Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale

L'Avvisatore marittimo

COPIA OMAGGIO

15 novembre 2026 — Anno XVI - € 2,50

Quindicinale indipendente di informazioni marittime e turistiche, economia mercantile, politiche dei trasporti e dell'ambiente, attività marinare e pesca

GRIMALDI GROUP

Caronte & Tourist spa — Portitalia Goods Handling — Naviservice Pietro Barbaro Group — Liberty Lines — Centro Studi C.E.DI FO.P.

EDITORIALE

L'Avvisatore marittimo: quando il lavoro paga

Ci sono riconoscimenti che valgono più di una targa o di un premio.
Sono quelli che arrivano senza essere cercati, quando il lavoro svolto nel tempo viene notato e apprezzato da chi osserva dall'esterno.
È il caso della candidatura proposta a "L'Avvisatore marittimo" dalla rivista internazionale "LUXlife" nell'ambito degli "11th Travel and Tourism Awards 2027".
La comunicazione ricevuta dalla nostra testata contiene una frase tanto semplice quanto significativa: «Siete emersi durante la nostra ricerca preliminare». Parole che racchiudono il senso di un riconoscimento nato spontaneamente, frutto di un'attività di monitoraggio che ha individuato nel nostro periodico una realtà meritevole di attenzione nel panorama dell'informazione dedicata ai trasporti, alla portualità, alla logistica e al turismo. Ogni anno, i Travel and Tourism Awards celebrano aziende, professionisti e organizzazioni che contribuiscono alla crescita dell'industria mon- diale dei viaggi e del turismo, uno dei comparti più dinamici dell'economia globale. Un settore che, dopo le difficoltà degli ultimi anni, continua a espandersi grazie all'aumento della mobilità internazionale, all'innovazione tecnologica e alla crescente domanda di esperienze di qualità.
In questo contesto, l'informazione specializzata assume un ruolo sempre più importante. Raccontare il mondo marittimo, seguire l'evoluzione dei porti, dei trasporti e del turismo significa contribuire alla diffusione della conoscenza e alla valorizzazione di attività che rappresentano una risorsa strategica per il Mediterraneo e per l'intero Paese.
La candidatura di "LUXlife" rappresenta dunque un'attestazione di stima che premia anni di impegno, professionalità e presenza costante accanto agli operatori del settore. Non è ancora una vittoria, ma è certamente la conferma che la strada intrapresa è quella giusta. In un'epoca in cui tutto sembra misurarsi nell'immediatezza, esistono ancora risultati che maturano lentamente e che trovano la loro forza nella continuità, nella credibilità e nella serietà del lavoro quotidiano. Per questo motivo la segnalazione ricevuta assume un valore particolare: perché testimonia che l'impegno, quando è accompagnato da passione e competenza, riesce a superare confini e distanze. In fondo, è questa la notizia più bella: il lavoro, quello autentico, paga ancora.
E quando accade, il riconoscimento appartiene a tutti coloro che hanno contribuito a costruirlo giorno dopo giorno.

* * *

Il Tar Lazio ha confermato: "Illegittimo l'aumento del 25,15% del 2023". Nuova vittoria per Assiterminal e 17 concessionari

Canoni demaniali marittimi, bocciato il recupero degli aumenti

I giudici hanno chiarito che il nuovo indice introdotto dal legislatore nel 2025 può valere solo per il futuro

Nuovo stop del Tar del Lazio al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nella controversia sull'aggiornamento dei canoni delle concessioni demaniali marittime.
Il Tribunale amministrativo ha accolto il ricorso presentato da Assiterminal insieme a 17 imprese concessionarie, tra cui diversi terminal portuali attivi negli scali di Genova, La Spezia, Napoli, Venezia e Ravenna, annullando gli atti ministeriali che avevano determinato i canoni per il 2025.
Al centro della vicenda vi sono il decreto ministeriale del 18 settembre 2025, pubblicato successivamente in Gazzetta Ufficiale, e la circolare n. 200 del 31 ottobre dello stesso anno, contenente le nuove tabelle di aggiornamento dei canoni.

Segue a pagina 3


Ph. Robert Schwarz

Palermo, respinto il ricorso della società immobiliare

Spiaggia di Mondello, confermata dal Tar la decadenza della consessione alla Italo-Belga

Arriva una svolta giudiziaria sul futuro della celebre spiaggia di Mondello. Il Tar (Tribunale amministra- tivo regionale) di Palermo ha respinto il ricorso presentato dalla società Mondello Immobiliare Italo- Belga, confermando pienamente la legittimità del decreto di decadenza delle concessioni demaniali marittime.

a pagina 4



"A rischio occupazione e autonomia logistica"

EMISSION TRADING SYSTEM

L'allarme di Assarmatori: "Necessita di correttivi"

Gruppo Grimaldi

Protagonista alla fiera "Logitrans 2026"

a pagina 2

La progressiva delocalizzazione delle attività di transhipment verso porti extraeuropei rappresenta una minaccia concreta non soltanto per l'economia marittima continentale, ma anche per la sicurezza e l'autonomia strategica delle catene di approvvigionamento dell'Unione europea. È l'allarme lanciato da Assarmatori.

a pagina 2

Vamonos Vacanze: «Il calo non coincide con la rinuncia alle partenze»

Turismo, mercato in frenata ma c'è voglia di viaggiare

Il turismo organizzato attraversa una fase di rallentamento, ma la propensione a viaggiare continua a rimanere elevata. A cambiare non è tanto il desiderio di partire, quanto il modo in cui gli italiani progettano le proprie vacanze, scegliendo con maggiore attenzione tempi, destinazioni e durata dei soggiorni. È quanto emerge dall'analisi di Vamonos Vacanze, tour operator specializzato nei viaggi di gruppo.

a pagina 6

L'Avvisatore

PER SCARICARE IL PDF DEL GIORNALE

CLICCA SU WWW.AVVISATORE.COM

La presidente AdSP Mare Sicilia Occidentale ospite a Misurata

Annalisa Tardino in Libia per nuove rotte commerciali

Rafforzare le relazioni economiche tra Italia e Libia, sviluppare nuove opportunità di cooperazione nel settore portuale e logistico e consolidare il ruolo del Mediterraneo come piattaforma strategica di collegamento tra Europa e Africa. Sono questi alcuni dei temi al centro della missione imprenditoriale italiana a Misurata, della presidente Autorità Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, Annalisa Tardino *(nella foto)*.

a pagina 7



Naviservice
Pietro Barbaro Group

Naviservice s.r.l.
Shipping Agency & Forwarding

Tel. +39 091.320057
www.naviservice.com
E-mail: info@naviservice.com

Palermo, Milazzo, Catania, Augusta, Siracusa, Pozzallo, Porto Empedocle

Portitalia Goods Handling

Porto di Palermo
via Francesco Crispi
Banchina Puntone
Tel. 091361060/61
Fax 091361581
e-mail: info@portitalia.eu
Sito internet: www.portitalia.eu
Porti di Termini Imerese, Trapani, Porto Empedocle

Servizi
Imbarco, sbarco, movimentazione containers, semirimorchi, mezzi pesanti, autovetture, merci varie; facchinaggio e assistenza passeggeri; rizzaggio, derizzaggio e taccaggio mezzi pesanti, autovetture e containers



MAGAZZINI GENERALI SCARL
IMPRESA PORTUALE
MA.GE.CO
CARICATORE TIRRENIA
GESTIONE DEPOSITO FRANCO DEPOSITO I.V.A.
PALERMO - VIA FILIPPO PATTI, 25
TEL 091 587893 - FAX 091 589098
info@magazzinigeneralipalermo.com
www.magazzinigeneralipalermo.com

L'associazione degli armatori chiede correttivi all'Emission Trading System: «Minaccia anche 3,6 miliardi di investimenti»

Assarmatori lancia l'allarme ETS: a rischio occupazione e autonomia logistica europea

BRUXELLES - La progressiva delocalizzazione delle attività di transhipment verso porti extraeuropei rappresenta una minaccia concreta non soltanto per l'economia marittima continentale, ma anche per la sicurezza e l'autonomia strategica delle catene di approvvigionamento dell'Unione europea. È l'allarme lanciato da Assarmatori nel corso del workshop "Eu ETS Maritime: Safeguarding European Transhipment", ospitato al Parlamento europeo dall'eurodeputata Letizia Moratti.

Al centro dell'incontro, la presentazione di uno studio realizzato dal professor Giovanni Satta dell'Università di Genova, che analizza gli effetti del sistema europeo di scambio delle quote di emissione (ETS) sul comparto marittimo e, in particolare, sul traffico di trasbordo nei principali hub del Mediterraneo.

Secondo la ricerca, il trasferimento di quote crescenti di traffico verso scali concorrenti situati al di fuori dell'Unione europea è già un fenomeno in atto. Se non saranno introdotti adeguati correttivi normativi, la tendenza potrebbe consolidarsi nei prossimi anni con pesanti ricadute sul sistema logistico europeo. Le stime indicano infatti una possibile perdita fino a 892 milioni di euro di ricavi annui, oltre a mancate opportunità di investimento pari a circa 3,6 miliardi di euro nelle infrastrutture portuali.

Per Assarmatori la questione va ben oltre l'aspetto economico. *«Le recenti crisi internazionali hanno dimostrato quanto sia rischioso perdere il controllo diretto di snodi strategici per il commercio globale»,* ha sottolineato il segretario generale dell'associazione, Alberto Rossi. Secondo Rossi, lo spostamento delle operazioni di trasbordo verso il Nord Africa potrebbe determinare nuove forme di dipendenza geopolitica, in un contesto caratterizzato da forti investimenti internazionali sui porti dell'area e da una crescente competizione per il controllo delle rotte commerciali.

Lo studio ha preso in esame i collegamenti che interessano alcuni dei principali hub del transhipment europeo, tra cui Gioia Tauro, Marsaxlokk, Sines e Taranto. Dall'analisi emerge che in 41 degli 86 servizi marittimi monitorati si sarebbero registrate variazioni riconducibili agli effetti dell'ETS, con una progressiva sostituzione degli scali europei a favore di porti concorrenti del Nord Africa.

«Non si tratta soltanto di difendere quote di mercato o livelli occupazionali - ha evidenziato Cesare Crocini, responsabile dell'ufficio di Bruxelles di Assarmatori - *La posta in gioco riguarda la sicurezza logistica dell'Italia e dell'intera Europa».*



Le elaborazioni economiche realizzate da T.I.M. 10 S.R.L. delineano uno scenario particolarmente significativo già nel breve periodo. Nell'ipotesi di una delocalizzazione compresa tra il 7,5% e il 15% dei volumi oggi movimentati negli hub europei, potrebbero essere trasferiti tra 2,85 e 6,30 milioni di TEU verso porti extra-Ue. Le conseguenze si tradurrebbero in una perdita di fatturato compresa tra 403 e 892 milioni di euro l'anno, investimenti infrastrutturali mancati tra 1,43 e 3,60 miliardi di euro e fino a 4.431 posti di lavoro potenzialmente a rischio.

Il settore del transhipment, per la sua natura fortemente orientata all'efficienza e particolarmente sensibile ai costi operativi, presenta inoltre una caratteristica che preoccupa gli operatori: una volta trasferiti verso altri scali, i traffici risultano estremamente difficili da recuperare. Per questa ragione Assarmatori ritiene che gli attuali strumenti antielusione previsti dalla normativa europea non siano sufficienti a contrastare il fenomeno.

L'associazione guarda quindi con favore alla proposta di compromesso avanzata dall'eurodeputato tedesco Peter Liese, che prevede un rafforzamento dei meccanismi di salvaguardia per il transhipment attraverso una combinazione di incentivi legati ai volumi movimentati e correttivi basati sulle distanze percorse. Tra le misure ipotizzate figura anche l'abbassamento a 5.000 TEU della soglia minima di capacità delle navi ammesse ai benefici, con l'obiettivo di preservare la competitività e la centralità strategica dei principali hub marittimi europei.

Grande interesse per il network marittimo del Gruppo

Grimaldi protagonista alla fiera internazionale "Logitrans 2026"

NAPOLI - Si è conclusa con un'ampia partecipazione di operatori del settore e stakeholder internazionali la presenza del Gruppo Grimaldi a Logitrans 2026, la principale fiera dedicata alla logistica e ai trasporti svoltasi a Istanbul dall'11 al 13 novembre.

Presso il proprio stand espositivo, il Gruppo ha illustrato ai visitatori la rete di servizi marittimi operati nel Mediterraneo con il marchio Grimaldi Lines, confermando il ruolo strategico della compagnia nello sviluppo di soluzioni logistiche integrate e sostenibili a supporto dei traffici internazionali.

Particolare attenzione è stata dedicata al recente potenziamento dei collegamenti marittimi tra Italia, Grecia e Turchia, un corridoio che continua a registrare una crescente domanda da parte degli operatori logistici.

Il Gruppo ha presentato i risultati dell'ulteriore rafforzamento del servizio Trieste-Bari-Patrasso-Ambarli-Gemlik, sul quale sono oggi impiegate quattro moderne navi ro-ro ibride della classe Grimaldi Green 5th Generation (GG5G): Eco Adriatica, Eco Salerno, Eco Mediterranea ed Eco Malta.

L'ingresso della Eco Adriatica nella rotazione del servizio ha consentito di incrementare ulteriormente la capacità di trasporto disponibile sulla linea. Ciascuna unità è infatti in grado di movimentare fino a 7.800 metri lineari di merci rotabili, equivalenti a oltre 520 trailer. Grazie all'impiego congiunto delle quattro navi, la capacità complessiva supera oggi le 4.000 unità rotabili alla settimana e le 200.000 unità all'anno, consolidando il ruolo del corridoio adriatico-orientale come asse strategico per gli scambi commerciali nel Mediterraneo.

Nel corso della manifestazione, il Gruppo ha inoltre ricordato il percorso di crescita sviluppato nel mercato turco dello short sea shipping dall'avvio delle attività, avvenuto nel settembre 2024. Da allora, il collegamento regolare tra Italia, Grecia e Turchia è stato progressivamente ampliato attraverso l'introduzione di nuovi scali e il costante incremento della capacità di carico, in risposta alle esigenze di un mercato in continua evoluzione.

Tra i temi più apprezzati dai visitatori di Logitrans, anche le caratteristiche ambientali della flotta GG5G. La Eco Adriatica, come le altre unità della serie, rappresenta uno dei più avanzati esempi di sostenibilità applicata al trasporto marittimo ro-ro di corto raggio. Grazie a tecnologie innovative, la nave è in grado di ridurre fino al 50% le emissioni di CO_2 per unità trasportata rispetto alle precedenti generazioni di navi ro-ro e di azzerare le emissioni durante la permanenza in porto attraverso l'utilizzo dell'energia accumulata in batterie al litio, ricaricate durante la navigazione mediante shaft generator e pannelli solari installati a bordo. Un sistema che consente di perseguire concretamente l'obiettivo "Zero Emission in Port®".

La partecipazione a Logitrans ha confermato l'interesse del mercato per le soluzioni offerte dal Gruppo Grimaldi e per il continuo sviluppo delle Autostrade del Mare nel Mediterraneo.

Attraverso investimenti in capacità, innovazione e sostenibilità, il Gruppo prosegue infatti il proprio impegno nel fornire servizi logistici sempre più efficienti, affidabili e competitivi, contribuendo alla riduzione dell'impatto ambientale del trasporto merci e al rafforzamento delle connessioni commerciali tra Europa e Mediterraneo orientale.

Vela, Trophée Grimaldi: 16ª edizione da record e trionfo per Defender

SANREMO (IM) - Un percorso costiero di straordinario fascino, incastonato tra il Ponente Ligure e la Costa Azzurra, ha fatto da cornice alla sedicesima edizione del Trophée Grimaldi. L'evento si conferma un appuntamento imperdibile nel calendario velico autunnale, catalizzando una flotta eterogenea e di altissimo livello composta da scafi performanti, velieri d'epoca, cruiser e cruiser-racer.

Promossa dallo Yacht Club Sanremo in sinergia con lo Yacht Club de Monaco, la competizione ha dato ufficialmente il via al 43° Campionato Invernale West Liguria. Per tre giornate intense, cinquantacinque imbarcazioni giunte da Liguria, Toscana e Costa Azzurra si sono date battaglia lungo la rotta che unisce Sanremo al Principato di Monaco, affrontando condizioni meteo tecniche e stimolanti, con raffiche oltre i 20 nodi e venti instabili nel finale.

L'edizione 2026 ha introdotto importanti innovazioni nella struttura della regata. La principale ha riguardato l'assegnazione del trofeo generale, destinato d'ora in poi alla prima imbarcazione classificata in assoluto, indipendentemente dalla classe di appartenenza.

A scrivere il proprio nome nell'albo d'oro è stato Defender, il Solaris 36 armato e timonato da Alessandro Savasta Fiore (CN del Finalese), che si è imposto grazie a una condotta di gara impeccabile e a una straordinaria continuità di rendimento lungo l'intero tracciato.

La seconda novità ha introdotto la classifica a squadre per i gruppi ORC 1 e ORC 2. Tra le sette formazioni in lizza, il successo è andato al team composto dallo Swan 45 Change Transparent (One Up Sailing Team) e dal glorioso one-tonner del 1976 Resolute Salmon di Gina Zaoli, magistralmente timonato dal presidente Beppe Zaoli.

Nelle singole categorie, lo Swan 42 Suspiria The Revenge di Antonino Venneri (Yacht Club Punta Sardegna) ha dominato la scena conquistando il gradino più alto del podio sia in ORC 1 sia in IRC. In ORC 2 il successo è andato al già citato Resolute Salmon, mentre in ORC 3 la vittoria ha premiato Obi-Wan di Elisa Minio.

Spazio anche alla grande tradizione e all'altura: nella categoria Altura si è messo in luce il Grand Soleil 463 Giuba di Giovanni Gerosa, mentre tra le vele d'epoca a trionfare è stato Argynne, affascinante Bonnin del 1955 che veste i panni di ambassador del club monegasco.

Stop del Tribunale amministrativo regionale al nuovo tariffario delle Capitanerie

FORMAZIONE MARITTIMA Il Tar sospende gli aumenti tariffari imposti da Mit e Mef

ROMA - Il Tar del Lazio ha disposto la sospensione cautelare del decreto interministeriale dello scorso 10 giugno, pubblicato in Gazzetta Ufficiale il successivo 24 luglio, con il quale erano state aggiornate le tariffe dovute al Corpo delle Capitanerie di porto per le attività di autorizzazione, vigilanza e controllo sugli istituti di formazione marittima.

La decisione arriva attraverso due ordinanze distinte, relative ad altrettanti ricorsi. Il primo è stato promosso dalla Confederazione formatori marittimi (Con.Fo.Mar.) e dall'Associazione nazionale italiana formatori marittimi (Anifor-Mar), mentre il secondo è stato presentato direttamente da sedici operatori del comparto.

Le contestazioni riguardano un intervento che, secondo i ricorrenti, avrebbe modificato in maniera significativa il quadro economico del settore. Le associazioni avevano denunciato l'introduzione di sei nuove voci tariffarie e aumenti compresi tra il 7,6 e il 149,3 per cento, lamentando l'assenza di un preventivo confronto con le imprese coinvolte.

Secondo la ricostruzione dei ricorrenti, la revisione avrebbe inciso in modo particolarmente pesante sui centri di piccole e medie dimensioni, fino a compromettere in alcuni casi la sostenibilità economica delle attività. Gli operatori avevano



inoltre evidenziato il rischio che i maggiori oneri finissero per ripercuotersi sui marittimi e sulle compagnie armatoriali attraverso l'aumento dei costi dei corsi e delle certificazioni obbligatorie previste dalla Convenzione Stcw.

Pur senza entrare ancora nel merito delle censure avanzate contro il decreto, il Tar ha ritenuto fondata la prospettazione di un possibile danno grave e irreparabile. Nelle ordinanze, i giudici richiamano infatti l'entità degli incrementi tariffari e i potenziali effetti sull'attività delle imprese, con particolare riguardo alle possibili ricadute occupazionali.

A sostegno della sospensione ha pesato anche la valutazione dell'interesse pubblico. Secondo il collegio, le amministrazioni possono continuare ad applicare il precedente sistema tariffario nelle more del giudizio senza subire pregiudizi irreversibili, conservando comunque la possibilità di recuperare eventuali differenze economiche qualora i ricorsi dovessero essere respinti.

In vista dell'esame nel merito, il Tar ha inoltre disposto un approfondimento istruttorio nei confronti dei ministeri competenti. Le amministrazioni dovranno depositare entro trenta giorni una relazione dettagliata contenente dati, criteri e documentazione utilizzati per definire il nuovo impianto tariffario.

Nel procedimento promosso dai sedici operatori, i giudici hanno chiesto anche la relazione tecnica allegata allo schema del decreto. Nel ricorso presentato dalle associazioni di categoria, invece, è stato richiesto un ulteriore chiarimento sulla documentazione tecnica già versata agli atti.

La decisione definitiva sulla legittimità del provvedimento è stata fissata all'udienza pubblica del 16 marzo del prossimo anno. Fino ad allora il nuovo tariffario resterà sospeso e continueranno ad applicarsi le precedenti condizioni economiche, mentre la documentazione richiesta a Mit e Mef sarà al centro dell'approfondimento che dovrà consentire al Tar di valutare la solidità amministrativa ed economica della revisione contestata.

Entra in linea la "Eco Adriatica" nuova unità della classe GG5G

Grimaldi rafforza i collegamenti tra Adriatico e Mediterraneo orientale

NAPOLI - Il Gruppo Grimaldi continua a investire sullo sviluppo dei collegamenti marittimi tra l'Adriatico e il Mediterraneo orientale, ampliando ulteriormente la capacità di trasporto merci lungo i corridoi che uniscono Italia, Grecia e Turchia.

A rafforzare il servizio è arrivata la "Eco Adriatica", quarta nave ro-ro ibrida della classe Grimaldi Green 5th Generation (GG5G) impiegata sulla linea.

L'unità ha effettuato il suo viaggio inaugurale il 17 ottobre dal porto turco di Gemlik, entrando a far parte del servizio che collega regolarmente gli scali di Trieste, Bari, Patrasso, Ambarli e Gemlik. Il suo ingresso in flotta segna un ulteriore passo avanti nel potenziamento dell'offerta logistica lungo una direttrice strategica per i traffici commerciali nel Mediterraneo.

Secondo quanto reso noto dalla compagnia, la Eco Adriatica sostituisce la Eurocargo Roma, garantendo però una capacità di carico sensibilmente superiore. Al pari delle unità gemelle Eco Salerno, Eco Mediterranea ed Eco Malta, già operative sulla stessa rotta, la nave è in grado di trasportare fino a 7.800 metri lineari di carico rotabile, equivalenti a oltre 500 semirimorchi.

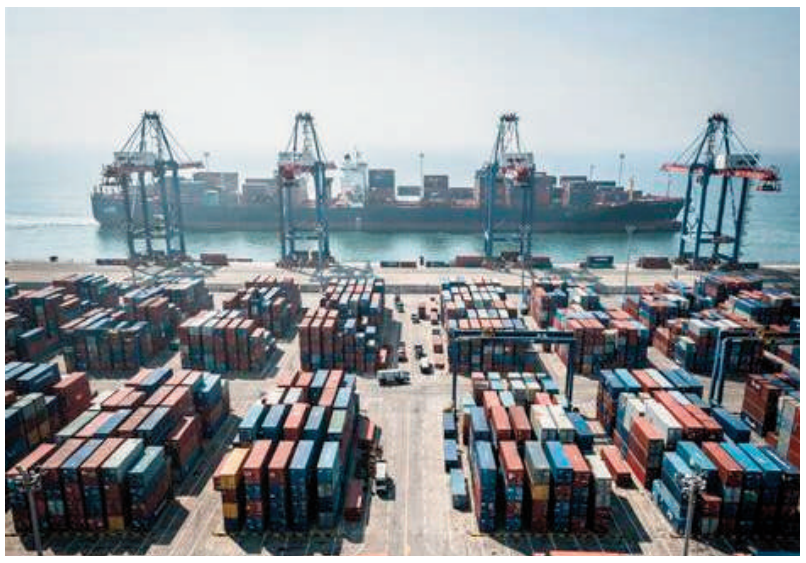
Grazie all'impiego coordinato delle quattro navi di ultima generazione, il servizio Grimaldi tra Trieste, Bari, Patrasso, Ambarli e Gemlik raggiunge oggi una capacità complessiva superiore alle 4.000 unità rotabili alla settimana, rispondendo in modo sempre più efficace alla crescente domanda proveniente dai mercati del Mediterraneo orientale.

L'espansione del servizio si inserisce nel percorso di crescita avviato dal Gruppo nel mercato turco dello short sea shipping, dove Grimaldi è presente dal settembre 2024. Da allora il collegamento ha registrato un progressivo rafforzamento attraverso l'incremento della capacità disponibile e l'estensione del network di scali serviti, consolidando il ruolo della compagnia nei traffici tra Europa meridionale e Turchia.

Annullati gli atti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che continuavano a incorporarli nei canoni

Dichiarato illegittimo dal Tar del Lazio il recupero degli aumenti del 2023

Segue dalla prima pagina



Secondo i ricorrenti, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti aveva continuato a considerare nella base di calcolo l'incremento del 25,15% applicato nel 2023, nonostante tale aumento fosse già stato dichiarato illegittimo dal Tribunale amministrativo regionale con una precedente sentenza.
La controversia trae origine dalla decisione con cui il Mit aveva aggiornato i canoni utilizzando l'indice dei prezzi alla produzione dei prodotti industriali anziché l'indice dei prezzi all'ingrosso previsto dalla normativa allora vigente. Una scelta che il Tar del Lazio aveva censurato con la sentenza n. 13/2025, accogliendo le contestazioni avanzate dal gruppo Grimaldi e aprendo un ampio contenzioso nel settore portuale e marittimo.
Nel tentativo di sostenere la legittimità dei nuovi aggiornamenti, il Ministero aveva richiamato l'articolo 6 del decreto-legge n. 73 del 2025, successivamente convertito nella legge n. 105/2025. Tale disposizione stabilisce che, qualora l'Istat non elabori più l'indice dei prezzi all'ingrosso, gli adeguamenti annuali dei canoni debbano essere effettuati facendo riferimento all'indice dei prezzi alla produzione dei prodotti industriali.
Secondo l'amministrazione, l'intervento legislativo avrebbe quindi superato le criticità evidenziate dalle precedenti pronunce giudiziarie, legittimando il nuovo sistema di aggiornamento adottato per il 2025.
I giudici amministrativi, tuttavia, hanno ribadito un orientamento già espresso in altre decisioni rese tra giugno e luglio 2026. Nella sentenza viene evidenziato come la norma introdotta nel 2025 non possa essere considerata una disposizione di interpretazione autentica della disciplina precedente, poiché non si limita a chiarire una regola già esistente ma introduce un diverso parametro di riferimento, fondato su criteri statistici differenti.
Proprio per questo motivo, secondo il Tar, il nuovo indice può trovare applicazione solo per gli aggiornamenti successivi all'entrata in vigore della nuova disciplina e non può essere utilizzato per sanare retroattivamente incrementi già dichiarati illegittimi.
Dall'esame delle tabelle ministeriali, infatti, emerge che gli adeguamenti riferiti agli anni 2024 e 2025 erano stati calcolati prendendo come base importi già comprensivi dell'aumento del 25,15% introdotto nel 2023 e successivamente annullato.
Una modalità operativa che, per i giudici, si pone in contrasto con il precedente giudicato amministrativo.
Alla luce di tali considerazioni, il Tar ha disposto l'annullamento del decreto ministeriale e della relativa circolare limitatamente agli aspetti oggetto di censura, confermando l'impossibilità di recuperare indirettamente nei canoni successivi un incremento già espunto dall'ordinamento.
Commentando la decisione, Assiterminal ha evidenziato come la sentenza confermi che i canoni applicati a partire dal 2023, o dal 2024 a seconda delle competenze delle singole Autorità di sistema portuale, non avrebbero dovuto scontare l'aumento del 25,15%.
Le somme eventualmente versate in eccesso potranno pertanto essere oggetto di richiesta di restituzione da parte dei concessionari.
L'associazione ha inoltre sottolineato l'auspicio di evitare nuove controversie, ribadendo tuttavia la necessità di una soluzione definitiva a una problematica che, secondo gli operatori del settore, si trascina ormai dal 2022.

Proclamato da Unione Sindacale di Base e Gruppo Autonomo Portuali. Sospese le operazioni di carico sulla "Alliance Norfolk"

Livorno, sciopero in porto: salta l'imbarco di mezzi militari Usa

LIVORNO - La portaveicoli statunitense Alliance Norfolk ha lasciato il porto di Livorno senza completare le operazioni di carico previste dopo la proclamazione di uno sciopero immediato da parte dell'Unione Sindacale di Base (Usb) e del Gruppo Autonomo Portuali (Gap).
L'attracco della nave era programmato al Molo Italia nella serata di mercoledì, ma il fermo delle attività ha di fatto impedito l'imbarco dei mezzi giunti nello scalo toscano.
Al centro della protesta la natura del materiale destinato al carico. Sui piazzali del porto erano infatti presenti decine di mezzi trasportati da bisarche, tra cui autocarri tattici pesanti Oshkosh Hemtt, trattori militari Oshkosh M1070 utilizzati per la movimentazione di veicoli corazzati e un centro operativo collegato al sistema integrato di difesa aerea e missilistica Ibcs prodotto da Northrop Grumman.
Secondo quanto riferito da Usb, la decisione di avviare lo sciopero sarebbe maturata in seguito alla mancanza di informazioni ritenute essenziali dai lavoratori. In particolare, il sindacato ha evidenziato l'assenza di indicazioni sulla destinazione finale dei mezzi, sul loro precedente impiego e sul contenuto dei carichi già presenti a bordo della nave, una portaveicoli da oltre 57 mila tonnellate di stazza lorda proveniente dal Medio Oriente e transitata nelle scorse settimane attraverso il Canale di Suez.
La tensione sarebbe aumentata durante il confronto tra rappresentanze sindacali e azienda incaricata delle operazioni portuali. Ai lavoratori, secondo quanto denunciato da Usb e Gap, sarebbe stato inizialmente comunicato che i veicoli erano destinati alla demolizione perché fuori servizio. Una versione che i sindacati hanno contestato sostenendo di non aver ricevuto alcuna documentazione a supporto di tale ricostruzione.
Le due organizzazioni sindacali affermano inoltre di aver subito pressioni affinché le operazioni di imbarco fossero comunque portate a termine. Da qui la scelta di proclamare il blocco immediato delle attività, in deroga ai tempi ordinari di preavviso previsti dal contratto nazionale.
Sulla vicenda è intervenuto anche il sindaco di Livorno, Luca Salvetti, che ha richiesto chiarimenti alla Prefettura e all'Autorità di Sistema Portuale. Al momento della partenza della nave, tuttavia, non risultavano comunicazioni ufficiali in grado di chiarire i dettagli dell'operazione.
L'episodio ha inoltre evidenziato una frattura tra le organizzazioni sindacali presenti nello scalo. Usb e Gap hanno infatti criticato la scelta di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti di non aderire alla mobilitazione, accusando le sigle confederali di non aver sostenuto i lavoratori coinvolti nella protesta.
Terminata la sosta a Livorno senza il carico previsto, la Alliance Norfolk ha ripreso la navigazione nel Mediterraneo occidentale con destinazione il porto marocchino di Tanger Med, dove l'arrivo è atteso nelle prossime ore.
La vicenda si inserisce in un contesto già segnato da precedenti contestazioni legate al transito di materiale militare nello scalo livornese.
Dopo il recente caso della nave Sunaid X e il successivo confronto istituzionale sul controllo dei carichi disciplinati dalla legge 185 del 1990, Usb e Gap ribadiscono la richiesta di una moratoria sul transito, sul carico e sullo scarico di materiale bellico o a duplice uso nel porto di Livorno.senza di informazioni sulla destinazione dei veicoli.
La nave statunitense ha lasciato lo scalo diretta a Tanger Med, in Marocco.

Evacuata nave da crociera

Falso allarme bomba sulla "Crown Iris"

SYROS (Mar Egeo) - Un falso allarme bomba sulla Crown Iris ha costretto ad evacuare la nave durante la sosta a Syros, l'isola greca appartenente all'arcipelago delle Cicladi nel Mar Egeo.
Una minaccia trasmessa via radio, infatti, ha fatto scattare le procedure di emergenza a bordo della nave da crociera israeliana. Dopo le verifiche delle autorità greche, l'allarme si è rivelato infondato e l'unità ha potuto riprendere il viaggio verso Haifa.
L'unità, giunta in porto nella mattinata dello scorso 3 novembre, aveva inizialmente completato senza particolari problemi le operazioni di sbarco dei passeggeri, nonostante il clima di attenzione che da tempo accompagna i suoi approdi negli scali greci. Alcuni gruppi filo-palestinesi e antisionisti avevano manifestato l'intenzione di organizzare una protesta durante la permanenza della nave sull'isola, ma le autorità locali avevano vietato l'iniziativa per motivi di ordine pubblico.
La presenza delle forze di sicurezza è rimasta comunque particolarmente elevata per tutta la durata della sosta, consentendo ai crocieristi di visitare l'isola senza incidenti. Secondo testimonianze riportate dalla stampa israeliana, il dispositivo di sicurezza predisposto dalle autorità greche è stato particolarmente consistente.
La situazione è cambiata nel tardo pomeriggio, quando una minaccia di bomba trasmessa via radio ha fatto scattare il protocollo di emergenza. La Guardia Costiera ellenica ha immediatamente avviato un'ispezione completa della nave, disponendo lo sbarco in via precauzionale dei 940 passeggeri presenti a bordo.
Durante le verifiche è stato sospeso anche il servizio di bordo. Alle operazioni hanno preso parte unità specializzate, compresi cani addestrati alla ricerca di esplosivi e un sommozzatore incaricato di controllare la parte immersa dello scafo. Al termine delle ispezioni non è stato individuato alcun elemento sospetto e l'allarme è stato dichiarato infondato.
Conclusi gli accertamenti, i passeggeri sono stati riaccompagnati a bordo e la nave ha potuto riprendere la navigazione verso Haifa.
L'episodio rappresenta solo l'ultima criticità che ha coinvolto la Crown Iris nelle sue soste in Grecia. Negli ultimi anni la nave è infatti diventata un simbolo delle tensioni legate al conflitto mediorientale e alle politiche del governo israeliano.
Nel luglio 2025 una precedente sosta a Syros era stata segnata da forti contestazioni, culminate in momenti di tensione tra manifestanti e passeggeri. La situazione aveva spinto la compagnia a interrompere anticipatamente lo scalo e a far ripartire la nave per evitare ulteriori disordini.



Ecol Sea
SERVIZI PER L'AMBIENTE

La Ecol Sea S.r.l. è un'azienda con certificazione Qualità (ISO 9001), Ambiente (ISO 14001) e Salute e Sicurezza sul lavoro (ISO 18001) che opera nel Porto di Palermo in qualità di concessionaria per il prelievo di acque di sentina, slop, acque nere e rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi prodotti dalle navi. L'azienda è inoltre specializzata in rimozione amianto, anche friabile, e bonifica cisterne e serbatoi. Offre servizi di autospurgo e soluzioni per il trasporto e invio a smaltimento di qualsiasi tipologia di rifiuto.
La Ecol Sea S.r.l. è associata ad Ansep-Unitam, associazione nazionale che raggruppa le aziende di Servizi Ecologici Portuali e di tutela dell'ambiente marino.

Ecol Sea S.r.l.
Via Francesco Guardione, 3
90139 Palermo
Tel. 091 6883130 – Fax 091543468
Web: www.ecolseasrl.it
e-mail: info@ecolseasrl.it

L'Avvisatore marittimo

Quindicinale indipendente di attualità, informazioni marittime, turistiche, economia mercantile, politica dei trasporti, attività marinare e pesca

Fondato da Vincenzo Di Giovanni

Direttore responsabile: Michelangelo Milazzo
Editrice: Sicily Port Informer srls
Calata Marinai d'Italia - Edificio Stella Maris - Porto di Palermo
Tel.: +39 091 8397099 - Mob.: +39 393 4940488
www.avvisatore.com - *avvisatore@avvisatore.com*
Stampa Pittigrafica: via Salvatore Pelligra 6 - 90128 Palermo - tel. + 39 091481521

La pubblicità non supera il 45% - Iscritto al Roc Autorità per le Garanzie nelle Comunicazioni al n. 2606 - Registrazione al Tribunale di Palermo n. 16/11
Chiuso in redazione alle ore 11 del 12 novembre 2026

Svolta giudiziaria sul futuro della celebre spiaggia alle porte di Palermo

Mondello, il Tar conferma la decadenza della concessione alla Italo-Belga

Tra i primi ad esultare per il verdetto il deputato regionale Ismaele La Vardera

PALERMO - Arriva una svolta giudiziaria sul futuro della celebre spiaggia di Mondello. Il Tar (Tribunale amministrativo regionale) di Palermo ha respinto il ricorso presentato dalla società Mondello Immobiliare Italo-Belga, confermando pienamente la legittimità del decreto di decadenza delle concessioni demaniali marittime.
Il provvedimento era stato emanato lo scorso 26 febbraio dal dirigente generale del Dipartimento regionale dell'Ambiente, su impulso dell'assessorato guidato da Giusi Savarino.
La sentenza della prima sezione, presieduta da Salvatore Veneziano, arriva a stagione balneare ormai conclusa, dopo che la società aveva potuto gestire l'arenile grazie a una sospensiva cautelare ottenuta dal Consiglio di giustizia amministrativa. La battaglia legale, tuttavia, non è ancora del tutto chiusa: l'Italo-Belga ha infatti facoltà di presentare appello davanti allo stesso Cga.
L'assessora regionale Giusi Savarino ha espresso grande soddisfazione per una pronuncia che, a suo dire, convalida la trasparenza e la correttezza del percorso intrapreso dall'amministrazione.
Citando i passaggi chiave della sentenza, Savarino ha evidenziato quattro pilastri riconosciuti dai giudici: l'autonomia e la correttezza delle valutazioni discrezionali compiute dalla Regione; la gravità e la reiterazione nel tempo delle violazioni contestate alla società; la puntuale confutazione, da parte dell'ente regionale, delle difese presentate dalla concessionaria durante il procedimento.
«Il rispetto delle regole, degli obblighi concessori e della legalità non è negoziabile - ha dichiarato Giusi Savarino - *Continueremo ad agire con determinazione per tutelare l'interesse pubblico, garantire una gestione trasparente del demanio marittimo e difendere il diritto dei cittadini a una corretta valorizzazione del nostro patrimonio costiero, senza fare sconti a nessuno».*
Alla base del decreto di decadenza vi erano principalmente due contestazioni formali mosse all'Italo-Belga:. Principalmente, la vicenda Gm Edil, l'impresa (a cui la concessionaria affidava la pulizia dell'arenile e la manutenzione di attrezzature come lettini, ombrelloni e cabine) era stata raggiunta da un'interdittiva antimafia firmata dal



prefetto di Palermo Massimo Mariani, in quanto l'amministratore unico era fratello di un uomo condannato per mafia e ritenuto capo della famiglia di Resuttana. Nonostante l'Italo-Belga avesse interrotto i rapporti e ottenuto successivamente una misura di prevenzione collaborativa (con la nomina prefettizia di tre esperti di supporto), la questione è rimasta centrale nel procedimento.In secondo luogo, la gestione di bar e ristoranti contestazione che riguardava l'affidamento della ristorazione alla società Mida Srl, operazione che, secondo l'assessorato, sarebbe avvenuta in assenza delle autorizzazioni necessarie.
Dopo vari passaggi tra il Tar e il Cga - che in estate aveva permesso all'Italo-Belga di gestire la stagione 2026 per ragioni di ordine pubblico - l'udienza di merito dello scorso 6 ottobre ha portato alla sentenza.
Tra i primi a esultare per il verdetto c'è il deputato regionale Ismaele La Vardera *(nella foto)*: *«Avevo ragione, era solo questione di tempo. Finalmente Mondello è libera davvero. Ho vinto una battaglia epocale, ci prendevano per pazzi, ma le nostre battaglie concrete cambiano le cose».*
Con la sentenza del Tar si apre ora una fase cruciale per il futuro della spiaggia palermitana in vista della stagione estiva del prossimo anno.
Adesso, sullo sfondo di un possibile nuovo capitolo giudiziario in sede d'appello, la Regione dovrà definire i prossimi passaggi amministrativi a cominciare dalle modalità e dai tempi per i nuovi bandi di assegnazione all'organizzazione dei servizi, fino alla definizione degli spazi da destinare alla libera fruizione pubblica.

L'iniziativa, in programma al "Palermo Marina Yacting", è promossa dall'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale

"Noi... il Mediterraneo", torna il 17 dicembre con l'8ª edizione del consolidato appuntamento

PALERMO - "Noi… il Mediterraneo", l'iniziativa promossa dall'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale che, anno dopo anno, si è affermata come uno dei più autorevoli momenti di riflessione e confronto sulle grandi questioni che attraversano il Mare Nostrum, è in programma il prossimo 17 dicembre a Palermo.
L'incontro, che si svolge nel salone del "Palermo Marina Yachting" all'interno del porto del capoluogo isolano, si colloca in una fase storica particolarmente complessa e al tempo stesso ricca di opportunità, nella quale gli equilibri geopolitici, economici e strategici stanno riportando il Mediterraneo al centro delle dinamiche internazionali.
In questo scenario, la Sicilia torna a ricoprire un ruolo cruciale per la sua posizione geografica e per la sua vocazione naturale di ponte tra Europa, Africa e Medio Oriente, crocevia di scambi, relazioni e culture.
Le sfide legate ai conflitti che interessano diverse aree del bacino mediterraneo, i nuovi assetti delle rotte commerciali, le trasformazioni energetiche e le prospettive di sviluppo dei territori impongono una riflessione approfondita sul futuro di questa regione del mondo, da sempre luogo di incontro, ma anche di confronto tra popoli e interessi strategici.



"Noi… il Mediterraneo" offrirà l'occasione per analizzare tali dinamiche attraverso una chiave di lettura che coniuga memoria e visione, passato e futuro.
Al centro del dibattito vi saranno infatti la storia, le esperienze e le trasformazioni che hanno caratterizzato il porto di Palermo e l'intera Isola, realtà che nel corso dei secoli hanno saputo interpretare e accompagnare i cambiamenti del Mediterraneo.
Partendo dall'eredità di un territorio che ha fatto dell'apertura verso il mare uno dei propri elementi identitari, l'incontro intende interrogarsi sulle prospettive che attendono la Sicilia e i suoi porti, sempre più protagonisti delle reti logistiche, commerciali e infrastrutturali che collegano i continenti.
Un percorso di approfondimento che guarda alla storia come strumento essenziale per comprendere il presente e costruire, con consapevolezza, le strategie del futuro.
Ancora una volta Palermo si candida così a essere luogo privilegiato di dialogo e confronto, al centro di una riflessione che pone il Mediterraneo non soltanto come spazio geografico, ma come orizzonte di sviluppo, cooperazione e crescita condivisa.

Le risorse passano da 15 a 30 milioni di euro ma le imprese non possono ancora presentare domanda

Gasolio, la Regione Siciliana raddoppia gli aiuti all'autotrasporto

PALERMO - La Regione Siciliana ha portato da 15 a 30 milioni di euro la dotazione destinata ai ristori per il caro gasolio, rafforzando una misura attesa da centinaia di imprese del settore.
A oggi, però, non è ancora possibile presentare domanda perché manca il provvedimento finale che consente l'apertura dell'avviso pubblico.
Una situazione che rischia di trasformare un sostegno economico urgente in un intervento tardivo. Il termine indicato dalla stessa Regione per la presentazione delle istanze è fissato al prossimo 30 novembre, ma a poche settimane dalla scadenza la procedura non è stata ancora attivata.
L'intervento nasce con la legge regionale n. 13 dello scorso 28 maggio, che aveva destinato 15 milioni di euro al comparto dell'autotrasporto nell'ambito delle misure straordinarie contro il rincaro dei carburanti.
Successivamente, la legge regionale n. 33 del 22 ottobre 2026 ha incrementato lo stanziamento di ulteriori 15 milioni, portando la dotazione complessiva a 30 milioni di euro. L'aumento delle risorse amplia la capacità dell'intervento e consente di sostenere un numero maggiore di imprese alle prese con l'aumento dei costi operativi legati al carburante.
L'iniezione di fondi, tuttavia, non è stata accompagnata da una pari accelerazione dell'iter amministrativo.
Il decreto è pronto, ma manca, infatti, il via libera dell'Ars.
Secondo la FIAP, la Federazione italiana autotrasportatori professionali, il lavoro tecnico sul decreto interassessoriale sarebbe già stato completato. L'ultimo ostacolo sarebbe rappresentato dai pareri della II Commissione Bilancio e della IV Commissione Ambiente, Territorio e Mobilità dell'Assemblea regionale siciliana, passaggi obbligatori prima dell'adozione definitiva del provvedimento.
Per questo motivo l'associazione di categoria chiede una convocazione urgente delle commissioni competenti e la pubblicazione immediata dell'avviso.
«Le imprese siciliane hanno già sostenuto l'impatto del caro gasolio con risorse proprie e non possono subire ulteriori conseguenze per i ritardi della macchina amministrativa - afferma il segretario generale FIAP, Alessandro Peron - *Le risorse ci sono e il percorso tecnico è concluso. Serve soltanto completare gli ultimi adempimenti istituzionali».*
Le linee guida presentate dalla Regione lo scorso settembre prevedono un contributo pari al 70% della maggiore spesa sostenuta per l'acquisto di gasolio tra il 1° marzo e il 31 dicembre 2026.
Il calcolo verrà effettuato confrontando il prezzo effettivamente pagato dalle imprese con il prezzo medio nazionale registrato nel febbraio 2026, individuato come parametro di riferimento.
Una prima quota dell'aiuto, fino a 50 mila euro per impresa, dovrebbe essere erogata nell'ambito del regime denominato "super de minimis". Per gli importi eccedenti sarà invece necessaria l'autorizzazione della Commissione europea, elemento che potrebbe incidere soprattutto sulle aziende di maggiori dimensioni e con consumi più elevati.
Restano inoltre da definire alcuni aspetti operativi, tra cui il cumulo con altre agevolazioni pubbliche e le modalità di ripartizione delle risorse nel caso in cui le richieste superino la disponibilità finanziaria.
Il ritardo appare ancora più evidente se confrontato con quanto avvenuto nel comparto agricolo. La Regione ha infatti già pubblicato l'avviso per gli aiuti contro il caro carburante destinati alle imprese agricole, mettendo a disposizione 33 milioni di euro.
Le domande potranno essere presentate dal 9 al 30 novembre attraverso il portale Uma Sicilia. Per gli agricoltori, quindi, la misura è già entrata nella fase operativa.
Per gli autotrasportatori, invece, l'accesso ai contributi resta ancora sulla carta.
A preoccupare le imprese è anche il calendario. La scadenza del 30 novembre annunciata dalla Regione appare difficilmente compatibile con un bando non ancora pubblicato e con una misura che riconosce come ammissibili anche le spese sostenute fino al 31 dicembre 2026.
Da qui la richiesta della FIAP di prorogare i termini e riallinearli alla data effettiva di apertura della procedura. L'obiettivo è evitare che i ritardi amministrativi si traducano in un ulteriore svantaggio per un settore che continua a fare i conti con il peso dei costi energetici e con margini sempre più compressi.

VOLI NELLE FESTIVITÀ NATALIZIE

Dalla Regione, sconti fino al 50% ai siciliani residenti

PALERMO - Con l'avvicinarsi delle festività torna d'attualità il sistema di agevolazioni voluto dalla Regione Siciliana per garantire la continuità territoriale. Ai residenti e alle categorie prioritarie contributi e sconti per alleggerire il costo dei collegamenti aerei da e per l'Isola. Come ogni anno, con l'avvicinarsi delle festività natalizie cresce la domanda di voli da e per la Sicilia e, parallelamente, l'attenzione verso le misure di sostegno messe in campo per contrastare il fenomeno del caro-voli e garantire il diritto alla mobilità dei cittadini dell'Isola. Secondo il sistema di agevolazioni sulla continuità territoriale, i residenti in Sicilia possono beneficiare di contributi destinati a ridurre il costo dei biglietti sulle tratte nazionali da e verso gli aeroporti siciliani. L'agevolazione ordinaria prevede un rimborso pari al 25% del costo del biglietto, mentre il contributo sale fino al 50% per alcune categorie considerate prioritarie, tra cui studenti fuori sede, persone con disabilità e cittadini appartenenti a nuclei familiari con determinati requisiti reddituali. La misura, introdotta per compensare gli svantaggi derivanti dall'insularità, rappresenta un importante strumento di sostegno soprattutto nei periodi di maggiore traffico, come quello natalizio, quando molte famiglie, lavoratori e studenti rientrano in Sicilia o raggiungono il resto della Penisola. In alcuni casi lo sconto può essere applicato direttamente in fase di prenotazione dalle compagnie che hanno aderito all'iniziativa; negli altri è possibile richiedere il rimborso attraverso la piattaforma regionale dedicata, rispettando le procedure e le scadenze previste.
Per le imminenti vacanze di Natale, dunque, il consiglio è quello di verificare tempestivamente la disponibilità delle agevolazioni e le modalità di accesso, così da programmare gli spostamenti con un significativo risparmio economico e affrontare con maggiore serenità il tradizionale esodo delle feste.

NEI PORTI DELLO STRETTO

Rimorchiatori Augusta confermata alla guida servizio di rimorchio

MESSINA - Sarà ancora Rimorchiatori Augusta, società appartenente al gruppo MedTug-Msc, a garantire il servizio di rimorchio nei principali scali dell'area dello Stretto di Messina.
La compagnia si è infatti aggiudicata la nuova concessione riguardante i porti di Messina, Milazzo, Reggio Calabria, Villa San Giovanni e Tremestieri, risultando l'unica impresa ad aver presentato un'offerta nell'ambito della procedura avviata nei primi mesi dell'anno.
La gara, pubblicata nel mese di gennaio di quest'anno, prevedeva un valore complessivo stimato di oltre 251,3 milioni di euro, al netto dell'Iva, per l'affidamento del servizio per un periodo di 15 anni, dallo scorso 1 settembre al 31 agosto 2041. L'offerta economica presentata da Rimorchiatori Augusta ammonta a 15,057 milioni di euro annui, per un valore complessivo dell'affidamento pari a 225,86 milioni di euro.
La società opera già nello Stretto di Messina dal 2020, anno in cui era subentrata nella gestione del servizio precedentemente svolto dalla Carmelo Picciotto fu Giuseppe Rimorchiatori Srl, titolare di una concessione con scadenza fissata inizialmente al 2024.
Nel corso degli anni successivi, la validità del titolo concessorio era stata prorogata più volte per garantire continuità operativa. Una prima estensione era intervenuta nel 2021, con scadenza posticipata al luglio 2025. Successivamente, la Capitaneria di porto di Messina aveva disposto un ulteriore prolungamento dell'affidamento fino al 31 dicembre 2025, o comunque fino alla conclusione della procedura di gara per il nuovo rilascio della concessione.
Con l'aggiudicazione definitiva, Rimorchiatori Augusta consolida dunque la propria presenza in un'area strategica per il traffico marittimo nazionale, assicurando la continuità di un servizio essenziale per la sicurezza e l'operatività delle navi in transito e in manovra nei porti dello Stretto.

Presentato lo studio di Risposte Turismo sul sistema integrato degli scali di Catania, Siracusa e Pozzallo

Crocieristica, la Sicilia orientale guarda al 2030: previsti fino a 640 mila passeggeri e 81 milioni di entrate

VENEZIA - La crocieristica si candida a diventare uno dei principali motori dello sviluppo turistico ed economico della Sicilia orientale.
Secondo uno studio realizzato da Risposte Turismo per l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, entro il 2030 il sistema integrato degli scali di Catania, Siracusa e Pozzallo potrebbe raggiungere quota 640 mila passeggeri l'anno, generando un impatto economico diretto superiore agli 81 milioni di euro.
I risultati dell'analisi sono stati illustrati nel corso della conferenza stampa dedicata al tema "Il futuro della crocieristica a Catania, Siracusa e Pozzallo: competitività e valore per il territorio", alla presenza del commissario straordinario dell'AdSP, Francesco Di Sarcina, e del presidente di Risposte Turismo, Francesco di Cesare.
Lo studio fotografa un settore che negli ultimi dieci anni ha mostrato una crescita complessivamente positiva, pur attraversando fasi di assestamento. Il record è stato registrato nel 2023 con oltre 370 mila crocieristi movimentati, dei quali il 63% transitati da Catania.
Dopo la contrazione rilevata nel 2024, il traffico ha ripreso a crescere raggiungendo 271 mila passeggeri nel 2025. Per il 2026 le previsioni indicano il superamento della soglia dei 330 mila crocieristi, con il porto etneo destinato ad assorbire l'87% dei movimenti complessivi.



Sulla base dei 281 accosti programmati per il prossimo anno, Risposte Turismo stima una spesa diretta complessiva di circa 36,9 milioni di euro, equivalente a un valore medio di 130 mila euro per ogni nave accolta.
«Il rapporto analizza l'evoluzione dei traffici, il posizionamento competitivo dei tre porti nel contesto nazionale e mediterraneo, le strategie delle compagnie crocieristiche e le prospettive legate agli investimenti infrastrutturali», ha sottolineato Di Sarcina.
Lo studio individua due possibili scenari di sviluppo al 2030 e mette in evidenza le condizioni necessarie per tradurre il potenziale del territorio in risultati concreti. Secondo Francesco di Cesare, gli scenari delineati si fondano su dati, confronti con gli operatori e valutazioni previsionali elaborate con il massimo rigore possibile, ma restano legati a variabili sia interne che esterne.
Tra i fattori controllabili rientrano la capacità di realizzare le opere programmate senza compromettere l'operatività degli scali e il mantenimento di elevati standard di servizio; tra quelli esogeni figurano invece la crescente competizione di altri porti del Mediterraneo e le dinamiche geopolitiche internazionali.
Nel quadro delineato dallo studio, Catania emerge come il principale hub crocieristico della Sicilia orientale e il porto con i maggiori margini di crescita. Un ruolo favorito anche dalla vicinanza dell'aeroporto internazionale di Fontanarossa, situato a pochi chilometri dalle banchine, elemento che rafforza le prospettive di sviluppo del segmento fly & cruise e l'attrattività dello scalo per le compagnie.
Diversa la strategia individuata per Siracusa, che punta a valorizzare la propria identità culturale, storica e paesaggistica consolidando la presenza delle navi dei segmenti premium e luxury. Gli scenari elaborati indicano un volume potenziale compreso tra 150 mila e 180 mila passeggeri entro il 2030. La crescita, tuttavia, dovrà procedere in equilibrio con la capacità di accoglienza della destinazione, in particolare nelle aree più sensibili del centro storico e di Ortigia.
Per Pozzallo, invece, la prospettiva è quella di uno sviluppo selettivo legato alle unità di minori dimensioni e al mercato premium. Lo studio suggerisce di differenziare l'offerta escursionistica valorizzando mete come Ragusa Ibla, Modica, Scicli, Ispica e il Castello di Donnafugata. Le previsioni indicano un traffico compreso tra 5 mila e 10 mila passeggeri annui a seconda dello scenario considerato.
Il messaggio che emerge dall'analisi è chiaro: superare la logica della competizione tra singoli porti e costruire un sistema integrato fondato sulla complementarità delle rispettive vocazioni. Catania, Siracusa e Pozzallo possono infatti intercettare segmenti differenti del mercato crocieristico, distribuendo in modo più equilibrato i benefici economici e turistici sull'intero territorio della Sicilia orientale.

L'erosione avanza e riapre anche il dibattito sul porto del centro del Trapanese

La spiaggia di San Vito lo Capo perde sabbia

SAN VITO LO CAPO (TP) - La spiaggia di San Vito Lo Capo continua a mostrare i segni di un fenomeno che da anni alimenta il confronto tra tecnici, ambientalisti e istituzioni: l'erosione costiera. Il progressivo arretramento della linea di battigia e la riduzione dell'arenile stanno infatti destando crescente preoccupazione in una località che rappresenta uno dei principali simboli turistici della Sicilia occidentale.
A mantenere alta l'attenzione sul tema è il Circolo Legambiente Pizzo Cofano, promotore della campagna "Salviamo San Vito Lo Capo", che da tempo sollecita un approccio condiviso tra enti pubblici e comunità scientifica. L'obiettivo è quello di affrontare il problema partendo da dati aggiornati e da una pianificazione di lungo periodo, indispensabile per garantire la tutela dell'ecosistema costiero e delle attività economiche che gravitano attorno alla spiaggia.
Tra i contributi scientifici più significativi figurano anche gli studi condotti dal geologo Francesco Torre, che ha analizzato nel tempo l'evoluzione morfologica della baia e i fattori che potrebbero aver inciso sugli equilibri naturali del litorale.
Uno degli elementi maggiormente osservati dagli esperti riguarda il prolungamento del molo di sopraflutto del porto, realizzato nel 1969. Secondo diverse analisi, l'intervento avrebbe modificato i naturali processi di trasporto dei sedimenti e il movimento delle correnti marine all'interno della baia, alterando il delicato equilibrio che garantiva la distribuzione della sabbia lungo la spiaggia.
Il fenomeno si manifesta attraverso una situazione apparentemente contraddittoria. Da un lato, nelle aree vicine al porto si registra un accumulo di materiale sabbioso che richiede periodiche operazioni di dragaggio per assicurare la piena funzionalità dello scalo. Dall'altro, alcuni tratti dell'arenile mostrano un progressivo assottigliamento, particolarmente evidente nella zona orientale della spiaggia, dove l'arretramento della costa è diventato sempre più visibile.
Una dinamica che impone approfondimenti tecnici capaci di valutare in modo integrato il comportamento delle correnti, il trasporto dei sedimenti e l'evoluzione geomorfologica dell'intera baia.
La vulnerabilità della spiaggia di San Vito Lo Capo è legata anche alle sue caratteristiche naturali. Il litorale è infatti compreso tra due promontori e non beneficia di significativi apporti sedimentari da parte di corsi d'acqua, elemento che limita il naturale reintegro della sabbia.
Gli studiosi definiscono questo tipo di sistema costiero una pocket beach, una spiaggia racchiusa entro confini naturali nei quali i sedimenti tendono a circolare senza ricevere contributi esterni rilevanti. In contesti di questo genere, qualsiasi alterazione dei meccanismi di erosione e deposito può avere effetti duraturi, rendendo particolarmente complesso il recupero spontaneo dell'equilibrio originario.
Tra le priorità indicate da Legambiente vi è l'aggiornamento dei rilievi della linea di costa, considerato essenziale per misurare con precisione l'evoluzione dell'arenile e verificare l'impatto delle mareggiate e degli eventi marini degli ultimi anni.



L'associazione chiede inoltre una collaborazione stabile tra il Comune di San Vito Lo Capo, la Regione Siciliana, l'Autorità di Bacino e il mondo della ricerca, così da integrare le conoscenze già disponibili con nuove campagne di monitoraggio e con analisi aggiornate sulle attuali condizioni del litorale.
Una conoscenza più accurata dello stato della costa appare fondamentale anche in vista delle future scelte urbanistiche e infrastrutturali che interesseranno il territorio. Pianificare interventi destinati a incidere sul paesaggio e sull'economia locale richiede infatti dati aggiornati e una fotografia reale dell'evoluzione della baia.
A sostegno di queste richieste si è sviluppata anche una significativa mobilitazione civica: la raccolta firme promossa a difesa della spiaggia ha già superato quota 1.600 adesioni.

Sono Porto e Politeama con corse gratuite fino al 31 gennaio del prossimo anno per incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico

Palermo, l'anello ferroviario prende forma: inaugurate due nuove fermate

PALERMO - Un nuovo passo avanti per la mobilità urbana del capoluogo siciliano. Sono state inaugurate lo scorso 3 novembre le nuove fermate Porto e Politeama dell'anello ferroviario di Palermo, lungo la tratta che collega Giachery al centro cittadino. L'opera, tra le più attese degli ultimi anni, rafforza il collegamento tra l'area portuale e il nodo ferroviario di Notarbartolo, contribuendo a rendere più efficiente il sistema dei trasporti pubblici cittadini.
La cerimonia inaugurale si è svolta con un viaggio simbolico a bordo del treno tra la stazione Porto e la nuova fermata Politeama, situata in piazza Castelnuovo. Presenti il presidente della Regione Siciliana, Renato Schifani, l'assessore regionale alle Infrastrutture e Mobilità, Alessandro Aricò, e l'assessore ai Beni culturali, Francesco Paolo Scarpinato.
Con l'apertura delle due nuove fermate si conclude la prima fase operativa del progetto di chiusura dell'anello ferroviario cittadino.
L'intervento, promosso dal Comune di Palermo e realizzato da Rete Ferroviaria Italiana, con la direzione lavori di FS Engineering, ha beneficiato di un importante sostegno finanziario della Regione Siciliana. Sul valore complessivo dell'opera, pari a circa 178 milioni di euro, la Regione ha contribuito con fondi che comprendono anche risorse europee per un totale di 69 milioni di euro.
Nel corso dell'inaugurazione, il presidente Schifani ha sottolineato come l'investimento rappresenti una scelta strategica per migliorare la qualità della vita in città e incentivare il trasporto pubblico. Per favorire la conoscenza del nuovo servizio, la Regione ha inoltre deciso di renderne gratuito l'utilizzo fino al prossimo 31 gennaio per tutti i passeggeri che utilizzeranno una delle fermate dell'anello ferroviario. L'iniziativa punta a incoraggiare un cambiamento nelle abitudini di spostamento dei cittadini, promuovendo una mobilità più sostenibile e meno dipendente dall'automobile privata.
Anche l'assessore regionale Alessandro Aricò ha evidenziato il valore dell'opera, sottolineando come il treno raggiunga oggi una delle aree più centrali e frequentate della città. L'obiettivo è rendere il servizio ferroviario una valida alternativa agli spostamenti in auto, grazie a collegamenti più rapidi, moderni e integrati con le esigenze quotidiane dei pendolari e dei visitatori. I nuovi convogli consentono inoltre il trasporto di biciclette e monopattini e offrono servizi come la ricarica dei dispositivi elettronici durante il viaggio.
L'anello ferroviario comprende attualmente le fermate di Notarbartolo, Libertà, Imperatore Federico, Fiera, Giachery, Porto e Politeama. Grazie all'entrata in funzione delle nuove stazioni si prevede un incremento dell'utenza di circa il 20 per cento.
Il servizio viene svolto da due treni di ultima generazione, con una disponibilità di 305 posti a sedere e una capacità totale di circa 575 passeggeri per convoglio.
Nella fase iniziale le corse avranno una frequenza di 30 minuti, con la prospettiva di ridurre progressivamente l'intervallo a 20 minuti e successivamente a 15 minuti una volta completato il potenziamento dell'infrastruttura.
Nel frattempo proseguono i lavori del secondo lotto dell'opera, che prevede la realizzazione della fermata Turrisi Colonna. Quest'ultimo intervento consentirà di completare definitivamente il percorso dell'anello ferroviario, collegando la fermata Politeama con la stazione di Notarbartolo e chiudendo il circuito ferroviario urbano.

Sospesa la Civitavecchia-Termini I.

Grandi Navi Veloci sospende la tratta dal Lazio verso la Sicilia



NAPOLI - Si è concluso lo scorso 4 novembre il servizio marittimo di Grandi Navi Veloci tra Civitavecchia e Termini Imerese. Con l'ultima partenza della nave GNV Spirit, la compagnia del Gruppo MSC archivia una tratta attiva dal 2011 e annuncia una riorganizzazione del proprio network verso la Sicilia, puntando sul potenziamento della linea Napoli-Termini Imerese.
La decisione, spiega l'azienda, è stata assunta alla luce delle difficoltà economiche che caratterizzano il collegamento tra il porto laziale e quello siciliano. Secondo GNV, la prosecuzione del servizio nelle attuali condizioni operative avrebbe richiesto presupposti commerciali che, dal confronto con il comparto dell'autotrasporto, sono emersi come non più sostenibili dal mercato.
Per garantire continuità ai flussi di traffico passeggeri e merci, la compagnia ha scelto di rafforzare il collegamento con Napoli, individuato come soluzione alternativa per servire il medesimo bacino di utenza. Il nuovo assetto prevede un servizio quotidiano in entrambe le direzioni, con una significativa intensificazione delle frequenze.
Protagonista del potenziamento sarà proprio il traghetto GNV Spirit, che verrà impiegato stabilmente sulla tratta Napoli-Termini Imerese. L'unità effettuerà partenze diurne dal capoluogo campano dal lunedì al sabato alle 13.30 e collegamenti notturni da Termini Imerese tra martedì e domenica all'1.30. Un'organizzazione che consentirà alla nave di operare due traversate al giorno, estendendo per l'intera settimana un modello di esercizio già adottato nei fine settimana.
La rotta Civitavecchia-Termini Imerese era stata inaugurata quindici anni fa con due collegamenti settimanali, programmati il mercoledì e il venerdì. L'obiettivo di GNV era offrire un'alternativa al porto di Palermo, valorizzando lo scalo termitano come punto di accesso strategico per il traffico marittimo da e verso l'isola.
Negli anni il servizio aveva registrato una progressiva crescita. Nel marzo del 2017 la compagnia annunciò il raddoppio delle frequenze, evidenziando il consolidamento della domanda e le potenzialità dello scalo di Termini Imerese. In quell'occasione l'amministratore delegato Matteo Catani indicò come obiettivo il raggiungimento di collegamenti quotidiani, capaci di offrire maggiore regolarità sia agli autotrasportatori sia ai passeggeri.
Successivamente la linea si è affermata come un collegamento annuale operato in esclusiva da GNV, arrivando a garantire fino a cinque partenze settimanali e attraversamenti della durata di circa quattordici ore. Negli ultimi anni il servizio è stato assicurato principalmente dalle unità GNV Spirit e GNV Auriga, affiancato da iniziative commerciali rivolte sia al comparto merci sia ai residenti e ai nati in Sicilia.
Con la chiusura della rotta da Civitavecchia si conclude dunque una delle principali connessioni marittime tra il Centro Italia e la Sicilia occidentale, mentre GNV concentra le proprie risorse sul rafforzamento dell'asse Napoli-Termini Imerese.

Secondo Vamonos Vacanze, il calo del 4,2% non coincide con una rinuncia alle partenze

Turismo, mercato in frenata ma la voglia di viaggiare non arretra

Crescono flessibilità, attenzione al valore dell'esperienza e formule di viaggio distribuite lungo tutto l'anno

ROMA - Il turismo organizzato attraversa una fase di rallentamento, ma la propensione a viaggiare continua a rimanere elevata.
A cambiare non è tanto il desiderio di partire, quanto il modo in cui gli italiani progettano le proprie vacanze, scegliendo con maggiore attenzione tempi, destinazioni e durata dei soggiorni.
È quanto emerge dall'analisi di Vamonos Vacanze, tour operator specializzato nei viaggi di gruppo, che ha elaborato le tendenze evidenziate dall'Osservatorio ASTOI Confindustria Viaggi per la stagione autunno-inverno 2026/27.
In un contesto caratterizzato dall'aumento dei costi, dalle incertezze geopolitiche e da una crescente attenzione ai bilanci familiari, il comparto registra una contrazione dei ricavi del 4,2% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.
Per interpretare correttamente il fenomeno, secondo Vamonos Vacanze, occorre però superare la semplice distinzione tra chi sceglie di partire e chi decide di rinviare il viaggio. L'aspetto più interessante riguarda infatti l'evoluzione delle abitudini di consumo: il turista contemporaneo ricerca soluzioni più flessibili e costruisce le proprie esperienze in funzione del tempo disponibile e delle aspettative personali.
La vacanza, infatti, non coincide più necessariamente con il tradizionale soggiorno estivo di lunga durata. Sempre più spesso si articola in formule diverse durante l'arco dell'anno: weekend dedicati al benessere, ponti nelle città europee, itinerari culturali, brevi fughe rigeneranti o settimane al mare durante la stagione invernale.
Le difficoltà economiche stanno rendendo i consumatori più selettivi, ma non stanno cancellando il desiderio di viaggiare. Il costo dei trasporti, l'inflazione e una generale riduzione del potere d'acquisto inducono molte persone a valutare con maggiore attenzione il rapporto tra spesa e qualità dell'esperienza.
Questo atteggiamento si traduce in comportamenti differenti: dalla ricerca di destinazioni alternative alla riduzione della durata del soggiorno, fino a una valutazione più accurata dei servizi inclusi nelle proposte turistiche.
Parallelamente stanno cambiando anche le modalità di prenotazione. Da un lato aumentano coloro che organizzano il viaggio con largo anticipo, dall'altro cresce il numero di viaggiatori che decide a ridosso della partenza. Si riduce invece la fascia intermedia, confermando un mercato sempre più polarizzato tra pianificazione e spontaneità.
Secondo Vamonos Vacanze, la trasformazione in atto può essere sintetizzata in un concetto: il passaggio dalla logica della durata a quella dell'esperienza.
Una settimana al mare, un ponte in una capitale europea o due giorni alle terme non vengono più valutati esclusivamente sulla base dei giorni trascorsi lontano da casa. Entrano sempre più in gioco elementi come l'organizzazione, le attività proposte, la possibilità di condividere il viaggio con altre persone e il valore emotivo attribuito all'esperienza.
Da questa evoluzione nasce quello che il tour operator definisce un modello di "vacanza a intensità variabile": soggiorni differenti per durata e destinazione, ma accomunati dall'obiettivo di massimizzare la qualità del tempo vissuto.
Le partenze previste da Vamonos Vacanze per novembre e il prossimo dicembre rappresentano quindi una possibile ma concreta fotografia di questa nuova domanda.

Successo per la XXVIII edizione della "Borsa del Turismo Archeologico"

Turismo archeologico: Paestum capitale del Mediterraneo

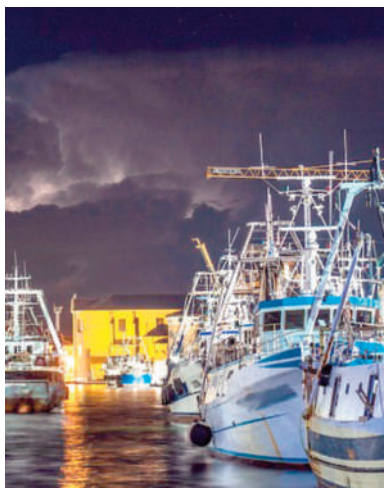
Nel Salernitano, quattro giorni di incontri tra istituzioni, operatori culturali e turistici

PAESTUM (SA) - Si è conclusa con una partecipazione record la XXVIII edizione della Borsa Mediterranea del Turismo Archeologico, che ha trasformato per quattro giorni Paestum in un punto di riferimento internazionale per il dialogo tra archeologia, turismo, cultura e innovazione.
L'evento ha richiamato rappresentanti istituzionali, delegazioni straniere, direttori di musei e parchi archeologici, operatori turistici, accademici, archeologi e professionisti della valorizzazione culturale, provenienti da numerosi Paesi dell'area mediterranea e oltre.
Nel corso della manifestazione si sono svolte 170 conferenze con oltre 750 relatori articolate in 16 sezioni tematiche, confermando il ruolo della Borsa come una delle principali piattaforme internazionali dedicate alla promozione del patrimonio archeologico e al confronto sulle nuove strategie di sviluppo turistico e culturale.
Particolare rilievo hanno assunto i temi della valorizzazione delle aree interne e dell'accessibilità, individuati come assi portanti dell'edizione 2026. I confronti promossi dalla Regione Campania hanno evidenziato la necessità di rendere sempre più accessibili e fruibili i siti culturali, favorendo al contempo la scoperta di destinazioni meno conosciute e sostenendo lo sviluppo economico e sociale dei territori.
Ampio spazio è stato riservato anche alle politiche culturali europee e mediterranee, con approfondimenti dedicati alle prospettive del turismo culturale nel prossimo quadro finanziario dell'Unione Europea, al Piano Olivetti per la Cultura e al Piano Mattei per il Mediterraneo, individuati come strumenti strategici per rafforzare la cooperazione internazionale e gli investimenti nel settore.
L'evento ha inoltre confermato il ruolo del patrimonio culturale come strumento di dialogo tra i popoli, grazie alla partecipazione di delegazioni provenienti da diversi Paesi del Mediterraneo e del Medio Oriente e alla collaborazione con il Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale e l'Agenzia Italiana per la Cooperazione allo Sviluppo. Le esperienze presentate hanno evidenziato come la tutela e la valorizzazione dei siti archeologici possano generare opportunità di crescita condivisa, formazione specialistica e sviluppo sostenibile.
Un capitolo importante è stato dedicato all'innovazione tecnologica applicata al patrimonio culturale. Attraverso ArcheoVirtual, giunta al ventesimo anniversario, i visitatori hanno potuto conoscere le più avanzate soluzioni digitali dedicate alla divulgazione, alla conservazione e alla fruizione dei beni culturali. Realtà virtuale, intelligenza artificiale, ricostruzioni tridimensionali, strumenti immersivi e nuove modalità di narrazione hanno mostrato le potenzialità delle tecnologie nel rendere l'archeologia sempre più accessibile e coinvolgente.
Grande attenzione ha suscitato anche il tema dell'inclusione, con applicazioni e progetti pensati per migliorare l'accessibilità dei siti culturali e favorire una partecipazione più ampia e consapevole da parte di tutti i visitatori, compresi i pubblici con esigenze specifiche.
Sul fronte del turismo organizzato, il workshop B2B ha favorito l'incontro tra l'offerta culturale italiana e operatori internazionali specializzati nel turismo incoming, offrendo nuove opportunità di promozione ai territori e alle destinazioni presenti.

Previste inoltre tutele strutturali per i lavoratori del comparto

Pesca, 100 milioni dalla Legge di Bilancio per il rinnovo della flotta

ROMA - Un fondo da 100 milioni di euro destinato all'ammodernamento della flotta peschereccia nazionale e l'introduzione di una misura strutturale di sostegno al reddito per i lavoratori del comparto. Sono alcune delle principali novità contenute nel disegno di legge di Bilancio per il settore della pesca.
In particolare, il provvedimento prevede l'istituzione di un fondo pluriennale finalizzato a sostenere interventi di efficientamento energetico e innovazione della flotta italiana. Le risorse ammontano complessivamente a 100 milioni di euro, di cui 60 milioni stanziati per il 2027 e 40 milioni per il 2028.
Gli interventi finanziabili riguarderanno l'ammodernamento sostenibile delle imbarcazioni da pesca, la riduzione dei consumi energetici, il miglioramento degli standard di sicurezza e delle condizioni di lavoro degli operatori imbarcati, oltre ad azioni volte a rafforzare la competitività delle imprese del settore. Le modalità operative e i criteri per l'accesso ai contributi saranno definiti con un successivo decreto del Ministero dell'Agricoltura.



Sul fronte della tutela occupazionale, il disegno di legge introduce dal 2027 una specifica forma di integrazione salariale per i lavoratori della pesca. La misura prevede il riconoscimento di un'indennità pari all'80 per cento della retribuzione per un massimo di 90 giornate all'anno, nei casi di sospensione dell'attività lavorativa dovuta a cause temporanee indipendenti dalla volontà dei datori di lavoro e dei lavoratori.
Tra le situazioni che consentiranno l'accesso al beneficio rientrano le avverse condizioni meteorologiche stagionali, i fenomeni infettivi e le infestazioni parassitarie di particolare rilevanza, la mancanza di lavoro o la riduzione delle commesse, le perdite consistenti del prodotto e i provvedimenti restrittivi adottati dalle autorità nazionali o dell'Unione europea.
Secondo quanto riportato nella relazione tecnica allegata al provvedimento, la misura assumerà carattere strutturale a partire dal 2027, sostituendo i precedenti strumenti di sostegno temporaneo finora adottati per fronteggiare le interruzioni dell'attività produttiva nel comparto ittico.

In ballo l'autonomia dell'Autorità anticorruzione

Anac, dopo il ritiro di Altieri la ricerca di un presidente condiviso si fa più difficile

ROMA - Prosegue la tormentata corsa alla presidenza dell'Anac, l'Autorità anticorruzione, il soggetto chiamato a controllare come vengono spesi miliardi di euro pubblici. Il ritiro di Nuccio Altieri e le successive difficoltà nel trovare un candidato condiviso raccontano una verità scomoda. Quando ogni nome proposto appare, in misura diversa, legato ad un qualsiasi partito, il problema non è necessariamente la competenza delle persone coinvolte ma la credibilità della stessa istituzione.
E la questione assume un peso ancora maggiore se si guarda al dossier più caro a Matteo Salvini: il Ponte sullo Stretto di Messina.
Si tratta, infatti, di una delle opere pubbliche più costose e controverse della storia italiana, destinata a mobilitare enormi risorse economiche, procedure complesse, affidamenti, subappalti e inevitabili contenziosi. Proprio in un contesto del genere, l'Anac dovrà esercitare una vigilanza rigorosa e indipendente sulle procedure di gara e sul rispetto delle regole.
Oltretutto, la fiducia dei cittadini non si costruisce soltanto con l'onestà reale, ma anche con l'assenza di ombre. Se, ad esempio, chi deve vigilare sul Ponte viene percepito come troppo vicino a chi il Ponte lo vuole realizzare a ogni costo, ogni verifica rischia di trasformarsi in una battaglia politica anziché in una garanzia di trasparenza. E la soglia dei due terzi prevista dal Parlamento serve esattamente a evitare questo scenario. È un argine contro la tentazione di colonizzare le autorità indipendenti e trasformarle in semplici articolazioni del governo.
Salvini oggi sostiene che sia meglio scegliere bene che scegliere in fretta. Infatti, scegliere bene significa individuare una figura che possa controllare anche il Ponte sullo Stretto senza dover mai ringraziare chi l'ha nominata. Perché quando controllore e controllato finiscono troppo vicini, il rischio non è soltanto un conflitto d'interessi ma anche la perdita di fiducia nelle istituzioni stesse.

Lo storico veliero è salpato lo scorso 10 novembre

L'Amerigo Vespucci ha salutato Palermo Conclusa la tappa nel capoluogo siciliano

PALERMO - Si è conclusa nella mattinata dello scorso 10 novembre la sosta dell'Amerigo Vespucci al molo Sammuzzo nel porto di Palermo. Lo storico veliero della Marina Militare ha lasciato il capoluogo siciliano dopo alcuni giorni di permanenza che hanno offerto alla città l'opportunità di ammirare da vicino una delle navi più iconiche della tradizione navale italiana.
La presenza della Vespucci ha rappresentato un'occasione di incontro tra la Marina Militare e la comunità palermitana. Nel corso della sua permanenza, infatti, il veliero ha aperto le proprie porte al pubblico nelle giornate del 6 e dell'8 novembre, consentendo a migliaia di cittadini e visitatori di salire a bordo e conoscere da vicino la nave, simbolo dell'eccellenza, della professionalità e della tradizione marinara italiana.
In occasione della sosta a Palermo, il sindaco Roberto Lagalla ha ricevuto a Palazzo Palagonia il comandante del veliero, il Capitano di Vascello Nicasio Falica. Nel corso dell'incontro, Lagalla ha espresso apprezzamento per la presenza in città dello storico veliero, sottolineandone il valore simbolico e istituzionale e il ruolo di ambasciatore dell'immagine italiana nel mondo. La Vespucci rappresenta, infatti, un modello di professionalità, disciplina, competenza e orgoglio nazionale, oltre a custodire una tradizione che lega profondamente il Paese alla cultura del mare.
«La presenza dell'Amerigo Vespucci nel porto di Palermo - ha dichiarato Lagalla - *è motivo di grande orgoglio per la nostra città e rappresenta un'occasione preziosa di incontro tra la Marina Militare e la comunità palermitana. Il suo arrivo è anche un'opportunità per avvicinare soprattutto le giovani generazioni al mondo del mare, alla cultura marinara e alle istituzioni che ogni giorno operano al servizio del Paese».*
Per agevolare l'afflusso dei visitatori nelle giornate di apertura, il Comune di Palermo, in collaborazione con AMAT, aveva provveduto a predisporre un servizio gratuito di bus navetta dal parcheggio fino al Molo Trapezoidale che ha consentito ai cittadini di raggiungere più facilmente l'area di accesso alla nave.
Con la partenza dell'Amerigo Vespucci nella mattinata del 10 novembre si è dunque conclusa la tappa palermitana della Campagna 2026, lasciando alla città il ricordo di una presenza prestigiosa e di un'importante occasione di condivisione con la Marina Militare e la sua storia.

Deducibilità del 90% per auto elettriche e ibride

Manovra 2027, più incentivi per gli agenti di commercio

ROMA - Una spinta alla transizione ecologica del parco circolante e, al tempo stesso, un alleggerimento del carico fiscale per una delle categorie che utilizza maggiormente l'automobile come strumento di lavoro. È questo l'obiettivo delle nuove disposizioni contenute nel disegno di legge di Bilancio 2027, approvato dal Consiglio dei ministri e ora all'esame del Parlamento.
Il disegno di legge di Bilancio introduce un trattamento fiscale più favorevole per i veicoli a basse emissioni utilizzati dagli agenti e rappresentanti di commercio.
Tra le novità più rilevanti figura il rafforzamento della deducibilità fiscale per le auto elettriche e ibride utilizzate da agenti e rappresentanti di commercio. La misura prevede infatti l'innalzamento della quota deducibile dei costi dal tradizionale 80% al 90%, accompagnato da un incremento del valore massimo fiscalmente riconosciuto per l'acquisto del veicolo.
Se la norma sarà confermata nella sua formulazione attuale, dal prossimo 1° gennaio gli agenti di commercio potranno beneficiare di una deducibilità del 90% per le vetture completamente elettriche e per quelle ibride utilizzate nell'attività professionale.
Contestualmente aumenta anche il limite del costo d'acquisto fiscalmente riconosciuto, che passa dagli attuali 25.822,84 euro a 35.000 euro. Si tratta di una modifica particolarmente significativa per chi acquista veicoli di nuova generazione, generalmente caratterizzati da prezzi più elevati rispetto alle tradizionali motorizzazioni.
Per le vetture alimentate a benzina, diesel o con altre tecnologie non sono invece previste variazioni: restano confermati sia il limite di deducibilità dell'80% sia il tetto massimo di 25.822,84 euro.
Rimane invariata la disciplina relativa all'IVA. Gli agenti e rappresentanti di commercio continueranno a beneficiare della piena detrazione dell'imposta sul valore aggiunto sugli acquisti dei veicoli destinati all'attività professionale.
La relazione tecnica allegata al provvedimento evidenzia inoltre come la misura non dovrebbe produrre effetti significativi sul gettito IVA, concentrando i propri effetti esclusivamente sul fronte della deducibilità fiscale dei costi.
I maggiori benefici riguarderanno soprattutto coloro che sceglieranno l'acquisto diretto del veicolo o il leasing.
Per il noleggio a lungo termine, infatti, la percentuale deducibile aumenterà anch'essa al 90%, ma resta invariato il limite massimo dei canoni annui fiscalmente riconosciuti, fissato a 5.164,57 euro.
In pratica, il vantaggio economico varierà in funzione del tipo di contratto scelto e della fascia di reddito del contribuente.

Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale

Firmato un protocollo tra la "Misurata Free Zone" e l'AdSP del Mare di Sicilia occidentale

Porti e nuove rotte commerciali: la presidente Annalisa Tardino in missione in Libia

MISURATA - Rafforzare le relazioni economiche tra Italia e Libia, sviluppare nuove opportunità di cooperazione nel settore portuale e logistico e consolidare il ruolo del Mediterraneo come piattaforma strategica di collegamento tra Europa e Africa.
Sono questi alcuni dei temi al centro della missione imprenditoriale italiana a Misurata, uno dei principali poli logistici della sponda meridionale del Mediterraneo, la cui posizione geografica e il regime di zona franca ne fanno un punto di accesso privilegiato non soltanto al mercato libico, ma anche ai Paesi del Sahel e dell'Africa subsahariana.
Alla missione ha preso parte la presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Annalisa Tardino. L'iniziativa è stata organizzata dalla Camera di Commercio Italo-Libica, presieduta da Nicola Colicchi, in collaborazione con l'Ambasciata d'Italia a Tripoli e Unioncamere, con il sostegno della "Misurata Free Zone" e del suo president Mohsen al Saqoutari. Firmato anche un protocollo d'intesa: *«Il documento firmato tra la "Misurata Free Zone" e l'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, con il sostegno della Camera di Commercio Italo-Libica, rappresenta un'opportunità concreta di collaborazione che intendiamo riempire di contenuti, trasformando le relazioni istituzionali in progetti, investimenti e nuove occasioni di sviluppo per la Sicilia, la Libia e l'Italia»* ha riferito Tardino.
La delegazione italiana comprende imprese attive nei settori delle costruzioni, delle infrastrutture, dell'agroalimentare, dell'energia, della logistica, dei trasporti, della meccanica e della sanità e tra i partecipanti figurano anche Fincantieri e il gruppo armatoriale Grimaldi. Il programma ha previsto incontri con rappresentanti dei ministeri libici dell'Economia e del Commercio, dei Trasporti, dell'Industria, del Petrolio e del Gas, oltre che con esponenti della Società Libica dei Porti, dell'Autorità per la Promozione degli Investimenti, dell'Unione delle Camere di Commercio e delle rappresentanze diplomatiche di Niger, Ciad e Sudan.
Particolare attenzione è stata dedicata alle prospettive di sviluppo di Misurata, interessata da un programma di investimenti da 2,7 miliardi di dollari per l'ampliamento dei terminal portuali, promosso da un consorzio guidato da MSC. *«Un'evoluzione* - ha



commentato Annalisa Tardino - *che apre nuove possibilità anche per il sistema portuale della Sicilia occidentale, naturalmente proiettato verso il Nord Africa e interessato a cogliere le possibilità offerte dalla crescita degli scambi, dall'integrazione delle reti logistiche e dalla riconfigurazione delle rotte commerciali. Abbiamo approfondito le possibilità di collaborazione tra i sistemi portuali, anche alla luce del potenziamento infrastrutturale in corso nei nostri scali, destinato a rafforzarne la competitività e la capacità di intercettare nuovi traffici. In una fase geopolitica particolarmente complessa, la cooperazione internazionale assume un valore ancora più significativo. La Sicilia, per la sua posizione strategica nel cuore del Mediterraneo, può e deve svolgere un ruolo di primo piano, anche attraverso un'azione di raccordo traistituzioni regionali, governo nazionale e istituzioni regionali per favorire nuovi traffici commerciali e generare ricadute positive sui territori. Il rapporto tra Italia e Libia affonda le radici in legami storici, economici e sociali che oggi possono tradursi in una partnership ancora più solida. È una prospettiva che si inserisce nella visione del governo italiano, espressa anche attraverso il "Piano Mattei", e che riconosce al Mediterraneo una rinnovata centralità negli equilibri internazionali. Come Autorità portuale vogliamo fare la nostra parte, contribuendo a costruire collegamenti, opportunità e relazioni durature. Perché la centralità del Mediterraneo non può essere soltanto una condizione geografica: deve diventare una scelta politica, economica e strategica».*

(Nella foto, da sinistra, Nicola Colicchi, Mohsen al Saqoutari e Annalisa Tardino al momento della firma del documento)

L'ISPRA a Rimini in occasione della fiera internazionale per la green e circular economy

La ricerca al servizio della sostenibilità

L'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale a Ecomondo 2026

RIMINI - Si è conclusa con un ampio programma di incontri, approfondimenti e momenti di confronto la partecipazione di ISPRA (Istituto Superiore per la Protezione e la Riceca Ambientale) a Ecomondo 2026, la fiera internazionale di riferimento in Europa per la green e circular economy, svoltasi a Rimini dal 3 al 6 novembre.
La presenza dell'ISPRA insieme all'-SNPA (Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente), ha confermato ancora una volta il ruolo centrale dell'ente, che ha sede in via Vitaliano Brancati a Roma, nel panorama della ricerca e delle competenze ambientali e il suo costante impegno nella diffusione della conoscenza scientifica a supporto della transizione ecologica.
Presso lo spazio espositivo allestito nella Hall Sud si sono svolti numerosi talk, incontri e occasioni di dialogo con istituzioni, imprese, operatori del settore e cittadini. Gli esperti di ISPRA hanno inoltre partecipato a oltre trenta panel tematici organizzati nell'ambito della manifestazione, contribuendo al dibattito su alcune delle principali sfide ambientali del nostro tempo: dall'economia circolare alla gestione dei rifiuti, dalle bonifiche al consumo di suolo e al dissesto idrogeologico, dalle risorse idriche alla finanza sostenibile, fino al contrasto degli illeciti ambientali e del fenomeno del greenwashing.
Tra gli appuntamenti più significativi, il 4 novembre presso lo Spazio Talk dello stand ISPRA/SNPA, si è svolta la presentazione del rapporto "Attivazioni in emergenza - Dati 2025", seconda edizione dello studio dedicato all'analisi degli in-



terventi effettuati dalle Agenzie regionali per la protezione dell'ambiente e da ISPRA nelle situazioni emergenziali caratterizzate da potenziali impatti sull'ambiente. Ampio spazio è stato riservato anche alla campagna di comunicazione "Facciamo circolare", realizzata da ISPRA in collaborazione con il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, che ne ha sostenuto il finanziamento, con l'obiettivo di promuovere i principi dell'economia circolare e sensibilizzare cittadini e imprese sull'uso efficiente delle risorse.
Presente a Ecomondo sin dalle prime edizioni della manifestazione, che nel 2027 celebrerà il suo trentesimo anniversario, ISPRA ha messo a disposizione il proprio patrimonio di competenze e conoscenze scientifiche, contribuendo al confronto tra istituzioni, mondo produttivo, ricerca e territori e favorendo la condivisione di esperienze e buone pratiche per affrontare le sfide della sostenibilità.
«Ecomondo si è confermato per ISPRA e per l'intero Sistema nazionale per la protezione dell'ambiente un appuntamento imprescindibile, particolarmente in un'edizione dedicata alla trasformazione della sostenibilità in risultati concreti - ha dichiarato Maria Alessandra Gallone, presidente di ISPRA e SNPA - *Rigenerare il suolo consumato, ripristinare gli ecosistemi naturali e sviluppare strumenti capaci di prevenire il rischio idrogeologico rappresentano obiettivi fondamentali. Solo attraverso una stretta collaborazione tra ricerca, istituzioni, imprese e comunità locali è possibile costruire percorsi condivisi e concreti verso uno sviluppo realmente sostenibile».*
La partecipazione a Ecomondo 2026 ha rappresentato per ISPRA un'importante occasione per valorizzare attività, progetti e risultati della ricerca ambientale italiana, rafforzando il dialogo con gli stakeholder e contribuendo alla diffusione di una cultura della sostenibilità fondata su dati, competenze e innovazione scientifica.

Dalla svolta pionieristica della Sicilia fino alle recenti disposizioni nazionali

Subacquea industriale: l'Italia converge verso gli standard internazionali

PALERMO - Negli ultimi anni, anche il legislatore nazionale ha impresso una forte accelerazione al settore per allineare l'intero Paese.
Dopo un primo intervento nel 2022 (Legge n. 25) focalizzato sulle attività di acquacoltura, con il Decreto-legge n. 200 del 1° dicembre 2025 è stata introdotta l'obbligatorietà dell'iscrizione al Registro degli Operatori Subacquei e Iperbarici Professionali per l'esercizio dei lavori subacquei. Un passaggio fondamentale che integra la normativa sulla sicurezza (D.Lgs. 81/2008) e garantisce al settore chiarezza giuridica, tutele operative e la definitiva proiettabilità dei professionisti italiani nel mercato globale.
Per decenni, la formazione dei sommozzatori professionisti in Italia ha seguito un binario autonomo e ben distinto rispetto ai modelli adottati nei principali Paesi industrializzati.
Questa divergenza ha riguardato le qualifiche degli operatori impiegati nei lavori portuali, industriali e offshore, determinando un ritardo nel riconoscimento dei titoli italiani all'estero che solo negli ultimi anni ha trovato una concreta strada di risoluzione.
Storicamente, il sistema italiano si è sviluppato attorno alla tradizione del palombaro e alla figura dell'OTS (Operatore Tecnico Subacqueo), istituita dai decreti ministeriali del 13 gennaio 1979 e del 2 febbraio 1982 per disciplinare la subacquea in servizio locale. Una qualificazione essenzialmente orientata alle attività portuali e costiere, assimilabile nei quadri internazionali ai livelli base di Harbour o Inshore Diver.
A livello globale, invece, il settore si è strutturato sui quattro livelli della IDSA (International Diving Schools Association), adottati come benchmark tecnico dalla IMCA (International Marine Contractors Association), l'organizzazione che raggruppa i principali contractor industriali e marittimi al mondo.
Negli standard IDSA, il punto di riferimento primario per le operazioni offshore ad aria è rappresentato dal Level 3 (Offshore Air Diver / TOP UP), indispensabile per operare sulle piattaforme e nei grandi cantieri marini.
La necessità delle grandi committenze industriali di disporre di standard omogenei ha spinto l'Italia a colmare questo divario. Il passaggio fondamentale è stato segnato dalla Legge della Regione Siciliana 21 aprile 2016, n. 7, la prima norma nell'ordinamento italiano a recepire esplicitamente i livelli formativi IDSA per la subacquea industriale.
Il percorso attuativo regionalizzato - sviluppatosi con il Decreto Presidenziale n. 31/2018 e culminato nel 2021 con l'emissione delle card per gli iscritti al Repertorio telematico - ha dimostrato subito la sua efficacia.
Il titolo di Offshore Air Diver / TOP UP (IDSA Level 3) rilasciato dal centro di formazione professionale Cedifop ha ottenuto l'inserimento nel Registro dei Commercial Diver norvegesi, conseguendo l'equivalenza con la qualifica ufficiale Dykker, klasse B.
L'episodio ha confermato come un percorso formativo italiano, se rigorosamente strutturato su standard internazionali e inserito in un quadro normativo pubblico, possa ottenere pieno riconoscimento all'estero.
La validità di questo modello ha trovato riscontro nelle raccomandazioni della stessa IMCA. Attraverso le Information Note del 2023 e il documento Diving Personnel Certification del 2024, l'associazione ha ribadito un principio chiave: IMCA non accredita direttamente le singole scuole private, ma raccomanda gli standard IDSA Level 3 a condizione che il percorso sia sottoposto al controllo di una struttura statale o regionale.
Con gli ulteriori chiarimenti del 2025, è stato confermato che il riconoscimento internazionale di una qualifica subacquea non deriva dall'accreditamento della singola scuola da parte di organismi privati, bensì dalla conformità del programma agli standard IDSA abbinata a un sistema di tutela e supervisione pubblica.


A Palermo a due passi dal porto
c'è "Gusto in" dove trovi
il tuo caffè a soli 60 centesimi
GUSTO IN
BAR - GASTRONOMIA
ROSTICCERIA - RISTORANTE
Via G. Bonomo, 8
Palermo
(accanto Camera
di Commercio)
Tel. 091.5077938
Cell. 320.0818256
Servizio a domicilio
Si accettano buoni pasto

unicef

Al convegno Fedespedi, delineato il futuro del sistema doganale comunitario

Fiducia, dati e collaborazione: la nuova dogana europea

ROMA - Una dogana sempre più moderna, digitale e orientata alla gestione intelligente dei rischi, capace di coniugare efficacemente sicurezza e competitività attraverso un rapporto di fiducia crescente con gli operatori economici. È questa la visione emersa nel corso del convegno organizzato da Fedespedi dal titolo "La Dogana europea che cambia: attuazione della riforma e ruolo degli operatori", al quale hanno partecipato il direttore dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Roberto Alesse, e il direttore dell'Ufficio Relazioni Internazionali dell'Agenzia, Andrea Mazzella.

L'incontro ha rappresentato un importante momento di confronto tra istituzioni, imprese e operatori del settore logistico e delle spedizioni internazionali sulle prospettive della riforma del Codice Doganale dell'Unione Europea, una delle più significative trasformazioni del sistema doganale comunitario degli ultimi anni. Al centro del dibattito, l'evoluzione del ruolo della dogana nel contesto di mercati sempre più globalizzati, caratterizzati da filiere produttive complesse, nuove esigenze di sicurezza e crescente necessità di semplificazione amministrativa.

Nel corso del suo intervento, il direttore Roberto Alesse ha evidenziato come la funzione doganale sia oggi chiamata ad assumere un ruolo sempre più strategico a tutela della legalità, della correttezza degli scambi commerciali e della concorrenza leale tra gli operatori economici. *«La dogana è chiamata oggi a svolgere una funzione essenziale per la tutela della legalità e della concorrenza leale. In un contesto caratterizzato da trasformazioni profonde delle catene del valore e da crescenti sfide globali, è necessario rafforzare un modello fondato sull'affidabilità degli operatori economici e sulla loro crescente responsabilizzazione. Al tempo stesso, dobbiamo continuare a garantire la fluidità degli scambi commerciali legittimi, perché sicurezza, controlli efficaci e competitività non sono obiettivi alternativi, ma fattori complementari per la crescita dell'economia europea»,* ha dichiarato Alesse.

Le sue parole hanno sottolineato la centralità di un approccio basato sulla fiducia e sulla collaborazione con gli operatori economici, in linea con l'evoluzione del quadro normativo europeo, che punta a concentrare i controlli sui profili di rischio più elevati e a favorire, invece, la fluidità delle operazioni poste in essere da soggetti affidabili e conformi alle regole.

A chiudere i lavori è stato Andrea Mazzella, che ha richiamato l'attenzione dei partecipanti sulla portata innovativa della riforma doganale europea e sul valore strategico della cooperazione tra settore pubblico e settore privato quale elemento imprescindibile per la costruzione del nuovo modello doganale. Nel suo intervento, il direttore dell'Ufficio Relazioni Internazionali ha inoltre evidenziato come la riforma rappresenti una straordinaria opportunità per rafforzare la competitività del sistema produttivo europeo, grazie all'introduzione di procedure più efficienti, maggiore certezza normativa e un utilizzo sempre più avanzato dei dati lungo l'intera catena logistica. Elementi che contribuiranno a rendere più resilienti le filiere commerciali e a sostenere la crescita economica dell'Unione europea in un contesto internazionale caratterizzato da sfide sempre più complesse.

L'evento organizzato da Fedespedi ha confermato, infine, quanto sia fondamentale mantenere aperto e costante il dialogo tra istituzioni e operatori della logistica, delle spedizioni e del commercio internazionale in una fase cruciale per l'attuazione della riforma doganale europea. Una trasformazione che punta a realizzare un sistema sempre più digitale, interoperabile e orientato alla facilitazione degli scambi legittimi, nel quale fiducia, innovazione e collaborazione rappresentano i pilastri su cui costruire la dogana del futuro.

Primo via libera a una maggiore flessibilità per i motori termici

Auto, l'Europa rivede il traguardo del 2035

BRUXELLES - Il percorso verso l'addio definitivo ai motori benzina e diesel in Europa potrebbe non essere così lineare come previsto finora.

La Commissione Ambiente del Parlamento europeo, infatti, apre alla possibilità di mantenere sul mercato, anche dopo il 2035, alcune vetture con motore a combustione. Nei giorni scorsi, a Bruxelles, è stata approvata una proposta di revisione degli standard sulle emissioni di CO_2 che introduce elementi di maggiore flessibilità rispetto all'attuale normativa comunitaria, aprendo di fatto uno spiraglio alla permanenza dei motori a combustione interna anche oltre il 2035.

Si tratta di un primo passaggio politico importante, anche se il percorso legislativo è ancora lungo. Le nuove disposizioni dovranno infatti essere esaminate dall'Aula del Parlamento europeo e successivamente negoziate con il Consiglio dell'Unione Europea prima di poter diventare definitive.

L'attuale normativa europea prevede che dal 2035 le nuove autovetture immatricolate debbano raggiungere l'obiettivo delle emissioni zero allo scarico, sancendo di fatto la fine della commercializzazione delle tradizionali auto a benzina e diesel.

La proposta approvata dalla Commissione Ambiente introduce invece un sistema più flessibile. Per le automobili nuove viene ipotizzata una riduzione delle emissioni pari all'87,5% rispetto ai valori di riferimento, lasciando ai costruttori margini aggiuntivi attraverso crediti ambientali collegati all'utilizzo di acciaio europeo a basse emissioni e ad altre tecnologie considerate sostenibili.

Secondo i promotori della riforma, questo approccio consentirebbe di perseguire gli obiettivi climatici senza penalizzare eccessivamente l'industria automobilistica europea, chiamata ad affrontare una fase di profonda trasformazione e una crescente concorrenza internazionale.

Uno degli aspetti più significativi della proposta riguarda proprio il futuro dei motori endotermici.

La revisione prevede infatti la possibilità che alcune vetture con motore a combustione possano continuare a essere immatricolate anche dopo il 2035, purché rispettino specifici parametri ambientali e utilizzino carburanti rinnovabili o a basse emissioni.

Nel nuovo impianto normativo trovano spazio anche diverse tecnologie oggi considerate di transizione, come le ibride plug-in, le range extender e altre soluzioni ibride avanzate.

Particolare attenzione viene inoltre riservata ai cosiddetti carburanti alternativi, che potrebbero consentire ai costruttori di continuare a sviluppare alcune applicazioni dei motori tradizionali senza rinunciare agli obiettivi di decarbonizzazione.

Parallelamente alla maggiore apertura nei confronti delle tecnologie tradizionali, Bruxelles punta comunque a sostenere la diffusione della mobilità elettrica.

La proposta introduce infatti un sistema di supercrediti destinato ai costruttori che producono nell'Unione Europea piccole auto elettriche particolarmente efficienti.

Con l'obiettivo di ampliare le opportunità di finanziamento

Shipping, verso un fondo dedicato alla blue economy: Confitarma e FII al lavoro su nuovi strumenti finanziari

ROMA - Ampliare le opportunità di finanziamento per il settore armatoriale e sostenere gli investimenti necessari alla transizione e al rinnovo della flotta. È questo l'obiettivo del confronto avviato tra Confitarma e Fondo Italiano d'Investimento per la creazione di nuovi strumenti finanziari dedicati all'economia del mare, con particolare attenzione al comparto del trasporto marittimo.

L'iniziativa emerge dalla relazione annuale presentata dalla Confederazione italiana armatori in occasione dell'assemblea celebrativa per il 125° anniversario dell'associazione, svoltasi a Roma alla presenza del Presidente della Repubblica Sergio Mattarella.

Nel documento viene evidenziato come, nel corso del 2026, siano stati intensificati i rapporti con operatori finanziari non bancari per individuare forme di finanziamento complementari rispetto ai tradizionali canali creditizi. In questo contesto si inserisce il dialogo avviato con Fondo Italiano d'Investimento, anche in coordinamento con Confindustria, finalizzato ad ampliare il perimetro di un nuovo fondo tematico inizialmente concepito per la navalmeccanica e destinato ora a comprendere l'intera filiera della blue economy, incluso il trasporto navale.

Il tema dell'accesso ai capitali è stato anche uno dei punti centrali dell'intervento del presidente di Confitarma, Mario Zanetti, che ha richiamato la necessità di rafforzare la competitività dell'armamento italiano attraverso un quadro normativo stabile, procedure più snelle e strumenti finanziari adeguati alle caratteristiche del settore.

«Lo shipping necessita di capitali competitivi, coerenti con la dimensione degli investimenti e con i lunghi cicli di ritorno tipici dell'industria marittima», ha evidenziato Zanetti, sottolineando inoltre come le politiche europee in materia di sostenibilità e finanza verde debbano accompagnare il percorso di trasformazione del comparto senza penalizzarne la capacità di investimento.

La richiesta del settore arriva in una fase particolarmente delicata per la bandiera italiana. Negli ultimi dieci anni il tonnellaggio nazionale si è ridotto di circa il 30 per cento e meno del 60 per cento della flotta controllata dagli armatori italiani naviga oggi sotto registro italiano. Una dinamica che, secondo Confitarma, è stata favorita anche dalla crescente attrattività di altri registri europei, tra cui quello maltese.

A incidere sulle scelte degli operatori vi sarebbero anche i costi amministrativi. Secondo le stime della Confederazione, gli adempimenti burocratici collegati alla bandiera italiana possono comportare oneri fino a 400 mila euro annui per singola nave, con inevitabili ripercussioni sulla competitività delle imprese.

Il progetto sui nuovi strumenti finanziari si inserisce nel più ampio lavoro che Confitarma sta portando avanti da tempo con il sistema bancario e con l'Associazione bancaria italiana per favorire un accesso più efficace alle risorse destinate al settore marittimo.

Italia senza il 35% delle mappe geologiche. ISPRA rilancia il progetto CARG

Prevenire il dissesto costa meno di un caffè

ROMA - Conoscere il territorio costa meno di un caffè, non conoscerlo può costare miliardi. È il messaggio che arriva da ISPRA, che rilancia l'importanza del progetto CARG, il programma nazionale di cartografia geologica e geotematica alla scala 1:50.000. Tra il 2020 e il 2027 l'investimento previsto è di appena 1,53 euro per cittadino, meno di 20 centesimi l'anno. Una cifra minima se confrontata con i circa 26 miliardi di euro di danni stimati nello stesso periodo per il solo dissesto idrogeologico: 56 euro annui per abitante.

I dati sono stati presentati a Roma durante il convegno «Il CARG si mostra», occasione per fare il punto sui risultati raggiunti e sulle prospettive del programma. Ad oggi è stato mappato circa il 65% del territorio nazionale: resta dunque da colmare un vuoto del 35%, completando una copertura considerata strategica per la prevenzione e la pianificazione.

Quanto sia elevato il costo della mancata prevenzione lo dimostra l'alluvione che ha colpito l'Emilia-Romagna nel maggio 2023, con danni stimati in oltre 8 miliardi di euro. Un rischio che riguarda gran parte del Paese: secondo ISPRA, quasi il 95% dei comuni italiani è interessato da fenomeni di dissesto. Oltre un milione di persone vive in aree a rischio frane e quasi sette milioni in zone esposte alle alluvioni.

Le carte geologiche rappresentano quindi uno strumento essenziale per conoscere le fragilità del suolo, orientare le scelte urbanistiche e supportare le amministrazioni. *«La prevenzione si costruisce prima, un dato alla volta, una carta alla volta»*, sottolinea la presidente ISPRA Maria Alessandra Gallone, ricordando che completare il CARG significa mettere a disposizione di cittadini, imprese e istituzioni conoscenze fondamentali per ridurre i rischi. Perché il prezzo dell'ignoranza del territorio può essere molto più alto di quello della prevenzione.



A TUTTI GLI OPERATORI

"L'Avvisatore" offre la possibilità di pubblicare gratuitamente i Vostri comunicati stampa e di promuovere, a costi contenuti, spazi pubblicitari di varie misure. Un servizio pensato per favorire l'informazione e la visibilità delle aziende interessate.

Per info: tel. +39 091 8397099 - Mob. +39 393 4940488

Compagnia Lavoratori Portuali Sicilia Occidentale soc. coop.

Corso Calatafimi, 377 - Palermo
Porto di Palermo: Piazza della Pace, 3 - Banchina Puntone
Tel. 091.361060/61 - Fax 091.361581
Porto di Termini Imerese: Via Cristoforo Colombo



Portitalia GOODS HANDLING

Porto di Palermo
via Francesco Crispi - Banchina Puntone
Tel. 091 361060/61 - Fax 091 361581
Porti di Termini Imerese, Trapani, Porto Empedocle

Regione siciliana
Assessorato regionale al Lavoro

Centro Studi
C.E.DI FO.P.
Corsi di formazione O.T.S.

Operatore tecnico subacqueo
Attestato valido per l'iscrizione al registro dei sommozzatori presso la Capitaneria di porto

Full Member - Diver Training n. FF 24 - Centro accreditato dalla Regione Siciliana CIR AC 4847 - Socio ITKAM Camera di Commercio Italiana per la Germania

Sede operativa: Molo Sammuzzo - Porto di Palermo
091.426935 338.3756051 - cedifop@cedifop.it - www.cedifop.it