosso dall'AdSPMAM, dal valore complessivo di circa 800 milioni di euro. A seguito della firma del contratto di appalto integrato per la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori con il Raggruppamento Temporaneo di Imprese composto da Fincosit S.r.l., Fincantieri Infrastrutture Opere Marittime S.p.A., Zeta S.r.l. ed E-Marine S.r.l., l'opera entra ora nella sua fase operativa. L'intervento consentirà di incrementare sensibilmente la sicurezza della navigazione e l'efficienza del porto, migliorando la protezione del bacino dalle mareggiate e riducendo l'apporto di materiale solido trasportato dalle correnti costiere all'interno dello scalo. Un'opera strategica e imponente, dunque, non solo sotto il profilo infrastrutturale ed economico, ma anche ambientale. I lavori saranno eseguiti senza interrompere né ostacolare l'operatività portuale, garantendo la piena continuità delle attività commerciali e marittime. In questa prima fase, sono già state avviate le attività preliminari per l'allestimento dell'area di cantiere e degli spazi logistici a terra, funzionali all'organizzazione delle lavorazioni. La zona operativa ospiterà anche la realizzazione dei tetrapodi (elementi prefabbricati in calcestruzzo a forma di stella, utilizzati principalmente come barriere frangiflutti) che saranno successivamente posati in mare a protezione della nuova diga foranea. Parallelamente, si sta già procedendo alla bonifica dagli ordigni bellici. Un passaggio fondamentale e propedeutico per garantire la massima sicurezza e lo sviluppo di tutte le successive fasi dell'opera. La fine dei lavori è prevista per l'estate 2028. Per la realizzazione del prolungamento del molo di Ponente è stimato un quadro economico di spesa pari a 38 milioni di euro, di cui 34 milioni circa per lavori e 4 milioni per somme a disposizione dell'Amministrazione; l'importo di 38 milioni trova copertura finanziaria dalle seguenti fonti: Con D.M. 332 del 17/08/2021 l'intervento è stato ammesso a finanziamento per euro 19.916.000,00; L'opera beneficia di un ulteriore finanziamento ai sensi del D.M. MIT n. 150 del 16/10/2020 il quale ha approvato e reso esecutorio l'Accordo di programma n. 20356 di prot. del 12/08/2020, con il quale si disciplinano le modalità di erogazione diretta e rendicontazione.



Informazioni Marittime

Bari

del finanziamento recato dall'articolo 1, comma 317, della legge 160 del 27 dicembre 2019, di complessivi euro 5.000.000,00; Fondi propri dell'Ente per euro 13.084.000,00. Sono previsti, infine, ulteriori 14,5 milioni di euro per estendere l'intervento e completare la previsione di piano con la realizzazione anche del Molo di Levante, di cui 13 milioni rivenienti dall'Accordo di Coesione per la Regione Puglia, un documento, sottoscritto nel novembre 2024 tra governo e Regione, ed ulteriori 1,5 milioni di fondi propri dell'AdSPMAM. Condividi Tag porti bari Articoli correlati.

Nastri trasportatori, brusco stop: Lavori fermi da un anno. Ma arrivano 31,5 milioni per il raccordo ferroviario

A un anno dal trasferimento delle competenze all'Autorità di Sistema Portuale, lo smantellamento dei nastri trasportatori del Molo Alti Fondali di Manfredonia non è ancora partito. Una situazione che segna una brusca frenata rispetto alle previsioni iniziali e che continua ad alimentare interrogativi sul futuro dell'area portuale. A fare il punto è il presidente del Consorzio ASI Foggia, Agostino De Paolis, che ricorda come il progetto fosse stato trasferito all'Autorità portuale ormai dodici mesi fa. Nastri trasportatori, lavori ancora al palo. Secondo De Paolis, il ritardo potrebbe essere legato a valutazioni di carattere tecnico. Probabilmente ci sono delle ragioni tecniche, spiega il presidente dell'ASI. D'altronde è stata proprio l'Autorità portuale a chiederci di eseguire i lavori che altrimenti noi avremmo realizzato in sei mesi. Lo smantellamento dei nastri trasportatori è considerato un passaggio importante nel percorso di riqualificazione dell'area industriale e portuale di Manfredonia, ma al momento non risultano ancora avviati gli interventi operativi. La svolta sulla logistica. Se sul fronte dei nastri trasportatori si registra una fase di stallo, notizie positive arrivano invece dal comparto infrastrutturale e logistico. Tra i progetti strategici inseriti nell'Accordo di Coesione sottoscritto tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri e la Regione Puglia figura infatti uno stanziamento di 31,5 milioni di euro destinato al Consorzio ASI di Foggia. Le risorse, provenienti dal Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC), saranno impiegate per il ripristino e la rifunzionalizzazione del raccordo ferroviario tra la stazione di Frattarolo e l'agglomerato industriale del Porto Alti Fondali. Un collegamento strategico di 12 chilometri. L'intervento riguarda circa 12 chilometri di linea ferroviaria rimasta inutilizzata per anni e destinata ora a tornare operativa. Si tratta di un'opera che punta a rimettere in funzione un tracciato strategico, sottolinea De Paolis. L'obiettivo è quello di trasformare l'area retroportuale di Manfredonia in un hub intermodale capace di dialogare direttamente con i principali corridoi logistici europei della rete Scan-Med. Il porto collegato ai corridoi europei. Il progetto consentirà di creare un collegamento diretto tra il porto industriale e la rete ferroviaria nazionale gestita da Rete Ferroviaria Italiana. In questo modo lo scalo sipontino potrà essere connesso alla piattaforma logistica intermodale Lotras di Foggia-Incoronata, rafforzando il ruolo della Capitanata nei flussi commerciali e nel trasporto merci. L'investimento viene considerato uno degli interventi infrastrutturali più significativi degli ultimi anni per il territorio, con potenziali ricadute sul sistema produttivo, sulla competitività delle imprese e sull'attrazione di nuovi investimenti. Una nuova prospettiva per il porto. Il rilancio del raccordo ferroviario rappresenta infatti uno dei tasselli fondamentali per valorizzare il Porto Alti Fondali e rafforzarne la funzione strategica nel sistema logistico regionale e nazionale. Mentre resta da chiarire



A un anno dal trasferimento delle competenze all'Autorità di Sistema Portuale, lo smantellamento dei nastri trasportatori del Molo Alti Fondali di Manfredonia non è ancora partito. Una situazione che segna una brusca frenata rispetto alle previsioni iniziali e che continua ad alimentare interrogativi sul futuro dell'area portuale. A fare il punto è il presidente del Consorzio ASI Foggia, Agostino De Paolis, che ricorda come il progetto fosse stato trasferito all'Autorità portuale ormai dodici mesi fa. Nastri trasportatori, lavori ancora al palo. Secondo De Paolis, il ritardo potrebbe essere legato a valutazioni di carattere tecnico. Probabilmente ci sono delle ragioni tecniche, spiega il presidente dell'ASI. D'altronde è stata proprio l'Autorità portuale a chiederci di eseguire i lavori che altrimenti noi avremmo realizzato in sei mesi. Lo smantellamento dei nastri trasportatori è considerato un passaggio importante nel percorso di riqualificazione dell'area industriale e portuale di Manfredonia, ma al momento non risultano ancora avviati gli interventi operativi. La svolta sulla logistica. Se sul fronte dei nastri trasportatori si registra una fase di stallo, notizie positive arrivano invece dal comparto infrastrutturale e logistico. Tra i progetti strategici inseriti nell'Accordo di Coesione sottoscritto tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri e la Regione Puglia figura infatti uno stanziamento di 31,5 milioni di euro destinato al Consorzio ASI di Foggia. Le risorse, provenienti dal Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC), saranno impiegate per il ripristino e la rifunzionalizzazione del raccordo ferroviario tra la stazione di Frattarolo e l'agglomerato industriale del Porto Alti Fondali. Un collegamento strategico di 12 chilometri. L'intervento riguarda circa 12 chilometri di linea ferroviaria rimasta inutilizzata per anni e destinata ora a tornare operativa. Si tratta di un'opera che punta a rimettere in funzione un tracciato strategico, sottolinea De Paolis. L'obiettivo è quello di trasformare l'area retroportuale di Manfredonia in un

Manfredonia TV

Bari

il futuro dei nastri trasportatori, il progetto ferroviario apre dunque una nuova prospettiva per Manfredonia, candidata a diventare uno dei principali nodi intermodali della Puglia SAVERIO SERLENGA.

Calabria 7

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Vibo Marina, il mare sequestrato dai depositi: la rivolta della società civile contro la mediocrità della politica

Il caso di via Vespucci diventa il simbolo del fallimento politico sulla delocalizzazione: il Consiglio comunale voleva liberare il lungomare, ma oggi a restringersi non sono i depositi, bensì spiaggia, parcheggi e turismo. A Vibo Marina la politica aveva promesso una cosa semplice: togliere i depositi petroliferi dal lungomare e restituire alla città il suo mare. Non era una fantasia da poeti con la sdraio. Era un indirizzo politico votato dal Consiglio comunale all'unanimità. Tradotto: tutti d'accordo, almeno a parole, sulla delocalizzazione della Meridionale Petroli. Poi, come spesso accade da queste parti, le parole hanno fatto la fine delle barche senza motore: sono rimaste in mezzo al mare.

I depositi sono ancora lì. Il lungomare è ancora ostaggio. Il turismo si arrangia. E la città, invece di liberarsi dei serbatoi, si ritrova a fare i conti con cordoli, divieti, parcheggi tagliati e spiagge sempre più difficili da raggiungere. Un capolavoro al contrario. Dovevano spostare il problema. Hanno spostato i cittadini. Il mandato politico finito nel tritacarne. Il sindaco Enzo Romeo era arrivato con un mandato politico chiarissimo: lavorare per la delocalizzazione dei depositi costieri e aprire una stagione nuova per Vibo Marina, finalmente libera dalla servitù industriale che da decenni pesa sul suo sviluppo ma tra una Conferenza dei servizi, un parere tecnico, un protocollo, un rinnovo e qualche passaggio amministrativo, quella linea si è annacquata fino quasi a sparire. La delocalizzazione non è partita. La permanenza dell'impianto si è rafforzata. E oggi la città si ritrova con una verità amara: la politica aveva detto una cosa, la realtà ne sta facendo un'altra. La domanda è inevitabile: il Comune ha davvero contrastato fino in fondo la linea di Meridionale Petroli e Autorità Portuale? Oppure ha assistito, magari protestando a parole, mentre il processo andava nella direzione opposta rispetto al mandato ricevuto? Perché, alla fine, contano gli atti. E gli atti, finora, non raccontano una liberazione. Raccontano una resa progressiva.

Via Vespucci, la spiaggia trasformata in corridoio di servizio. Il casus belli si chiama via Amerigo Vespucci. Una strada che dovrebbe servire il mare, i lidi, le famiglie, i bambini, gli anziani, i disabili, i turisti. Invece rischia di diventare una specie di corsia funzionale alla sicurezza della Meridionale Petroli. Il Piano di emergenza ed evacuazione prevede limitazioni, restringimenti, riduzione della sosta, spazi riservati ai mezzi di soccorso. Tutto tecnicamente spiegabile, certo. Ma politicamente devastante. Perché qui non siamo davanti a un dettaglio da ingegneri. Siamo davanti a un pezzo di città che viene sottratto alla sua funzione naturale. Il lungomare non viene pensato per il turismo, ma piegato alle esigenze dell'impianto industriale. E allora diciamola senza girarci intorno: se per garantire la sicurezza dei depositi bisogna rendere più difficile l'accesso al mare, forse il problema non è il mare. Sono i depositi. La presa in giro dei parcheggi. La vicenda



Calabria 7
Vibo Marina, il mare sequestrato dai depositi: la rivolta della società civile contro la mediocrità della politica
 06/01/2026 12:38
 Il caso di via Vespucci diventa il simbolo del fallimento politico sulla delocalizzazione: il Consiglio comunale voleva liberare il lungomare, ma oggi a restringersi non sono i depositi, bensì spiaggia, parcheggi e turismo. A Vibo Marina la politica aveva promesso una cosa semplice: togliere i depositi petroliferi dal lungomare e restituire alla città il suo mare. Non era una fantasia da poeti con la sdraio. Era un indirizzo politico votato dal Consiglio comunale all'unanimità. Tradotto: tutti d'accordo, almeno a parole, sulla delocalizzazione della Meridionale Petroli. Poi, come spesso accade da queste parti, le parole hanno fatto la fine delle barche senza motore: sono rimaste in mezzo al mare. I depositi sono ancora lì, il lungomare è ancora ostaggio. Il turismo si arrangia. E la città, invece di liberarsi dei serbatoi, si ritrova a fare i conti con cordoli, divieti, parcheggi tagliati e spiagge sempre più difficili da raggiungere. Un capolavoro al contrario. Dovevano spostare il problema. Hanno spostato i cittadini. Il mandato politico finito nel tritacarne. Il sindaco Enzo Romeo era arrivato con un mandato politico chiarissimo: lavorare per la delocalizzazione dei depositi costieri e aprire una stagione nuova per Vibo Marina, finalmente libera dalla servitù industriale che da decenni pesa sul suo sviluppo ma tra una Conferenza dei servizi, un parere tecnico, un protocollo, un rinnovo e qualche passaggio amministrativo, quella linea si è annacquata fino quasi a sparire. La delocalizzazione non è partita. La permanenza dell'impianto si è rafforzata. E oggi la città si ritrova con una verità amara: la politica aveva detto una cosa, la realtà ne sta facendo un'altra. La domanda è inevitabile: il Comune ha davvero contrastato fino in fondo la linea di Meridionale Petroli e Autorità Portuale? Oppure ha assistito, magari protestando a parole, mentre il processo andava nella direzione opposta rispetto al mandato ricevuto? Perché, alla fine, contano gli atti. E gli atti, finora, non raccontano una liberazione. Raccontano una resa progressiva.

Calabria 7

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

dei parcheggi è quasi grottesca. Prima c'erano centinaia di posti auto a servizio del litorale. Oggi si discute di una manciata di stalli, come se fossero una conquista epocale. È la classica politica del poco venduto come molto. Ti tolgono il piatto e poi ti celebrano il cucchiaino. Ma una località balneare senza parcheggi non è una località balneare. È una penitenza. Lo sanno le famiglie con i bambini, lo sanno gli anziani, lo sanno i disabili, lo sanno gli operatori turistici che rischiano di vedere compromessa la stagione ancora prima che inizi. E mentre qualcuno prova a raccontare la piccola toppa come una soluzione, la realtà resta lì, nuda e brutale: meno parcheggi, meno accesso al mare, meno turismo, meno città. Gli imprenditori non ci stanno. A mettere il dito nella piaga è Angelina Cantafio, operatrice turistica e cittadina. Le sue parole hanno il pregio della chiarezza: Vibo Marina ha la sua potenziale ricchezza nel mare e nella spiaggia: se ci portano via anche questi è finita. Più semplice di così è difficile. Una città di mare senza il mare è una barzelletta triste. Cantafio aggiunge: Interdire il lungomare significa negare l'accesso alle spiagge, sia ai lidi che a quelle libere, ai bambini, ai disabili, a tutte le persone che hanno difficoltà nel percorrere lunghe distanze a piedi. E qui cade anche l'ultima foglia di fico. Perché non si parla solo di interessi economici. Si parla di diritto alla fruizione del mare. Si parla di cittadini che rischiano di essere trattati come ospiti scomodi a casa loro. Poi c'è il tema della sicurezza. E anche qui Cantafio colpisce duro: Se si vuole davvero tutelare l'incolumità pubblica contro i potenziali rischi di incidente all'interno della Meridionale Petroli, non è certo sufficiente chiudere via Vespucci, ma bisognerebbe evacuare tutta Vibo Marina. De Masi e la frustata ai rassegnati. Nel dibattito è intervenuto anche Nino De Masi, e lo ha fatto senza zucchero, senza camomilla e senza il garbo ipocrita dei comunicati istituzionali. Io mi incazzo, mi indigno, mi arrabbio con i nostri concittadini, con me stesso, perché noi siamo diventati un popolo di pecoroni. Parole durissime. Ma almeno parole vive. Non il solito brodino tiepido della politica locale, dove tutti seguono con attenzione, auspicano soluzioni e restano vigili. Qui De Masi dice una cosa precisa: la rassegnazione è diventata abitudine: Abbiamo normalizzato di vivere con un padrone, con un padrino, sia esso un ndranghetista, sia esso politicante o sistema di potere. È una frase che può piacere o non piacere. Ma è il tipo di frase che costringe a scegliere: o si resta seduti a guardare, oppure si prende atto che una comunità non può vivere eternamente sotto tutela, aspettando che qualcuno decida per lei. Deturpano che cosa? La speranza dei nostri figli, dice ancora De Masi. E poi l'appello: Cos'altro aspettiamo per poterci ribellare? Basta, scendiamo in piazza e diciamo non nel mio nome. La partita vera la giocano altri. Il problema politico è tutto qui: mentre la città discute, mentre gli operatori turistici protestano, mentre i cittadini si organizzano, la partita vera sembra giocata da altri. Da una parte la Meridionale Petroli, che difende la propria permanenza. Dall'altra l'Autorità Portuale, che si muove dentro la logica delle concessioni, della sicurezza, degli assetti infrastrutturali. In mezzo il Comune, che dovrebbe rappresentare la città ma che appare spesso costretto a rincorrere. È come guardare una partita di tennis tra due campioni che tirano pallate

Calabria 7

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

a duecento all'ora. Il sindaco sta a bordo campo, gira la testa a destra e a sinistra, ma la racchetta non ce l'ha mai in mano. Il risultato è sotto gli occhi di tutti: Vibo Marina non guida il processo. Lo subisce. Si parla di waterfront mentre si chiude il mare. La cosa più surreale è che tutto questo accade mentre si parla di waterfront, porto, investimenti, sviluppo, rilancio, turismo, futuro. Belle parole. Peccato che intanto si restringa l'accesso alla spiaggia. Un waterfront senza mare fruibile è come un ristorante senza cucina. Può avere l'insegna luminosa, le sedie nuove e il comunicato stampa ben scritto, ma resta una presa in giro. La contraddizione è enorme: si annuncia la Vibo Marina del futuro e intanto la si tiene incatenata alla Vibo Marina del passato. Si parla di turismo e si proteggono i depositi. Si parla di sviluppo e si riducono i parcheggi. Si parla di mare e lo si rende più lontano. Le accise e il grande silenzio della Regione. Dentro questa storia c'è anche una questione economica pesante. La Regione Calabria incassa circa 24 milioni di euro l'anno come accise legate alla movimentazione petrolifera di Vibo Marina. Se questo dato viene confermato, la domanda è semplice: perché almeno una parte di quelle risorse non viene reinvestita sul territorio che sopporta il peso dei depositi? Perché Vibo Marina deve tenersi l'impatto, i vincoli, le limitazioni, le servitù e poi vedere i soldi prendere altre strade? La politica regionale, su questo punto, tace e non incide. Lascia che Comune e Autorità Portuale si consumino in discussioni infinite, mentre il nodo vero resta lì: servono risorse, decisioni e una strategia. Non l'ennesimo giro di tavolo. Il petrolio come palla al piede. La città sente ormai i depositi come una palla al piede. Non come una risorsa. Non come un motore di sviluppo. Una palla al piede. Perché un impianto di quel tipo, dentro un'area che dovrebbe vivere di mare, turismo, servizi, portualità moderna e qualità urbana, pesa. Pesa sulla percezione della sicurezza. Pesa sull'immagine. Pesa sugli investimenti. Pesa sulla possibilità stessa di immaginare una Vibo Marina diversa. Qui siamo al paradosso: non è l'industria che si adatta alla città. È la città che si adatta all'industria. Giovani in fuga e depositi arrugginiti. C'è poi il tema dello spopolamento, che oggi tutti citano con aria afflitta, come se fosse una calamità naturale. I giovani vanno via, certo. Ma vanno via anche perché non vedono futuro. E non lo vedono in territori che restano prigionieri di economie vecchie, di scelte rinviate, di modelli superati. Fra dieci o quindici anni la mobilità sarà cambiata. La transizione energetica avrà modificato consumi, trasporti, città. E Vibo Marina che cosa rischia di avere? Non una grande economia turistica, non un waterfront compiuto, non una città moderna. Avrà depositi vecchi, forse inutili, forse da smantellare a spese di qualcuno. E quel qualcuno, alla fine, rischia sempre di essere la collettività. Sarebbe il capolavoro finale: perdere oggi il turismo per difendere un modello che domani quasi certamente non servirà più. Il 4 giugno non è una passeggiata. La manifestazione del 4 giugno, davanti ai cancelli della Meridionale Petroli, non è una passeggiata di protesta. È un test politico. Serve a capire se Vibo Marina è ancora disposta a farsi amministrare dalla rassegnazione o se vuole tornare a dire la sua. Serve a capire se la società civile esiste davvero o se si limita a lamentarsi nei bar, sui social e nelle chat. Il Comitato No Depositi prova a trasformare il malumore.

Calabria 7

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

in mobilitazione. E questo, già da solo, è un fatto. Alla fine, la vicenda è tutta in una domanda: da che parte sta la politica? Sta dalla parte di Vibo Marina o dalla parte degli equilibri già scritti? Sta dalla parte del mare o della conservazione industriale? Sta dalla parte dei cittadini o della burocrazia che rende inevitabile ciò che inevitabile non dovrebbe essere? Perché qui non si tratta solo di una strada, di qualche parcheggio o di una corsia d'emergenza. Si tratta del destino di una frazione che potrebbe vivere di mare e invece continua a vivere sotto il peso dei depositi.

ARTICOLI CORRELATI.

Il grido di Nino De Masi su Vibò Marina: Siamo diventati un popolo di pecoroni, difendiamo il mare e il futuro

La vicenda dell'accesso alla spiaggia di via Vespucci a Vibò Marina solleva una dura reazione da parte di Nino De Masi. L'imprenditore calabrese, da anni sotto scorta insieme alla sua famiglia, esprime una profonda indignazione che va oltre la semplice critica alla politica o ai sistemi di potere, concentrandosi sull'atteggiamento della cittadinanza di fronte alla progressiva perdita dei propri diritti e del proprio territorio. L'atto d'accusa si rivolge direttamente alla rassegnazione collettiva e alla normalizzazione di dinamiche di sottomissione. Io mi incazzo, mi indigno, mi arrabbio con i nostri concittadini, con me stesso, perché noi siamo diventati un popolo di pecoroni, dichiara De Masi, evidenziando come si sia giunti a adattarsi su una realtà inaccettabile: Noi abbiamo normalizzato purtroppo tutto questo, abbiamo normalizzato di vivere con un padrone, con un padrino, sia esso un dranghitista, che spesso è la stessa cosa, sia esso politicante o sistema di potere. Il caso della spiaggia negata in via Vespucci Al centro della polemica si trova la decisione di interdire la sosta in via Vespucci per consentire la creazione di una corsia d'emergenza a servizio della Meridionale Petroli, società legata a uno dei principali gruppi petroliferi del Paese. Questo provvedimento rischia di rendere l'area balneare, storicamente frequentata da migliaia di persone, difficilmente accessibile per le fasce più vulnerabili della popolazione. Le ripercussioni pratiche ricadranno su anziani, famiglie e persone con disabilità, costretti a percorrere lunghi tratti a piedi sotto il sole per raggiungere il mare con le attrezzature da spiaggia. La rimodulazione della viabilità viene vista come una compressione del diritto alla fruizione del bene pubblico a vantaggio delle esigenze industriali. La difesa del bene pubblico e della speranza Per l'imprenditore calabrese non si tratta di una controversia legata soltanto alla viabilità o alle autorizzazioni amministrative, ma di un segnale di cessione di sovranità sul territorio. Non mi incazzo neanche con i grembiulini o il sistema di potere pseudo imprenditoriale che pensa di poter venire in Calabria a fare quello che vuole e a deturpare il mare, spiega De Masi, aggiungendo un carico sul significato profondo di tali azioni: Deturpare che cosa? La speranza dei nostri figli. L'invito è quello di avviare una mobilitazione civile e consapevole per manifestare il proprio dissenso. Cos'altro aspettiamo per poterci ribellare? Quale altro stupro dobbiamo subire? Basta, scendiamo in piazza e diciamo non nel mio nome, non nel nostro nome, esorta l'imprenditore, che esprime la volontà di compiere gesti eclatanti se si trovasse sul posto: Voi passerete sul mio cadavere, ma qui questo è un bene pubblico, questo è interesse pubblico, questo luogo è il luogo di bellezza, è il luogo dei nostri figli. La proposta non è finalizzata a un disordine sociale, bensì a una ferma opposizione democratica che punti a combattere con civiltà, combattere con educazione, combattere con determinazione per tutelare il patrimonio paesaggistico calabrese. La



La vicenda dell'accesso alla spiaggia di via Vespucci a Vibò Marina solleva una dura reazione da parte di Nino De Masi. L'imprenditore calabrese, da anni sotto scorta insieme alla sua famiglia, esprime una profonda indignazione che va oltre la semplice critica alla politica o ai sistemi di potere, concentrandosi sull'atteggiamento della cittadinanza di fronte alla progressiva perdita dei propri diritti e del proprio territorio. L'atto d'accusa si rivolge direttamente alla rassegnazione collettiva e alla normalizzazione di dinamiche di sottomissione. "Io mi incazzo, mi indigno, mi arrabbio con i nostri concittadini, con me stesso, perché noi siamo diventati un popolo di pecoroni", dichiara De Masi, evidenziando come si sia giunti a adattarsi su una realtà inaccettabile: "Noi abbiamo normalizzato purtroppo tutto questo, abbiamo normalizzato di vivere con un padrone, con un padrino, sia esso un dranghitista, che spesso è la stessa cosa, sia esso politicante o sistema di potere". Il caso della spiaggia negata in via Vespucci Al centro della polemica si trova la decisione di interdire la sosta in via Vespucci per consentire la creazione di una corsia d'emergenza a servizio della Meridionale Petroli, società legata a uno dei principali gruppi petroliferi del Paese. Questo provvedimento rischia di rendere l'area balneare, storicamente frequentata da migliaia di persone, difficilmente accessibile per le fasce più vulnerabili della popolazione. Le ripercussioni pratiche ricadranno su anziani, famiglie e persone con disabilità, costretti a percorrere lunghi tratti a piedi sotto il sole per raggiungere il mare con le attrezzature da spiaggia. La rimodulazione della viabilità viene vista come una compressione del diritto alla fruizione del bene pubblico a vantaggio delle esigenze industriali. La difesa del bene pubblico e della speranza Per l'imprenditore calabrese non si tratta di una controversia legata soltanto alla viabilità o alle autorizzazioni amministrative, ma di un segnale di cessione di sovranità sul territorio. "Non mi

Calabria Diretta News

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

mobilitazione del 4 giugno e i nodi irrisolti dello sviluppo Le proteste si concretizzeranno il 4 giugno alle 16, con una manifestazione promossa da un comitato spontaneo di cittadini davanti ai cancelli dell'azienda petrolifera. Al centro del dibattito vi è la gestione delle scelte strategiche per Vibo Marina, un territorio le cui prospettive di riconversione e delocalizzazione industriale erano già state sollevate all'indomani della tragica alluvione del 3 luglio 2006, costata la vita a tre persone e causa di novanta feriti e circa 200.000.000 euro di danni. Il futuro dell'area costiera rimane sospeso tra la vocazione turistica legata al porto e la persistenza dei grandi insediamenti industriali. Nonostante l'Autorità Portuale di Gioia Tauro abbia annunciato investimenti per un valore di 90.000.000 euro nei prossimi tre anni, la cittadinanza si interroga sulla reale destinazione di questi fondi: se serviranno a riqualificare il lungomare e l'attrattività turistica o se saranno impiegati per consolidare l'efficienza logistica dei colossi petroliferi residenti. Il monito finale dell'imprenditore rimane aperto come un interrogativo urgente per la comunità: Quando combattiamo?.

Il Vibonese

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Vibo Marina, Italia Nostra lancia il comitato Rischio incidenti rilevanti e aderisce al sit-in del 4 giugno

L'associazione chiama a raccolta gli abitanti della fascia costiera: «Riprendetevi quello che vi negano, mare e sicurezza». Nel mirino finiscono le scelte amministrative: «Sindaco lasciato solo da Consiglio e assessori che si limitano a dirsi contrari ai serbatoio» Redazione Tutti gli articoli di Ambiente Nasce un nuovo fronte civico sui depositi di carburante di Vibo Marina . Italia Nostra Vibo annuncia la promozione del Comitato Rir , legando l'iniziativa al rischio incidenti rilevanti e alle ricadute sulla fruizione del lungomare Amerigo Vespucci, della spiaggia e dell'accesso al mare. Il Comitato Rir e le adesioni «Rir è sigla che sta per Rischio incidenti rilevanti», spiega Italia Nostra, precisando che il Comitato nasce «previa proposta del suo presidente, Alessandro Caruso Frezza , previo deliberato del Consiglio direttivo dell'8 aprile scorso e previo deliberato dell'assemblea dei soci del 30 maggio». L'associazione annuncia che «presto verranno divulgate le finalità puntuali e le schede di adesione per ogni concittadino che non volesse subire inermemente il rischio di incidenti rilevanti e tutte le conseguenziali privazioni , in primis l'uso di luoghi essenziali della propria città, come per esempio la spiaggia e l'accesso al mare sul lungomare Amerigo Vespucci ». Nella nota, Italia Nostra sostiene che l'amministrazione comunale non sia riuscita «a difendere e rappresentare i cittadini delle frazioni marine e tutti coloro che vogliono comunque venire a Vibo Marina per fare una vacanza o semplicemente per godersi una serata di divertimento o di relax». La manifestazione del 4 giugno L'associazione guarda con favore alla mobilitazione del 4 giugno , giorno nel quale è in programma un sit-in dinanzi ai cancelli di Meridionale Petroli per protestare contro l'imminente eliminazione delle aree di sosta in via Vespucci per consentire l'attuazione del nuovo piano di emergenza che prevede la realizzazione di una corsia riservata che di fatto restringerà la carreggiata. «Ben venga la mobilitazione e che già si sia palesata questa esigenza aggregativa cittadina da parte di altri cittadini non facenti parte di Italia Nostra, tanto da aversi una prima manifestazione il prossimo 4 giugno , cui Italia Nostra parteciperà con grande interesse e impegno civico». L'associazione richiama la propria natura apartitica e il ruolo di « ente esponenziale dell'interesse collettivo diffuso anche in relazione alle problematiche derivanti dai depositi di carburante a Vibo Marina, Eni e Meridionale Petroli», tale da potere «azionare le istanze di tutela della cittadinanza nei procedimenti amministrativi e nelle sedi giurisdizionali». Il precedente della concessione Nel documento viene ricordato anche l'atto di opposizione presentato nel procedimento per il rinnovo della concessione alla Meridionale Petroli . Italia Nostra afferma di avere evidenziato all'Autorità portuale «la prevalenza all'interesse pubblico al godimento, in regime di sicurezza per la salute umana e per l'ambiente, della spiaggia e del mare» Secondo l'associazione, l'Autorità portuale «ignora



L'associazione chiama a raccolta gli abitanti della fascia costiera: «Riprendetevi quello che vi negano, mare e sicurezza». Nel mirino finiscono le scelte amministrative: «Sindaco lasciato solo da Consiglio e assessori che si limitano a dirsi contrari ai serbatoio» Redazione Tutti gli articoli di Ambiente Nasce un nuovo fronte civico sui depositi di carburante di Vibo Marina . Italia Nostra Vibo annuncia la promozione del Comitato Rir , legando l'iniziativa al rischio incidenti rilevanti e alle ricadute sulla fruizione del lungomare Amerigo Vespucci, della spiaggia e dell'accesso al mare. Il Comitato Rir e le adesioni «Rir è sigla che sta per "Rischio incidenti rilevanti"», spiega Italia Nostra, precisando che il Comitato nasce «previa proposta del suo presidente, Alessandro Caruso Frezza , previo deliberato del Consiglio direttivo dell'8 aprile scorso e previo deliberato dell'assemblea dei soci del 30 maggio». L'associazione annuncia che «presto verranno divulgate le finalità puntuali e le schede di adesione per ogni concittadino che non volesse subire inermemente il rischio di incidenti rilevanti e tutte le conseguenziali privazioni , in primis l'uso di luoghi essenziali della propria città, come per esempio la spiaggia e l'accesso al mare sul lungomare Amerigo Vespucci ». Nella nota, Italia Nostra sostiene che l'amministrazione comunale non sia riuscita «a difendere e rappresentare i cittadini delle frazioni marine e tutti coloro che vogliono comunque venire a Vibo Marina per fare una vacanza o semplicemente per godersi una serata di divertimento o di relax». La manifestazione del 4 giugno L'associazione guarda con favore alla mobilitazione del 4 giugno , giorno nel quale è in programma un sit-in dinanzi ai cancelli di Meridionale Petroli per protestare contro l'imminente eliminazione delle aree di sosta in via Vespucci per consentire l'attuazione del nuovo piano di emergenza che prevede la realizzazione di una corsia riservata che di fatto restringerà la carreggiata. «Ben venga la mobilitazione e che già si sia

Il Vibonese

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

del tutto le osservazioni di Italia Nostra, così come quelle di ogni altro cittadino» , arrivando a quello che viene definito «l'espedito normativo della concessione provvisoria di 4 anni ». Le accuse alla politica Nel passaggio più duro, Italia Nostra chiama in causa il sindaco Enzo Romeo «lasciato inerme e da solo da tutto il resto dell'amministrazione comunale» , con ufficio legale, dirigenti, assessori e consiglieri «tutti trinceratisi dietro un'apparente quanto sterile manifestazione di contrarietà ai depositi costieri, ma senza nessun fattivo e serio contributo». La nota chiude rilanciando la mobilitazione : «Ben venga dunque l'iniziativa per il 4 giugno prossimo. Ben venga la più ampia adesione a qualsivoglia serio Comitato cittadino. È tempo che i cittadini si riprendano da sé stessi la loro forza anche nei fronti degli apparenti colossi Meridionale Petroli ed Eni , a tutela della qualità della vita e del futuro della frazione marina».

Il Vibonese

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Vibo Marina, il sindaco Romeo sull'eliminazione dei parcheggi a via Vespucci: «Non c'è alternativa, lo impone la legge»

Il primo cittadino interviene dopo le proteste per l'attuazione del piano di emergenza esterno che prevede la creazione di una corsia riservata che restringerà la carreggiata: «La delocalizzazione dei serbatoi resta il nostro obiettivo. La sicurezza prima di tutto»

Redazione Tutti gli articoli di Politica A Vibo Marina il Piano di emergenza esterno entra nella fase più concreta e riaccende il confronto su via Vespucci, la strada che costeggia il deposito della Meridionale Petroli e conduce a uno degli arenili più frequentati della frazione. Dopo l'appello dell'imprenditore Francesco Cascasi e la mobilitazione annunciata dal comitato "No deposito" con un sit-in fissato per il 4 giugno, interviene il sindaco di Vibo Valentia Enzo Romeo, che richiama opposizione, cittadini e istituzioni alla responsabilità attorno a due obiettivi: garantire la sicurezza pubblica e arrivare alla delocalizzazione dei serbatoi. Il nodo resta quello delle limitazioni alla viabilità e alla sosta in via Vespucci, con la prevista corsia di emergenza che rischia di comprimere l'accesso alla spiaggia e cancellare parcheggi in un'area già al centro, da anni, di tensioni tra vocazione turistica, attività portuali e presenza degli impianti di stoccaggio carburanti. Un tema tornato d'attualità dopo il nuovo aggiornamento del Piano di emergenza esterno e dopo il braccio di ferro sulla concessione demaniale alla società, che il sindaco ha rivendicato come ridotta a quattro anni rispetto alla richiesta iniziale di venti. Romeo: «Adempimento ineludibile per tutelare i cittadini» Per Romeo l'applicazione delle prescrizioni non può essere aggirata. «L'attuazione delle prescrizioni legate al Piano di emergenza esterno - dichiara il primo cittadino - costituisce un adempimento tecnico e giuridico del tutto ineludibile. Parliamo di misure nate dalla necessità oggettiva di garantire la massima sicurezza pubblica in un'area caratterizzata dalla presenza storica di serbatoi di stoccaggio carburanti». Il sindaco lega quindi le limitazioni alla funzione di protezione civile dell'ente locale: «Dinanzi a un simile scenario, la massima autorità locale di Protezione civile non ha margini di discrezionalità o di elusione: a questa soluzione tecnica ci si è dovuti necessariamente adeguare, ponendo l'incolumità dei nostri concittadini al di sopra di ogni altra valutazione». Romeo rivendica la scelta di affrontare un dossier rimasto aperto per anni: «Se in passato altre amministrazioni hanno preferito rinviare la questione, lavandosene le mani in modo pilatesco per evitare scelte complesse, questa Amministrazione ha deciso di affrontare la realtà con senso di responsabilità e rispetto delle norme». L'appello all'unità e il richiamo alle opposizioni. Nel pieno delle proteste per i possibili disagi su accessi e parcheggi, il sindaco richiama la delibera approvata all'unanimità dal Consiglio comunale sulla delocalizzazione degli impianti: «Rappresenta, e deve continuare a rappresentare, il faro d'orientamento per tutte le forze politiche del territorio». Da qui il passaggio rivolto alle



Il primo cittadino interviene dopo le proteste per l'attuazione del piano di emergenza esterno che prevede la creazione di una corsia riservata che restringerà la carreggiata: «La delocalizzazione dei serbatoi resta il nostro obiettivo. La sicurezza prima di tutto» Redazione Tutti gli articoli di Politica A Vibo Marina il Piano di emergenza esterno entra nella fase più concreta e riaccende il confronto su via Vespucci, la strada che costeggia il deposito della Meridionale Petroli e conduce a uno degli arenili più frequentati della frazione. Dopo l'appello dell'imprenditore Francesco Cascasi e la mobilitazione annunciata dal comitato "No deposito" con un sit-in fissato per il 4 giugno, interviene il sindaco di Vibo Valentia Enzo Romeo, che richiama opposizione, cittadini e istituzioni alla responsabilità attorno a due obiettivi: garantire la sicurezza pubblica e arrivare alla delocalizzazione dei serbatoi. Il nodo resta quello delle limitazioni alla viabilità e alla sosta in via Vespucci, con la prevista corsia di emergenza che rischia di comprimere l'accesso alla spiaggia e cancellare parcheggi in un'area già al centro, da anni, di tensioni tra vocazione turistica, attività portuali e presenza degli impianti di stoccaggio carburanti. Un tema tornato d'attualità dopo il nuovo aggiornamento del Piano di emergenza esterno e dopo il braccio di ferro sulla concessione demaniale alla società, che il sindaco ha rivendicato come ridotta a quattro anni rispetto alla richiesta iniziale di venti. Romeo: «Adempimento ineludibile per tutelare i cittadini» Per Romeo l'applicazione delle prescrizioni non può essere aggirata. «L'attuazione delle prescrizioni legate al Piano di emergenza esterno - dichiara il primo cittadino - costituisce un adempimento tecnico e giuridico del tutto ineludibile. Parliamo di misure nate dalla necessità oggettiva di garantire la massima sicurezza pubblica in un'area caratterizzata dalla presenza storica di serbatoi di stoccaggio carburanti». Il sindaco lega quindi le limitazioni alla funzione di protezione civile dell'ente locale:

Il Vibonese

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

minoranze: «Dispiace constatare che, di fronte all'applicazione pratica di tutele imprescindibili, alcune componenti politiche segnatamente le forze di opposizione sembrano smarrire la necessaria coerenza istituzionale. Cavalcare in chiave populistica il disagio dei cittadini, esasperando e radicalizzando una situazione oggettivamente delicata e complessa, non giova a nessuno e rischia solo di rallentare i processi positivi già avviati». Romeo assicura che l'amministrazione resta dalla parte di chi chiede la liberazione del fronte mare, ma invita a non dividere la comunità: «La nostra consiliatura è partita proprio all'insegna di questa storica sfida: siamo e saremo sempre dalla parte della cittadinanza che chiede a gran voce la liberazione del fronte mare. Tuttavia, anziché frammentare il tessuto sociale, l'unione compatta di tutte le forze politiche attorno a questa Amministrazione fungerebbe da straordinario e autorevole incentivo nei confronti dei tavoli di concertazione superiori». Delocalizzazione, il percorso con Ministero e Autorità portuale Il trasferimento dei serbatoi resta, nelle parole del sindaco, l'obiettivo finale. Ma il percorso passa da un iter tecnico e amministrativo che coinvolge enti sovraordinati, a partire dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dall'Autorità di sistema portuale. «L'attenzione di questa amministrazione verso l'obiettivo finale è reale, concreta e pratica. Lo dimostra il primo, importantissimo risultato politico ottenuto: la riduzione della concessione a soli quattro anni. È questo l'atto concreto che pone le basi reali e giuridiche per rendere effettivo il futuro trasferimento dei serbatoi, sbloccando una situazione di stallo che durava da decenni». Per Romeo è questa la battaglia da condurre insieme: «Questa è la vera battaglia di tutti, finalizzata a restituire dignità al nostro litorale e a porre le fondamenta per un autentico e duraturo sviluppo turistico della nostra frazione marina». Parcheggi e soluzioni alternative Il Comune riconosce i disagi per residenti, operatori economici e fruitori della spiaggia. Gli uffici, fa sapere l'amministrazione, sono già al lavoro per individuare possibili misure mitigative sulla sosta e sui parcheggi alternativi. L'appello finale del sindaco è rivolto alla comunità e alle forze politiche: «Chiediamo unità d'intenti e responsabilità: solo una comunità coesa e unita nelle proprie rivendicazioni strutturali possiede la forza istituzionale necessaria per raggiungere traguardi storici».

Salvini in visita all'AdSP di Porto Torres: Investimenti, energia e sviluppo crocieristico

PORTO TORRES - Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini ha visitato la sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna a Porto Torres, nell'ambito di un incontro tecnico dedicato allo stato di avanzamento dei principali interventi infrastrutturali e alle prospettive di sviluppo dello scalo turritano. La visita ha rappresentato un momento di confronto tra il vicepremier e il presidente dell'AdSP, **Domenico Bagalà**, finalizzato a fare il punto sui lavori in corso e sulla strategia di lungo periodo per la crescita della "porta del Nord Ovest" della Sardegna. Porto Torres, spiega l'AdSP in una nota, si conferma uno dei principali poli di sviluppo del sistema portuale regionale, al centro di un ampio programma di investimenti che sta progressivamente ridisegnando funzioni, capacità operativa e ruolo strategico nello scenario del Mediterraneo. Durante l'incontro è stato evidenziato come, negli ultimi anni, lo scalo abbia intrapreso un percorso concreto di modernizzazione, già tangibile nei risultati raggiunti. Sono stati infatti completati interventi per oltre 13 milioni di euro, che hanno migliorato in modo significativo la qualità dell'accoglienza passeggeri, la funzionalità degli spazi e l'efficienza complessiva delle operazioni portuali. Tra gli interventi più rilevanti figurano le nuove strutture dedicate ai viaggiatori, come le sale d'attesa al molo di Ponente e nel porto industriale, la riqualificazione dell'ex mercato ittico trasformato in centro servizi, il potenziamento dell'illuminazione e l'introduzione di sistemi informativi digitali. Un insieme di opere che restituisce oggi un porto più moderno, efficiente e competitivo. Accanto ai risultati già conseguiti, lo scalo è interessato da una nuova fase di cantieri per circa 74 milioni di euro, che conferma la centralità di Porto Torres nelle strategie infrastrutturali dell'Autorità di Sistema Portuale. Tra gli interventi principali figurano il prolungamento dell'Antemurale di Ponente e la resecazione della banchina Alti Fondali, opere strategiche per migliorare accessibilità e sicurezza delle manovre in porto. In linea con gli obiettivi della transizione energetica, sono in corso anche la realizzazione del sistema di cold ironing per l'alimentazione elettrica delle navi in banchina e il progetto innovativo "Millepiedi". Quest'ultimo, sviluppato in collaborazione con il Parco di Porto Conte, sfrutta il moto ondoso per produrre energia pulita e, se implementato lungo la diga foranea, potrebbe garantire l'autosufficienza energetica dello scalo, con potenziale replicabilità su scala più ampia. Il percorso di sviluppo è delineato nel Programma Operativo Triennale 2026-2028, illustrato nel corso dell'incontro, che prevede ulteriori investimenti strategici. Tra questi, il completamento del secondo lotto della Darsena Servizi con la realizzazione di due nuove banchine, la creazione di un centro servizi per passeggeri e crocieristi nella banchina Alti Fondali e la realizzazione della cassa di colmata nell'area dell'ex pontile secchi



06/01/2026 12:29

PORTO TORRES - Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini ha visitato la sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna a Porto Torres, nell'ambito di un incontro tecnico dedicato allo stato di avanzamento dei principali interventi infrastrutturali e alle prospettive di sviluppo dello scalo turritano. La visita ha rappresentato un momento di confronto tra il vicepremier e il presidente dell'AdSP, Domenico Bagalà, finalizzato a fare il punto sui lavori in corso e sulla strategia di lungo periodo per la crescita della "porta del Nord Ovest" della Sardegna. Porto Torres, spiega l'AdSP in una nota, si conferma uno dei principali poli di sviluppo del sistema portuale regionale, al centro di un ampio programma di investimenti che sta progressivamente ridisegnando funzioni, capacità operativa e ruolo strategico nello scenario del Mediterraneo. Durante l'incontro è stato evidenziato come, negli ultimi anni, lo scalo abbia intrapreso un percorso concreto di modernizzazione, già tangibile nei risultati raggiunti. Sono stati infatti completati interventi per oltre 13 milioni di euro, che hanno migliorato in modo significativo la qualità dell'accoglienza passeggeri, la funzionalità degli spazi e l'efficienza complessiva delle operazioni portuali. Tra gli interventi più rilevanti figurano le nuove strutture dedicate ai viaggiatori, come le sale d'attesa al molo di Ponente e nel porto industriale, la riqualificazione dell'ex mercato ittico trasformato in centro servizi, il potenziamento dell'illuminazione e l'introduzione di sistemi informativi digitali. Un insieme di opere che restituisce oggi un porto più moderno, efficiente e competitivo. Accanto ai risultati già conseguiti, lo scalo è interessato da una nuova fase di cantieri per circa 74 milioni di euro, che conferma la centralità di Porto Torres nelle strategie infrastrutturali dell'Autorità di Sistema Portuale. Tra gli interventi principali figurano il prolungamento dell'Antemurale di Ponente e la resecazione della banchina Alti Fondali, opere strategiche per migliorare

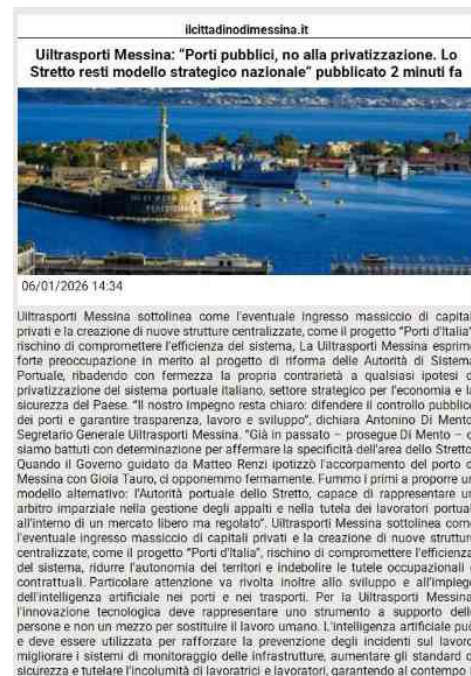
Corriere Marittimo

Olbia Golfo Aranci

Eni, destinata a diventare la base della futura piattaforma logistica del Nord Ovest della Sardegna. Parallelamente allo sviluppo infrastrutturale, lo scalo sta rafforzando anche il proprio posizionamento nei segmenti passeggeri e crocieristico. Nel 2025 il traffico ferry ha superato 1 milione e 73 mila passeggeri, confermando un trend di crescita costante. In questo contesto, Porto Torres sta consolidando una propria identità nel settore crocieristico, sempre più orientata verso un turismo di fascia alta, culturale ed esperienziale. Il confronto con operatori e istituzioni, anche in occasione dell'Italian Cruise Day in Tour, ha confermato la volontà di trasformare lo scalo da semplice punto di transito a vera e propria destinazione turistica, valorizzando il patrimonio archeologico, ambientale ed enogastronomico del territorio. Cresce così l'interesse per le navi boutique e per un modello di turismo caratterizzato da permanenze più lunghe e da una maggiore integrazione con il contesto locale. Accanto alla crocieristica si rafforza anche il segmento della nautica da diporto, in particolare quello dei maxi e mega yacht, considerato una delle direttrici più promettenti per la diversificazione dell'offerta portuale. Questo comparto, coerente con le strategie del sistema portuale sardo, genera un elevato valore aggiunto e importanti ricadute economiche sulla filiera dei servizi, contribuendo a rafforzare il posizionamento internazionale di Porto Torres. In tale contesto assume un ruolo centrale lo sviluppo della cantieristica da diporto. Tra le infrastrutture già operative figura il travel lift da 650 tonnellate con relativo bacino di carenaggio, destinato alle attività di refitting e manutenzione delle imbarcazioni di grandi dimensioni. Una dotazione che amplia la capacità dello scalo di intercettare servizi avanzati per la nautica, integrando sempre più accoglienza, assistenza tecnica e supporto operativo. "Ringrazio il ministro Matteo Salvini per il proficuo incontro che, per questa Autorità di Sistema Portuale, rappresenta un momento significativo per valorizzare un percorso di crescita già avviato, fondato su investimenti concreti, innovazione e visione strategica - spiega **Domenico Bagalà**, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Porto Torres si presenta, oggi, come uno scalo in piena trasformazione, pronto a rafforzare il proprio ruolo nel sistema nazionale e mediterraneo, contribuendo allo sviluppo economico e occupazionale del territorio attraverso logistica, energia, crocieristica di qualità, nautica e cantieristica da diporto".

Uiltrasporti Messina: "Porti pubblici, no alla privatizzazione. Lo Stretto resti modello strategico nazionale"

Uiltrasporti **Messina** sottolinea come l'eventuale ingresso massiccio di capitali privati e la creazione di nuove strutture centralizzate, come il progetto "Porti d'Italia", rischino di compromettere l'efficienza del sistema, La Uiltrasporti **Messina** esprime forte preoccupazione in merito al progetto di riforma delle Autorità di Sistema Portuale, ribadendo con fermezza la propria contrarietà a qualsiasi ipotesi di privatizzazione del sistema portuale italiano, settore strategico per l'economia e la sicurezza del Paese. "Il nostro impegno resta chiaro: difendere il controllo pubblico dei porti e garantire trasparenza, lavoro e sviluppo", dichiara Antonino Di Mento, Segretario Generale Uiltrasporti **Messina**. "Già in passato - prosegue Di Mento - ci siamo battuti con determinazione per affermare la specificità dell'area dello Stretto. Quando il Governo guidato da Matteo Renzi ipotizzò l'accorpamento del **porto** di **Messina** con Gioia Tauro, ci opponemmo fermamente. Fummo i primi a proporre un modello alternativo: l'Autorità portuale dello Stretto, capace di rappresentare un arbitro imparziale nella gestione degli appalti e nella tutela dei lavoratori portuali all'interno di un mercato libero ma regolato". Uiltrasporti **Messina** sottolinea come l'eventuale ingresso massiccio di capitali privati e la creazione di nuove strutture centralizzate, come il progetto "Porti d'Italia", rischino di compromettere l'efficienza del sistema, ridurre l'autonomia dei territori e indebolire le tutele occupazionali e contrattuali. Particolare attenzione va rivolta inoltre allo sviluppo e all'impiego dell'intelligenza artificiale nei porti e nei trasporti. Per la Uiltrasporti **Messina**, l'innovazione tecnologica deve rappresentare uno strumento a supporto delle persone e non un mezzo per sostituire il lavoro umano. L'intelligenza artificiale può e deve essere utilizzata per rafforzare la prevenzione degli incidenti sul lavoro, migliorare i sistemi di monitoraggio delle infrastrutture, aumentare gli standard di sicurezza e tutelare l'incolumità di lavoratrici e lavoratori, garantendo al contempo il pieno rispetto dei diritti occupazionali e professionali. "In linea con la segreteria regionale e nazionale - conclude Di Mento - chiediamo che la riforma venga profondamente ridiscussa. I porti italiani devono rimanere sotto il pieno controllo dello Stato, con regole chiare che garantiscano competitività, investimenti e salvaguardia dei livelli occupazionali. **Messina** e lo Stretto rappresentano un modello da valorizzare, non da penalizzare. Allo stesso tempo, ogni processo di innovazione tecnologica deve essere governato mettendo al centro le persone, affinché l'intelligenza artificiale sia utilizzata per aumentare la sicurezza e prevenire i rischi, senza determinare la sostituzione del lavoro umano". La Uiltrasporti **Messina** conferma la propria disponibilità al confronto, ma non esclude iniziative di mobilitazione qualora il Governo dovesse procedere senza un adeguato dialogo con le parti sociali. Cordiali saluti. *Antonino Di Mento* In questo articolo:



LEGGI ANCHE.

Porto di Tremestieri, chieste garanzie al commissario straordinario

Il sindaco Basile e il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Rizzo, hanno sollecitato Di Sarcina a velocizzare l'opera, mentre i sindacati chiedono chiarimenti sui finanziamenti e la riconvocazione del tavolo istituzionale

Una telefonata congiunta con il presidente dell'Autorità di sistema portuale dello Stretto, Francesco Rizzo. Un obiettivo comune: quello di ottenere dal commissario straordinario, Francesco Di Sarcina, garanzie circa l'esigenza di accelerare i passaggi necessari per portare a compimento il porto di Tremestieri. Questo il primo impegno del sindaco Federico Basile che a Palazzo Zanca ha incontrato il presidente Rizzo per discutere del futuro del porto di Tremestieri. La prossima settimana Basile e Rizzo saranno a Roma, al ministero delle Infrastrutture, per proseguire il confronto istituzionale e seguire da vicino l'iter degli interventi programmati. Un impegno che però non placa la rabbia dei sindacati, specie dopo le voci su alcune criticità legate al finanziamento dell'opera. «Uno degli aspetti urticanti di questa vicenda - scrive il segretario generale della Uil, Ivan Tripodi - riguarda il comportamento del commissario Di Sarcina, il quale, anche per il primario ruolo istituzionale ricoperto, avrebbe dovuto comunicare alla città e ai messinesi il reale stato finanziario dell'appalto di un'opera fondamentale per il futuro del nostro territorio». Poi Tripodi si rivolge al sindaco Basile, al quale chiede l'immediata riconvocazione del tavolo istituzionale permanente costituitosi il 19 gennaio scorso. Analoga richiesta è stata formulata da Cgil e Filt. «Quello in corso era stato indicato come il anno del nuovo porto a Sud per la città - dice il segretario generale della Cgil, Pietro Patti, assieme a quello della Filt, Carmelo Garufi - chiediamo che da subito si faccia assoluta chiarezza sul proseguimento dei lavori e le risorse». © RIPRODUZIONE RISERVATA



Messina Oggi

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

Uiltrasporti Messina: "Porti pubblici, no alla privatizzazione"

Il dibattito sulla privatizzazione dei Porti italiani, dopo l'intervento dell'ammiraglio Rosario Marchese, fa registrare oggi la netta presa di posizione di Antonino Di Mento, segretario generale della Uiltrasporti Messina. "La Uiltrasporti Messina esprime forte preoccupazione in merito al progetto di riforma delle **Autorità di Sistema Portuale**, ribadendo con fermezza la propria contrarietà a qualsiasi ipotesi di privatizzazione del **sistema portuale** italiano, settore strategico per l'economia e la sicurezza del Paese. "Il nostro impegno resta chiaro: difendere il controllo pubblico dei porti e garantire trasparenza, lavoro e sviluppo", dichiara Antonino Di Mento, Segretario Generale Uiltrasporti Messina. "Già in passato - prosegue Di Mento - ci siamo battuti con determinazione per affermare la specificità dell'area dello Stretto. Quando il Governo guidato da Matteo Renzi ipotizzò l'accorpamento del porto di Messina con Gioia Tauro, ci opponemmo fermamente. Fummo i primi a proporre un modello alternativo: l'**Autorità portuale** dello Stretto, capace di rappresentare un arbitro imparziale nella gestione degli appalti e nella tutela dei lavoratori portuali all'interno di un mercato libero ma regolato". Uiltrasporti Messina sottolinea come l'eventuale ingresso massiccio di capitali privati e la creazione di nuove strutture centralizzate, come il progetto "Porti d'Italia", rischiano di compromettere l'efficienza del **sistema**, ridurre l'autonomia dei territori e indebolire le tutele occupazionali e contrattuali. Particolare attenzione va rivolta inoltre allo sviluppo e all'impiego dell'intelligenza artificiale nei porti e nei trasporti. Per la Uiltrasporti Messina, l'innovazione tecnologica deve rappresentare uno strumento a supporto delle persone e non un mezzo per sostituire il lavoro umano. L'intelligenza artificiale può e deve essere utilizzata per rafforzare la prevenzione degli incidenti sul lavoro, migliorare i sistemi di monitoraggio delle infrastrutture, aumentare gli standard di sicurezza e tutelare l'incolumità di lavoratrici e lavoratori, garantendo al contempo il pieno rispetto dei diritti occupazionali e professionali. "In linea con la segreteria regionale e nazionale - conclude Di Mento - chiediamo che la riforma venga profondamente ridiscussa. I porti italiani devono rimanere sotto il pieno controllo dello Stato, con regole chiare che garantiscano competitività, investimenti e salvaguardia dei livelli occupazionali. Messina e lo Stretto rappresentano un modello da valorizzare, non da penalizzare. Allo stesso tempo, ogni processo di innovazione tecnologica deve essere governato mettendo al centro le persone, affinché l'intelligenza artificiale sia utilizzata per aumentare la sicurezza e prevenire i rischi, senza determinare la sostituzione del lavoro umano". La Uiltrasporti Messina conferma la propria disponibilità al confronto, ma non esclude iniziative di mobilitazione qualora il Governo dovesse procedere senza un adeguato dialogo con le parti sociali.



Messina Today

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

Porti e futuro in bilico: la Uiltrasporti Messina dice no alla privatizzazione dello Stretto

Sindacato contro la riforma delle Autorità portuali: rischio per controllo pubblico, occupazione e autonomia territoriale La partita sulla riforma dei porti italiani si accende e a Messina arriva un segnale netto. La Uiltrasporti locale alza il livello di attenzione e prende posizione contro qualsiasi ipotesi di apertura alla privatizzazione del sistema portuale, ritenuto un asset strategico per economia e sicurezza nazionale. Il nostro impegno resta chiaro: difendere il controllo pubblico dei porti e garantire trasparenza, lavoro e sviluppo, afferma Antonino Di Mento, segretario generale Uiltrasporti Messina, intervenendo sul dibattito nazionale che riguarda il riordino delle Autorità di Sistema Portuale. Il sindacato ricorda anche le battaglie già affrontate negli anni scorsi sul destino dello scalo dello Stretto, quando venne ipotizzata una fusione con Gioia Tauro durante il governo Renzi. In quella fase, sottolinea Di Mento, la sigla sindacale si oppose con decisione, proponendo in alternativa un modello dedicato: l'Autorità portuale dello Stretto, pensata come organismo di equilibrio nella gestione degli appalti e nella tutela del lavoro portuale. Nel mirino anche il progetto di accentramento delle governance portuali e la possibile riorganizzazione sotto nuove strutture nazionali, come il piano Porti d'Italia, considerato potenzialmente penalizzante per l'autonomia dei territori e per le tutele contrattuali dei lavoratori. Accanto alla riforma, si apre anche il capitolo innovazione tecnologica. La Uiltrasporti Messina richiama l'attenzione sull'utilizzo dell'intelligenza artificiale nei porti e nei trasporti, indicando la necessità di un impiego a supporto delle persone e non in sostituzione del lavoro umano. Le nuove tecnologie, secondo il sindacato, dovrebbero essere orientate soprattutto a sicurezza, prevenzione degli incidenti e monitoraggio delle infrastrutture. Chiediamo che la riforma venga ridiscussa in profondità conclude Di Mento. I porti italiani devono restare sotto controllo pubblico, con regole chiare che garantiscano competitività e occupazione. Messina e lo Stretto rappresentano un modello da valorizzare, non da indebolire. L'innovazione deve essere governata mettendo al centro le persone. La Uiltrasporti si dice comunque disponibile al confronto istituzionale, ma non esclude iniziative di mobilitazione qualora il percorso legislativo dovesse procedere senza un adeguato dialogo con le parti sociali.



Messina Today

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

Tremestieri, vertice Comune-Autorità portuale: Accelerare sull'opera strategica

Il sindaco incontra Rizzo e sente Di Sarcina: la prossima settimana tavolo al Ministero. Cgil e Filt chiedono tempi certi e cronoprogramma pubblico Nuovo passaggio istituzionale sul futuro del porto di Tremestieri. Il sindaco di Messina ha reso noto, attraverso i propri canali social, un incontro con il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, Francesco Rizzo, dedicato allo stato di avanzamento e al completamento dell'infrastruttura. Nel corso del confronto, secondo quanto riferito, è stato anche contattato telefonicamente il commissario straordinario Francesco Di Sarcina, con cui sarebbe stata condivisa la necessità di imprimere un'accelerazione alle procedure e agli interventi ancora in corso, ritenuti decisivi per la piena funzionalità dell'opera. Il sindaco ha inoltre annunciato un passaggio istituzionale a Roma: la prossima settimana una delegazione sarà al Ministero delle Infrastrutture per proseguire il confronto e seguire da vicino l'iter degli interventi programmati, in una fase considerata delicata per la chiusura del cantiere. Sul fronte sociale e sindacale, però, resta alta la pressione. La Cgil Messina, insieme alla Filt, torna a sollecitare la convocazione immediata del tavolo di monitoraggio al Comune e la definizione di un cronoprogramma pubblico che indichi tempi e risorse per il completamento dell'opera. Quello che doveva essere l'anno decisivo per il nuovo porto a sud rischia di trasformarsi nell'ennesima fase di incertezza affermano il segretario generale Pietro Patti e il segretario Filt Carmelo Garufi. Serve chiarezza immediata sullo stato dei lavori e sulla copertura economica. Secondo le sigle sindacali, i ritardi accumulati avrebbero già avuto ricadute sulla mobilità cittadina, mentre restano forti le preoccupazioni per eventuali ulteriori rallentamenti legati alle risorse ancora necessarie per completare l'infrastruttura. "Messina non può più aspettare - ribadiscono Cgil e Filt -". Il porto di Tremestieri va ultimato e reso operativo senza ulteriori rinvii. Negli ultimi giorni sul tema sono intervenuti anche altri soggetti del territorio, tra cui la Uil e il movimento Rinascita Messina, che hanno posto l'attenzione rispettivamente sulle criticità finanziarie e sulle possibili soluzioni tecniche per il problema dell'insabbiamento e del completamento dell'opera, rilanciando il dibattito sulla necessità di un intervento coordinato e urgente.



06/01/2026 14:33

Messina Today
Tremestieri, vertice Comune-Autorità portuale: "Accelerare sull'opera strategica"

Il sindaco incontra Rizzo e sente Di Sarcina: la prossima settimana tavolo al Ministero. Cgil e Filt chiedono tempi certi e cronoprogramma pubblico Nuovo passaggio istituzionale sul futuro del porto di Tremestieri. Il sindaco di Messina ha reso noto, attraverso i propri canali social, un incontro con il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, Francesco Rizzo, dedicato allo stato di avanzamento e al completamento dell'infrastruttura. Nel corso del confronto, secondo quanto riferito, è stato anche contattato telefonicamente il commissario straordinario Francesco Di Sarcina, con cui sarebbe stata condivisa la necessità di imprimere un'accelerazione alle procedure e agli interventi ancora in corso, ritenuti decisivi per la piena funzionalità dell'opera. Il sindaco ha inoltre annunciato un passaggio istituzionale a Roma: la prossima settimana una delegazione sarà al Ministero delle Infrastrutture per proseguire il confronto e seguire da vicino l'iter degli interventi programmati, in una fase considerata delicata per la chiusura del cantiere. Sul fronte sociale e sindacale, però, resta alta la pressione. La Cgil Messina, insieme alla Filt, torna a sollecitare la convocazione immediata del tavolo di monitoraggio al Comune e la definizione di un cronoprogramma pubblico che indichi tempi e risorse per il completamento dell'opera. "Quello che doveva essere l'anno decisivo per il nuovo porto a sud rischia di trasformarsi nell'ennesima fase di incertezza - affermano il segretario generale Pietro Patti e il segretario Filt Carmelo Garufi -". Serve chiarezza immediata sullo stato dei lavori e sulla copertura economica. Secondo le sigle sindacali, i ritardi accumulati avrebbero già avuto ricadute sulla mobilità cittadina, mentre restano forti le preoccupazioni per eventuali ulteriori rallentamenti legati alle risorse ancora necessarie per completare l'infrastruttura. "Messina non può più aspettare - ribadiscono Cgil e Filt -". Il porto di Tremestieri va ultimato e reso operativo senza ulteriori rinvii". Negli ultimi giorni

Oggi Milazzo

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

Ottocento alunni milazzesi al progetto "Delfini Guardiani Milazzo" di Marevivo. La festa al Trifiletti

Si è concluso con un momento di festa al Teatro Trifiletti di **Milazzo** il percorso educativo del progetto nazionale "Delfini Guardiani **Milazzo**". Iniziativa che ha coinvolto 800 alunni delle classi terze, quarte e quinte elementari degli Istituti Comprensivi Secondo e Terzo, distribuiti in nove plessi scolastici, accompagnandoli in un viaggio alla scoperta del mare, della biodiversità e dei comportamenti responsabili necessari per tutelare il patrimonio naturale del Mediterraneo. Spiagge e isole Il progetto, promosso dalla Fondazione Marevivo con il sostegno di MSC Foundation, il patrocinio del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, di Federparchi, del CUTFAA - Comando Unità per la Tutela Forestale, Ambientale e Agroalimentare dei Carabinieri Forestali, dell'Area Marina Protetta Capo **Milazzo** e del Comune di **Milazzo**, con la collaborazione della Marina Militare e del Comando Generale delle Capitanerie di **Porto** - Guardia Costiera, è andato avanti durante tutto l'anno scolastico. Gli studenti hanno partecipato a numerose attività didattiche in aula dedicate all'importanza della salvaguardia degli ecosistemi marini, alla conoscenza della straordinaria biodiversità presente nei fondali di Capo **Milazzo**, al ruolo delle Aree Marine Protette e alle corrette azioni da adottare in caso di avvistamento di delfini o tartarughe marine, sia in mare che sulle spiagge durante la delicata fase della deposizione delle uova. Spiagge e isole Accanto alla formazione teorica, il progetto ha previsto un ricco programma di attività outdoor che ha consentito ai bambini di vivere esperienze dirette a contatto con il territorio. Tra queste, la scoperta delle tradizioni marinare del borgo di Vaccarella, approfondimenti sulla pesca sostenibile grazie alla collaborazione dei pescatori locali e attività di pulizia delle spiagge, attraverso le quali gli studenti hanno potuto comprendere concretamente gli effetti dell'inquinamento e della dispersione dei rifiuti, in particolare della plastica, sugli ecosistemi costieri e marini. Particolarmente apprezzate le escursioni didattiche lungo i sentieri naturalistici dell'Area Marina Protetta Capo **Milazzo**. I ragazzi hanno percorso il sentiero di Levante fino a Punta Mazza e alla Baia di Rinella, nonché quello di ponente che conduce alle suggestive Piscine di Venere, immergendosi nella natura e nei paesaggi più caratteristici del promontorio. Spiagge e isole Il percorso è stato arricchito dalla visita al Centro di Educazione Ambientale dell'AMP Capo **Milazzo**, dove gli alunni hanno vissuto l'esperienza immersiva della "Stanza del Mare - Lab di Lory", osservando attraverso visori Oculus la straordinaria biodiversità dei fondali dell'area marina protetta e scoprendo le specie che popolano questo prezioso tratto di Mediterraneo. Per gli studenti delle classi quinte l'esperienza si è conclusa con una speciale escursione in barca lungo la costa del promontorio di Capo **Milazzo**, un'occasione unica per osservare l'Area Marina Protetta da una prospettiva



Si è concluso con un momento di festa al Teatro Trifiletti di Milazzo il percorso educativo del progetto nazionale "Delfini Guardiani Milazzo". Iniziativa che ha coinvolto 800 alunni delle classi terze, quarte e quinte elementari degli Istituti Comprensivi Secondo e Terzo, distribuiti in nove plessi scolastici, accompagnandoli in un viaggio alla scoperta del mare, della biodiversità e dei comportamenti responsabili necessari per tutelare il patrimonio naturale del Mediterraneo. Spiagge e isole Il progetto, promosso dalla Fondazione Marevivo con il sostegno di MSC Foundation, il patrocinio del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, di Federparchi, del CUTFAA - Comando Unità per la Tutela Forestale, Ambientale e Agroalimentare dei Carabinieri Forestali, dell'Area Marina Protetta Capo Milazzo e del Comune di Milazzo, con la collaborazione della Marina Militare e del Comando Generale delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, è andato avanti durante tutto l'anno scolastico. Gli studenti hanno partecipato a numerose attività didattiche in aula dedicate all'importanza della salvaguardia degli ecosistemi marini, alla conoscenza della straordinaria biodiversità presente nei fondali di Capo Milazzo, al ruolo delle Aree Marine Protette e alle corrette azioni da adottare in caso di avvistamento di delfini o tartarughe marine, sia in mare che sulle spiagge durante la delicata fase della deposizione delle uova. Spiagge e isole Accanto alla formazione teorica, il progetto ha previsto un ricco programma di attività outdoor che ha consentito ai bambini di vivere esperienze dirette a contatto con il territorio. Tra queste, la scoperta delle tradizioni marinare del borgo di Vaccarella, approfondimenti sulla pesca sostenibile grazie alla collaborazione dei pescatori

Oggi Milazzo

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

diversa, ammirarne le bellezze paesaggistiche, naturalistiche e ambientali e conoscere da vicino le estese praterie di Posidonia oceanica, habitat fondamentale per la salute del mare. Momento culminante del progetto è stato l'evento conclusivo ospitato al Teatro Trifiletti, dove tutti i "Delfini Guardiani" delle classi quinte si sono ritrovati per presentare gli elaborati finali realizzati durante il percorso educativo. Nel corso della manifestazione è stata consegnata ai partecipanti la speciale "Card Delfini Guardiani", simbolico riconoscimento del loro impegno come giovani custodi del mare. La card, dotata di QR Code, consente l'accesso a una sezione web dedicata ai ragazzi contenente i diritti e i doveri di un Delfino Guardiano, una guida illustrata per il riconoscimento delle principali specie marine del Mediterraneo e indicazioni pratiche per organizzare in sicurezza attività di pulizia ambientale e sensibilizzazione. All'evento conclusivo hanno preso parte il Presidente dell'Area Marina Protetta Capo **Milazzo** Giovanni Mangano, il Comandante della Capitaneria di **Porto** di **Milazzo** Alessandro Sarro, il Direttore del **Porto** di **Milazzo** Giuseppe Lembo, il rappresentante della Guardia di Finanza di **Milazzo** Luogotenente Salvatore Michelangelo, il Dirigente del Comune di **Milazzo** Gianni Lombardo, i Dirigenti scolastici Alma Le Grottaglie e Alessandro Greco, insieme ai docenti e ai referenti scolastici che hanno accompagnato gli studenti lungo tutto il percorso. Spiagge e isole L'edizione milazzese di Delfini Guardiani si chiude così con un importante risultato: aver trasformato oltre ottocento bambini in ambasciatori della tutela del mare, consapevoli del valore della biodiversità e pronti a diffondere tra coetanei e famiglie una nuova cultura del rispetto dell'ambiente marino e costiero. «C'era tanta emozione al Trifiletti - scrive in un post Facebook la dirigente scolastica del Secondo Comprensivo Alma Legrottaglie - Le luci del teatro hanno accolto bambini, ragazzi, insegnanti e famiglie, riuniti per un appuntamento speciale: la restituzione collettiva di un'esperienza che il mare ha regalato in questi anni, e che adesso, tra colori, parole e musica, torna a terra. Una serata che ha dimostrato, ancora una volta, come l'educazione ambientale non sia solo conoscenza, ma emozione, identità, appartenenza. Grazie all'operatrice di Marevivo Rosy La Malfa e all'instancabile Peppe Maimone per aver voluto renderci partecipi di questa bellissima iniziativa». «Una giornata indimenticabile - confessa Alessandro Greco dirigente scolastico del Terzo Circolo - protagonisti del loro "battesimo del mare". Tra entusiasmo e meraviglia, gli alunni hanno vissuto un'esperienza divertente di conoscenza, educazione e cittadinanza attiva. Un grazie sincero a Marevivo, alla Guardia Costiera e alla Capitaneria di **Porto** per aver reso possibile questa giornata».

Messina, la denuncia: "il porto di Tremestieri rischia di trasformarsi in un'incompiuta"

"Tanto tuonó che piovve. Finalmente, nonostante gli indecenti tentativi di celare i fatti e nascondere la pura verità, emerge in maniera lampante ed incontrovertibile, come da noi denunciato da lunghissimo tempo, il concreto rischio che il porto di Tremestieri si trasformi nell'ennesima incompiuta del nostro territorio. Registriamo, infatti, che nel mentre mancano 7 milioni di euro del ministero delle infrastrutture per concludere, come da capitolato (visto e rivisto), l'appalto del porto di Tremestieri, contestualmente si prevede un'ulteriore carenza finanziaria pari a 6,6 milioni di euro legata all'aumento dei prezzi delle materie prime. Pertanto, per l'immensa gioia di coloro i quali lavorano quotidianamente per affossare il completamento del porto di Tremestieri, il deficit complessivo é di 13,6 milioni di euro. Si tratta di numeri importanti che non possono diventare un alibi poiché necessitano una terapia d'urto straordinaria concertata tra tutti gli attori coinvolti per evitare un epilogo nefasto", lo ha affermato Ivan Tripodi, segretario generale UIL Messina.

"Uno degli aspetti urticanti di questa vicenda riguarda il comportamento del commissario per la realizzazione del porto di Tremestieri Francesco Di Sarcina, il quale, anche per il primario ruolo istituzionale ricoperto, avrebbe dovuto comunicare alla città e ai messinesi il reale stato finanziario dell'appalto di un'opera fondamentale per il futuro del nostro territorio. Come noto, tutt'altro è stato il comportamento del commissario Di Sarcina, il quale, tentando puerilmente di nascondersi dalle sue dirette ed esclusive responsabilità, ha brillato per un assordante silenzio che rappresenta un dilleggio anche alle Istituzioni che lo hanno nominato commissario per la realizzazione del porto di Tremestieri, nonché commissario e presidente dell'Autorità di sistema portuale della Sicilia orientale. Siamo di fronte ad un bivio: un impegno corale finalizzato a trovare le risorse e concludere l'opera oppure l'apocalisse dell'incompiuta. È lo scenario peggiore che, però, come Uil abbiamo paventato ben consci dello stato dei lavori", rimarca Tripodi. "Invitiamo, pertanto, il sindaco Federico Basile, nella qualità di committente dell'opera e nelle more delle attività connesse all'insediamento a Palazzo Zanca, a riconvocare rapidamente il tavolo istituzionale permanente che si riunì e costituì il lontano 19 gennaio scorso. È indispensabile che ognuno esca allo scoperto e dica, con i fatti, da che parte sta: con Messina e il suo futuro o con i nemici della città che tramano per demolire la prospettiva infrastrutturale rappresentata dal porto di Tremestieri. Certamente, noi non ci fermeremo e non ci faremo zittire da nessuno", ha così concluso Ivan Tripodi.



Porto di Tremestieri, Basile incontra Rizzo: "andremo al Ministero delle Infrastrutture"

Messina: Basile incontra il presidente dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** dello Stretto, Francesco Rizzo, per fare il punto sul completamento del Porto di Tremestieri. Il Porto di Tremestieri torna al centro dell'agenda istituzionale di Messina. Il sindaco Federico Basile ha comunicato l'esito di un incontro con il presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** dello Stretto Francesco Rizzo, convocato per fare il punto sul completamento dell'infrastruttura. La notizia più rilevante per la città riguarda il prossimo passaggio: la settimana prossima il confronto si sposterà a Roma, al Ministero delle Infrastrutture, dove sarà proseguito l'iter istituzionale sugli interventi programmati. L'obiettivo dichiarato è accelerare i passaggi necessari per portare a compimento un'opera considerata strategica per la viabilità e per lo sviluppo del territorio. Il tema non riguarda soltanto il futuro dello scalo, ma l'intero assetto della mobilità cittadina. Il completamento del Porto di Tremestieri è infatti legato da anni alla gestione dei flussi di attraversamento dello Stretto, al traffico pesante e alla necessità di alleggerire la pressione viaria su alcune aree urbane di Messina. L'incontro tra Basile e Rizzo. A rendere noto il nuovo passaggio è stato lo stesso sindaco di Messina, che ha riferito dell'incontro con Francesco Rizzo, presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** dello Stretto. Al centro del confronto, lo stato dell'opera e la necessità di seguire da vicino i prossimi passaggi amministrativi e tecnici. Basile ha dichiarato: "Incontro con il presidente dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** dello Stretto, Francesco Rizzo, per fare il punto sul completamento del Porto di Tremestieri. Nel corso dell'incontro abbiamo sentito telefonicamente il Commissario straordinario, Francesco Di Sarcina, condividendo l'esigenza di accelerare i passaggi necessari per portare a compimento un'opera fondamentale per la viabilità e lo sviluppo del territorio. La prossima settimana saremo a Roma, al Ministero Infrastrutture, per proseguire il confronto istituzionale e seguire da vicino l'iter degli interventi programmati". Le parole del primo cittadino confermano la volontà di mantenere alta l'attenzione sull'infrastruttura, coinvolgendo i diversi livelli istituzionali chiamati a seguire il completamento dell'opera. Il ruolo del commissario straordinario Francesco Di Sarcina. Nel corso dell'incontro, il sindaco Federico Basile e il presidente Francesco Rizzo hanno sentito telefonicamente anche il commissario straordinario Francesco Di Sarcina. La presenza, seppur a distanza, del commissario conferma la centralità del coordinamento istituzionale nella fase attuale. Il confronto telefonico ha permesso di condividere l'esigenza di accelerare i passaggi necessari per il completamento del Porto di Tremestieri. È proprio questo il nodo operativo indicato dal sindaco: non lasciare che l'iter rallenti e presidiare ogni fase degli interventi programmati. Il coinvolgimento del commissario straordinario



Messina: Basile incontra il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, Francesco Rizzo, per fare il punto sul completamento del Porto di Tremestieri. Il Porto di Tremestieri torna al centro dell'agenda istituzionale di Messina. Il sindaco Federico Basile ha comunicato l'esito di un incontro con il presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** dello Stretto Francesco Rizzo, convocato per fare il punto sul completamento dell'infrastruttura. La notizia più rilevante per la città riguarda il prossimo passaggio: la settimana prossima il confronto si sposterà a Roma, al Ministero delle Infrastrutture, dove sarà proseguito l'iter istituzionale sugli interventi programmati. L'obiettivo dichiarato è accelerare i passaggi necessari per portare a compimento un'opera considerata strategica per la viabilità e per lo sviluppo del territorio. Il tema non riguarda soltanto il futuro dello scalo, ma l'intero assetto della mobilità cittadina. Il completamento del Porto di Tremestieri è infatti legato da anni alla gestione dei flussi di attraversamento dello Stretto, al traffico pesante e alla necessità di alleggerire la pressione viaria su alcune aree urbane di Messina. L'incontro tra Basile e Rizzo. A rendere noto il nuovo passaggio è stato lo stesso sindaco di Messina, che ha riferito dell'incontro con Francesco Rizzo, presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** dello Stretto. Al centro del confronto, lo stato dell'opera e la necessità di seguire da vicino i prossimi passaggi amministrativi e tecnici. Basile ha dichiarato: "Incontro con il presidente dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** dello Stretto, Francesco Rizzo, per fare il punto sul completamento del Porto di Tremestieri. Nel corso dell'incontro abbiamo sentito telefonicamente il Commissario straordinario, Francesco Di Sarcina, condividendo l'esigenza di

Stretto Web

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

rappresenta un elemento importante perché l'opera richiede un raccordo costante tra amministrazione comunale, **autorità portuale**, struttura commissariale e governo nazionale. La prossima tappa al Ministero delle Infrastrutture si inserisce in questa cornice. Perché il Porto di Tremestieri è strategico per Messina Il Porto di Tremestieri viene definito dal sindaco un'opera fondamentale per la viabilità e lo sviluppo del territorio . Il suo completamento è considerato decisivo per migliorare l'organizzazione dei flussi di traffico e per rafforzare il **sistema** infrastrutturale della città. A Messina, il tema della mobilità è strettamente legato alla presenza degli approdi, alla circolazione dei mezzi e alla gestione del traffico verso e dallo Stretto. In questo quadro, il completamento del Porto di Tremestieri rappresenta un passaggio atteso, con ricadute potenzialmente rilevanti sulla qualità della viabilità cittadina. L'opera è anche una leva di sviluppo. Una infrastruttura **portuale** completata e pienamente funzionale può incidere sulla capacità del territorio di organizzare meglio i collegamenti, sostenere le attività economiche e ridurre le criticità legate alla mobilità urbana. La prossima settimana confronto a Roma al Ministero delle Infrastrutture Il passaggio politico e istituzionale più importante è fissato per la prossima settimana, quando Basile ha annunciato la presenza a Roma , al Ministero Infrastrutture . L'obiettivo sarà proseguire il confronto istituzionale e seguire da vicino l'iter degli interventi programmati. La tappa ministeriale assume un peso rilevante perché porta il dossier Porto di Tremestieri sul tavolo nazionale. Dopo l'incontro con l'**Autorità** di **Sistema Portuale** dello Stretto e il contatto con il commissario straordinario, il confronto al ministero servirà a verificare i prossimi passaggi e a sostenere la necessità di accelerare. Per la città di Messina , la questione resta centrale: il completamento dell'opera è atteso come una risposta concreta a una delle criticità infrastrutturali più importanti del territorio. L'obiettivo: accelerare l'iter degli interventi programmati Il messaggio del sindaco è chiaro: bisogna accelerare . Il verbo scelto da Basile sintetizza la fase attuale del dossier, nella quale non basta più confermare la strategicità dell'opera, ma occorre accompagnare i passaggi necessari verso il completamento. Il confronto istituzionale dovrà quindi concentrarsi sull' iter degli interventi programmati , cioè sul percorso che deve portare alla conclusione dell'infrastruttura. L'amministrazione comunale intende seguirlo da vicino, insieme agli altri soggetti competenti. La prospettiva indicata è quella di un lavoro coordinato tra Comune di Messina **Autorità** di **Sistema Portuale** dello Stretto commissario straordinario e Ministero delle Infrastrutture , con l'obiettivo di superare gli ostacoli e portare a compimento il Porto di Tremestieri. Un dossier decisivo per viabilità e sviluppo del territorio Il nuovo passaggio istituzionale conferma che il Porto di Tremestieri resta uno dei dossier più importanti per Messina. La sua realizzazione completa è collegata a esigenze concrete: migliorare la viabilità , sostenere lo sviluppo del territorio e rafforzare il **sistema** dei collegamenti. L'incontro tra Basile e Rizzo, il contatto con Di Sarcina e la prossima missione a Roma rappresentano tappe di un percorso che l'amministrazione vuole presidiare direttamente. Il sindaco ha indicato la necessità di accelerare,

Stretto Web

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

ponendo il completamento dell'opera tra le priorità dell'azione istituzionale.

Porto di Tremestieri, mancano 13 milioni. Mentre c'è il piano per dire addio all'insabbiamento cronico

Commissario e Comune al lavoro per recuperare i fondi. Intanto l'**Autorità Portuale** ha scelto la soluzione tecnica per proteggere l'imboccatura 7 milioni promessi e mai arrivati dal Governo nazionale, 6 milioni e 600mila euro per il rincaro dei costi dell'acciaio. Il totale fa 13 milioni e 600mila euro ed è quanto manca per completare il quadro economico dell'ampliamento del porto di Tremestieri. Deve ripartire, così, a lavori in corso, la corsa al recupero dei finanziamenti, viceversa il rischio è che a un certo punto il cantiere si fermi. "Cercheremo di risolvere il problema ma serve l'aiuto di tutti" - dice il commissario dell'opera, Francesco Di Sarcina, mentre il neo sindaco Federico Basile ha in programma un aggiornamento sulla questione già oggi. Da un lato il maxi appalto di ampliamento, dall'altro l'obiettivo di risolvere definitivamente il problema dell'insabbiamento. L'**Autorità Portuale** dello **Stretto**, intanto, ha approvato il Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (Docfap) per contrastare l'accumulo di sabbia che periodicamente compromette l'operatività degli attuali due scivoli. La soluzione: protezione e soglia idrodinamica. Dopo un'accurata analisi tecnica, redatta dalla società Sopron Engineering s.r.l.,

l'**Autorità** ha individuato la strategia più performante. La scelta è ricaduta sulla cosiddetta "Alternativa 2", un intervento strutturale che prevede la realizzazione di una scogliera a protezione della testata della diga foranea, integrata da una soglia idrodinamica sommersa posta a una profondità di cinque metri. Secondo le proiezioni contenute nello studio, questo sistema permetterà di ridurre il trasporto solido del 30-40% e di migliorare sensibilmente i parametri idrodinamici dell'area (con un incremento stimato fino al 90%). Si tratta di un salto di qualità netto rispetto alla gestione emergenziale attuale, che finora ha costretto l'ente a sostenere costi di dragaggio ciclici nell'ordine di 300mila euro ogni anno. Verso il progetto esecutivo l'opera ha un valore stimato di circa 2,1 milioni di euro, a cui andranno sommate le ulteriori spese previste per la stazione appaltante. Il via libera al Docfap rappresenta la base conoscitiva necessaria per avviare le fasi successive: la redazione del Documento di Indirizzo alla Progettazione (Dip) e, a seguire, del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica (Pfte). L'intervento mira non solo a ridurre i costi di manutenzione ricorrenti, ma a garantire una continuità operativa fondamentale per il traffico marittimo che insiste sul porto di Tremestieri, alleggerendo così la pressione sul porto storico di Messina.



Commissario e Comune al lavoro per recuperare i fondi. Intanto l'Autorità Portuale ha scelto la soluzione tecnica per proteggere l'imboccatura 7 milioni promessi e mai arrivati dal Governo nazionale, 6 milioni e 600mila euro per il rincaro dei costi dell'acciaio. Il totale fa 13 milioni e 600mila euro ed è quanto manca per completare il quadro economico dell'ampliamento del porto di Tremestieri. Deve ripartire, così, a lavori in corso, la corsa al recupero dei finanziamenti, viceversa il rischio è che a un certo punto il cantiere si fermi. "Cercheremo di risolvere il problema ma serve l'aiuto di tutti" - dice il commissario dell'opera, Francesco Di Sarcina, mentre il neo sindaco Federico Basile ha in programma un aggiornamento sulla questione già oggi. Da un lato il maxi appalto di ampliamento, dall'altro l'obiettivo di risolvere definitivamente il problema dell'insabbiamento. L'Autorità Portuale dello Stretto, intanto, ha approvato il Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (Docfap) per contrastare l'accumulo di sabbia che periodicamente compromette l'operatività degli attuali due scivoli. La soluzione: protezione e soglia idrodinamica. Dopo un'accurata analisi tecnica, redatta dalla società Sopron Engineering s.r.l., l'Autorità ha individuato la strategia più performante. La scelta è ricaduta sulla cosiddetta "Alternativa 2", un intervento strutturale che prevede la realizzazione di una scogliera a protezione della testata della diga foranea, integrata da una soglia idrodinamica sommersa posta a una profondità di cinque metri. Secondo le proiezioni contenute nello studio, questo sistema permetterà di ridurre il trasporto solido del 30-40% e di migliorare sensibilmente i parametri idrodinamici dell'area (con un incremento stimato fino al 90%). Si tratta di un salto di qualità netto.

Ex Irrera a Mare: al via le indagini sul piazzale per restituirlo alla città

L'Autorità di Sistema Portuale affida un incarico tecnico per verificare la sicurezza del suolo antistante allo storico edificio Forse non il 21 giugno ma comunque pochi giorni dopo, ai primi di luglio. Aprirà il lungomare in Fiera ma l'ex Irrera a Mare resterà chiuso così come il piazzale antistante. L'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto ha formalizzato l'avvio delle procedure tecniche necessarie per verificare se il piazzale, almeno quello, possa essere reso nuovamente fruibile al pubblico. Sicurezza del suolo: l'obiettivo dei rilievi Parliamo dell'area che si estende prospiciente al noto edificio. Per valutare la fattibilità della riapertura, è necessario un quadro conoscitivo preciso dello stato dei luoghi. L'Autorità Portuale ha disposto l'affidamento di un incarico professionale finalizzato all'esecuzione di indagini geofisiche, che saranno fondamentali per verificare la stabilità e le condizioni di sicurezza del sottosuolo del piazzale. L'attività di verifica è stata affidata al geologo Enzo Cumbo, selezionato attraverso una procedura di affidamento diretto. L'indagine, che comporta un investimento di circa 11mila euro, permetterà di ottenere i dati tecnici indispensabili per pianificare un'eventuale riqualificazione della pavimentazione e degli spazi aperti, condizione preliminare per restituire ai cittadini un'area da tempo inaccessibile. Verso una nuova fruibilità del fronte mare La relazione del responsabile unico del progetto, l'ingegnere Giuseppe Cutrupi, chiarisce che l'intervento mira a verificare se il suolo sia strutturalmente idoneo a ospitare il transito e la sosta di persone, escludendo rischi legati alla tenuta dell'area esterna. È importante sottolineare che lo storico edificio "ex Irrera a Mare" resta, in questo contesto, un'entità distinta e non è oggetto dei rilievi geofisici in questione. Il decreto impegna le risorse finanziarie necessarie e dà mandato agli uffici per l'esecuzione rapida delle verifiche. L'ex "Irrera a Mare" Resta nell'ombra il destino dell'edificio "ex Irrera a Mare" vero e proprio. E' stato sottoposto a vincolo della Soprintendenza ma il suo percorso verso un eventuale recupero appare oggi fermo al palo: mancano passi in avanti concreti e, soprattutto, un'analisi sullo stato di conservazione di una struttura che sconta anni di totale abbandono. L'incertezza sulla reale integrità statica dell'immobile solleva dubbi inevitabili sulla sostenibilità economica e tecnica di un restauro conservativo. Il precedente del vicino ex teatro in Fiera - giudicato a suo tempo talmente compromesso da far propendere i tecnici per la demolizione e l'ipotesi di ricostruzione, poi virata verso il definitivo abbattimento per favorire l'apertura di un nuovo scorcio verso lo Stretto - pesa oggi come un monito sulla reale fattibilità, lasciando la città in attesa di capire se il glorioso ex Irrera potrà ancora essere salvato o se il suo destino sarà segnato da una sorte analoga. E non sarebbe così negativo, poi, sganciarsi dal passato



06/01/2026 07:32

Marco Ipsale

L'Autorità di Sistema Portuale affida un incarico tecnico per verificare la sicurezza del suolo antistante allo storico edificio Forse non il 21 giugno ma comunque pochi giorni dopo, ai primi di luglio. Aprirà il lungomare in Fiera ma l'ex Irrera a Mare resterà chiuso così come il piazzale antistante. L'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto ha formalizzato l'avvio delle procedure tecniche necessarie per verificare se il piazzale, almeno quello, possa essere reso nuovamente fruibile al pubblico. Sicurezza del suolo: l'obiettivo dei rilievi Parliamo dell'area che si estende prospiciente al noto edificio. Per valutare la fattibilità della riapertura, è necessario un quadro conoscitivo preciso dello stato dei luoghi. L'Autorità Portuale ha disposto l'affidamento di un incarico professionale finalizzato all'esecuzione di indagini geofisiche, che saranno fondamentali per verificare la stabilità e le condizioni di sicurezza del sottosuolo del piazzale. L'attività di verifica è stata affidata al geologo Enzo Cumbo, selezionato attraverso una procedura di affidamento diretto. L'indagine, che comporta un investimento di circa 11mila euro, permetterà di ottenere i dati tecnici indispensabili per pianificare un'eventuale riqualificazione della pavimentazione e degli spazi aperti, condizione preliminare per restituire ai cittadini un'area da tempo inaccessibile. Verso una nuova fruibilità del fronte mare La relazione del responsabile unico del progetto, l'ingegnere Giuseppe Cutrupi, chiarisce che l'intervento mira a verificare se il suolo sia strutturalmente idoneo a ospitare il transito e la sosta di persone, escludendo rischi legati alla tenuta dell'area esterna. È importante sottolineare che lo storico edificio "ex Irrera a Mare" resta, in questo contesto, un'entità distinta e non è oggetto dei rilievi geofisici in

TempoStretto

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

e aprirsi alla modernità, recuperando un'altra parte del panorama negato.

TempoStretto

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

Rampe Giostra - Annunziata, ecco la graduatoria provvisoria. Verifiche sulle soglie di anomalia

lunedì 01 Giugno 2026 - 08:00 Aggiudicazione sospesa, scatta la verifica di congruità a Messina MESSINA - Aperte le offerte economiche per l'appalto integrato di messa in sicurezza e completamento dei viadotti "O" e "P" di Giostra. Sono le famigerate rampe di collegamento con l'Annunziata, collaudate nel 2009 ma mai aperte dopo che sono stati scoperti difetti di costruzione. Le esclusioni La commissione ha escluso due operatori: l'Ati (Associazione temporanea di imprese) Costruzioni Bruno Teodoro SpA (l'azienda che sta lavorando al porto di Tremestieri) / Effebi Soc. Coop., per aver inserito elementi di prezzo all'interno della busta dell'offerta tecnica, e il Rti (Raggruppamento temporaneo di imprese) "Nicro Costruzioni S.r.l. - Chaiai S.r.l. Appalti e Servizi", la cui offerta economica conteneva impropriamente elementi di natura tecnica. La graduatoria Sulla base dei punteggi complessivi, che sommano l'offerta tecnica e quella economica, la graduatoria provvisoria vede al comando la Ingegneria Costruzioni Colombrita Srl (l'azienda che sta lavorando alla riqualificazione della linea tranviaria) con un punteggio totale di 97,950. A seguire, l'A.T.I. Camedil Costruzioni S.r.l. -

Promedil di Di Stefano Giorgio si posiziona al secondo posto con 85,465 punti, precedendo il Consorzio Ciro Menotti Soc. Coop. P.A. che ha totalizzato 84,215 punti. Al quarto posto figura la Lupò Costruzioni S.r.l. con 80,675 punti, seguita dalla Steelconcrete Consorzio Stabile con 80,594 punti e dal Consorzio Stabile Progettisti Costruttori con 78,838 punti. Chiudono la classifica provvisoria il Consorzio Stabile Agoaa Scarl con 76,718 punti, la Giada Costruzioni Srl con 68,038 punti e infine La Porta Industries Srl con 67,097 punti. La soglia di anomalia Il superamento simultaneo delle soglie di anomalia - fissate a 72,00 punti per l'offerta tecnica e 18,00 punti per quella economica - da parte della prima classificata ha spinto la commissione a sospendere l'aggiudicazione. Gli atti sono stati rimessi al responsabile unico del progetto per l'avvio del subprocedimento di verifica della congruità dell'offerta. Il percorso verso l'aggiudicazione definitiva rimane subordinato al positivo esito della verifica della documentazione amministrativa, che sarà condotta in una fase successiva dal seggio di gara. Superare la soglia di anomalia non comporta l'esclusione automatica. La normativa prevede l'avvio di un subprocedimento di verifica della congruità, durante il quale l'impresa può giustificare la propria offerta. Se le giustificazioni fornite saranno ritenute adeguate e sufficienti a dimostrare che l'offerta è sostenibile, l'impresa potrà vincere regolarmente la gara.



lunedì 01 Giugno 2026 - 08:00 Aggiudicazione sospesa, scatta la verifica di congruità a Messina MESSINA - Aperte le offerte economiche per l'appalto integrato di messa in sicurezza e completamento dei viadotti "O" e "P" di Giostra. Sono le famigerate rampe di collegamento con l'Annunziata, collaudate nel 2009 ma mai aperte dopo che sono stati scoperti difetti di costruzione. Le esclusioni La commissione ha escluso due operatori: l'Ati (Associazione temporanea di imprese) Costruzioni Bruno Teodoro SpA (l'azienda che sta lavorando al porto di Tremestieri) / Effebi Soc. Coop., per aver inserito elementi di prezzo all'interno della busta dell'offerta tecnica, e il Rti (Raggruppamento temporaneo di imprese) "Nicro Costruzioni S.r.l. - Chaiai S.r.l. Appalti e Servizi", la cui offerta economica conteneva impropriamente elementi di natura tecnica. La graduatoria Sulla base dei punteggi complessivi, che sommano l'offerta tecnica e quella economica, la graduatoria provvisoria vede al comando la Ingegneria Costruzioni Colombrita Srl (l'azienda che sta lavorando alla riqualificazione della linea tranviaria) con un punteggio totale di 97,950. A seguire, l'A.T.I. Camedil Costruzioni S.r.l. - Promedil di Di Stefano Giorgio si posiziona al secondo posto con 85,465 punti, precedendo il Consorzio Ciro Menotti Soc. Coop. P.A. che ha totalizzato 84,215 punti. Al quarto posto figura la Lupò Costruzioni S.r.l. con 80,675 punti, seguita dalla Steelconcrete Consorzio Stabile con 80,594 punti e dal Consorzio Stabile Progettisti Costruttori con 78,838 punti. Chiudono la classifica provvisoria il Consorzio Stabile Agoaa Scarl con 76,718 punti, la Giada Costruzioni Srl con 68,038 punti e infine La Porta Industries Srl con 67,097 punti. La soglia di anomalia Il superamento simultaneo delle soglie di anomalia - fissate a 72,00 punti per l'offerta tecnica e 18,00 punti per quella economica - da parte della prima classificata ha spinto la commissione a sospendere l'aggiudicazione. Gli atti sono stati rimessi al responsabile unico del progetto per l'avvio del subprocedimento di verifica della congruità dell'offerta. Il percorso verso l'aggiudicazione definitiva rimane subordinato al positivo esito della verifica della documentazione amministrativa, che sarà condotta in una fase successiva dal seggio di gara. Superare la soglia di anomalia non comporta l'esclusione automatica. La normativa prevede l'avvio di un subprocedimento di verifica della congruità, durante il quale l'impresa può giustificare la propria offerta. Se le giustificazioni fornite saranno ritenute adeguate e sufficienti a dimostrare che l'offerta è sostenibile, l'impresa potrà vincere regolarmente la gara.

TempoStretto

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

Nuovo Terminal Crociere, l'area di cantiere è stata recintata. Taxi sui binari del tram

Ci vorrà un anno e tre mesi per vederlo realizzato. Nel frattempo gli operatori turistici si sono spostati **MESSINA** - I lavori per la realizzazione del nuovo Terminal Crociere stanno per partire. L'area di cantiere all'interno del **Porto** di **Messina** è stata recintata. Lo spazio interessato dagli interventi va da Largo Minutoli all'attuale terminal. Una struttura che verrà dismessa alla fine dei lavori. Subito dopo le fase necessarie per la cantierizzazione inizieranno i lavori veri e propri. Ci vorrà circa un anno e mezzo per vedere realizzata la nuova struttura di accoglienza per i croceristi che sbarcano o che si imbarcano in città. Taxi e bus turistici spostati Nel frattempo, per liberare l'area di cantiere e consentire l'avvio dei lavori, gli operatori del settore turistico si sono spostati . I taxi rimarranno incolonnati sui binari del tram, almeno fino a quando il servizio tranviario sarà interrotto per la riqualificazione del percorso stesso. I bus turistici, invece, si sono spostati nell'area del **porto** vicina al terminal degli aliscafi. La durata prevista dei lavori è di 465 giorni, cioè un anno e tre mesi, con fine fissata al 5 settembre 2027.



TempoStretto

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

"Subito un tavolo istituzionale sul porto di Tremestieri", appello a Basile di Cgil e Uil

lunedì 01 Giugno 2026 - 16:35 Per i sindacati, "un'opera strategica per Messina rimane bloccata in un cantiere infinito". Tripodi critica "il silenzio del commissario Di Sarcina" MESSINA - Per il porto di Tremestieri mancano 13 milioni. E arriva un appello al sindaco Basile per un tavolo permanente istituzionale da parte di Cgil e Uil. Così la Cgil Messina, con la sua Federazione dei trasporti: "Sollecitiamo la convocazione immediata al Comune del tavolo di monitoraggio sul porto di Tremestieri e invitiamo il sindaco e la stessa **Autorità di sistema portuale** a dare un cronoprogramma pubblico sui tempi di completamento dell'opera. Quello in corso era stato indicato come l'anno del nuovo porto a sud per la città - dichiara il segretario generale della Cgil Messina, Pietro Patti, unitamente al segretario della Filt Carmelo Garufi - e chiediamo che da subito si faccia assoluta chiarezza sul proseguimento dei lavori e le risorse". La Cgil Messina evidenzia come "i ritardi abbiano già penalizzato la città e come l'opera, strategica per decongestionare il traffico, rimanga ancora bloccata in un cantiere infinito. Problemi tecnici ed economici - osservano la Cgil e la Filt - continuano a rallentare la conclusione dei lavori e ora il rischio di un nuovo stop, anche per questioni legate alla disponibilità di ulteriori fondi per la completa copertura economica, rischia di compromettere un obiettivo importante per la città. Messina non può permettersi di attendere ancora un'infrastruttura marittima che doveva già essere al servizio del territorio". Ed ecco Ivan Tripodi, segretario generale Uil Messina: "Tanto tuonò che piovve. Finalmente emerge in maniera lampante ed incontrovertibile, come da noi denunciato da lunghissimo tempo, il concreto rischio che il porto di Tremestieri si trasformi nell'ennesima incompiuta del nostro territorio. Registriamo, infatti, che nel mentre mancano 7 milioni di euro del ministero delle infrastrutture per concludere, come da capitolato (visto e rivisto), l'appalto del porto di Tremestieri, contestualmente si prevede un'ulteriore carenza finanziaria pari a 6,6 milioni di euro legata all'aumento dei prezzi delle materie prime. Pertanto, per l'immensa gioia di coloro i quali lavorano quotidianamente per affossare il completamento del porto di Tremestieri, il deficit complessivo è di 13,6 milioni di euro. Si tratta di numeri importanti che non possono diventare un alibi poiché necessitano una terapia d'urto straordinaria concertata tra tutti gli attori coinvolti per evitare un epilogo nefasto". "Sul porto di Tremestieri ognuno dica da che parte sta: con Messina e il suo futuro o con i nemici della città" Tripodi critica il commissario per la realizzazione del porto di Tremestieri Francesco Di Sarcina, il quale "avrebbe dovuto comunicare alla città e ai messinesi il reale stato finanziario dell'appalto di un'opera fondamentale per il futuro del nostro territorio". E parla di "assordante silenzio". Continua il segretario generale della Uil: "Siamo di fronte a un bivio: un impegno corale finalizzato a trovare le risorse e concludere



lunedì 01 Giugno 2026 - 16:35 Per i sindacati, "un'opera strategica per Messina rimane bloccata in un cantiere infinito". Tripodi critica "il silenzio del commissario Di Sarcina" MESSINA - Per il porto di Tremestieri mancano 13 milioni. E arriva un appello al sindaco Basile per un tavolo permanente istituzionale da parte di Cgil e Uil. Così la Cgil Messina, con la sua Federazione dei trasporti: "Sollecitiamo la convocazione immediata al Comune del tavolo di monitoraggio sul porto di Tremestieri e invitiamo il sindaco e la stessa Autorità di sistema portuale a dare un cronoprogramma pubblico sui tempi di completamento dell'opera. Quello in corso era stato indicato come l'anno del nuovo porto a sud per la città - dichiara il segretario generale della Cgil Messina, Pietro Patti, unitamente al segretario della Filt Carmelo Garufi - e chiediamo che da subito si faccia assoluta chiarezza sul proseguimento dei lavori e le risorse". La Cgil Messina evidenzia come "i ritardi abbiano già penalizzato la città e come l'opera, strategica per decongestionare il traffico, rimanga ancora bloccata in un cantiere infinito. Problemi tecnici ed economici - osservano la Cgil e la Filt - continuano a rallentare la conclusione dei lavori e ora il rischio di un nuovo stop, anche per questioni legate alla disponibilità di ulteriori fondi per la completa copertura economica, rischia di compromettere un obiettivo importante per la città. Messina non può permettersi di attendere ancora un'infrastruttura marittima che doveva già essere al servizio del territorio". Ed ecco Ivan Tripodi, segretario generale Uil Messina: "Tanto tuonò che piovve. Finalmente emerge in maniera lampante ed incontrovertibile, come da noi denunciato da lunghissimo tempo, il concreto rischio che il porto di Tremestieri si trasformi

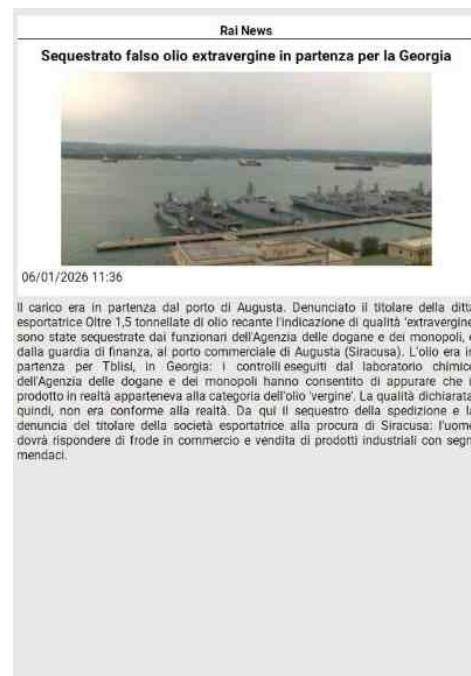
TempoStretto

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

l'opera oppure l'apocalisse dell'incompiuta. È lo scenario peggiore che, però, come Uil abbiamo paventato ben consci dello stato dei lavori. Invitiamo, pertanto, il sindaco Federico Basile, nella qualità di committente dell'opera e nelle more delle attività connesse all'insediamento a Palazzo Zanca, a riconvocare rapidamente il tavolo istituzionale permanente che si riunì e costituì il lontano 19 gennaio scorso. È indispensabile che ognuno esca allo scoperto e dica, con i fatti, da che parte sta: con Messina e il suo futuro o con i nemici della città che tramano per demolire la prospettiva infrastrutturale rappresentata dal porto di Tremestieri. Certamente, noi non ci fermeremo e non ci faremo zittire da nessuno".

Sequestrato falso olio extravergine in partenza per la Georgia

Il carico era in partenza dal porto di Augusta. Denunciato il titolare della ditta esportatrice. Oltre 1,5 tonnellate di olio recante l'indicazione di qualità 'extravergine' sono state sequestrate dai funzionari dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli, e dalla guardia di finanza, al porto commerciale di Augusta (Siracusa). L'olio era in partenza per Tblisi, in Georgia: i controlli eseguiti dal laboratorio chimico dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli hanno consentito di appurare che il prodotto in realtà apparteneva alla categoria dell'olio 'vergin'. La qualità dichiarata, quindi, non era conforme alla realtà. Da qui il sequestro della spedizione e la denuncia del titolare della società esportatrice alla procura di Siracusa: l'uomo dovrà rispondere di frode in commercio e vendita di prodotti industriali con segni mendaci.



Shipping Italy

Augusta

Export di finto olio Evo bloccato in porto ad Augusta

La merce, per oltre 1,5 tonnellate, era diretta in container a Tbilisi Circa 1.500 chilogrammi di olio etichettato come extra-vergine sono stati bloccati nel porto di Augusta all'interno di un container diretto a Tbilisi, in Georgia. L'operazione è scaturita da uno dei molteplici controlli operati dal personale dell'Agenzia delle Dogane di Siracusa e dei finanziari del Comando Provinciale, volti a verificare il rispetto della normativa vigente in materia di traffici commerciali e tutela del mercato in particolare nel terminal container dello scalo siciliano. Nel dettaglio - si legge in una nota delle Dogane - gli accertamenti tecnici, eseguiti dal Laboratorio Chimico dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli/Asi di Palermo, hanno consentito di appurare che il prodotto, in realtà, apparteneva alla categoria dell'olio 'vergine' e pertanto non era conforme alla qualità dichiarata in etichetta. Da lì il sequestro della spedizione, nonché il deferimento alla Procura della Repubblica di Siracusa del titolare della società esportatrice, per i reati di cui agli artt. 515 e 517 del Codice penale, ovvero di frode in commercio e vendita di prodotti industriali con segni mendaci. 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.



Porto di Augusta: sequestrate oltre 1,5 tonnellate di olio etichettato come extravergine

Ad **Augusta**, presso il **Porto di Augusta**, la Guardia di Finanza e l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli hanno sequestrato oltre 1.500 chili di olio d'oliva destinato all'esportazione, etichettato come "extravergine" ma risultato non conforme alle caratteristiche dichiarate. L'operazione rientra nel protocollo d'intesa tra l'Agenzia delle Dogane e la Guardia di Finanza, finalizzato al rafforzamento dei controlli sui traffici commerciali internazionali e alla tutela del mercato. Nel corso delle attività di vigilanza, i funzionari doganali del distaccamento di Siracusa, insieme ai militari del Comando Provinciale della Guardia di Finanza, hanno intensificato le verifiche sui container in partenza dal terminal commerciale. Il carico era destinato a Tbilisi ed è stato selezionato sulla base di un'analisi di rischio e attività di intelligence. Durante il controllo è stato individuato un container contenente, tra le altre merci, olio d'oliva etichettato come extravergine. Le analisi successive, effettuate dal Laboratorio Chimico dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli di Palermo, hanno stabilito che il prodotto rientrava in realtà nella categoria dell'olio "vergine", risultando quindi non conforme alla denominazione riportata in etichetta. A seguito degli accertamenti, le autorità hanno proceduto al sequestro della merce e alla denuncia in stato di libertà del titolare della società esportatrice presso la Procura della Repubblica di Siracusa, con le ipotesi di reato previste dagli articoli 515 e 517 del Codice Penale, relative rispettivamente alla frode in commercio e alla vendita di prodotti con segni mendaci. L'operazione conferma l'efficacia della collaborazione tra Guardia di Finanza e Agenzia delle Dogane nel contrasto alle frodi commerciali e nella tutela della concorrenza leale e dei consumatori sui mercati internazionali. Come previsto dal principio di presunzione di innocenza, la responsabilità dell'indagato sarà accertata definitivamente solo in caso di sentenza irrevocabile di condanna.



Ad **Augusta**, presso il **Porto di Augusta**, la Guardia di Finanza e l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli hanno sequestrato oltre 1.500 chili di olio d'oliva destinato all'esportazione, etichettato come "extravergine" ma risultato non conforme alle caratteristiche dichiarate. L'operazione rientra nel protocollo d'intesa tra l'Agenzia delle Dogane e la Guardia di Finanza, finalizzato al rafforzamento dei controlli sui traffici commerciali internazionali e alla tutela del mercato. Nel corso delle attività di vigilanza, i funzionari doganali del distaccamento di Siracusa, insieme ai militari del Comando Provinciale della Guardia di Finanza, hanno intensificato le verifiche sui container in partenza dal terminal commerciale. Il carico era destinato a Tbilisi ed è stato selezionato sulla base di un'analisi di rischio e attività di intelligence. Durante il controllo è stato individuato un container contenente, tra le altre merci, olio d'oliva etichettato come extravergine. Le analisi successive, effettuate dal Laboratorio Chimico dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli di Palermo, hanno stabilito che il prodotto rientrava in realtà nella categoria dell'olio "vergine", risultando quindi non conforme alla denominazione riportata in etichetta. A seguito degli accertamenti, le autorità hanno proceduto al sequestro della merce e alla denuncia in stato di libertà del titolare della società esportatrice presso la Procura della Repubblica di Siracusa, con le ipotesi di reato previste dagli articoli 515 e 517 del Codice Penale, relative rispettivamente alla frode in commercio e alla vendita di prodotti con segni mendaci. L'operazione conferma l'efficacia della collaborazione tra Guardia di Finanza e Agenzia delle Dogane nel contrasto alle frodi commerciali e nella tutela della concorrenza leale e dei consumatori sui mercati internazionali.

Shipping Italy

Palermo, Termini Imerese

Toccata e fuga in drydock a Palermo per la Valiant Lady di Virgin

Sulla nave, che affronterà la stagione estiva nel Mediterraneo, è stato aggiunto il nuovo ristorante Aryia Rapido ritocco nello stabilimento Fincantieri di Palermo per la Valiant Lady. Dopo avere attraversato l'Oceano Atlantico, la nave di Virgin Voyages ha raggiunto a inizio maggio il cantiere siciliano per affrontare alcuni lavori, tra cui quelli per l'aggiunta del nuovo ristorante Ariya, ispirato ai mercati delle spezie indiani e comprensivo anche di un bar. In linea con quanto fissato nel programma, la cruiseship è poi ripartita prima della fine di maggio. Dopo avere raggiunto Palma di Maiorca, nei prossimi giorni toccherà di nuovo l'Italia per una sosta a **Civitavecchia**. Costruita da Fincantieri nello stabilimento di Sestri Ponente e consegnata nel 2021, la Valiant Lady ha una stazza lorda di 110.000 tonnellate e una lunghezza di 278 metri per una capacità di 2.770 passeggeri, come la capostipite della flotta, la Scarlet Lady. Nella imminente stagione estiva la nave sarà dislocata nel Mediterraneo, offrendo viaggi con partenza da Barcellona e **Civitavecchia**, prima di spostarsi nel Regno Unito verso la fine dell'estate per una serie di crociere con partenza da Portsmouth. **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.**



Ship 2 Shore

Palermo, Termini Imerese

Con UIR la Sicilia diventa capitale dell'intermodalità

L'Unione Interporti Riuniti ha organizzato a Palermo, insieme a Società degli Interporti Siciliani, un convegno dedicato allo sviluppo delle infrastrutture e al ruolo dell'isola come piattaforma logistica. Sono questi i temi che hanno animato il dibattito durante l'evento Interporti al Centro Rigenerare la logistica: interporti, territori e nuove infrastrutture, organizzato a Palermo dalla Società degli Interporti Siciliani S.p.A. insieme a UIR Unione Interporti Riuniti. L'incontro, ospitato presso l'Hotel San Paolo Palace, ha riunito rappresentanti istituzionali, operatori logistici, autorità portuali, società ferroviarie e protagonisti del sistema infrastrutturale nazionale, con l'obiettivo di riportare gli interporti al centro della riflessione sullo sviluppo del Paese. Al centro del dibattito, come detto, il ruolo strategico della Sicilia e del Mezzogiorno come piattaforma naturale nel Mediterraneo, ma anche la necessità di rigenerare le infrastrutture esistenti, rafforzare l'integrazione tra porti, interporti, ferrovia e gomma, e accompagnare la trasformazione digitale e sostenibile della logistica italiana. Nel corso della mattinata sono stati affrontati temi centrali per il futuro del comparto: lo sviluppo della rete infrastrutturale nel Mezzogiorno, il rapporto tra interporti e territori, il potenziamento del trasporto ferroviario merci, la digitalizzazione dei nodi logistici e la necessità di una visione integrata capace di collegare il sistema italiano ai principali corridoi europei. Tra gli interventi, quello di Gianpaolo Serpagli, Presidente di UIR, che ha richiamato l'attenzione sul valore economico e strategico della logistica per l'intero Paese. Stiamo vivendo una fase importante, nella quale dobbiamo mettere a terra il lavoro fatto sulla nuova legge degli interporti. La logistica rappresenta circa il 10% del PIL italiano: siamo una forza viva, ma dobbiamo lavorare ancora sulla percezione che il Paese ha del nostro settore. Gli interporti sono infrastrutture fondamentali per la crescita, per la competitività e per la sostenibilità del sistema Italia. Serpagli ha poi sottolineato la necessità di superare una visione frammentata del trasporto merci, puntando su una collaborazione più forte tra ferrovia e autotrasporto. Non è più il tempo della competizione tra gomma e ferro. Spostare quote di traffico sulla rotaia significa alleggerire strade e autostrade, ridurre l'impatto ambientale e aiutare anche l'autotrasporto, che oggi vive difficoltà importanti legate alla carenza di personale. La crescita del Paese passa dalla capacità di far lavorare insieme le diverse componenti della filiera. Un passaggio centrale dell'intervento è stato dedicato alla rigenerazione degli interporti italiani, molti dei quali nati tra i trenta e i cinquant'anni fa, in un contesto logistico molto diverso da quello attuale. Troppo spesso le infrastrutture vengono contrapposte alla sostenibilità ambientale. Noi crediamo esattamente il contrario: gli interporti sono alleati della transizione ecologica. Ogni investimento

Ship 2 Shore	
Con UIR la Sicilia diventa capitale dell'intermodalità	
06/01/2026 12:22	<p>L'Unione Interporti Riuniti ha organizzato a Palermo, insieme a Società degli Interporti Siciliani, un convegno dedicato allo sviluppo delle infrastrutture e al ruolo dell'isola come piattaforma logistica. Sono questi i temi che hanno animato il dibattito durante l'evento "Interporti al Centro - Rigenerare la logistica: interporti, territori e nuove infrastrutture", organizzato a Palermo dalla Società degli Interporti Siciliani S.p.A. insieme a UIR - Unione Interporti Riuniti. L'incontro, ospitato presso l'Hotel San Paolo Palace, ha riunito rappresentanti istituzionali, operatori logistici, autorità portuali, società ferroviarie e protagonisti del sistema infrastrutturale nazionale, con l'obiettivo di riportare gli interporti al centro della riflessione sullo sviluppo del Paese. Al centro del dibattito, come detto, il ruolo strategico della Sicilia e del Mezzogiorno come piattaforma naturale nel Mediterraneo, ma anche la necessità di rigenerare le infrastrutture esistenti, rafforzare l'integrazione tra porti, interporti, ferrovia e gomma, e accompagnare la trasformazione digitale e sostenibile della logistica italiana. Nel corso della mattinata sono stati affrontati temi centrali per il futuro del comparto: lo sviluppo della rete infrastrutturale nel Mezzogiorno, il rapporto tra interporti e territori, il potenziamento del trasporto ferroviario merci, la digitalizzazione dei nodi logistici e la necessità di una visione integrata capace di collegare il sistema italiano ai principali corridoi europei. Tra gli interventi, quello di Gianpaolo Serpagli, Presidente di UIR, che ha richiamato l'attenzione sul valore economico e strategico della logistica per l'intero Paese. "Stiamo vivendo una fase importante, nella quale dobbiamo mettere a terra il lavoro fatto sulla nuova legge degli interporti. La logistica rappresenta circa il 10% del PIL italiano: siamo una forza viva, ma dobbiamo lavorare ancora sulla percezione che il Paese ha del nostro settore. Gli interporti sono infrastrutture fondamentali per la crescita, per la competitività e per la sostenibilità del sistema Italia". Serpagli ha poi sottolineato la necessità di superare una visione frammentata del trasporto merci, puntando su una collaborazione più forte tra ferrovia e autotrasporto. "Non è più il tempo della competizione tra gomma e ferro. Spostare quote di traffico sulla rotaia significa alleggerire strade e autostrade, ridurre l'impatto ambientale e aiutare anche l'autotrasporto, che oggi vive difficoltà importanti legate alla carenza di personale. La crescita del Paese passa dalla capacità di far lavorare insieme le diverse componenti della filiera". Un passaggio centrale dell'intervento è stato dedicato alla rigenerazione degli interporti italiani, molti dei quali nati tra i trenta e i cinquant'anni fa, in un contesto logistico molto diverso da quello attuale. Troppo spesso le infrastrutture vengono contrapposte alla sostenibilità ambientale. Noi crediamo esattamente il contrario: gli interporti sono alleati della transizione ecologica. Ogni investimento</p>

Ship 2 Shore

Palermo, Termini Imerese

nei terminal ferroviari, nell'intermodalità e nei nodi logistici consente di trasferire quote crescenti di traffico dalla gomma al ferro, con benefici concreti in termini di emissioni, congestione e sicurezza. Per questo investire negli interporti significa investire in un modello di sviluppo più sostenibile, più efficiente e più competitivo per il Paese. L'evento ha confermato la centralità degli interporti come nodi strategici non solo per la movimentazione delle merci, ma per la costruzione di un sistema logistico nazionale più efficiente, interconnesso e competitivo.

Capitaneria di porto sequestra sei tonni rossi non tracciati

Sei tonni rossi finiti sotto sequestro e destinati alla distruzione perché ritenuti non sicuri per la salute dei consumatori. È il risultato di un controllo effettuato dalla Capitaneria di **porto** di **Trapani** che ha portato al blocco di un ingente carico di pesce privo di qualsiasi documentazione sulla provenienza. L'operazione ha permesso di evitare che il prodotto arrivasse sulle tavole dei consumatori. **Trapani**, fermato furgone con 800 chili di tonno rosso. I militari della Capitaneria di **porto** hanno intercettato un furgone frigorifero che trasportava sei esemplari di tonno rosso per un peso complessivo di circa 800 chilogrammi. Durante i controlli è emerso che il carico era completamente sprovvisto della documentazione necessaria a garantirne la tracciabilità. L'assenza dei documenti di provenienza ha fatto scattare immediatamente il sequestro del pescato. Sanzione di quasi 3.000 euro per il conducente. A seguito degli accertamenti, nei confronti del conducente del mezzo è stata elevata una sanzione amministrativa pari a 2.666,67 euro. Le verifiche successive si sono concentrate anche sulle condizioni sanitarie del prodotto trasportato. Gli esami effettuati sul pescato hanno evidenziato un dato particolarmente preoccupante. Secondo quanto accertato, il tonno rosso presentava una concentrazione di istamina superiore ai limiti consentiti dalla normativa vigente. L'istamina è una sostanza che può svilupparsi nel pesce conservato in condizioni non adeguate e che, se presente in quantità elevate, può provocare problemi di salute nei consumatori. Il prodotto dichiarato non idoneo al consumo. Alla luce dei risultati emersi dai controlli, l'intero quantitativo sequestrato è stato dichiarato non idoneo al consumo umano. Per questo motivo il pescato è stato avviato allo smaltimento attraverso una ditta specializzata operante in un centro autorizzato. L'intervento della Capitaneria di **porto** rientra nelle attività di controllo finalizzate a garantire la sicurezza alimentare e la tutela dei consumatori, oltre che il rispetto delle norme sulla tracciabilità dei prodotti ittici. **SEGUI TUTTE LE NOTIZIE DELLA PROVINCIA DI **TRAPANI**.**



New Sicilia

Trapani

Non idoneo al consumo umano: ancora un sequestro di tonno rosso a San Vito Lo Capo

I militari della Capitaneria di porto di **porto** di **Trapani** e della Delegazione di Spiaggia di San Vito lo Capo hanno effettuato un sequestro di tonno rosso. Nel corso di attività svolta nella notte tra martedì e mercoledì scorso, è stato accertato il trasporto irregolare, a bordo di un furgone, di alcuni esemplari di tonno rosso in località Castelluzzo, nel comune di San Vito Lo Capo. Dopo l'opportuna ispezione del furgone, i militari hanno rinvenuto 6 esemplari di tonno rosso, per un peso complessivo di circa 8 quintali (800 kg) privi della documentazione attestante la tracciabilità e la provenienza del prodotto (BCD). Le Autorità hanno sottoposto il prodotto ittico a sequestro amministrativo e al conducente del mezzo hanno contestato una sanzione amministrativa pari a 2.666,67 euro. Le analisi effettuate dall'Asp di Palermo hanno permesso di riscontrare la presenza di istamina in concentrazione superiore ai limiti consentiti. Pertanto, le Autorità hanno dichiarato il prodotto non idoneo al consumo umano, delegando successivamente lo smaltimento a una ditta specializzata in un centro autorizzato. Dalle prime indagini, è emerso come tale alterazione sarebbe riconducibile alle modalità di trasporto del prodotto, effettuato mediante un veicolo non idoneo a garantire il mantenimento della catena del freddo.



Sicurezza e controlli, l'Europa studia il futuro del settore SIT

Lo studio della Luiss Business School Roma, 1 giu. (askanews) - Negli ultimi anni la sicurezza delle infrastrutture europee è diventata una priorità strategica. Crescita del commercio internazionale, aumento della mobilità e digitalizzazione stanno mettendo sotto pressione aeroporti, **porti** e sistemi di controllo alle frontiere. In questo contesto si inserisce lo studio Beyond the Scan realizzato dalla Luiss Business School insieme a EuFocus che analizza il settore delle tecnologie di security e inspection non solo dal punto di vista industriale ma anche sotto il profilo della governance e della sicurezza pubblica. Lo studio evidenzia come il comparto rappresenta ormai un ecosistema altamente regolato e cruciale per garantire la circolazione sicura di persone e merci all'interno dell'Unione Europea. Abbiamo parlato con Emiliano Finocchi, Adjunct Faculty Member, Luiss Business School: "Lo studio Beyond the Scan è nato su esigenza dei cambi geopolitici che noi vediamo a livello mondiale. Purtroppo c'è un settore che è estremamente complesso che è quello dei punti di entrata dove se si creano dei colli di bottiglia nei punti d'entrata si rallenta tutto il sistema economico e quindi c'è bisogno di creare una fluidità ma allo stesso tempo di garantire e mantenere la sicurezza in quei punti specifici". Particolare attenzione viene data ai paesi mediterranei tra cui Italia, Spagna e Grecia considerati snodi fondamentali per il trasporto marittimo, le attività doganali e la gestione dei flussi passeggeri. L'analisi affronta anche le trasformazioni legate all'innovazione tecnologica e alla crescente dipendenza dal software nei sistemi di controllo e ispezione. Ha così concluso Emiliano Finocchi, Adjunct Faculty Member, Luiss Business School: "Abbiamo visto che ci sono pochissimi player in questo settore e questo è un potenziale problema perché meno player ci stanno nel settore e più rischiamo che i paesi come l'Europa in questo caso possano avere minor punto d'appoggio negoziale nei confronti del settore in generale". Lo studio sottolinea inoltre il tema della responsabilità nella gestione e nella protezione dei dati considerando sempre più decisivo per garantire sicurezza ed efficienza. Secondo gli autori il futuro del settore passerà dalla capacità di mantenere un equilibrio tra regolamentazione, concorrenza, innovazione tecnologica e controllo pubblico.



Lo studio della Luiss Business School Roma, 1 giu. (askanews) - Negli ultimi anni la sicurezza delle infrastrutture europee è diventata una priorità strategica. Crescita del commercio internazionale, aumento della mobilità e digitalizzazione stanno mettendo sotto pressione aeroporti, porti e sistemi di controllo alle frontiere. In questo contesto si inserisce lo studio Beyond the Scan realizzato dalla Luiss Business School insieme a EuFocus che analizza il settore delle tecnologie di security e inspection non solo dal punto di vista industriale ma anche sotto il profilo della governance e della sicurezza pubblica. Lo studio evidenzia come il comparto rappresenta ormai un ecosistema altamente regolato e cruciale per garantire la circolazione sicura di persone e merci all'interno dell'Unione Europea. Abbiamo parlato con Emiliano Finocchi, Adjunct Faculty Member, Luiss Business School: "Lo studio Beyond the Scan è nato su esigenza dei cambi geopolitici che noi vediamo a livello mondiale. Purtroppo c'è un settore che è estremamente complesso, che è quello dei punti di entrata dove se si creano dei colli di bottiglia nei punti d'entrata si rallenta tutto il sistema economico e quindi c'è bisogno di creare una fluidità ma allo stesso tempo di garantire e mantenere la sicurezza in quei punti specifici". Particolare attenzione viene data ai paesi mediterranei tra cui Italia, Spagna e Grecia considerati snodi fondamentali per il trasporto marittimo, le attività doganali e la gestione dei flussi passeggeri. L'analisi affronta anche le trasformazioni legate all'innovazione tecnologica e alla crescente dipendenza dal software nei sistemi di controllo e ispezione. Ha così concluso Emiliano Finocchi, Adjunct Faculty Member, Luiss Business School: "Abbiamo visto che ci sono pochissimi player in questo settore e questo è un potenziale problema perché meno player ci stanno nel settore".

Il Nautilus

Focus

"La Tutela delle Infrastrutture sottomarine nel quadro regolatorio della funzione marittima nazionale ed europea: presupposti, finalità e profili di coordinamento"

Lezione interessante sulle infrastrutture sottomarine, tenuta dal Contrammiraglio (CP) Com.te Edoardo Balestra, Capo del V° Reparto del Comando Generale Guardia Costiera lo scorso Venerdì, 15 maggio, in seno al III Corso di "Sicurezza subacquea - Diritto Underwater (L. 26.01.2026, n. 9), Blue Economy, Sviluppo Tecnologico e nuove competenze professionali" Roma. Una lezione importante in programma è stata tenuta dal C.A. Com.te Edoardo Balestra, sottolineando l'attenzione - in questo particolare scenario geopolitico - alle reti energetiche con il loro declinare verso le fonti energetiche rinnovabili; comparto che sta avendo un aumento significativo della domanda di cavi capaci di trasferire elettricità dai siti di generazione agli utenti finali. La lezione è stata presentata dal Direttore del Corso Avv. Giuseppe Graziano, sottolineando che la "Tutela delle Infrastrutture sottomarine" è un capitolo che l'Europa e la stessa Italia formulano parte di un piano strategico di "Security" per salvaguardare le reti di una comunicazione digitale e non solo. Infatti, quando si parla di 'infrastrutture subacquee', ci riferiamo a cavi di comunicazione, energetici e terminali costieri. Gli sviluppi energetici impattano sulla società sempre più e sono influenzati da alcuni dei sistemi più significativi al mondo - energia, trasporti, industria, alimentazione, edifici. Allo stesso tempo, il ritmo accelerato dell'innovazione tecnologica e della convergenza porta nuove sfide e opportunità. Nella nuova geografia industriale **porti**, energia, cavi sottomarini, AI e Data Center convergono nello stesso ecosistema. Infatti, negli ultimi decenni la globalizzazione ha ulteriormente rafforzato il ruolo strategico dei **porti**. Oggi essi operano all'interno di grandi reti logistiche mondiali e sono strettamente collegati a interporti, reti ferroviarie e piattaforme distributive. La stessa Intelligenza artificiale (AI) sta trasformando radicalmente il settore marittimo, influenzando profondamente la logistica, la difesa e la sostenibilità ambientale. Inoltre, l'intelligenza artificiale sta moltiplicando il fabbisogno mondiale di capacità computazionale e di energia, accelerando i processi; i **porti** del futuro - smart port - non saranno nodi di trasferimento merci, ma di dati. I **porti** diventano fulcro del sistema del futuro digitale perché hanno accesso energetico, connessioni infrastrutturali, sicurezza strategica, vicinanza ai cavi digitali internazionali, disponibilità logistica e, in molti casi, persino condizioni favorevoli per il raffreddamento delle infrastrutture tecnologiche. "Ancora, in Italia - evidenzia il Com.te Balestra - molti **porti** pianificano infrastrutture - banchine e piazzali - mentre l'Europa, gli Usa e paesi asiatici inseguono l'innovazione dimostrando che il nuovo 'valore' della catena del business va verso l'energia, dati, automazione e soprattutto controllo delle reti. Oggi, l'accesso alla comunicazione non è più un servizio accessorio, ma un 'diritto' primario costituito in molti Ordinamenti nazionali



Lezione interessante sulle infrastrutture sottomarine, tenuta dal Contrammiraglio (CP) Com.te Edoardo Balestra, Capo del V° Reparto del Comando Generale Guardia Costiera lo scorso Venerdì, 15 maggio, in seno al III Corso di "Sicurezza subacquea - Diritto Underwater (L. 26.01.2026, n. 9), Blue Economy, Sviluppo Tecnologico e nuove competenze professionali" Roma. Una lezione importante in programma è stata tenuta dal C.A. Com.te Edoardo Balestra, sottolineando l'attenzione - in questo particolare scenario geopolitico - alle reti energetiche con il loro declinare verso le fonti energetiche rinnovabili; comparto che sta avendo un aumento significativo della domanda di cavi capaci di trasferire elettricità dai siti di generazione agli utenti finali. La lezione è stata presentata dal Direttore del Corso Avv. Giuseppe Graziano, sottolineando che la "Tutela delle Infrastrutture sottomarine" è un capitolo che l'Europa e la stessa Italia formulano parte di un piano strategico di "Security" per salvaguardare le reti di una comunicazione digitale e non solo. Infatti, quando si parla di 'infrastrutture subacquee', ci riferiamo a cavi di comunicazione, energetici e terminali costieri. Gli sviluppi energetici impattano sulla società sempre più e sono influenzati da alcuni dei sistemi più significativi al mondo - energia, trasporti, industria, alimentazione, edifici. Allo stesso tempo, il ritmo accelerato dell'innovazione tecnologica e della convergenza porta nuove sfide e opportunità. Nella nuova geografia industriale **porti**, energia, cavi sottomarini, AI e Data Center convergono nello stesso ecosistema. Infatti, negli ultimi decenni la globalizzazione ha ulteriormente rafforzato il ruolo strategico dei **porti**. Oggi essi operano all'interno di grandi reti logistiche mondiali e sono strettamente collegati a interporti, reti ferroviarie e piattaforme distributive. La stessa Intelligenza artificiale (AI) sta trasformando radicalmente il settore

Il Nautilus

Focus

e sovranazionali". Ricordo l'EU AI Act (Regolamento UE 2024/1689): il primo quadro normativo al mondo sull'intelligenza artificiale. Il suo obiettivo è garantire che i sistemi AI usati in Europa siano sicuri, trasparenti e rispettosi dei diritti fondamentali, attraverso un approccio graduato basato sul livello di rischio dei singoli sistemi. Come l'Action Plan UE per rafforzare la sicurezza e la resilienza dei cavi sottomarini (Comunicazione di Helsinki 21.02.2025). La lezione del C.A. Com.te Edoardo Balestra puntualizza anche il c.d. "dominio subacqueo" non può costituire l'ambito di sviluppo autonomo di alcuna attività senza un riferimento con le attività di superficie. Vengono sottolineati il legame tra la dimensione sottomarina e le attività di regolazione delle attività marittime che si svolgono in superficie (L- 26.01.2026, n°9). Il lavoro operato dalla Guardia Costiera nella tutela dell'Underwater: identificare 'firme' acustiche di navi e/o droni o altre fonti diverse; integrare dati AIS e immagini Sat per individuare alterazioni del fono marino o manomissioni dei cavi; identificare eventuali veicoli subacquei ostili nelle vicinanze di tratte critiche e altro come evidenziato nella lezione del Com.te Balestra. Abele Carruezzo Per ulteriori informazioni contattare il Direttore del Corso Avv. Giuseppe Graziano - e-mail: avv.graziano@gmail.com - Mobile: 331 9201861. Si allega di seguito le slide della lezione.

Missili iraniani sul Kuwait, navi bloccate a Hormuz

Tregua in bilico tra USA e Iran con scambio di colpi reciproco. Intanto a Hormuz e nel Golfo Persico la situazione resta critica con l'Iran che minaccia il blocco totale nello Stretto Colpi dell'aviazione statunitense sorprendono ancora una volta i Pasdaran a Barouk , Kashan e Sirik, nel sud dell'Iran. È la risposta all'abbattimento di un drone Predator, fa sapere il comando centrale, distrutti i radar, torri per le telecomunicazioni, un sito di controllo dei droni iraniani. Teheran non lascia passare molto tempo prima di replicare a sua volta con missili e droni. Continueremo fino a che l'ultimo soldato statunitense lascerà alla regione il messaggio per Trump. I Pasdaran non dicono dove abbiano colpito, ma le sirene di allarme suonano in Kuwait, poi un post di CENTCOM conferma: "Ieri sera abbiamo neutralizzato due missili iraniani diretti contro le forze americane in Kuwait. Nel Golfo Persico la situazione resta critica, anche oggi una nave è stata colpita a largo dell'Iraq. Proiettili di origine sconosciuta provocano due forti esplosioni a bordo. Il traffico a Hormuz è quasi fermo tra il blocco statunitense alle navi che lasciano i porti iraniani e quello di Teheran per tutti gli altri, tranne poche eccezioni come le navi container dirette in Giappone. Gli iraniani sostengono di aver fatto passare nelle ultime 24 ore 15 navi, tra cui quattro petroliere. Nelle ultime tre settimane i militari di Washington hanno guidato attraverso lo stretto 70 mercantili con i transponder spenti, seguendo rotte più vicine all'Oman. 121 le navi bloccate finora.



Nuove gru per i container, Gdynia rafforza il suo ruolo nel baltico

Il Baltic Container Terminal amplia la capacità operativa del porto polacco con due nuove gru di banchina Gdynia Il Baltic Container Terminal (Bct) di Gdynia ha ricevuto due nuove gru di banchina destinate a rafforzare la capacità operativa dello scalo e a consolidare la competitività del porto polacco nel mercato del Baltico. Con l'arrivo delle nuove attrezzature, avvenuto nelle prime ore del 1° giugno, il terminal dispone ora di otto gru di banchina. L'investimento rientra nel programma di sviluppo realizzato da Bct in collaborazione con l'Autorità Portuale di Gdynia, con l'obiettivo di modernizzare ulteriormente le infrastrutture e rafforzare il ruolo dello scalo come hub logistico strategico per la regione baltica. Secondo il presidente dell'Autorità Portuale di Gdynia, Piotr Gorzeski, l'arrivo delle nuove gru rappresenta una delle tappe più importanti del processo di ammodernamento portuale avviato negli ultimi anni, che ha incluso interventi di dragaggio dei canali di accesso, potenziamento delle banchine e sviluppo di nuove infrastrutture logistiche. Le gru, costruite dal produttore Zmpc, consentiranno al terminal di movimentare navi portacontainer di maggiori dimensioni e di gestire operazioni logistiche più complesse. L'obiettivo è aumentare la produttività delle attività di carico e scarico, ridurre i tempi di movimentazione delle merci e migliorare la prevedibilità delle operazioni. L'amministratore delegato di Bct, Wojciech Szymulewicz, ha definito l'investimento uno dei più significativi degli ultimi anni per il terminal, sottolineando come il potenziamento delle attrezzature sia necessario per rispondere alla crescita della domanda e alle esigenze sempre più elevate degli operatori logistici e delle compagnie di navigazione attive nel mercato baltico. Grazie alle nuove gru, il terminal punta a rafforzare ulteriormente la propria posizione competitiva e a contribuire allo sviluppo del porto di Gdynia come uno dei principali centri logistici e containerizzati dell'Europa settentrionale.

