



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
martedì, 06 gennaio 2026



INDICE



Rassegna Stampa

Prime Pagine

06/01/2026	Corriere della Sera	6
	Prima pagina del 06/01/2026	
06/01/2026	Il Fatto Quotidiano	7
	Prima pagina del 06/01/2026	
06/01/2026	Il Foglio	8
	Prima pagina del 06/01/2026	
06/01/2026	Il Giornale	9
	Prima pagina del 06/01/2026	
06/01/2026	Il Giorno	10
	Prima pagina del 06/01/2026	
06/01/2026	Il Manifesto	11
	Prima pagina del 06/01/2026	
06/01/2026	Il Mattino	12
	Prima pagina del 06/01/2026	
06/01/2026	Il Messaggero	13
	Prima pagina del 06/01/2026	
06/01/2026	Il Resto del Carlino	14
	Prima pagina del 06/01/2026	
06/01/2026	Il Secolo XIX	15
	Prima pagina del 06/01/2026	
06/01/2026	Il Sole 24 Ore	16
	Prima pagina del 06/01/2026	
06/01/2026	Il Tempo	17
	Prima pagina del 06/01/2026	
06/01/2026	Italia Oggi	18
	Prima pagina del 06/01/2026	
06/01/2026	La Nazione	19
	Prima pagina del 06/01/2026	
06/01/2026	La Repubblica	20
	Prima pagina del 06/01/2026	
06/01/2026	La Stampa	21
	Prima pagina del 06/01/2026	
06/01/2026	MF	22
	Prima pagina del 06/01/2026	

Trieste

05/01/2026	Ansa.it	23
	Con accordo Seadock-Medcem +120mila tonnellate di traffici l'anno a Trieste	

05/01/2026 ilgiorno.com Con accordo Seadock-Medcem +120mila tonnellate di traffici l'anno a Trieste	24
05/01/2026 Rai News Corridoio Imec: "Trieste sia la porta d'ingresso all'Europa della nuova rotta"	25
05/01/2026 Rai News A Trieste Samer riattiva il Terminal Cemento, primo carico dalla Turchia	26
05/01/2026 Ship Mag Trieste rilancia il Terminal Cemento con la partnership tra Seadock (Samer) e Medcem	27
05/01/2026 Shipping Italy Ritorna in attività il Terminal Cemento di Trieste	28

Savona, Vado

05/01/2026 Ansa.it Attraccata a Savona la nave Ocean Viking con 33 migranti	29
05/01/2026 PrimoCanale.it Attraccata a Savona la nave Ocean Viking con 33 migranti	30
05/01/2026 Savona News Savona, sbarca in porto la nave Ocean Viking: scattano i controlli sanitari sui 33 migranti	31

Genova, Voltri

05/01/2026 Ansa.it Parte oggi il giro del mondo più lungo di Msc crociere, 132 giorni di viaggio	32
05/01/2026 Il Nautilus MSC CROCIERE, PARTE OGGI DA GENOVA IL GIRO DEL MONDO DI PIÙ LUNGO DI SEMPRE	33
06/01/2026 Primo Magazine MSC Crociere avvia da Genova la World Cruise più lunga	35
05/01/2026 Rai News Da Genova il giro del mondo più lungo di Msc crociere: 132 giorni di viaggio	36
05/01/2026 Sea Reporter MSC Crociere, parte oggi da Genova Il giro del mondo di più lungo di sempre	37
05/01/2026 Shipping Italy Salpata da Genova la world cruise più lunga di sempre	39

La Spezia

05/01/2026 Liguria 24 Caritas prepara l'accoglienza alla nave Solidaire, Don Palei: Salvare vite non è ideologia	<i>Redazione Città</i> 41
--	---------------------------

Ravenna

05/01/2026 PortoRavennaNews La Befana dei Portuali torna domani: regali e calze per i figli dei soci	42
--	----

Livorno

06/01/2026	La Gazzetta Marittima	43
	Le auto cinesi hanno conquistato le nostre strade (e i nostri portafogli)	
05/01/2026	W Livorno	47
	Il porto di Livorno tra i primi cinque scali italiani nel 2025	

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

05/01/2026	Sea Reporter	48
	Interporto Marche: dal MIT arrivano 402.500 euro nella digitalizzazione	

Salerno

05/01/2026	Cronachesalerno.it	ERIKA NOSCHESE 50
	Salerno e Costiera contro ampliamento del porto	
05/01/2026	Positano News	52
	Muro contro il cemento nel porto di Salerno: la Costiera Amalfitana scende in spiaggia e dice No	
05/01/2026	Shipping Italy	53
	Rimane ai salernitani la stazione marittima di Salerno	

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

05/01/2026	Approdo Calabria	54
	Aldo Alessio: Repetita luvant! Quando si è in difficoltà si sparano balle. L'affondo dell'ex sindaco di Gioia Tauro all'amministrazione Scarcella	

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

05/01/2026	iCittadinodimessina.it	60
	Porto di Tremestieri, le avverse condizioni meteo interrompono il servizio	
05/01/2026	iCittadinodimessina.it	61
	Attività di cantiere presso il porto di Tremestieri : chiarimenti sul ruolo del concessionario Comet	
05/01/2026	Oggi Milazzo	62
	I numeri del Bomba Day: 200 persone coinvolte. L'app dell'Ilts Majorana ha censito gli evacuati	
05/01/2026	Stretto Web	64
	Messina: il punto sui lavori al Porto di Tremestieri, le precisazioni dell'impresa	
05/01/2026	TempoStretto	66
	Porto di Tremestieri. L'impresa: "Entro gennaio il via alla costruzione del molo foraneo"	

05/01/2026 TempoStretto Messina aspetta via Don Blasco: Fine lavori entro il 10 marzo	<i>Giuseppe Fontana</i> 68
05/01/2026 TempoStretto Porto di Tremestieri, il concessionario: "Abbiamo sempre collaborato"	69
05/01/2026 TempoStretto Condizioni meteo avverse, interrotte le corse nel porto di Tremestieri	70

Catania

05/01/2026 Informazioni Marittime Sviluppo digitale, l'AdSP del Mare di Sicilia Orientale vara il Piano triennale	71
---	----

Palermo, Termini Imerese

05/01/2026 IL Sicilia Il 2026 a Palermo passa dai cantieri: asfalto di via Crispi a pezzi, attesa per i lavori del nuovo waterfront	<i>Pietro Minardi</i> 72
---	--------------------------

Focus

05/01/2026 Hydronews.it A Valencia la conferenza finale del progetto europeo H2PORTS	73
05/01/2026 Il Nautilus La Riforma Foti e le AdSP. Una prima lettura	75
05/01/2026 Informare ABB realizzerà gli impianti di shore power in tre container terminal del porto di Rotterdam	81
06/01/2026 La Gazzetta Marittima Navi monster, porti nani	82
05/01/2026 Money Conto termico 3.0, ecco come presentare la domanda	83
05/01/2026 Shipping Italy Il colpo di mano Usa in Venezuela paralizza le esportazioni di petrolio dal paese	<i>Nicola Capuzzo</i> 85
05/01/2026 Supplychainitaly Nessun impatto sul traffico container globale dal colpo Usa in Venezuela	87
05/01/2026 The Medi Telegraph Il blitz in Venezuela cambia le rotte del greggio. Le navi ombra fuggono verso i porti iraniani	89

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campania 58/C - Tel. 06 688281

REVO
INSURANCE



Boom di matrimoni
Da Swift a Ronaldo,
l'anno delle nozze vip
di Elvira Serra
a pagina 22

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 6397510
mail: servizioclienti@corriere.it

REVO
INSURANCE

Aveva 95 anni
Addio ad Anna Falcone,
sorella del giudice antimafia
di Felice Cavallaro
a pagina 19

Politica e mercati

L'EUROPA TROVI SE STESSA

di Lucrezia Reichlin

Il 2026 si apre con un inquietante contrasto tra stabilità economica e incertezza geopolitica. Gli Usa arrivano al 2026 in una posizione relativamente solida. Dopo un 2025 migliore delle attese, sostenuto da consumi ancora robusti e da un ciclo di investimenti legati all'intelligenza artificiale, lo scenario di base resta quello di un rallentamento ordinato: crescita intorno al 2%, inflazione ancora sopra il 2%, tassi in calo solo graduale. È il cosiddetto atterraggio morbido. Ma si tratta di una resilienza selettiva, concentrata in pochi settori, con un'inflazione che rischia di restare persistente anche per effetto dei dazi, che intaccano il potere d'acquisto e possono influenzare il clima politico in vista delle elezioni di midterm di novembre. Un quadro non privo di rischi ma migliore delle attese. Anche le prospettive di crescita europea sembrano relativamente benevoli, spinte dall'aumento della spesa pubblica in Germania.

Ma la domanda centrale resta aperta: come si posizionerà l'Europa in un ordine globale in trasformazione? I mercati reggono, la crescita non crolla, le recessioni annunciate non si materializzano. Eppure, sotto questa apparente stabilità, si sta consolidando un mondo più frammentato, più conflittuale e meno prevedibile. Un mondo in cui la politica ha ripreso il primato sull'economia. Ed è soprattutto l'Europa a trovarsi esposta a questo cambio di paradigma.

continua a pagina 24



L'arrivo a Ciampino dell'aereo con a bordo la salma di Riccardo Minghetti, il ragazzo romano di 16 anni morto in Svizzera

New York, il leader venezuelano e la moglie in catene. L'Onu: l'America ha violato le regole

Maduro in aula: «Io rapito»

Groenlandia, ira della Ue. Ma Trump non si ferma e minaccia la Colombia



da pagina 8 a pagina 13 Basso, Farina, Ferrarella, Fubini, Gaggi, Mazza, Ricci Sargentini e Soave

LA PRESIDENTE AD INTERIM

E Rodríguez giura «con rammarico»

di Sara Gandolfi

a pagina 11

PARLA CARL BILDT

«Gli Usa nell'Artico, il rischio è attuale»

di Paolo Valentino



AGRICOLTURA

Mercosur, Roma apre al sì: adesso l'accordo è più vicino

di Andrea Ducci

Intesa più vicina per il Mercosur, l'accordo di libero scambio dei Paesi della Ue con Argentina, Brasile, Paraguay e Uruguay. Le condizioni dell'Italia per dare il via libera. E già il 12 gennaio potrebbe esserci la firma dell'intesa.

a pagina 26

ARTAH, EX VICEPRESIDENTE

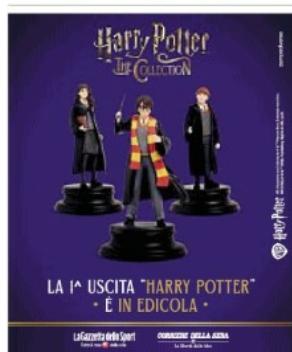
«La generazione Z sta arrivando al potere in Iran»

di Greta Privitera

a pagina 16

Per informare Spai in AP - 01.353/2003 come L. 46/2004 art. 1, c. 100 Minn

60106
9 771120 498008



LA 1^ USCITA "HARRY POTTER"
- È IN EDICOLA -

Capotreno di 34 anni ucciso a coltellate

Bologna: l'uomo colpito all'addome in stazione, nel parcheggio dei dipendenti

133 MILIONI DI PELLEGRINI

Prevost chiude il Giubileo dei due Papi

di Arzilli e Palma

Oggi, con la chiusura della Porta Santa, termina l'anno giubilare aperto da papa Francesco. Sono stati oltre 33 milioni i pellegrini che si sono recati a Roma.

a pagina 21

di Claudia Baccarani

Trovato morto in un lago di sangue vicino al parcheggio del piazzale Ovest della stazione di Bologna. La vittima, Alessandro Ambrosio, era un capotreno di 34 anni. L'aggressore l'ha ucciso a coltellate. L'area dove è avvenuto l'omicidio porta al parcheggio riservato ai dipendenti, non aperto ai viaggiatori. Non è ancora chiaro il motivo. La polizia sta dando la caccia all'assassino.

a pagina 20

HATER CONDANNATI

Brigitte Macron vince la battaglia in tribunale

di Stefano Montefiori

di Stefano Montefiori

a pagina 17





In Trentino Alto Adige sindaci e consiglieri comunali si aumentano gli stipendi fino al 20%. "Sennò non si candida più nessuno". Sarebbe un'ottima soluzione



Martedì 6 gennaio 2026 - Anno 18 - n° 5
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 328181 - fax +39 06 3281820

Il Fatto Quotidiano

NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO



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

IL RIMPASTONE A KIEV

Zelensky scaccia l'ex spia e importa l'ex vice-Trudeau



○ IACCARINO E PROVENZANI
A PAG. 8

“2 MEDICI FILO-HAMAS”

Israele, ennesimo dossier anti-Msf
“Trattare ancora”

○ ANTONIUCCI E RODANO
A PAG. 9

MANIFESTO “LIBERALE”

E Zaia già s’offre per Roma: “Starà poco in Regione”

○ A PAG. 14

GIOCHI SENZA FONDO

Le Paralimpiadi in tilt: 387 milioni al Commissario

○ PIETROBELLINI A PAG. 14

TRA PARCHI ED ENERGIA

Anno nuovo, vecchi trombati: tutti sistemati

» Lorenzo Giarelli
e Elaria Proietti

In politica c’è sempre una seconda occasione. E quello che non danno le urne possono restituirla le norme, che hanno il vantaggio di far pesare i buoni rapporti nei Palazzi molto più che il gradimento tra gli elettori. E così tra la fine del 2025 e l’inizio di questo 2026 i partiti hanno dato sfogo alla solita abilità da ufficio di collocamento per chi era rimasto a spasso.

A PAG. 17



LE CARTE SENZA FIRMA

Bellavia: il papello cito due agenzie, Tavaroli e Renzi



○ BARBACETTO E BORZI
A PAG. 15

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Tra il Pirata e il Dittatore [a pag. 2](#)
- **Orsini** Con Meloni siamo un satellite [a pag. 11](#)
- **Basile** Anche in Iran soldi e petrolio [a pag. 6](#)
- **Cardilli** Gli imperi portano terroristi [a pag. 11](#)
- **Scanzini** Gasperini-Palladino che noia [a pag. 11](#)
- **Bellocchio** Tassone, critico radicale [a pag. 19](#)

REPORTAGE DEL 1906

Inedito di Gide: la sua Africa tutta berberi e alcove



○ MOLICA FRANCO A PAG. 18

La cattiveria

Ieri Trump ha minacciato così tante nazioni che oggi Calenda è più tatuato di Fedez

LA PALESTRA/LUDOVICO CARTA

Firmare e votare per noi

» Marco Travaglio

a raccolta di firme per il referendum sulla separazione dei magistrati e lo sviluppiamento del Csm (che anzi si fa in tre con l’Alta Corte disciplinare) è giunta a quota 230 mila in due settimane. Ma bisogna continuare a firmare, perché per il trascorso del mezzo milione c’è tempo sino a fine gennaio. Intanto la propaganda del Sì sta egualando i record balistici della schiforma Renzi-Boschi-Verdini del 2016, quando tentarono di farci credere che il Sì avrebbe garantito cure migliori contro il cancro. Ora il *mantra* è che, separando le carriere, non avremo più un “caso Tortora”. E il guaio è che lo raccontano anche i congiunti del presentatore Enzo Tortora, accusato da alcuni pm fini, indagato e arrestato nel 1983 per associazione camorristica e traffico di cocaina in un’indagine affidata col vecchio Codice da due pm antitrafia di Napoli (requirenti) a un giudice istruttore (giudicante). Dopo 7 mesi di custodia cautelare, ottenne i domiciliari. Nel 1984 fu eletto eurodeputato con i Radicali, uscì di prigione grazie all’immunità e nel 1985 affrontò da libero il maxiprocesso alla Nuova Camorra Organizzata. Condannato dal Tribunale a 10 anni nel 1985, si dimise dal Parlamento europeo e tornò ai domiciliari. Nel 1986 fu assolto in appello e nel 1987 la Cassazione confermò la sentenza in via definitiva.

Se le carriere fossero state separate e fosse vero che i magistrati si danno ragione a vicenda perché appartengono alla stessa “famiglia”, i giudici di appello e di Cassazione mai avrebbero osato contraddirre il collega giudice istruttore che aveva arrestato e rinviato a giudizio Tortora; e meno che meno i tre colleghi giudici di primo grado che l’avevano condannato. Seguendo la “logica” dei separati, il presentatore sarebbe stato condannato anche in secondo e terzo grado. Spacciato da Meloni, Tajani&c, per un spot al Sì, il caso Tortora è un formidabile spot al No. Anche perché la “riforma” sfugge la mentalità del pm. Oggi i futuri pm e giudici vengono educati dopo la laurea alla “cultura della giurisdizione” (dire giustizia), cioè alla ricerca della verità processuale senza pregiudizi favorevoli o sfavorevoli, né timori di ripercussioni, né ansie di “risultato” o di “vittoria”: cioè con equilibrio e imparzialità. Possono sbagliare, come tutti gli umani. Ma il sistema, con i suoi tanti (troppi) gradi e fasi di giudizio, fa il possibile per correggere gli errori. Se i pm fossero sganciati dai giudici e dunque dalla cultura della verità dell’imparzialità e si autogestissero in un Csm tutto per loro, diventerebbero molto meno equilibrati, più “accaniti” e attenti al “risultato”, senza andare tanto per il sottile. E gli errori, anziché ridursi, aumenterebbero. La riforma Nordio non è contro i magistrati: è contro tutti noi cittadini.



IL FOGGLIO



Redazione e Amministrazione: Corso Vittorio Emanuele II, 30 - 00120 Roma



Sped. in tutta Italia - Uff. 14050091 Corse L. 405000 Art. 1, c. 1, D.R.C. N. 030



quotidiano

ANNO XXXI NUMERO 4

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

MARTEDÌ 6 GENNAIO 2026 - € 1,90 + € 0,50 con REVIEW n. 47 + € 1,50 libro L'OCCIDENTE VINCERÀ

Venezuela, Siria, Iran. Perché gli anni di resistenza eroica degli ucraini hanno aiutato ad avere un po' meno Russia in giro per il mondo

Il nuovo complicato e appassionante ordine che si sta andando a configurare in giro per il vecchio globo terrestre ci sono due verità importanti misteriosamente rimaste dal dibattito pubblico che meriterebbero di essere messe urgentemente in tema. La prima verità, che emerge con chiarezza dalla capitolazione di Nicolás Maduro in Venezuela, è che non esiste, come sosteneva Papa Francesco, una guerra mondiale a pezzi. Le guerre che si combattono nel mondo sono fatte di mille puntini, che si tengono insieme, senza soluzione di continuità. Venezuela, Russia, Iran, Cina, Corea del Nord sono domande separate, non sono parti di una guerra mondiale che diventa direttamente una guerra mondiale. Se quella guerra si affronta a frammenti, spengendo solo un incendio per sé e lasciando dissanguare altri della stessa natura, si risceglie senza consenzione, sempre in ritardo, sempre con l'illusione che il problema sia semplicemente locale. Se invece

la guerra la si guarda nel suo insieme, diventa chiaro che ogni incendio contro e che difendere un fronte significhino rifuggere agli altri. Filippo Turati, volto storico del socialismo italiano, sosteneva che le sorti sono tutte solidali, non se ne offendono una senza offendere tutte. Lo stesso, se ci si pensa bene, vale oggi quando si osservano gli incendi fra gli stati consanguinei: scegliere di rimuovere Maduro senza colpire la testa della piu' significativa lavorante per la libertà, e i propri interessi nazionali, con una mossa legata alla schiera. Maduro, come è evidente, fa parte di una storia di guerre avvenute degli Stati Uniti come Cuba e Corea del Nord, ma non sono domande separate, sono parte di una storia di guerre che diventa direttamente una guerra mondiale. Se in Sudamerica potrebbe avere un po' di distacco, si fa in altri stati, fognati dalla piu' feroci del terrore, come Cuba e Nicaragua. Ma quello che in queste ore i sostenitori di Trump, specializzati a dissimulare la presenza nel mondo di una guerra

mondiale in cui ogni incendio è collegato con l'altro, faticano a riconoscere è un dettaglio importante e difficile da ammettere: buona parte degli incendi che l'occidente è riuscito a spiegare in giro per il mondo, negli ultimi tempi, sono incendi che sono stati domati anche grazie alla resistenza eroica portata avanti da quattro anni da un paese che il follow-up del transpiano afferma di considerare come uno degli armi più importanti contro l'asse del male degli stati consanguinei: l'Ucraina. I quattro anni di resistenza degli ucraini hanno costretto la Russia a concentrare le proprie attenzioni in Europa, direttamente a segno: la minaccia diplomatica di invadere l'Ucraina ha spinto Putin ad allontanare la minaccia di invadere i suoi altri territori, come i due stati europei più vicini ai suoi: i due stati protettori russi. Grazie al contagio dell'Ucraina nel precedente, l'Europa, evidentemente ha impegnato la Russia più del precedente, e grazie alla forza dell'esercito ucraino in medio oriente, uno storico alleato di Putin è caduto (Assad, in Siria), un altro

storico alleato di Putin si è indebolito (Iran), che la Russia, essendo troppo impegnata in Ucraina, non riesce più a sostenere come vorrebbe) e l'esercito russo che fino a qualche tempo fa aveva due basi importanti nel Mediterraneo (in Siria, a Tartus e Latakia) oggi è alla ricerca di un nuovo sbocco (magari in Libia) per poter rafforzare il proprio potere contrattattuale. La fine del mito dell'invincibilità del fronte autoritario è un film pieno di contraddizioni: di incendi spenti e di incendi che non si vogliono vedere, ma se ad esempio si pensa a un paese come Cuba e alle sue ambizioni di essere un grande paese, si vede che l'Ucraina è un ottimo alleato per spiegare all'asse dei mali degli stati consanguinei e' che si può fare per spegnere le guerre che diventano direttamente una guerra mondiale anche per noi: le guerre che l'occidente sceglie di combattere. Se si possono trattare così i dittatori, allora gli Stati Uniti d'America sanno cosa fare dopo", ha detto ieri il presidente ucraino Volodymyr Zelensky. Gli si può dar torto?

Prove tecniche di nuove egemonie

Dall'intelligence dentro Caracas alla guerra in Ucraina. Le tracce del regime di Cuba, molto più che un'isola

Roma. Il segretario di stato americano e capo della Sicurezza nazionale, Mario Rubio, ha spesso definito la Direzione di Intellettuali e Tecnologie (Dit) come il "sistema nervoso centrale" del Stato, il servizio di spionaggio venezuelano. Rubio, figlio di disidenti cubani contrari al regime comunista, dopo l'operazione militare per catturare il dittatore Nicolás Maduro ha definito il Venezuela un paese "colonizzato dal punto di vista della sicurezza" da Cuba che comunque è "governata da uomini incompetenti e anziani, e in alcuni casi non è più in grado di essere incisivi". La Cuba di cui si parla è quella del 2014, quando il creatore della D. Italo Alvarado, venne invitato a Caracas da Hugo Chávez e iniziò a costruire il sistema di sicurezza cubano nel paese, che in oltre un decennio e sotto Maduro ha continuato a crescere. Cuba in cambio ha ottenuto barili di petrolio e la possibilità di tenere sotto controllo il paese straniero, anche se alleato. (Panorama segue nell'inserito)

L'Artico di Xi

L'ossessione di Trump per la Groenlandia passa per la nuova rotta aperta dalla Cina

Roma. Dopo l'operazione militare in Venezuela, il presidente americano Donald Trump ha voluto una vittoria per l'America di "avere la Groenlandia" per la difesa del paese. E' un tema che ricorre spesso nelle esternazioni di Trump, che non ha escluso "l'uso della forza" - dovrebbe attaccare il territorio che dipende da un paese Nato, la Danimarca, che poco ha assunto la presidenza di turno del Consiglio e attualmente ha nominato il governatore della Louisiana, Jeff Landry, come rappresentante della "Groenlandia". Landry non si è mai occupato di Artico e ha parlato della regione solo quando è stato nominato, per dire che la Groenlandia dovrebbe essere parte degli Stati Uniti, niente di più. Ma per capire meglio il ritorno della fissazione di Trump, bisogna tornare indietro di circa tre mesi, quando a settembre la Repubblica popolare ha inaugurato la prima rotta container-expressa tra Cina ed Europa attraverso l'Artico. (Panorama segue nell'inserito)

La power couple

Stephen Miller è sempre con Trump (e forse avrà un ruolo a Caracas). Katie Miller saluta la Groenlandia

Milano. Lui è l'eminenza grigia di Donald Trump, anzi l'elitissima degli abiti che profetice e che lo differenziano dai blu secco d'ordinanza del resto del team. Lei è un'attività della destra Maga più radicale, ma anche un'ammiratrice di Elon Musk, non sempre vista di buon occhio alla Casa Bianca. Entrambi sono cresciuti all'ombra di Steve Bannon, hanno fatto le ossa nella prima Amministrazione Trump, e ora la coppia ha la coppia più discussa e forse più potente di Washington, destinata ad avere un ruolo ancora maggiore in questo 2026. Lui è Stephen Miller, 40 anni, formalmente è il vice della chief of staff Susie Wiles alla Casa Bianca, ma ha un peso politico assai maggiore del titolo che porta. E' l'architetto della linea dura trappistina sull'immigrazione e sui contatti contro le università riformate "woke", ma sembra destinato ad allargare il proprio portafoglio alla politica estera. (Panorama segue nell'inserito)

Quanto pesa il petrolio nel blitz in Venezuela? Molto. Ma non per le ragioni che pensate. Gioco e poteri

Roma. C'è la convinzione diffusa che gli Stati Uniti giustifichino gli interventi militari con ragioni democratiche, come la difesa dei diritti umani e la difesa dei diritti dei popoli. In questo senso le dichiarazioni esplicative di Donald Trump che, dopo il blitz con cui sono stati catturati il dittatore Nicolás Maduro e sua moglie, ha annunciato un controllo statunitense sul petrolio venezuelano, sarebbero semplicemente un atto di sincerità. La realtà non è esattamente così. Trump dice di essere intervenuto in Venezuela per far sentire i suoi interessi di alleanza con le compagnie americane, ma non è questa la vera ragione dell'operazione militare speciale".

Forse lo pensa Trump, o qualcuno gliel'ha fatto credere per convincerlo a intervenire. O forse, anziché rispetto alla comunità internazionale, Trump giustifica l'azione rispetto alla sua base Maga, quindi usando categorie come petrolio e i poteri anziché i diritti umani. Fatto sta che il petrolio venezuelano non è un così grande deal e non garantirà, almeno nel breve termine, un'enorme flusso di denaro alle compagnie americane. Servono tanti soldi e molto tempo prima di vedere qualche risultato operativo.

(Capstone segue pagina tre)

Patrioti per Meloni

Gli alleati europei di Salvini sostengono più di lui la linea della premier (che incontra i Volenterosi)

Roma. Passa un'intera giornata a studiare i dossier internazionali per comprendere il motivo per cui la conseguente dell'operazione americana in Venezuela e gli interloci con la possibile liberazione di Alberto Trentini. Poi però Giorgia Meloni si tutta a capofitto sulla riunione dei leader tenutosi qui si terrà oggi a Parigi, all'ordine del giorno nuove misure per il sostegno all'Ucraina, ma sono impossibili che i leader non parlino anche di questo. Il presidente della commissione di incendi diplomatici che vede la premier nel solito ruolo di "ponte" tra l'Ucraina e l'Europa. Proprio per la completezza del quadro, Meloni si è stupita (almeno in parte) di leggere certe dichiarazioni di Matteo Renzi, tiepido nei confronti dell'intervento americano in Venezuela. "Nessuno nostalgia di Maduro ma la strada mestra per risolvere i contatti deve avere la massima serietà", dice Renzi. Ma non è tutto. I due sono di solito di parso dall'uno di altri Patrioti europei, a partire da Christian Alhors, leader di Vox, che nel weekend ha ospitato la premier a Madrid (con tanto di foto in diretta), definendola una "chica valiente". (Rota/panorama segue pagina quattro)

Verso, verissimo che Alessandro Magno, Giulio Cesare, Tito e imperatore, Napoleone Bonaparte, Gengis Khan e aggiungetevi poi chi volete, da Stalin a Hitler, fino ai nonni di Churchill che si pappò l'India, verissimo, si diceva, che si prese ciascuno la sua Groenlandia e si fece il proprio impero quando ancora non era stata vinta la Seconda guerra mondiale e non c'era ancora nulla di ringraziabile per i primi due. Lui, il segretario di Stato venezuelano ha sostenuto con un messaggio un po' meno di passo verso la libertà: "Il Pd non può spiegare a noi cos'è la democrazia". Il concetto di democrazia è però un po' troppo diffuso e complesso per essere spiegato in un brano video che da domenica gira su Instagram. Cercatelo, se potete. Un tale Chachcho, venezuelano che vive da rifugiato in Svizzera, si infila in una manifestazione anti americana piena di bandiere rosse e bandiere del Venezuela. A Berlino o forse a Zurigo. A un certo punto si avvicina a un manifestante e gli chiede se è venezuelano. E' lui che risponde, se no di che paese? "Tu invece sei venezuelano?". "No, ma sono latinoamericano". E così via. Alla fine Chachcho, sconfitto, urla quello che tutti ormai dovrebbero chiedere in certe piazze occidentali che manifestano solidarietà al dittatore Maduro in manette: "Ma è almeno un venezuelano qui?".

(Matzocca segue nell'inserito)

Il Leone prudente

Il Papa non condanna Trump e ripete che quel che conta è il bene del popolo. Non dei tiranni

Roma. Per tutta la giornata di sabato, i commentatori cattolici americani hanno una sorta di conto alla rovescia per la messa di Angelus domenicale delle 12. Si sarebbe stato quello il momento, aspettavano, in cui il Papa avrebbe parlato e condannato il raid ordinato da Trump su Caracas e l'arresto di Nicolás Maduro. Ad Angelus recitato e concluso, le interpretazioni su quanto detto da Leone XIV divergono: a destra si dice che il pontefice ha rifiutato di dire che il Papa ha condannato l'attacco perché ha chiesto di rispettare "lo stato di diritto inserito nella Costituzione". Un'altra parte, invece, sottolineava che il succo del discorso papale era che il pontefice ha controllato il solo il momento e la struttura di un intervento militare, non il motivo per cui veniva compiuto. E' verosimile ritenere che se alla fine si era stato alti, e non certo verso verso colpi che volevano far saltare il governo di Maduro, perché si era saltato il blitz armato, men che meno dopo che il presidente americano ha spostato l'obiettivo sulla Groenlandia, il pontefice ha rifiutato di dire che il Papa ha condannato il raid. Ma come si dice a fine messa, come fanno molto bene analisti, mentre risultano in supereroe e meglio attrezzati nello sguardo analitico sul mondo con i Ruspini, Sarcina, Gag, Bucinni eccetera, non parlare di cosa nostra) (segue e pagina quattro)

LEONE XIV

Roma. Passa un'intera giornata a studiare i dossier internazionali per comprendere il motivo per cui la conseguente dell'operazione americana in Venezuela e gli interloci con la possibile liberazione di Alberto Trentini. Poi però Giorgia Meloni si tutta a capofitto sulla riunione dei leader tenutosi qui si terrà oggi a Parigi, all'ordine del giorno nuove misure per il sostegno all'Ucraina, ma sono impossibili che i leader non parlino anche di questo. Il presidente della commissione di incendi diplomatici che vede la premier nel solito ruolo di "ponte" tra l'Ucraina e l'Europa. Proprio per la completezza del quadro, Meloni si è stupita (almeno in parte) di leggere certe dichiarazioni di Matteo Renzi, tiepido nei confronti dell'intervento americano in Venezuela. "Nessuno nostalgia di Maduro ma la strada mestra per risolvere i contatti deve avere la massima serietà", dice Renzi. Ma non è tutto. I due sono di solito di parso dall'uno di altri Patrioti europei, a partire da Christian Alhors, leader di Vox, che nel weekend ha ospitato la premier a Madrid (con tanto di foto in diretta), definendola una "chica valiente". (Rota/panorama segue pagina quattro)

Verso, verissimo che Alessandro Magno, Giulio Cesare, Tito e imperatore, Napoleone Bonaparte, Gengis Khan e aggiungetevi poi chi volete, da Stalin a Hitler, fino ai nonni di Churchill che si pappò l'India, verissimo, si diceva, che si prese ciascuno la sua Groenlandia e si fece il proprio impero quando ancora non era stata vinta la Seconda guerra mondiale e non c'era ancora nulla di ringraziabile per i primi due. Lui, il segretario di Stato venezuelano ha sostenuto con un messaggio un po' meno di passo verso la libertà: "Il Pd non può spiegare a noi cos'è la democrazia". Il concetto di democrazia è però un po' troppo diffuso e complesso per essere spiegato in un brano video che da domenica gira su Instagram. Cercatelo, se potete. Un tale Chachcho, venezuelano che vive da rifugiato in Svizzera, si infila in una manifestazione anti americana piena di bandiere rosse e bandiere del Venezuela. A Berlino o forse a Zurigo. A un certo punto si avvicina a un manifestante e gli chiede se è venezuelano. E' lui che risponde, se no di che paese? "Tu invece sei venezuelano?". "No, ma sono latinoamericano". E così via. Alla fine Chachcho, sconfitto, urla quello che tutti ormai dovrebbero chiedere in certe piazze occidentali che manifestano solidarietà al dittatore Maduro in manette: "Ma è almeno un venezuelano qui?".

(Matzocca segue nell'inserito)

Intellos che sragionano

Cardini e Cacciari su Maduro quando idee balzane vengono spacciate al supermercato della stravaganza

Roma. Perché gli intellettuali, gli academicisti, i storici e filosofi accreditati, quando parlano di politica sragionano? Può sembrare, più insomma, di essere lo stile della loro vita. Ma sono puramente, più insomma, di essere lo stile della loro vita.

DI GHEORGHE FERRARA

rovo autorevole delle interviste a raffica, più sragionano. E sragionare non equivale semplicemente a dire fesserie, cose intelligenze logicamente eeticamente politicamente storicamente. Vuol dire confondere le cose innanzitutto nella propria testolina, esercitarsi in modo vanesio nell'arte della complessità, che avrebbe essere più semplice e più facile. E' questo più che altro semplicità Massimo Cacciari e Franco Cardini sono tipici in questa blaterazione, nel nonnoso spacciato per intuizione strategica o intuizione morale. Ieri doppietta, nel Fatto e nel Repubblica, dove il presidente del National Security Council, Donald Trump, l'Europa deve comprendere il mondo con i suoi occhi. Ma non è questo il punto. Angelo D'Orsi e di Alessandro Orsi nei loro giorni migliori o peggiori, che fa lo stesso. Se l'America si preoccupa di petrolio e droga, sopra tutto il petrolio che va al suo agguerrito competitor cinese, e' verosimile ritenere che se alla fine siamo stati beati, e non ci sono stati, perché siamo stati a dirsi pasticci. Una volta decisa che siamo pasticci, malgrado la sua voluttà di pensiero, non è uno stupido. Ma come si dice a fine messa, come fanno molto bene analisti, mentre risultano in supereroe e meglio attrezzati nello sguardo analitico sul mondo con i Ruspini, Sarcina, Gag, Bucinni eccetera, non parlare di cosa nostra) (segue e pagina quattro)

Venezuela immaginario

La sinistra manifesta per Maduro, i venezuelani manifestano contro la sinistra

Sembra una barzelletta, invece è pura ironia estera. La sinistra manifesta per i venezuelani, i venezuelani manifestano contro la sinistra che manifesta

DI SALVATORE MESSO

per i venezuelani. Tutto questo si era a Genova e a Roma. Da una parte Cigi e Pd, cartelli seri, appena soltanto "contro il colpo di Maduro" per la cattura di Nicolás Maduro. All'altra la comunità venezuelana con un messaggio un po' meno di passo verso la libertà: "Il Pd non può spiegare a noi cos'è la democrazia". Il concetto di democrazia è però un po' troppo diffuso e complesso per essere spiegato in un brano video che da domenica gira su Instagram. Cercatelo, se potete. Un tale Chachcho, venezuelano che vive da rifugiato in Svizzera, si infila in una manifestazione anti americana piena di bandiere rosse e bandiere del Venezuela. A Berlino o forse a Zurigo. A un certo punto si avvicina a un manifestante e gli chiede se è venezuelano. E' lui che risponde, se no di che paese? "Tu invece sei venezuelano?". "No, ma sono latinoamericano". E così via. Alla fine Chachcho, sconfitto, urla quello che tutti ormai dovrebbero chiedere in certe piazze occidentali che manifestano solidarietà al dittatore Maduro in manette: "Ma è almeno un venezuelano qui?".

A rendere ancora più surreale la vicenda del territorio può essere, insomma, i magistrati non appaiono allergici soltanto alla separazione delle carriere, ma anche alla divisione tra potere temporale e spirituale. Peraltro il canone 1210 del Codice di diritto canonico è molto chiaro: "Nel luogo sacro sia consentito solo quanto serve all'esercizio e alla promozione del culto della pietra, della religione, e quanto questo serve alla sicurezza della quiete del luogo". Dunque non è chiaro cosa sia venuto in mente alle diocesi coinvolte.

Il Foglio ha avvertito all'interno della chiesa del territorio può essere.

Pm in chiesa

In Puglia i magistrati terranno un tour nelle parrocchie per propagandare il No al referendum

Roma. Che diversi magistrati avessero la tendenza a ergersi a guide spide dei cittadini era già chiaro quando il progetto di referendum sull'abrogazione della legge sulle parrocchie di custodia fu approvato. Ma sono puramente, più insomma, di essere lo stile della loro vita.

Roma. Che diversi magistrati avessero la tendenza a ergersi a guide spide dei cittadini era già chiaro quando il progetto di referendum sull'abrogazione della legge sulle parrocchie di custodia fu approvato. Ma sono puramente, più insomma, di essere lo stile della loro vita.

Roma. Che diversi magistrati avessero la tendenza a ergersi a guide spide dei cittadini era già chiaro quando il progetto di referendum sull'abrogazione della legge sulle parrocchie di custodia fu approvato. Ma sono puramente, più insomma, di essere lo stile della loro vita.

Roma. Che diversi magistrati avessero la tendenza a ergersi a guide spide dei cittadini era già chiaro quando il progetto di referendum sull'abrogazione della legge sulle parrocchie di custodia fu approvato. Ma sono puramente, più insomma, di essere lo stile della loro vita.

Roma. Che diversi magistrati avessero la tendenza a ergersi a guide spide dei cittadini era già chiaro quando il progetto di referendum sull'abrogazione della legge sulle parrocchie di custodia fu approvato. Ma sono puramente, più insomma, di essere lo stile della loro vita.

"I fascisti di Bondi"

Premiato scrittore per bambini relativizza il massacro di ebrei sulla spiaggia di Sydney

Roma. "Vorrei confidare un coltello appuntito direttamente nella gola di ogni ebreo che incontro". Così si definisce, un noto scrittore fiammingo, Hervé Drueckmans, un noto scrittore fiammingo. Non tutti gli ebrei sono bastardi assassini, immagino un anziano ebreo con una camicia scolorita, pantaloni di cotone e vecchi sandali. Mi dispiace per lui e quasi mi vengono le lacrime agli occhi, ma un attimo dopo gli auguro di andare all'inferno". Secondo i giudici belgi, Brueckmans si sarebbe mosso nella sua feria garantita dalla legge. Ma non è questo non emergerebbe una reale violenza, perché i suoi ebrei sono stati massacrati.

Roma. Che diversi magistrati avessero la tendenza a ergersi a guide spide dei cittadini era già chiaro quando il progetto di referendum sull'abrogazione della legge sulle parrocchie di custodia fu approvato. Ma sono puramente, più insomma, di essere lo stile della loro vita.

Roma. Che diversi magistrati avessero la tendenza a ergersi a guide spide dei cittadini era già chiaro quando il progetto di referendum sull'abrogazione della legge sulle parrocchie di custodia fu approvato. Ma sono puramente, più insomma, di essere lo stile della loro vita.

Roma. Che diversi magistrati avessero la tendenza a ergersi a guide spide dei cittadini era già chiaro quando il progetto di referendum sull'abrogazione della legge sulle parrocchie di custodia fu approvato. Ma sono puramente, più insomma, di essere lo stile della loro vita.

Roma. Che diversi magistrati avessero la tendenza a ergersi a guide spide dei cittadini era già chiaro quando il progetto di referendum sull'abrogazione della legge sulle parrocchie di custodia fu approvato. Ma sono puramente, più insomma, di essere lo stile della loro vita.



L'INDIFFERENZA COLPEVOLI
SULLE PIAZZE IRANIANE

editoriale a pagina tre

60106
9 771124 883008

il Giornale

Direttore editoriale VITTORIO FELTRI

FONDATA DA INDRÒ MONTANELLI

Direttore responsabile TOMMASO CERNO

www.ilgiornale.it
ISSN 1123-4311 Il Giornale (ed. settimanale)
MARTEDÌ 6 GENNAIO 2026
Anno LIII - Numero 4 - 1,50 euro*controcorrente
NESSUNO
PUÒ ZITTIRCI

di Tommaso Cerno

Non c'è da stupirsi. È bastato pubblicare uno scoop su *Sua Maestà Report*, decine di nomi di magistrati, imprenditori, politici finiti nei dossier di un consulente della trasmissione di Sigfrido Ranucci, in pratica fare un'inchiesta vera, per finire sotto attacco politico di tutta l'armata rossa guidata dal movimento Cinque Stelle. Quelli che la stampa è libera solo su di loro. D'altra parte cosa aspettarsi da chi paragona Maduro a Aldo Moro, mentre il popolo venezuelano esulta nelle piazze, o da chi imbratta l'Italia di manifesti di odio contro gli ebrei per difendere il regime dei terroristi di Hamas, fiancheggiare l'ayatollah Khamenei e spiegarci che tutto il male sta negli Stati Uniti, nelle democrazie dove il popolo sceglie un governo che a loro non piace, come l'Italia di Giorgia Meloni. Quello che posso dire è che *il Giornale* non solo non smetterà di fare inchieste, ma alzerà la voce per dire no al bavaglio rosso, respingere con l'informazione le minacce, le intimidazioni rivolte ai nostri giornalisti e al nostro editore, la famiglia Angelucci, le querele temerarie che arrivano da quella sinistra che predica democrazia e promuove censura. L'attacco al *Giornale*, fondato da Indro Montanelli che fu gambizzato per le sue idee, guidato per anni da Alessandro Sallusti che per la libertà di espressione fu arrestato in redazione, sarà respinto con il diritto di cronaca e di critica. Vi prometto oggi che non abbasseremo la testa. Non lo farò io, che considero quelle intimidazioni medaglie, non lo faranno i giornalisti che firmano l'inchiesta scomoda su *Report* e che non hanno paura di chi li vuole zittire. Non lo farà nessuno di noi. Mai.

STRAFALCIONE DELLA DEM
Se Schlein piange la Falcone sbagliata

Francesca Albergotti a pagina 19



PRESEPE PRIDE

OGGI L'ULTIMA STATUETTA DELLA NOSTRA INIZIATIVA

a pagina 18

*IN ITALIA FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)



IN MANETTE A NEW YORK

Maduro, via al processo La sinistra già lo assolve

A Napoli venezuelani spintonati in piazza

Biloslao, de Feo, De Francesco, De Remigis, Galici, Giubilei, Liconi, Manzo e Robecco da pagina 4 a pagina 9

IL «CORTILE» DEGLI USA
E Trump ora minaccia
Messico e Colombia

Gian Micalessin a pagina 10

L'ISOLA DANESA

Affari e contraddizioni,
la Groenlandia fa gola

Filippo Facci a pagina 10

CASO «REPORT»

IL BAVAGLIO ROSSO

M5S e Ranucci attaccano il *Giornale* dopo lo scoop
sui dossieraggi. Il centrodestra: stampa libera da difendere

La tragedia di Crans-Montana

L'ITALIA VI ABBRACCIA

Ieri il rientro delle salme con volo di Stato



LINATE L'abbraccio tra i familiari delle vittime di Crans

■ Siamo al bavaglio contro l'informazione libera. «È normale che un giornalista contrattualizzato con il Servizio pubblico attacchi così deliberatamente una delle sue trasmissioni più prestigiose?». Il Movimento 5 Stelle è andato ieri all'attacco frontale di Tommaso Cerno. La sua colpa? Avere pubblicato sul *Giornale* la lista dei dossier legati a *Report*. Insieme il centrodestra.

Borgia, Di Sanzo e Fazio alle pagine 2-3

LA NOSTRA CAMPAGNA

Arrivate migliaia di firme alla mail nobavaglio@ilgiornale.it

GARLASCO

**Chiara non vide le fotografie hard
La prova che può scagionare Stasi**

Rita Cavallaro

■ C'è la prova che Chiara Poggi non ha mai visto le foto hard sul pc di Alberto Stasi prima di essere uccisa. È questa l'ultima novità del caso Garlasco, che mette la parola fine a diciott'anni di fango sul condannato per il delitto del 13 agosto 2007. Il quale, dopo un decennio in prigione, spera finalmente di avere giustizia, grazie alla nuova inchiesta della Procura di Pavia che accusa Andrea Sempi di aver massacrato Chiara. A rivelare il dato, che confuta il passaggio della sentenza di Cassazione in cui, sebbene non sia stato individuato il movimento, si fa riferimento a quelle foto che avrebbero potuto scatenare l'ira di Chiara, sono stati i periti informatici del processo di primo grado.



a pagina 17

L'ARRIVO DEI FERETRI

Le lacrime su quelle bare sono un dolore universale

di Vittorio Macioce

Sono in quattro, una giovane madre, il compagno e due bambini, più o meno otto anni il primo, non supera i cinque l'altro. Stanno attraversando il cancello dell'aeropporto militare di Linate e Milano è più fredda (...)

segue a pagina 14

I LEGAMI CON HAMAS

Così la moschea di Milano raccoglieva fondi per finanziare Hannoun

Giulia Sorrentino

■ Via Padova 366. È lì che si trova uno dei centri culturali storici di Milano, la Moschea Mariam. È anche qui che, tra un'iniziativa benefica e l'altra, è stato utilizzato il logo della Abspp (Associazione benefica di solidarietà col popolo palestinese), al centro della maxi inchiesta sulla cupola di Hamas in Italia.

a pagina 13

ALMENO 20 MORTI PER LE PROTESTE

Iran, Khamenei prepara la fuga

Clausi a pagina 11



la stanza di Vittorio Fazio

Preoccupa chi giura sul Corano

alle pagine 20-21

ACCOLTELLO ALLE SPALLE

**Choc a Bologna:
controllore ucciso in stazione**

servizio a pagina 16

SPEDIZIONE IN AIR MAIL - 31/3/2006 - ED. 2002/2006 - N. 46 - ART. L. 1/3/2004



IL GIORNO

MARTEDÌ 6 gennaio 2026
1,60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

MERATE in un'azienda che offre servizi all'ospedale
«Molestata dal collega»
ma non si sente creduta:
28enne tenta il suicidio

De Salvo a pagina 15



MILANO Due fendenti: se la caverà
Difende l'amico
dal rapinatore
Grave un 15enne

Palma a pagina 13



Rogo, rimpatriate le salme La lotta per salvare i feriti

Crans-Montana, i feretri a Linate: strazio dei parenti. I medici del Niguarda: battaglia per curare i ragazzi
Meloni: le immagini delle bare colpiscono tutti profondamente. Venerdì una messa per le vittime

Servizi
da p. 2 a p. 5

La mamma di Giovanni Tamburi

«Hanno fatto
morire quei ragazzi
e sono ancora liberi»

Mastromarino a pagina 3

Il dramma della terza D

Lo psicologo
e il rientro in classe:
ascoltare le paure

Muller Castagliuolo alle p. 4 e 5

L'inchiesta

Il rischio incendio
in un vecchio video
Chiuso l'altro locale
dei due gestori

Galvani a pagina 5

Il presidente del Venezuela
davanti ai giudici di New
York: sono innocente

Nicolas Maduro
e la moglie Cilia
Flores portati
in tribunale
a New York

«PRIGIONIERO
DI GUERRA»

Intervista a Guerini (Pd)
«No ambiguità
sul dittatore»

Marmo a pagina 11

Pioli, Jannello, Calabò, Prosperetti, Ottaviani, Coppari, Senni da pagina 6 a pagina 11

DALLE CITTÀ

SORDIO Convalidato il fermo

La lite e il rivale investito
«Non volevo ammazzarlo»

Arensi nelle Cronache

VIGEVANO Trentanovenne nei guai

Fuga senza pagare il conto
Identificata e denunciata

Zanichelli nelle Cronache

BERGAMO Il 6 gennaio '86 la prima redazione locale

Con 'Il Giorno'
quarant'anni
di cronache
dal territorio



Possenti a pagina 16



L'area è riservata ai ferrovieri
Lavorava per Trenitalia

Capotreno
di 34 anni
ucciso a coltellate
in un parcheggio
della stazione
di Bologna

Servizio a pagina 13



Intervista-choc e retromarcia
«Gli arbitri? Mafia»
Bufera su Capello

Giulio Mola nel Qs



L'acuto dell'Italia che fu
Claudio Villa,
il secolo del Reuccio

Mattioli a pagina 21



LA CALZATURA ITALIANA DAL 1966

emanuela®

MODA
COMFORT
BENESSERE



Culture

EBRAISMO Il confronto tra Gad Lerner e Riccardo Di Segni su Gaza, Israele, le anime della diaspora. Per Feltrinelli
Lia Tagliacozzo pagina 12



Culture

IL DOLORE DEGLI ALTRI Dopo Crans-Montana, cronache e mappe del sistema di oligocrazia presente
Manuela Gandini pagina 13



Visioni

ALBERGO DEI POVERI Nell'antico complesso napoletano, una mostra dedicata «alla memoria delle cose»
Flaviano De Luca pagina 14

il manifesto

quotidiano comunista

CON
L'ESPRESSO DIPLOMATICO
+ EURO 3,00
CIN
LA FINO DEL MONDO
+ EURO 4,00

MARTEDÌ 6 GENNAIO 2026 - ANNO LVI - N° 4

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Il presidente venezuelano Nicolas Maduro e la moglie Cilia Flores vengono scortati al tribunale federale per l'udienza preliminare a New York foto Ansa

Guerre di aggressione

Tutti i crimini
del sovrano
del mondo

LUIGI FERRAJOLI

L'aggressione degli Stati Uniti al Venezuela - un attacco spettacolare l'ha chiamata lo stesso Donald Trump è un atto criminale, ancor più grave, per la sua ostentata e compiacuta brutalità, della criminale aggressione della Russia di Putin all'Ucraina. L'elenco dei crimini è lungo e variegato: la violazione della proibizione, nell'art. 2 della carta dell'Onu, dell'uso della forza contro uno Stato sovrano, qualificato come crimine di aggressione dall'articolo 5 dello statuto della Corte penale internazionale; l'assassinio di almeno 80 persone, che hanno perso la vita a causa dei bombardamenti sul Parlamento del Venezuela, sul palazzo del governo, su aeroporti, caserme e basi militari.

— segue a pagina 6 —

«America First»
La politica
del disordine
permanente

GUIDO MOLTEDO

Una sequenza di iniziative tattiche, improvvise, spesso sciolte tra loro, talvolta ostentatamente capricciose, fondate su una politica del movimento permanente. Cosa raccontano le ultime mosse di Donald Trump?

— segue a pagina 8 —



«Sono un prigioniero di guerra»: portato in ceppi dal giudice, il presidente del Venezuela Maduro si dichiara non colpevole. Manifestazioni al tribunale di New York. Ma Trump tira dritto, la nuova leader di Caracas è «disponibile» e l'Onu non lo ostacola: «Questo è il nostro emisfero» pagine 2-7

Prossimo obiettivo Uccisi nel blitz i 32 soldati cubani della scorta, anche L'Avana adesso ha paura

Roberto Livi

Le minacce del tycoon Il caso Groenlandia rischia di mandare in tilt l'Alleanza atlantica

Roberto Pietrobono

L'imbarazzo Dopo aver fatto il tifo per l'amico Donald, Meloni tace mentre l'Europa condanna

Andrea Colombo

PAGINA 6

STRISCI DI SANGUE
Israele colpisce a Gaza
come tre mesi fa



■■■ Negli ultimi due giorni l'esercito israeliano ha ripreso tutte le operazioni militari che portava avanti prima del cessate il fuoco a Gaza, senza che nessuno degli attori principali di quell'accordo mostrasse interesse per le gravissime violazioni. E il valico di Rafah resta chiuso, nonostante le promesse. **RIVIA A PAGINA 9**

METEO ESTREMO
Il governo scarica il rischio sulle imprese



■■■ Arriva alla Camera il Milleproroghe. Diventa definitivo l'obbligo di polizza contro le catastrofi per le piccole imprese. Le uniche a pagare, mentre il governo toglie i fondi alla prevenzione del disastro idrogeologico e arricchisce le assicurazioni. L'Enea: il fenomeni meteo estremi aumenteranno. **CIMINO A PAGINA 11**

NOSTALGIE
A Pescante piace la fiamma del Msi

■■■ Una foto della Fiamma tricolore e un messaggio chiaro: «Le radici profonde non gelano». A postare sui propri canali social quest'accoppiata nostalgica è stato il vicedirettore di Rai Sport Riccardo Pescante. Lo ha fatto nel giorno di Santo Stefano, ovvero nel settantunesimo compleanno del Movimento sociale italiano (Msi), il partito postfascista fondato il 26 dicembre 1946. La polemica ci ha messo qualche giorno a decollare, complice lo scarso seguito social di Pescante. Ma alla fine è esplosa e ha fatto infuriare le opposizioni. **MERLI A PAGINA 10**

CRANS-MONTANA
Il bar del rogo allargato senza autorizzazione



■■■ Nel giorno in cui tornano nelle loro città le salme di 5 delle 6 vittime italiane, si scopre che il 19 dicembre, il proprietario del bar Le Constellations di Crans-Montana, Jacques Moretti, aveva presentato una richiesta al Comune per ingrandire la veranda e chiudere una porta. **MASTRANDREA A PAGINA 11**



Posto italiano e spedito in d.p. - D.L. 353/2003 (par. L. 46/2004) art. 1, c. 1, D.lgs.CIRM/23/2003

4770023215000

9770023215000



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

€ 1,40* ANNO 148-N° 5
Sped. in A.P. 03/01/2026 anno 148/104 art.1 c.1 DCG 4M

Martedì 6 Gennaio 2026 • Epifania di N.S.

Il Messaggero

NAZIONALE

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

6 0 1 0 6
9 7 1 1 2 0 6 2 2 4 0 5

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Tra sogno e incubo
I 90 turisti italiani
bloccati sull'isola
incantata di Socotra



Troili a pag. 19

La ripartenza dopo Bergamo
La Roma a Lecce
(in emergenza)
E aspetta Raspadori

Angeloni e Carina nello Sport

IL GIORNALE DEL MATTINO



Speciale Affari tuoi
La notte televisiva
della fortuna
con De Martino

Marzi a pag. 22



La strage di Crans/Rientrate le salme dei ragazzi, la città si stringe intorno alla famiglia di Riccardo

L'abbraccio di Roma



L'INTERVISTA

La zia di Riccardo: «È rientrato nel bar per cercare di salvare gli altri»

Laura Pace a pag. 3

IL PAESE IN LUTTO

Meloni: una messa per i ragazzi
Le telefonate in lacrime ai genitori
Francesco Bechis e Valentina Errante a pag. 5

L'EDITORIALE

LA CAPITALE
SI FA COMUNITÀ
Mario Ajello

Roma si sta rivelando assolutamente all'altezza della tragedia che l'ha colpita (...)

Continua a pag. 11

Massimo Minghetti bacia la barba del figlio Riccardo
(nel riquadro accanto)

LO SCRITTORE

L'EPIFANIA TRISTE
DI UN CIELO SENZA PIÙ STELLE
Eraldo Affinati a pag. 11

Il delitto a Milano
della ragazza di Latina

Aurora provò
a difendersi
Segni di violenze
sul corpo

► L'indagato l'ha incontrata sulla banchina della metro dopo avere aggredito un'altra donna



Cusumano, Guasco
e Macaro a pag. 6 e 7

Nel parcheggio della stazione
Bologna, capotreno
accoltellato a morte
da uno squilibrato

Federica Pozzi a pag. 13

Si chiude oggi l'Anno Santo/Intervista al Sottosegretario



Mantovano: «Il sistema-Italia funziona
Il metodo Giubileo diventa un modello»

Andrea Bulleri

I sottosegretario di Palazzo Chigi Alfredo Mantovano, a capo della cabina di regia che ha coordinato i lavori per il Giubileo, intervistato dal *Messaggero* dice: «Dall'Anno Santo un segnale di fiducia per il Paese». Ed elogia l'organizza-

zione della Capitale: «Un modello per tutte le amministrazioni pubbliche, gli ostacoli si superano parlandosi. Quanto si condividono degli obiettivi, chi rappresenta le istituzioni può farli prevalere sulle convenienze».

A pag. 12
Piras a pag. 12

Groenlandia, Meloni con i leader Ue pieno sostegno a Copenaghen
Maduro in catene in aula: sono innocente



Anna Guaita

Maduro si presenta in aula come vittima politica, dichiarandosi presidente del Venezuela e denunciando la propria cattura come un rapimento.

A pag. 8
Ventura a pag. 8
Bechis e Vita a pag. 10

I numeri veri

LA GEOPOLITICA DELL'ENERGIA
E LA FAME DI PETROLIO DELL'IA
Fabrizio Galimberti

Come diceva Andreotti, a pensare male si fa peccato, ma spesso ci si azzecca. In effetti non ci vuole molto (...)

Continua a pag. 9

Lo psichiatra



La famiglia del bosco
«Bimbi traumatizzati
si fanno male da soli»

PALMOLI Lo psichiatra della famiglia nel bosco lancia l'allarme: «I bimbi sono traumatizzati, si fanno male da soli». Ai piccoli era stato raccontato che sarebbero partiti per una vacanza.

Pagita a pag. 14

VIVINDUO

FEBBRE e DOLORI INFLUENZALI

CONGESTIONE NASALE

VIVINDUO è un medicinale a base di paracetamolo e paracetamolo che può avere effetti indesiderati anche gravi. Leggi per interamente il foglio illustrativo. Autorizzazione del 25/04/2015. RIF. 01205.

può iniziare ad agire dopo

15 MINUTI

Il Segno di LUCA

BILANCIA È TEMPO DI RINASCITA

Oggi la congiuntura tra il Sole e Venere, che ti governa, è esatta. La configurazione porta energia e luce nella tua giornata, inducendo una sorta di rinascita, un intenso processo di rigenerazione che tocca le fibre più profonde e segrete del tuo essere. L'amore è favorito anche dalla Luna, che ti trasmette irrequietezza e alimenta il desiderio di trascorrere questa giornata di festa circondato dall'affetto degli amici più cari. MANTRA DEL GIORNO L'oscurità porta in grembo la luce.

BRIPRODUZIONE RISERVATA

L'oroscopo a pag. 11

*Tasse e altri quotidiani (non acquistabili separatamente) nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il *Messaggero* + Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica € 1,40 in Alzato, Il *Messaggero* + Corriere dello Sport-Stadio € 1,40, nel Molise, Il *Messaggero* + Primo Piano Molise € 1,50, nelle province di Bari e Foggia, Il *Messaggero* + Nuovo Quotidiano di Puglia + Corriere dello Sport-Stadio € 1,50; "Vocabolario Romanesco" € 6,90 (Roma); "Natale a Roma" € 6,70 (Roma); "Giochi di carte per le feste" € 6,70 (Roma).

-TRX 11:05/01/26 23:17-NOTE:

il Resto del Carlino

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

MARTEDÌ 6 gennaio 2026
1,80 Euro*

Nazionale - Imola

FONDATA NEL 1865
www.ilrestodelcarlino.it

EMILIA-ROMAGNA E MARCHE 2026 decisivo
De Pascale-Acquaroli, le sfide parallele dei due governatori
 Valerio Baroncini a pagina 15



EMILIA-ROMAGNA E MARCHE
Dal Barocco alla Pop Art: tutte le mostre
 Marchetti in Cronaca



Rogo, rimpatriate le salme La lotta per salvare i feriti

Crans-Montana, i feretri a Linate: strazio dei parenti. I medici del Niguarda: battaglia per curare i ragazzi Meloni: le immagini delle bare colpiscono tutti profondamente. Venerdì una messa per le vittime

Servizi da p. 2 a p. 5



La mamma di Giovanni Tamburi

«Hanno fatto morire quei ragazzi e sono ancora liberi»

Mastromarino a pagina 3

Il dramma della terza D

Lo psicologo e il rientro in classe: ascoltare le paure

Muller Castagliuolo alle p. 4 e 5

L'inchiesta

Il rischio incendio in un vecchio video
Chiuso l'altro locale dei due gestori

Galvani a pagina 5



L'area è riservata ai ferrovieri

Lavorava per Trenitalia

Capotreno di 34 anni ucciso a coltellate in un parcheggio della stazione di Bologna

Servizio a pagina 13

Ferrara, niente archiviazione: il delitto cinque anni fa

Il mistero dei cugini bruciati nell'auto, il caso è aperto: «Vanno risentiti i testimoni e gli indagati»

Malavasi a pagina 16



L'acuto dell'Italia che fu
 Claudio Villa, il secolo del Reuccio

Mattioli a pagina 21



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

MARTEDÌ 6 GENNAIO 2026

IL SECOLO XIX

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

1,80€ (1,80€ con Tuttosport ad AT, AI, CN, 2,00€ con Tuttosport ad IM, SP, SY e con Levante) - Anno CXI - NUMERO 94 - COMMERCIO/B - SPEDIZIONE ABB. POST - GR.50 - BLUEMEDIA S.R.L. - Per le pubblicità sul SECOLO XIX visitate il sito www.ilsecoloxix.it o il numero 010.538.200**IL DISORDINE MONDIALE**

UNA PICCOLA UE
CON POCHE CARTE
NELLE MANI

MAURIZIO MARESCA

Non è una novità che l'ordine mondiale attraversi una congiuntura devastante originata dall'incapacità della comunità internazionale di svolgere l'azione di regolazione per la pace (Onu), per i diritti umani (varie corti internazionali) e per l'economia internazionale (Wto). Così tensioni e conflitti tendono a non trovare soluzioni comuni e gli Stati tentano di perseguire soltanto il loro interesse.

Maduro è un dittatore che si è impadronito del potere in Venezuela ma, dicono molti, il diritto internazionale (sic) lo protegge. Allora la domanda è: davvero il diritto internazionale del secondo '900 costituisce un ostacolo al perseguitamento della giustizia contro gli autori di gravissimi crimini ai danni delle popolazioni vicine? Era proprio il diritto internazionale a presidiare la giustizia contro il crimine internazionale avviata da giudici nazionali (che sono competenti senza limiti di giurisdizione e di prescrizione)?

In secondo luogo, siamo sicuri, in particolare, che davvero l'articolo 2.4 del trattato Onu impedisca di consegnare alla giustizia un pericoloso criminale che si è macchiato di gravi reati e che si è impadronito del potere contro il risultato elettorale?

In terzo luogo, il principio della legittima difesa, forse uno dei pochi che regge nel deserto della comunità giuridica internazionale, o il principio di protezione, sotteso alle carte costituzionali di tutti i Paesi, ovviamente applicati secondo ragionevolezza e proporzionalità, dovrebbero invece aiutare a processare un pericoloso dittatore accusato di crimini internazionali gravissimi che producono effetti nei paesi vicini.

Qualcuno dirà che così è troppo semplice: e che i tre Paesi forti potranno fare quello che vorranno in Sudamerica, nel centro Europa, nell'Estremo oriente e in Africa. Ma, allora dovremmo domandarci se davvero l'Europa, che ha fondato l'ordine mondiale del 1945, ha fatto qualcosa per proporre nei consensi internazionali politiche ispirate alla pace, alla *rule of law*, ai diritti fondamentali e alle libertà economiche. Su questo punto la questione è ora in mano agli Stati membri. Capiremo presto se riterranno che, in questo nuovo scenario, un diverso progetto di integrazione possa avere spazio - aprendo sul serio alla perdita di sprazzi di sovranità - o se si vorranno arrendersi alla disintegrazione.

Groenlandia, l'altolà dell'Europa

«Trump rispetti il diritto». Maduro in aula: «Io prigioniero di guerra»

Donald Trump torna a minacciare l'annessione della Groenlandia e l'Europa reagisce al pericolo: se il tycoon passerà dalle parole ai fatti, la Nato si trasformerà in un ricordo. A parlare chiaro è stata la premier danese Mette Frederiksen. «Ci aspettiamo chiaramente che tutti, e in particolare i nostri alleati, rispettino i confini nazionali esis-



stenti». Prese di posizione decisive anche dal britannico Starmer, da Germania, Francia e Unione Europea. Ieri intanto Nicolás Maduro è comparso davanti al giudice di New York per rispondere delle accuse americane di sostegno al narcotraffico: «Sono ancora io il presidente del Venezuela».

SERVIZI / PAGINA 2 ES

ROLLI



Ex Ilva, ecco il piano finanziario Sale il conto a carico dello Stato

Flacks investirà progressivamente 4 miliardi, il pubblico dovrà stanziarne 2,6. Assunzioni a blocchi

Quattro miliardi investiti progressivamente con il raggiungimento di obiettivi industriali: 2,6 miliardi dallo Stato; fino a 9 mila operai assunti a blocchi: è il piano finanziario presentato da Flacks per l'ex Ilva.

GIOVANNI MARI / PAGINA 13

IL PERSONAGGIO

Addio a Guarguaglini
manager che rilanciò
Finmeccanica

Dotato di memoria prodigiosa e capace di intuizioni geniali, Pier Francesco Guarguaglini, morto a 88 anni, è il manager che fece di Finmeccanica - oggi Leonardo - un polo industriale integrato.

L'ARTICOLO / PAGINA 12



SALPATA "MSC MAGNIFICA",
DA GENOVA IL GIRO DEL MONDO
PIÙ LUNGO DI SEMPRE

ALBERTO QUARATI / PAGINA 11



Strage nel rogo di Crans-Montana il ritorno di Emanuele a Genova

I feriti di Galeppini e delle altre vittime sbarcano a Linate

PEDEMONTE / PAGINA 7

IL PROGETTO

Le bambole rotte
terapia contro
la discriminazione

Debora Badinelli / PAGINA 10

«L'imperfetto ha una storia da raccontare». È una delle frasi scritte dalle giovani che aderiscono al laboratorio "Caro corpo" di Mantova contro i disturbi alimentari. Il lavoro è incentrato sulle foto di bambole rotte donate in gran parte dal Chiavarese.

STUDENTI IN PIAZZA

La campana
anti-aborto
divide Sanremo

Marco Menduni / PAGINA 9

Un gruppo di studenti è sceso in piazza contro la campana che, su iniziativa del vescovo Suetta, a Sanremo suona per i bambini mai nati a causa dell'aborto. «È contro le donne», è l'accusa. «Il mio riferimento è il Vangelo», dice il vescovo.

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



Papà Brignone: «Federica, recupero incredibile» «Ha ancora dolore ma alle Olimpiadi vuole gareggiare in tre specialità»

PAOLO GIAMPIERI

«Percentuali non ne do, ma a questo punto le possibilità ci sono. E l'idea è quella di fare anche discesa e supergigante, non solo gigante». Daniele Brignone è il papà di Federica e di lei che sta parlando in vista dell'Olimpiade invernale di Milano Cortina che inizierà il 6 febbraio. Final-



mente, dopo mesi molto difficili, si fanno largo ottimismo e serenità, anche se a dosi contenute. Il 3 aprile scorso, Federica si fratturò tibia e perone della gamba sinistra, rompendo anche il legamento crociato del ginocchio. Un infortunio gravissimo, 45 giorni con le stampelle, tanti dubbi, paure. Poi la ripresa, prima timida, poi via via più rapida, ora quasi miracolosa.

L'ARTICOLO / PAGINA 38

GOLD INVEST
ACQUISTIAMO E
VENDIAMO PREZIOSI
ACQUISTIAMO ORO A
€ 1.12 /gr
ACQUISTIAMO ARGENTO A
€ 1.500 /kg
STERLINA € 822
*LE QUOTAZIONI POSSONO LEGGERMENTE VARIARE IN BASE AL FIXING
GERMANICO AUTOMATICO DELLE Borse INTERNAZIONALI





DOMANI LAZIO-FIORENTINA

Roma in emergenza a Lecce per sfatare il tabù trasferta

Pes, Rocca e Salomone alle pagine 24 e 25



TRA UN MESE MILANO-CORTINA

Rocca crede nell'Italia
«Obiettivo venti medaglie»

Ciccarelli a pagina 26



STASERA I BIGLIETTI VINCENTI

«Affari tuoi» versione speciale per l'estrazione della lotteria

Caterini e Ottaviani alle pagine 12 e 23



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDEPENDENTE



Epifania del Signore

Martedì 6 gennaio 2026

DIRETTO DA DANIELE CAPEZZONE

Anno LXXXII - Numero 5 - € 1,20*

ISSN 0391-6990

www.ilttempo.it



Ma quanto
silenzio sull'Iran
Troppe complicità
con il macellaio
di Teheran

DI DANIELE CAPEZZONE

Il Tempo può prendersi un piccolo ma sicuro merito. Per primo, da molti giorni, ha riaperto il «caso Iran» con la nostra Francesca Musacchio. Per primo (e unico), pone in guardia dalle infiltrazioni anche qui in Italia (epicentro: Roma) del regime degli ayatollah e della loro pericolosissima rete di spie. Per primo, ha raccontato che il macellaio-capo Khamenei stava tanta tremo davvero, e, al posto del solito bunker a Teheran, potrebbe fuggire dall'Iran (con destinazione Bielorussia oppure Russia: ieri, un paio di giorni dopo di noi, lo ha scritto anche il londinese Times).

E tuttavia, sui media italiani, c'è ancora tanto silenzio. Troppo. Quando va bene, il mutismo viene rotto per dare conto di proteste popolari che vengono presentate come «contro il caro vita». Eh no. Certo che gli iraniani sono anche alle prese con il costo dei beni primari. Ma la novità è che stava tutto, assumendosi un rischio enorme con coraggio esemplare, i manifestanti stanno chiedendo direttamente la caduta del regime. Non è solo una questione di inflazione e di prezzi. Quegli uomini e quelle donne cercano un loro «25 aprile». E c'è da pungere di commozione per chiunque ami la libertà. E' un regime sanguinario che ha costretto i dissidenti alla galera, all'esilio o alla morte. Che ha segregato le donne e perseguitato gli omosessuali. Che ha seminato terrore e sangue in tutto il Medio Oriente.

Forse ora le cose stanno davvero per cambiare. Non un amico, ma un avversario di Bibi Netanyahu, l'ex premier e capo dell'opposizione israeliana Naftali Bennett, da ieri ha postato una specie di «conto alla rovescia» sui suoi canali social, in attesa dell'attacco al cuore del regime. Soltanto storia: non solo gli israeliani, ma pure gli iraniani, gli esseri umani oppressi dal regime, sperano nella caduta dei turbanti. Qui, invece, in particolare a sinistra, si limitano a scimmiette: quelli che non vedono, non sentono, non parlano.

*IN ITALIA FATTE SAVVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GEBERNA)
SPEDIZIONE ALL'ESTERO: 3,00 €/INDIRIZZO. VEDI ALTRI VARI. L'IR 0,00

REPRODUZIONE RISERVATA

LA SUPERCASTA COLPISCE ANCORA

Lei non sa chi sono io (e chi è mia nipote)

Il magistrato arrogante prova a «salvare» la giovane parente dalla Polstrada che le stava ispezionando l'auto. Finisce davanti al Csm accusato di illecito disciplinare, ma viene archiviato. La motivazione? «Scarsa rilevanza»



Countdown
Si avvicina
l'ora X
di Khamenei

DI FRANCESCA
MUSACCHIO
alle pagine 2 e 3

L'ayatollah tratta l'esilio
Il piano d'attacco di Trump e Netanyahu
E quei pasdaran infiltrati in Europa
per spiare i dissidenti all'estero

DI MARIA RITA PIRUZZA
Non invade e promette
Arriva, lascia e se ne va
Ecco perché la Befana
fa bene ai bambini

a pagina 12

DI GAETANO MINEO
L'affaire Report
fra dossieraggio
e false piste nere
Keleny: «Fantasie»

alle pagine 8 e 9



DI LUIGI BISIGNANI
Fenomenologia
di Checco Zalone
Fa ridere senza
chiedere permesso

a pagina 11



Che fare vendere bandiere
ieri Palestina, oggi Venezuela
domani chissà. Rpt: bandiere
non banderule. Flottiglieri
di tutto il mondo
uniti e disperdetevi

REPRODUZIONE RISERVATA

Trasforma la Tua Azienda
con le 5P Strategiche®

Giuseppe Piruzza

PIANIFICAZIONE
PERFORMANCE
PATRIMONIO
PROTEZIONE
PERIZIA

www.giuseppepiruzza.it



CAOS VENEZUELA
Maduro frigna a processo
«Sono stato rapito»
La Rodriguez è presidente
Bertoldi: «Chance Rubio»



De Rossi e Novelli
alle pagine 6 e 7

LE CARTE DELL'INCHIESTA

Non solo i soldi
Anche i finanziamenti
per le opere pubbliche
andavano ad Hamas

Romagnoli a pagina 10

LA RIFORMA DELLA GIUSTIZIA

Referendum, la guerra dei manifesti
Il No: «Giudici soggetti alla politica»
Il Sì: «Messaggio falso e fuorviante»

De Leo a pagina 3

NEL PARCHEGGIO DELLA STAZIONE

Aggredito in una zona riservata ai dipendenti. Acquisiti i filmati delle telecamere

Capotreno 34enne ucciso a coltellate a Bologna

Il Tempo di Osho
Piove due giorni di seguito
E Roma finisce sott'acqua



"Il bagno nel Tevere tra
cinque anni... Pe' strada
invece già se po' fa"

Gobbi e Zanchi a pagina 18

Guerra a pagina 13

MILANO SOTTO CHOC

Difende l'amico
coetaneo da una rapina
e viene acciuffato
Grave un quindicenne

Bruni a pagina 13

CAOS VENEZUELA
Maduro frigna a processo
«Sono stato rapito»
La Rodriguez è presidente
Bertoldi: «Chance Rubio»



De Rossi e Novelli
alle pagine 6 e 7

LE CARTE DELL'INCHIESTA

Non solo i soldi
Anche i finanziamenti
per le opere pubbliche
andavano ad Hamas

Romagnoli a pagina 10



ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

MARIE MONTI

Dal 1° gennaio chi provoca un'emergenza che richiede l'attivazione di operazioni di soccorso potrà essere chiamato a rimborsarne i costi

Moro a pag. 22

PREVIDENZA

Medici specializzandi arruolati per le visite fiscali: potranno svolgere i controlli per conto dell'Inps

Damiani a pag. 26

Il magistrato che giudicherà Nicolás Maduro negli Usa ha 92 anni ed è un ebreo ortodosso

Antonino D'Anna a pag. 7

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

Usa fuori dalla Minimum tax

Imprese statunitensi esonerate dall'applicazione dell'aliquota minima del 15% sui grandi gruppi multinazionali prevedendo per loro un regime di safe harbour

Dopo mesi di trattative, 147 Paesi all'interno dell'inclusivo Framework on BEPS in sede Ocse hanno approvato un nuovo pacchetto destinato a ridisegnare le regole internazionali del fisco, ma al 15% sui grandi gruppi multinazionali. La decisione introduce una serie di semplificazioni operative e prevede un regime di safe harbour che esclude i gruppi con capogruppo negli Stati Uniti dall'applicazione di alcune regole chiave della Global Minimum tax.

Rizzi a pag. 18

LA RAI FA IL PIENO

Serie tv, ecco quanto costano le produzioni italiane

Piazzolla a pag. 14

La Germania vuole l'atomica. Dalla guerra in Ucraina i favorevoli passati dal 5 al 30%



Una domanda inquietante per iniziare il nuovo anno: «Brauchen wir die Bombe?». Abbiamo bisogno della bomba atomica? chiede il quattro gennaio nel titolo in prima pagina la *Frankfurter Allgemeine am Sonnabend* di Francoforte. In *Die Welt* di Konrad Schuller occupa l'intera pagina ma non dà una risposta, in realtà superflua. Già in ottobre, la *Faz* chiese a Friedrich Merz se fosse favorevole a una «deutsche Bombe», e il Cancelliere rispose di no. Ma dopo Trump, cambia spesso idea. Anche la *Spiegel* si è chiesta se, dopo la prima dell'invasione dell'Ucraina, appena il 5% dei tedeschi era favorevole all'atomica, oggi sono il 30%.

Giardina a pag. 9

DIRITTO & ROVESCIO

Due mesi fa Putini ha ratificato la partecipazione di Russia all'operazione con il Venezuela, che prevedeva anche una collaborazione in materia di difesa: in pratica metteva in chiaro che **Maduro era protetto da Putin**, quindi intoccabile. Ma non avvenne. Vennero a patti alle spalle di Putin per farlo opporre la Russia come potenza globale. Prenduta dalla incapacità di difendere l'Armenia, suo alleato storico, dall'aggressione dell'Azerbaigian, così come la Siria. Asse di solidarietà, quella di Putin, non dall'esercito di una superpotenza. Fallimenti strategici dovuti soprattutto al fatto che da quattro anni la Russia sta impegnando tutte le proprie risorse, militari, economiche e politiche, per trasformare l'Ucraina in un protettorato. Senza riuscire. Riachiuso con il naufragio definitivamente le velleità di Putin.

matis

Investi in capolavori di artisti iconici del XX secolo

www.matis.club

Jean-Michel Basquiat

Alighiero Boetti

Lucio Fontana

Andy Warhol

Keith Haring

Damien Hirst

Pablo Picasso

Yayoi Kusama

Roberto Matta

David Hockney

Pierre Soulages

Avvertenza: i rendimenti passati non sono indicativi dei rendimenti futuri. Gli investimenti in asset non quotati possono comportare il rischio di perdita parziale o totale del capitale investito. Prima dell'adesione leggere la scheda contenente le informazioni chiave sull'investimento. Matis, Provider di Servizi di Finanziamento Partecipativo (PSFP), regolamentato dall'Autorité des Marchés Financiers (AMF) con il numero FP-2023-19 e abilitato in Italia. Matis Italia S.r.l. Via Cereso, 7 - 20154 Milano, Società a responsabilità limitata. Capitale sociale: €50.000. P. IVA - 14240280967. N° REA - MI - 2768404 10/2025.

LA NAZIONE

MARTEDÌ 6 gennaio 2026
1,80 Euro

Firenze - Empoli

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

AREZZO Infermiera, è tra le 100 persone più influenti al mondo

La missione di Carlotta «Guarire i bambini»

G. Papi a pagina 15


ristora
INSTANT DRINKS

Rogo, rimpatriate le salme La lotta per salvare i feriti

Crans-Montana, i feretri a Linate: strazio dei parenti. I medici del Niguarda: battaglia per curare i ragazzi Meloni: le immagini delle bare colpiscono tutti profondamente. Venerdì una messa per le vittime

Servizi da p. 2 a p. 5



La mamma di Giovanni Tamburi

«Hanno fatto morire quei ragazzi e sono ancora liberi»

Mastromarino a pagina 3

Il dramma della terza D

Lo psicologo e il rientro in classe: ascoltare le paure

Muller Castagliuolo alle p. 4 e 5

L'inchiesta

Il rischio incendio in un vecchio video
Chiuso l'altro locale dei due gestori

Galvani a pagina 5



L'area è riservata ai ferrovieri
Lavorava per Trenitalia



Capotreno
di 34 anni
ucciso a coltellate
in un parcheggio
della stazione
di Bologna

Servizio a pagina 13



DALLE CITTÀ

TOSCANA Intervista al segretario Uil, Fantappiè

«Il lavoro, la sfida del 2026
No a precariato e salari bassi»

Pieraccini a pagina 19

EMPOLI L'appello ai testimoni

Derubato del portafoglio
«Seguo le tracce della carta»

Servizio in Cronaca



EMPOLESE VALDELSA I dati di Legambiente

Siccità e alluvioni
Due anni da record
E sulla Pesa ecco il nuovo pozzo

Ciappi in Cronaca



LA CALZATURA ITALIANA DAL 1966

emanuela®
MODA COMFORT BENESSERE
Parla Mariolina Marcucci,
presidente della Fondazione

«Un Carnevale di speranza, da Viareggio segnali di pace»
Il primo febbraio partono i corsi

Di Grazia a pagina 16

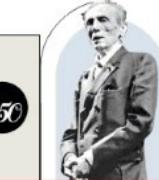


L'acuto dell'Italia che fu
Claudio Villa,
il secolo del Reuccio

Mattioli a pagina 21



la Repubblica

Fondatore
EUGENIO SCALFARI

R50

Direttore
MARIO ORFEO

Rcultura

I fantasmi di Eduardo
sono ancora tra noidi MARINO NIOLA
a pagina 33

Rspettacoli

Arisa: non so capire
se sono innamoratadi SILVIA FUMAROLA
a pagina 36Martedì
6 gennaio 2026
Anno 51 - N° 4

In Italia € 1,90

L'ultimo viaggio dei ragazzi morti in Svizzera

“Nessun ferito è fuori pericolo”
Mattarella venerdì a Crans-Montana

di MIRIAM ROMANO e ALESSANDRA ZINITI

Matilde, 15 anni, il volto pallido che affonda nel pellicciotto del cappuccio, è seduta accanto alla mamma su uno dei lati del C-130. Davanti a lei la bara di legno, dentro c'è il fratello Riccardo.

a pagina 14

DE GIORGIO, DI RAIMONDO e VISETTI a pagina 15, 16 e 17



● Ciampino,
l'arrivo
della
bara di Riccardo
Minghetti. A
sinistra, abbracci
a Linate
tra le famiglie
di Achille Barosi e
Chiara Costanzo

EMANUELE ERICQUIZZI / FOTOGRAFIA

Maduro: io prigioniero di guerra

L'ex presidente venezuelano in un tribunale di New York: “Sono innocente”. La sua vice Rodríguez assume l'interim. Trump minaccia: “Ora tocca anche a Colombia e Messico”. All'Onu Russia, Cina e Francia attaccano gli Usa per il blitz



Nicolás Maduro, ieri in tribunale a New York dopo il blitz americano, si è proclamato innocente, definendosi “prigioniero di guerra”. Ma il presidente Trump minaccia ancora: dopo la Groenlandia, ora tocca a Colombia e Messico. Intanto alle Nazioni Unite, Russia, Cina e Francia attaccano gli Stati Uniti.
di BASILE, CASTELLETTI, CIRIACO,
DI FEO, FOSCHINI, FRANCESCHINI,
GUERRERA, LOMBARDI, LUCCHINI,
MASTROLILLI, RIFORMATO
SANTELLI e TONACCI
a pagina 2 a pagina 12



I nuovi padroni del petrolio

di MAURIZIO MOLINARI

La cattura di Nicolás Maduro a Caracas svela l'intenzione del presidente Donald Trump di portare l'Emisfero Occidentale sotto una sfera di influenza degli Stati Uniti ed il primo obiettivo è l'energia: punta a diventare il maggiore attore sul mercato del greggio, mettendo in difficoltà i rivali globali Cina e Russia.
a pagina 11

La sinistra italiana e i dittatori

di LUIGI MANCONI

C'è una domanda che corre, più o meno sotterraneamente, nel dibattito politico e che inquieta la coscienza individuale e la mentalità comune di una quota significativa di opinione pubblica: la sinistra sta dalla parte dei dittatori? È un interrogativo perturbante.
a pagina 19

octopus energy

RESTARE CON IL SOLITO FORNITORE PUÒ COSTARTI CARO!

Passa a Octopus

Energia pulita a prezzi accessibili

Trustpilot ★★★★★ octopusenergy.it

Ucciso alla stazione di Bologna caccia all'assassino del capotreno

di GIUSEPPE BALDESSARO

a pagina 26

La nostra carta preme
da oggi per tutti i punti
di vendita delle più
note catene
di supermercati.
PEFC



Prezzo di vendita all'estero: Grecia € 3,50 - Croazia, Francia, Marocco P., Slovenia € 4,00 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,50
Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90 Tel. 06/49021 - Sped. AIA - Post. Art. 1 - Legge 46/EU del 27/02/2004 - Roma | Concessionearia di pubblicità: A. Marzoni & C. Milano - via F. Aperi, 8 - Tel. 02/574941, email: pubblicita@marzonis.it

LA CULTURA
Quando l'umanità è a forma di donna

SIMONETTA SCIANDIVASCI — PAGINA 25



LA MUSICA
2026, l'era dell'ibrido pop e del rap a misura di famiglia

LUCA DONDONI — PAGINE 26 E 27



IL CALCIOMERCATO
La Juve dal Liverpool vertice per Chiesa

NICOLA BALICE — PAGINE 28 E 29

1,90 € | ANNO 180 | N.5 | IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) | SPEDIZIONE ABB. POSTALE | D.L.353/03 (CONV.INL.27/02/04) | ART. 1 COMMA 1, DCB - TO | WWW.LASTAMPA.IT



LA STAMPA

MARTEDÌ 6 GENNAIO 2026

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



GNN

MADURO, DIFESO DALL'AVVOCATO DI ASSANGE, PORTATO IN TRIBUNALE IN MANETTE: INNOCENTE, SONO UN PRIGIONIERO DI GUERRA

Trump minaccia il Sudamerica

Il presidente Usa: Colombia, Cuba e Messico sono come il Venezuela. L'Ue si spacca sul blitz

IL COMMENTO

Perché l'Europa ha paura di Donald

NATHALIE TOCCI

Fatte poche eccezioni — come Spagna, Paesi Bassi e Norvegia — la maggior parte dei leader europei ha accuratamente evitato di condannare l'attacco militare e il cambio di regime orchestrato dagli Stati Uniti in Venezuela. L'attacco statunitense per rovesciarlo rappresenta una grave e palese violazione del diritto internazionale. — PAGINA 23



BRESOLIN, CAPURSO, LOMBARDO, LUZI, MAGRÌ, SCHIANCHI, SIMONI, SEMPRINI
PAGINE 2-11

La politica emozionale che esalta i leader

LUIGIZOJA — PAGINE 24 E 25

L'INTERVISTA

Gratteri: Caracas non guida i narcos

IRENE FAMÀ

Il Venezuela? «Non domina né orienta il mercato mondiale degli stupefacenti. Chi sostiene il contrario? «Spesso lo suggerisce in modo strumentale». Il procuratore capo di Napoli Gratteri, in prima linea nella lotta alla criminalità organizzata, non ha dubbi: il ruolo di Caracas nel narcotraffico è marginale. — PAGINA 23

LE IDEE

Meloni, il tycoon e il rischio servilismo

MARCO FOLLINI

Caro direttore, all'indomani della firma del trattato di pace a Parigi ai primi del 1947 Vittorio Emanuele Orlando accusò i negoziatori italiani di «cupigidia di servilismo» per la cedevolezza verso le grandi potenze dell'epoca. Parole troppo forti e circostanze troppo diverse perché si sia tentati di ripeterle in questi giorni. — PAGINA 23

L'ANALISI

Usa, Russia e Cina le zone d'influenza

STEFANO STEFANINI

L'intervento americano in Venezuela è l'ultimo chiodo sulla barra del mondo post-1945. Segna il passaggio dall'era delle alleanze che aggredivano l'Occidente — Nato, G7 e altri formati — all'era delle zone d'influenza che lo spaccano. Le "zone d'influenza" non coprono l'intero orbe terraqueo ma una buona parte: l'Eurasia per la Russia di Vladimir Putin, le Americhe per gli Stati Uniti di Donald Trump, l'Asia-Pacifico, comprendente Taiwan e il Mar cinese meridionale e settentrionale fino alla "linea a nove trattini", per la Cina di Xi Jinping. L'Europa rimane fuori. Non necessariamente un male. Se non fosse per l'allentamento del rapporto transatlantico di cui ha ancora bisogno per la propria sicurezza. — SIRI — PAGINA 4 E 5

La partita mai chiusa dell'assalto a Capitol Hill

ANNAMASTROMARINO — PAGINA 23

RIMPATRIATE LE SALME DEI RAGAZZI ITALIANI MORTI A CRANS-MONTANA. L'INCONTRO DEI GENITORI A LINEA

L'abbraccio

CATERINA SOFFICI



NICCOLÒ ZANCAN — PAGINA 13

I genitori di Chiara Costanzo e Achille Barosi si abbracciano all'arrivo delle salme a Milano. — DELVECCHIO, SIRAVO — PAGINE 12 E 13

Buongiorno

In questi giorni appare un po' ovunque un manifesto del Comitato per il no alla separazione delle carriere, animato anche dalla magistratura. Sopra si legge uno slogan: «Vorresti giudici che dipendono dalla politica?». Non si sa nemmeno da dove cominciare. Anzitutto, di giudici che dipendono dalla politica in democrazia non si è mai sentito parlare. I giudici sono indipendenti ovunque, lo sono anche in Italia, lo saranno anche in futuro, per sempre. Il Comitato intendeva dire i procuratori o i sostituti procuratori o i pubblici ministeri o i magistrati che: sto cercando tutti i modi di definire chi conduce l'accusa (mentre i giudici emettono le sentenze) e che in ogni democrazia librale è sottoposto a un controllo della politica. Solo in Italia è indipendente e continuerà a esserlo perché il re-



Da dove cominciare

MATTIA FELTRI

ferendum non tocca la sua eccezionale indipendenza. Quindi i giudici non dipenderanno dalla politica, che è una minchietta galattica. E non dipenderanno dalla politica nemmeno i pm, che è una falsità. Ma quanto di più deprimente c'è in quello slogan è il disprezzo con cui si carica quella nobilissima parola: politica. In una democrazia liberale, quale noi siamo, sebbene ce ne scordiamo ripetutamente, la politica rappresenta la volontà popolare: la rappresenta direttamente con il Parlamento e indirettamente con il governo. Sottoporre i pm alla dipendenza della politica significherebbe sottoporli alla dipendenza del popolo, e sottoporre a una forma di controllo chi ha l'enorme potere di togliere la libertà dovrebbe essere l'ovvio per un popolo sovrano. Solo si preferisce non dirglielo.

ACQUISTIAMO ANTIQUARIATO orientale ed europeo

www.barbieriantiquariato.it

Tel. 348 3582502

VALUTAZIONI GRATUITE IN TUTTA ITALIA

IMPORTANTI COLLEZIONI O SINGOLI OGGETTI





IL PRIMO SISTEMA DI INTELLIGENZA ARTIFICIALE GENERATIVA AUTONOMA IN ITALIA

L'informazione che parla con te

Savojardo a pagina 7

Noleggio aerei, il liquidatore vede ombre sul patron di Aliparma

Giacobino a pagina 13

Il fondo sovrano norvegese cambia strategia sul mattone

Saks Global in trattativa per un prestito da un miliardo

Il gruppo americano si prepara a fare ricorso al Chapter 11

Agus in MF Fashion

Anno XXXVII n. 003
Martedì 6 Gennaio 2026
€ 2,00 *Classificatori*



IL PRIMO SISTEMA DI INTELLIGENZA ARTIFICIALE GENERATIVA AUTONOMA IN ITALIA

PROVALO SUBITO



FTSE MIB +1,04% 45.847
DOW JONES +1,62% 49.165**
NASDAQ +0,76% 23.411**
DAX +1,34% 24.869
SPREAD 70 (-2) €/S 1.1664

** Dati aggiornati alle ore 19,30

LE PREVISIONI SULLE EMISSIONI DI TITOLI DI STATO NEL 2026

Il Btp sbanca all'estero

*Il Mef chiederà al mercato 350-365 miliardi. Molto spazio agli investitori stranieri
Stabili gli acquisti di banche e risparmiatori italiani. E le scadenze si allungano*

LE BORSE FESTEGGIANO IL BLITZ IN VENEZUELA. A MILANO SVETTA LEONARDO (+6%)

Carrello, Fiano e Nirfole alle pagine 2 e 5



SARÀ VOTATO IL 4 FEBBRAIO

Col nuovo statuto il Montepaschi può aumentare il dividendo

Gualtieri a pagina 7

IDATI DEL 2025

Nel risparmio gestito Usa boom di m&a contro gli Etf

Capponi a pagina 9



COSTA 6 EURO ALL'ANNO

A Poste 130 milioni di utili in più con lo Spid a pagamento

Dal Maso a pagina



Specialisti nel finanziamento su misura alle imprese
Da 40 anni al loro fianco per aiutarle a raggiungere
ogni obiettivo e a superarlo!

FINANZA ALL'IMPRESA

FACTORING ALLE IMPRESE IN CRISI

FACTORING ALLE PMI

www.generalfinance.it

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Maggiori dettagli sulle condizioni contrattuali applicate nei fogli informativi disponibili su <https://www.generalfinance.it/trasparenza/>

Con accordo Seadock-Medcem +120mila tonnellate di traffici l'anno a Trieste

Con cemento Gruppo Samer e società turca incrementano porto industriale

Oltre 3 milioni di investimenti, riattivazione di una infrastruttura in disuso in Riva da Verrazano lungo il canale navigabile, un nuovo traffico a vantaggio del **porto di Trieste**: è operativa da oggi con l'arrivo in banchina della prima nave, la partnership tra Seadock (Gruppo Samer), e il Gruppo Medcem, una delle principali holding del settore cementizio al mondo con sede principale in Turchia, 450 milioni di fatturato e 15mila dipendenti. La nave che trasporta cemento alla rinfusa attracca a **Trieste** alla banchina Seadock Bulk (all'8 gennaio): la merce - dopo lavori di recupero effettuati nell'ultimo anno dalla società italiana del Gruppo Medcem, costituita ad hoc, la Novada Cement Italy Srl - verrà sbarcata attraverso una pipeline sotterranea collegata con la banchina per essere stoccati nei vicini silos ristrutturati in disuso da una decina di anni. È la riattivazione del "Terminal Cemento", operato dalla Seadock grazie all'accordo con la Medcem, che aumenterà la capacità del **Porto di Trieste** con nuovi traffici per 120mila tonn/anno, corrispondenti in questa prima fase a circa 15 toccate nave. Il cemento Medcem stazionerà nei silos in area Seadock in attesa di essere consegnato in tutta Europa. "Per il Gruppo Samer - ha commentato il Presidente, Enrico Samer - l'importante accordo aumenta il ruolo del nostro Gruppo attraverso la dinamicità di una delle proprie controllate e crea nuovo valore nel **Porto Industriale di Trieste**, zona ad alto potenziale".



Con accordo Seadock-Medcem +120mila tonnellate di traffici l'anno a Trieste

Con cemento Gruppo Samer e società turca incrementano porto industriale

REDAZIONE ECONOMIA Oltre 3 milioni di investimenti, riattivazione di una infrastruttura in disuso in Riva da Verrazano lungo il canale navigabile, un nuovo traffico a vantaggio del **porto di Trieste** : è operativa da oggi con l'arrivo in banchina della prima nave, la partnership tra Seadock (Gruppo Samer), e il Gruppo Medcem , una delle principali holding del settore cementizio al mondo con sede principale in Turchia, 450 milioni di fatturato e 15mila dipendenti. La nave che trasporta cemento alla rinfusa attracca a **Trieste** alla banchina Seadock Bulk (all'8 gennaio): la merce - dopo lavori di recupero effettuati nell' ultimo anno dalla società italiana del Gruppo Medcem, costituita ad hoc, la Novada Cement Italy Srl - verrà sbarcata attraverso una pipeline sotterranea collegata con la banchina per essere stoccati nei vicini silos ristrutturati in disuso da una decina di anni. E' la riattivazione del "Terminal Cemento", operato dalla Seadock grazie all' accordo con la Medcem, che aumenterà la capacità del **Porto di Trieste** con nuovi traffici per 120mila tonn/anno, corrispondenti in questa prima fase a circa 15 toccate nave. Il cemento Medcem stazionerà nei silos in area Seadock in attesa di essere consegnato in tutta Europa. "Per il Gruppo Samer - ha commentato il Presidente, Enrico Samer - l'importante accordo aumenta il ruolo del nostro Gruppo attraverso la dinamicità di una delle proprie controllate e crea nuovo valore nel **Porto Industriale di Trieste**, zona ad alto potenziale".



Corridoio Imec: "Trieste sia la porta d'ingresso all'Europa della nuova rotta"

A chiederlo sono gli spedizionieri triestini. Ma sul canale commerciale con Medio Oriente e India c'è da battere la concorrenza di Marsiglia. È uno dei grandi progetti geopolitici degli ultimi anni il corridoio economico Imec - India, Medio Oriente ed Europa - annunciato nel 2023 al G20 di Nuova Delhi. L'Italia punta su **Trieste** come porta d'ingresso europea del corridoio, ma la concorrenza è forte: Marsiglia resta il principale rivale nel Mediterraneo. "Dobbiamo essere determinati nella nostra rappresentanza presso l'Unione Europea per sostenere la nostra candidatura", dice Stefano Visintin, presidente degli spedizionieri del **porto** di **Trieste**. "Io sono convinto - aggiunge - che ci sono tutte le condizioni per rafforzarla. Quello che dobbiamo fare è continuare nei nostri progetti d'investimento, che sono un po' fermi in questo momento, ma che devono riprendere al più presto, dobbiamo completare le opere infrastrutturali sulle ferrovie nella cintura del **porto** di **Trieste**". Sulla carta promette di ridisegnare le rotte commerciali globali. Ma, al momento, è ancora lontano dal diventare una realtà di fatto. Che cosa può fare intanto il **porto** di **Trieste** per essere protagonista? Imec coinvolge una parte marittima, una parte terrestre con strade e ferrovie, una parte di trasmissione dati e la realizzazione d'interporti lungo la parte terrestre. Un progetto che sarà sicuramente molto lungo da realizzarsi e che richiede grandi finanziamenti. La buona notizia è che i finanziamenti ci sarebbero già, la cattiva notizia è che per le tensioni tra Paesi Arabi e la guerra di Israele a Gaza hanno rallentato il processo iniziato dal 2023. Insomma questi conflitti non giovano allo sviluppo del Friuli Venezia Giulia perché rallentano un progetto che potrebbe avere ricadute importanti sull'economia dei porti di **Trieste** e Monfalcone, sulla logistica e sull'occupazione. Montaggio di Luca Cassano.



A Trieste Samer riattiva il Terminal Cemento, primo carico dalla Turchia

L'investimento da 3 milioni svilupperà 120 mila tonnellate di nuovi traffici l'anno. Il **porto** hub logistico per il mercato europeo del cemento E' tutto pronto in riva Giovanni da Verrazzano, presso il canale navigabile dove è attesa la portarinfuse, proveniente dalla Turchia, che scaricherà il primo carico di cemento, poi stoccati nei silos con capacità da 8mila tonnellate. La riattivazione del Terminal Cemento segna un passaggio strategico per Seadock e per il Gruppo Samer. Un investimento di oltre tre milioni di euro che rimette in funzione un'infrastruttura ferma da anni e porta nel **Porto** di **Trieste** circa 120 mila tonnellate di nuovi traffici all'anno. Coinvolta una delle più grosse holding turche, la Medchem. L'accordo con il gruppo turco Medchem rafforza il ruolo di **Trieste** come hub logistico per il mercato europeo del cemento, puntando sul recupero di spazi esistenti senza nuovo consumo di suolo. A regime sono previste una quindicina di toccate nave all'anno, con ricadute sull'indotto e prospettive di ulteriore crescita per il **porto** industriale. Nel servizio Enrico Samer, presidente Samer & Co. Shipping.



Trieste rilancia il Terminal Cemento con la partnership tra Seadock (Samer) e Medcem

L'accordo fra i due gruppi operativo con l'arrivo nello scalo giuliano della prima nave **Trieste** - Oltre tre milioni di investimenti, la riattivazione di un'infrastruttura in disuso da anni lungo il Canale navigabile e un nuovo traffico a vantaggio del **porto di Trieste**, dove riprende di fatto a funzionare un terminal cemento. Diventa operativa con l'arrivo in banchina della prima nave la partnership tra Seadock (gruppo Samer) e il gruppo Medcem, una delle principali holding del settore cementizio al mondo con sede principale in Turchia, 450 milioni di fatturato e 15mila dipendenti. La nave che trasporta cemento alla rinfusa arriverà oggi a **Trieste** alla banchina Seadock Bulk, a seguito dei lavori di recupero effettuati nell'ultimo anno dalla società italiana del gruppo Medcem, costituita ad hoc, la Novada Cement Italy srl. Il cargo si fermerà in Canale navigabile fino all'8 gennaio: il tempo di sbucare il cemento attraverso una pipeline sotterranea collegata con la banchina e stoccare nei vicini silos ristrutturati in disuso da una decina di anni. Si tratta di fatto della riattivazione del "Terminal Cemento", con un'operazione che aumenterà la capacità del porto di Trieste di circa 120 mila tonnellate all'anno, corrispondenti in questa prima fase a una quindicina di toccate nave. Il cemento della Medcem stazionerà nei silos in area Seadock in attesa di essere consegnato in tutta Europa. "Per il gruppo Samer - commenta il presidente Enrico Samer - si tratta di un importante accordo che aumenta il ruolo del nostro gruppo attraverso la dinamicità di una delle proprie controllate e crea ulteriore valore nell'area del porto industriale di Trieste, che va considerata come una zona ad alto potenziale". Piero Bessi, presidente e amministratore delegato di Seadock, sottolinea come "in queste settimane abbiamo portato a compimento una serie di operazioni che evidenziano la forza dell'azienda, ma anche la sua vocazione multidisciplinare, dalla costruzione di maxi-yacht agli heavy lift, gli imbarchi di manufatti e merci di grandi dimensioni, fino alla nuova gestione delle navi che trasportano cemento".



Ritorna in attività il Terminal Cemento di Trieste

Partnership fra Samer e Medcem per un traffico da 120mila tonnellate annue sulla banchina di Seadock È diventata operativa con l'arrivo in banchina della prima nave la partnership triestina tra la locale Seadock, società del Gruppo Samer, e il Gruppo Medcem, una delle principali holding del settore cementizio al mondo con sede principale in Turchia, 450 milioni di fatturato e 15mila dipendenti. La nave che trasporta cemento alla rinfusa è arrivata lunedì 5 gennaio a **Trieste** alla banchina Seadock Bulk per fermarsi fino all'8 gennaio: la merce - a seguito dei lavori di recupero effettuati nell'ultimo anno dalla società italiana del Gruppo Medcem, costituita ad hoc, la Novada Cement Italy Srl - verrà sbarcata attraverso una pipeline sotterranea collegata con la banchina per essere stoccati nei vicini silos ristrutturati in disuso da una decina di anni: un recupero che riattiva spazi senza consumare ulteriore suolo. Si tratta di fatto della riattivazione del "Terminal Cemento", operato dalla Seadock grazie all'accordo con la Medcem, un'operazione che aumenterà la capacità del **Porto di Trieste** con nuovi traffici per circa 120mila tonn/anno, corrispondenti in questa prima fase a una quindicina di toccate nave. Il cemento della Medcem stazionerà nei silos in area Seadock in attesa di essere consegnato in tutta Europa. «Per il Gruppo Samer - ha commentato il presidente, Enrico Samer - si tratta di un importante accordo che aumenta il ruolo del nostro Gruppo attraverso la dinamicità di una delle proprie controllate e crea ulteriore valore nell'area del **Porto Industriale di Trieste**, che va considerata come una zona ad alto potenziale». «In queste settimane - ha dichiarato il presidente e Ad della società Piero Bessi - Seadock ha portato a compimento una serie di operazioni che evidenziano la forza dell'azienda, ma anche la sua vocazione multidisciplinare, dalla costruzione di maxi-yacht agli heavy lift, gli imbarchi di manufatti e merci di grandi dimensioni - ultima in ordine di tempo la valvola da guinness prodotta dalla Orion che imbarcheremo tra l'8 e il 9 gennaio - fino alla nuova gestione delle navi che trasportano cemento». ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.



Partnership fra Samer e Medcem per un traffico da 120mila tonnellate annue sulla banchina di Seadock È diventata operativa con l'arrivo in banchina della prima nave la partnership triestina tra la locale Seadock, società del Gruppo Samer, e il Gruppo Medcem, una delle principali holding del settore cementizio al mondo con sede principale in Turchia, 450 milioni di fatturato e 15mila dipendenti. La nave che trasporta cemento alla rinfusa è arrivata lunedì 5 gennaio a Trieste alla banchina Seadock Bulk per fermarsi fino all'8 gennaio: la merce - a seguito dei lavori di recupero effettuati nell'ultimo anno dalla società italiana del Gruppo Medcem, costituita ad hoc, la Novada Cement Italy Srl - verrà sbarcata attraverso una pipeline sotterranea collegata con la banchina per essere stoccati nei vicini silos ristrutturati in disuso da una decina di anni: un recupero che riattiva spazi senza consumare ulteriore suolo. Si tratta di fatto della riattivazione del "Terminal Cemento", operato dalla Seadock grazie all'accordo con la Medcem, un'operazione che aumenterà la capacità del Porto di Trieste con nuovi traffici per circa 120mila tonn/anno, corrispondenti in questa prima fase a una quindicina di toccate nave. Il cemento della Medcem stazionerà nei silos in area Seadock in attesa di essere consegnato in tutta Europa. «Per il Gruppo Samer - ha commentato il presidente, Enrico Samer - si tratta di un importante accordo che aumenta il ruolo del nostro Gruppo attraverso la dinamicità di una delle proprie controllate e crea ulteriore valore nell'area del Porto Industriale di Trieste, che va considerata come una zona ad alto potenziale». «In queste settimane - ha dichiarato il presidente e Ad della società Piero Bessi - Seadock ha portato a compimento una serie di operazioni che evidenziano la forza dell'azienda, ma anche la sua vocazione multidisciplinare, dalla costruzione di maxi-yacht agli heavy lift, gli imbarchi di manufatti e merci di grandi dimensioni - ultima in ordine di tempo la valvola da guinness prodotta dalla Orion che imbarcheremo tra l'8 e il 9 gennaio - fino alla nuova gestione delle navi che trasportano cemento».

Attraccata a Savona la nave Ocean Viking con 33 migranti

Sos Mediterranee denuncia 'intervento illegale della Guardia Costiera libica' È attraccata nel **porto** di **Savona** poco prima dell'alba la nave Ocean Viking dell'organizzazione umanitaria Sos Mediterranee con a bordo 33 migranti soccorsi nel Mediterraneo centrale. Lo sbarco è avvenuto intorno alle 6.30 e subito dopo sono iniziate le procedure di accoglienza e i controlli sanitari sui migranti, tra cui anche minori non accompagnati, che saranno accolti in strutture dislocate in Liguria. "Abbiamo salvato 33 persone, ma ne avremmo potute salvare altre 135 - denuncia Sos Mediterranee via social -. Mercoledì 31 dicembre siamo intervenuti per il trasbordo di 33 persone ferme da giorni sulla nave 'Maridive703'. Ci hanno detto che altre 75 sono state riportate illegalmente in Tunisia prima del nostro arrivo. Siamo quindi diretti verso un nuovo caso segnalato da 'Alarmphone': c'erano 60 persone ferme su un gommone in attesa di qualcuno che potesse portare loro assistenza. Quando ci siamo avvicinati, la Guardia Costiera libica ci ha intimato di allontanarci, e noi siamo stati costretti a farlo". "Riportare le persone nei Paesi da dove scappano è una violazione del diritto marittimo internazionale - sottolinea l'associazione -. L'Europa dovrebbe essere garante della legalità, non complice silenziosa di ciò che avviene ogni giorno nel Mediterraneo centrale".



Attraccata a Savona la nave Ocean Viking con 33 migranti

Sos Mediterranee denuncia: "Intervento illegale della Guardia Costiera libica" di Redazione È attraccata nel **porto** di **Savona** poco prima dell'alba la nave Ocean Viking dell'organizzazione umanitaria Sos Mediterranee con a bordo 33 migranti soccorsi nel Mediterraneo centrale. Lo sbarco è avvenuto intorno alle 6.30 e subito dopo sono iniziate le procedure di accoglienza e i controlli sanitari sui migranti, tra cui anche minori non accompagnati, che saranno accolti in strutture dislocate in Liguria. "Avremmo potuto salvare altre 135 persone" "Abbiamo salvato 33 persone, ma ne avremmo potute salvare altre 135 - denuncia Sos Mediterranee via social -. Mercoledì 31 dicembre siamo intervenuti per il trasbordo di 33 persone ferme da giorni sulla nave 'Maridive703'. Ci hanno detto che altre 75 sono state riportate illegalmente in Tunisia prima del nostro arrivo. Ci siamo quindi diretti verso un nuovo caso segnalato da 'Alarmphone': c'erano 60 persone ferme su un gommone in attesa di qualcuno che potesse portare loro assistenza. Quando ci siamo avvicinati, la Guardia Costiera libica ci ha intimato di allontanarci, e noi siamo stati costretti a farlo". "Riportare le persone nei Paesi da dove scappano è una violazione del diritto marittimo internazionale - sottolinea l'associazione -. L'Europa dovrebbe essere garante della legalità, non complice silenziosa di ciò che avviene ogni giorno nel Mediterraneo centrale". Iscriviti ai canali di Primocanale su WhatsApp Facebook e Telegram . Resta aggiornato sulle notizie da Genova e dalla Liguria anche sul profilo Instagram e sulla pagina Facebook.



Savona, sbarca in porto la nave Ocean Viking: scattano i controlli sanitari sui 33 migranti

Tra i profughi una donna incinta e tre minori non accompagnati. È arrivata alle prime luci dell'alba in **porto** a **Savona** la nave Ong Ocean Viking, gestita da SOS Méditerranée. A bordo dell'imbarcazione 33 migranti reduci da quasi una settimana di agonia nel Mediterraneo. Il gruppo, che comprende anche una donna e 3 minori anche non accompagnati, era stato evacuato dal mercantile Maridrive 703 dopo un'operazione complessa avvenuta nei pressi di una piattaforma petrolifera tra Malta e Tunisia. Secondo quanto riportato sulla piattaforma X da SOS Méditerranée, mentre i naufraghi diretti a **Savona** erano riusciti a sfuggire al respingimento grazie all'intervento della Ocean Viking, per altre decine di persone il soccorso si è trasformato in un ritorno forzato verso la Tunisia, Paese che le organizzazioni umanitarie continuano a indicare come non sicuro per la tutela dei diritti fondamentali. Le operazioni di sbarco richiederanno alcune ore con i profughi che sono stati soggetti ai controlli sanitari di routine (in quattro avrebbero la scabbia) e ai successivi accertamenti di rito. Presenti sul posto i sanitari dell'Asl2, mediatori culturali, la Croce Rossa e Bianca e le forze dell'ordine.

SV
Savona News

Savona, sbarca in porto la nave Ocean Viking: scattano i controlli sanitari sui 33 migranti



01/05/2026 08:27

Tra i profughi una donna incinta e tre minori non accompagnati. È arrivata alle prime luci dell'alba in porto a Savona la nave Ong Ocean Viking, gestita da SOS Méditerranée. A bordo dell'imbarcazione 33 migranti reduci da quasi una settimana di agonia nel Mediterraneo. Il gruppo, che comprende anche una donna e 3 minori anche non accompagnati, era stato evacuato dal mercantile Maridrive 703 dopo un'operazione complessa avvenuta nei pressi di una piattaforma petrolifera tra Malta e Tunisia. Secondo quanto riportato sulla piattaforma X da SOS Méditerranée, mentre i naufraghi diretti a Savona erano riusciti a sfuggire al respingimento grazie all'intervento della Ocean Viking, per altre decine di persone il soccorso si è trasformato in un ritorno forzato verso la Tunisia. Paese che le organizzazioni umanitarie continuano a indicare come non sicuro per la tutela dei diritti fondamentali. Le operazioni di sbarco richiederanno alcune ore con i profughi che sono stati soggetti ai controlli sanitari di routine (in quattro avrebbero la scabbia) e ai successivi accertamenti di rito. Presenti sul posto i sanitari dell'Asl2, mediatori culturali, la Croce Rossa e Bianca e le forze dell'ordine.

Parte oggi il giro del mondo più lungo di Msc crociere, 132 giorni di viaggio

46 destinazioni in 33 paesi. Distanza pari a 2 volte la circonferenza terra Msc Magnifica salperà da Genova questa sera per il viaggio più lungo di sempre targato Msc Crociere. Un viaggio di 132 giorni che toccherà 46 destinazioni in 33 paesi. La settima Msc World Cruise sarà più lunga di 10 giorni rispetto alle precedenti e percorrerà 40 mila miglia nautiche, pari a 74 mila chilometri. "Per noi il 5 gennaio è ormai un appuntamento fisso perché da 7 anni è il giorno in cui da Genova parte il nostro viaggio intorno al mondo. Quest'anno però il viaggio è molto più lungo di quanto si possa immaginare, perché la nave percorrerà una distanza pari quasi al doppio della circonferenza terrestre, che è di "soli" 40 mila chilometri. Sarà quindi come compiere quasi due giri del mondo" spiega Fabio Candiani, direttore vendite di Msc Crociere. A intraprendere il viaggio (prezzo base 35 mila euro) saranno 2.300 ospiti di 60 nazionalità diverse, la maggioranza tedeschi, seguiti da francesi, italiani e spagnoli. Il target è principalmente quello dei pensionati, che non avendo più impegni lavorativi possono permettersi una vacanza di oltre quattro mesi. La partenza è tradizionalmente, fin dall'inizio, il 5 gennaio per la Msc World Cruise e quest'anno il viaggio terminerà, sempre a Genova, il 16 maggio. Dopo la partenza da Genova e le tappe a Marsiglia e Barcellona, Msc Magnifica, condotta dal comandante Piero Sarcinella, al suo secondo giro del mondo, varcherà le colonne d'Ercole, con sosta a Funchal per poi puntare sui Caraibi meridionali con tappe alle Barbados, in Colombia e Costa Rica e attraversare il canale di Panama. Poi Guatemala e Messico, San Diego e Los Angeles. E ancora, Hawaii, Polinesia, isole Samoa e Fiji, per poi toccare Nuova Zelanda e Australia e Manila, Taiwan, Giappone, Corea, Vietnam, Singapore, Malesia, isole Seychelles, Mauritius e Réunion, prima di circumnavigare il Capo di Buona Speranza e fare una sosta a Città del Capo, Walvis Bay e Capo Verde per poi tornare verso il Mediterraneo. Nel 2027 e nel 2028 sarà ancora Msc Magnifica - che dalla prossima estate sarà dotata dell'area esclusiva Yacht club con maggiordomo e servizi dedicati 24 ore su 24 - a effettuare il viaggio intorno al mondo di Msc crociere sempre con partenza da Genova il 5 gennaio, ma con itinerari differenti e nel 2028 è previsto anche il ritorno al passaggio nel canale di Suez.



Il Nautilus

Genova, Voltri

MSC CROCIERE, PARTE OGGI DA GENOVA IL GIRO DEL MONDO DI PIÙ LUNGO DI SEMPRE

-MSC Magnifica salperà questa sera per un itinerario record di ben 132 giorni con 2.300 ospiti di 60 nazionalità. Effettuerà 46 tappe in 33 Paesi differenti, percorrendo complessivamente 40.000 miglia nautiche (74.000 km). Il viaggio intorno al mondo terminerà a **Genova** il 16 maggio. -Fabio Candiani, Direttore Vendite, ha dichiarato: "Sarà il viaggio più lungo mai organizzato da MSC Crociere. La nave percorrerà una distanza pari al doppio della circonferenza terrestre, che è di "soli" 40.000 chilometri, per accompagnare gli ospiti alla scoperta delle più belle e remote destinazioni al mondo". **Genova** - Stasera da **Genova** salpa il viaggio più lungo di sempre targato MSC Crociere. Si tratta della settima MSC World Cruise che quest'anno sarà di circa 10 giorni più lunga rispetto a quelle precedenti, ovvero un viaggio straordinario della durata di 132 giorni che toccherà ben 46 destinazioni in 33 paesi. Per questo incredibile itinerario di oltre 40.000 miglia nautiche - ovvero 74.000 chilometri - MSC Magnifica sarà condotta dal comandante italiano Pietro Sarcinella, che accompagnerà i 2.300 ospiti di 60 diverse nazionalità alla scoperta dei luoghi più remoti al mondo, alcuni dei quali sono raggiungibili soltanto con un viaggio del genere. "Per noi il 5 gennaio è ormai un appuntamento fisso perché da 7 anni è il giorno in cui da Genova parte il nostro viaggio intorno al mondo. Quest'anno, però, il viaggio è molto più lungo di quanto si possa immaginare, perché la nave percorrerà una distanza pari quasi al doppio della distanza della circonferenza terrestre, che è di 'soli' 40.000 chilometri. Sarà quindi come compiere quasi due giri del mondo, con 74.000 chilometri che saranno percorsi dalla nave per accompagnare gli ospiti alla scoperta delle più belle e remote destinazioni, molte delle quali difficilmente sarebbero raggiungibili dall'Italia con una normale vacanza" ha affermato Fabio Candiani, Direttore Vendite di MSC Crociere. Il viaggio dei record inizierà stasera nel Mediterraneo con le prime tappe a Marsiglia e Barcellona. MSC Magnifica varcherà poi le Colonne d'Ercole per fare una sosta a Funchal prima di mettere la prua verso il mar dei Caraibi meridionali, con tappe alle Barbados, in Colombia e in Costa Rica ed attraversare il Canale di Panama che, con una sorta di "ascensori d'acqua", consente di superare il dislivello di circa 27 metri sul livello del mare per raggiungere il Pacifico senza circumnavigare l'America del Sud. Una volta sul Pacifico, la nave risalirà la costa visitando Guatemala e Messico per raggiungere San Diego e Los Angeles. Dalla Mecca del cinema, ripartirà alla volta delle Hawaii, della Polinesia e delle isole di Samoa e Fiji. Successivamente raggiungerà la Nuova Zelanda e le splendide coste dell'Australia, con tappe ad Auckland, Wellington e Sydney. Prima di navigare verso nord e conoscere il clima unico di Manila, farà tappa in Taiwan e nel caleidoscopico Giappone. Dopo aver assaporato il fascino ineguagliabile di Tokyo, MSC Magnifica proseguirà verso la



Il Nautilus

Genova, Voltri

Repubblica di Corea, la suggestiva Shanghai e l'imperiosa Hong Kong. Successivamente, il viaggio proseguirà alla scoperta del Vietnam, di Singapore e della stupenda Malesia. Gli ospiti, infine, potranno ammirare una serie di imperdibili isole dell'Oceano Indiano, tra l'affascinante cultura e le spiagge infinite delle Seychelles, di Mauritius e di Réunion, prima di circumnavigare il Capo di Buona Speranza e fare una sosta a Città del Capo, Walvis Bay e Capo Verde. A questo punto la nave tornerà verso il Mediterraneo e il 16 maggio terminerà il giro del mondo giungendo nella Città della Lanterna. "L'itinerario della World Cruise viene modificato ogni anno per dar modo anche a chi l'ha già provato di vivere nuovamente questa indimenticabile esperienza. Per questa ragione le nostre crociere intorno al mondo del 2027 e 2028, che partiranno sempre da **Genova** il 5 gennaio, prevedono itinerari differenti con tappe inedite. Ma la grande novità delle prossime edizioni è soprattutto la possibilità di poter vivere per la prima volta questa lunga vacanza in una comoda suite Yacht Club, coccolati da un maggiordomo disponibile 24 ore al giorno e da numerosi altri servizi esclusivi all'insegna del lusso e del totale relax" ha sottolineato Candiani. Entrambi i viaggi del 2027 e 2028 saranno effettuati, infatti, da MSC Magnifica che a partire dalla prossima estate sarà dotata anche dell'area esclusiva MSC Yacht Club, un'oasi intima e privata con un servizio personalizzato all-inclusive e un comfort senza paragoni, che consente però di utilizzare anche la ricca offerta disponibile nel resto della nave al di fuori dello Yacht Club stesso. Chi alloggerà, quindi, in una delle 63 eleganti suite dello Yacht Club - oltre a tutti i numerosi servizi offerti sulla nave - avrà a disposizione aree dedicate, un servizio maggiordomo e concierge 24 ore su 24, cene gourmet e tanti altri servizi personalizzati tutti inclusi nel pacchetto. Trascorrere la crociera intorno al mondo nell'MSC Yacht Club permetterà di godersi il viaggio intorno al mondo con un livello di comfort ed esclusività che lo renderanno ancora più indimenticabile. Nel 2027 il giro del mondo prevede un itinerario del tutto inedito con una doppia esplorazione dell'oceano Atlantico e dell'Oceano Pacifico perché la nave, una volta giunta in Australia dopo aver circumnavigato il Sud America, anziché proseguire il viaggio verso l'Asia, tornerà indietro esplorando le isole più a nord del Pacifico e valicherà il Canale di Panama per poi attraversare il mar dei Caraibi e proseguire verso il Mediterraneo. Nel 2028, invece, la nave tornerà a circumnavigare il globo terrestre con un altro itinerario inedito che prevede gli attraversamenti dei suggestivi canali di Panama e di Suez, con numerose imperdibili tappe inedite, tra cui quelle in Tailandia, Cambogia, India e nella penisola arabica.

MSC Crociere avvia da Genova la World Cruise più lunga

6 gennaio 2026 - MSC Crociere ha dato avvio dal **Porto di Genova** alla World Cruise più lunga mai programmata dal gruppo, un'operazione di prodotto e posizionamento industriale che rafforza la strategia di destagionalizzazione e massimizzazione dell'impiego della flotta nel segmento delle crociere di lungo raggio ad alto valore aggiunto. La nave MSC Magnifica ha mollato gli ormeggi per un itinerario record di 132 giorni, con 46 scali in 33 Paesi e una percorrenza complessiva di circa 40.000 miglia nautiche, pari a 74.000 chilometri, trasportando 2.300 passeggeri provenienti da 60 nazionalità diverse, a conferma della forte domanda internazionale per prodotti cruise esperienziali di lunga durata. Dal punto di vista operativo, il viaggio rappresenta una sfida complessa in termini di pianificazione rotte, approvvigionamenti, gestione tecnica della nave e coordinamento portuale su scala globale, attraversando Mediterraneo, Atlantico, Pacifico e Oceano Indiano, con passaggi strategici come il Canale di Panama e la circumnavigazione del Capo di Buona Speranza. La conduzione della nave è affidata al comandante Pietro Sarcinella, mentre la direzione commerciale dell'iniziativa si inserisce in una più ampia strategia di rafforzamento del brand, come sottolineato da Fabio Candiani, che ha evidenziato come l'itinerario superi per estensione e complessità quelli delle edizioni precedenti. Sul piano industriale, la World Cruise consente a MSC Crociere di ottimizzare l'utilizzo di un'unità di media capacità, garantendo continuità di ricavi su un arco temporale esteso e riducendo l'esposizione alla volatilità stagionale dei mercati tradizionali. L'operazione assume inoltre rilievo strategico in vista delle edizioni 2027 e 2028, che introdurranno itinerari ulteriormente diversificati e l'integrazione dell'MSC Yacht Club a bordo di MSC Magnifica, ampliando l'offerta premium e migliorando il mix di redditività. Nel complesso, il lancio della World Cruise 2026 conferma il ruolo del **porto di Genova** come homeport strategico per le grandi rotazioni globali e rafforza il posizionamento di MSC Crociere tra i principali operatori in grado di gestire prodotti complessi, ad alta intensità operativa e con significative implicazioni finanziarie e logistiche lungo l'intera catena del valore cruise.

Primo Magazine

MSC Crociere avvia da Genova la World Cruise più lunga



01/06/2026 00:10

6 gennaio 2026 - MSC Crociere ha dato avvio dal Porto di Genova alla World Cruise più lunga mai programmata dal gruppo, un'operazione di prodotto e posizionamento industriale che rafforza la strategia di destagionalizzazione e massimizzazione dell'impiego della flotta nel segmento delle crociere di lungo raggio ad alto valore aggiunto. La nave MSC Magnifica ha mollato gli ormeggi per un itinerario record di 132 giorni, con 46 scali in 33 Paesi e una percorrenza complessiva di circa 40.000 miglia nautiche, pari a 74.000 chilometri, trasportando 2.300 passeggeri provenienti da 60 nazionalità diverse, a conferma della forte domanda internazionale per prodotti cruise esperienziali di lunga durata. Dal punto di vista operativo, il viaggio rappresenta una sfida complessa in termini di pianificazione rotte, approvvigionamenti, gestione tecnica della nave e coordinamento portuale su scala globale, attraversando Mediterraneo, Atlantico, Pacifico e Oceano Indiano, con passaggi strategici come il Canale di Panama e la circumnavigazione del Capo di Buona Speranza. La conduzione della nave è affidata al comandante Pietro Sarcinella, mentre la direzione commerciale dell'iniziativa si inserisce in una più ampia strategia di rafforzamento del brand, come sottolineato da Fabio Candiani, che ha evidenziato come l'itinerario superi per estensione e complessità quelli delle edizioni precedenti. Sul piano industriale, la World Cruise consente a MSC Crociere di ottimizzare l'utilizzo di un'unità di media capacità, garantendo continuità di ricavi su un arco temporale esteso e riducendo l'esposizione alla volatilità stagionale dei mercati tradizionali. L'operazione assume inoltre rilievo strategico in vista delle edizioni 2027 e 2028, che introdurranno itinerari ulteriormente diversificati e l'integrazione dell'MSC Yacht Club a bordo di MSC Magnifica, ampliando l'offerta premium e migliorando il mix di redditività. Nel complesso, il lancio della World Cruise 2026 conferma il ruolo del porto di Genova come homeport strategico per le grandi rotazioni globali e rafforza il posizionamento di MSC Crociere tra i principali operatori in grado di gestire prodotti complessi, ad alta intensità operativa e con significative implicazioni finanziarie e logistiche lungo l'intera catena del valore cruise.

Da Genova il giro del mondo più lungo di Msc crociere: 132 giorni di viaggio

Ben 46 destinazioni in 33 Paesi. La distanza è pari a due volte la circonferenza terrestre. Il target? Pensionati con tanto tempo libero Msc Magnifica salpa da Genova per il viaggio più lungo di sempre targato Msc Crociere. Un viaggio di 132 giorni che toccherà 46 destinazioni in 33 Paesi La settima Msc World Cruise sarà più lunga di 10 giorni rispetto alle precedenti e percorrerà 40 mila miglia nautiche , pari a 74 mila chilometri. "Per noi il 5 gennaio è ormai un appuntamento fisso perché da 7 anni è il giorno in cui da Genova parte il nostro viaggio intorno al mondo. Quest'anno però il viaggio è molto più lungo di quanto si possa immaginare, perché la nave percorrerà una distanza pari quasi al doppio della circonferenza terrestre, che è di "soli" 40 mila chilometri. Sarà quindi come compiere quasi due giri del mondo", spiega Fabio Candiani, direttore vendite di Msc Crociere (nel video l'intervista di Alberto Viazzi a Candiani e al comandante Piero Sarcinella) A intraprendere il viaggio (prezzo base 35 mila euro) saranno 2.300 ospiti di 60 nazionalità diverse, la maggioranza tedeschi, seguiti da francesi, italiani e spagnoli. Il target è principalmente quello dei pensionati , che non avendo più impegni lavorativi possono permettersi una vacanza di oltre quattro mesi. La partenza è tradizionalmente, fin dall'inizio, il 5 gennaio per la Msc World Cruise e quest'anno il viaggio terminerà, sempre a Genova, il 16 maggio. Dopo la partenza da Genova e le tappe a Marsiglia e Barcellona, Msc Magnifica, condotta dal comandante Piero Sarcinella, al suo secondo giro del mondo, varcherà le colonne d'Ercole, con sosta a Funchal per poi puntare sui Caraibi meridionali con tappe alle Barbados, in Colombia e Costa Rica e attraversare il canale di Panama. Poi Guatemala e Messico, San Diego e Los Angeles. E ancora, Hawaii, Polinesia, isole Samoa e Fiji, per poi toccare Nuova Zelanda e Australia e Manila, Taiwan, Giappone, Corea, Vietnam, Singapore, Malesia, isole Seychelles, Mauritius e Réunion, prima di circumnavigare il Capo di Buona Speranza e fare una sosta a Città del Capo, Walvis Bay e Capo Verde per poi tornare verso il Mediterraneo. Nel 2027 e nel 2028 sarà ancora Msc Magnifica - che dalla prossima estate sarà dotata dell'area esclusiva Yacht club con maggiordomo e servizi dedicati 24 ore su 24 - a effettuare il viaggio intorno al mondo di Msc crociere sempre con partenza da Genova il 5 gennaio, ma con itinerari differenti e nel 2028 è previsto anche il ritorno al passaggio nel canale di Suez.



MSC Crociere, parte oggi da Genova Il giro del mondo di più lungo di sempre

MSC Magnifica salperà questa sera per un itinerario record di ben 132 giorni con 2.300 ospiti di 60 nazionalità. Effettuerà 46 tappe in 33 Paesi differenti, percorrendo complessivamente 40.000 miglia nautiche (74.000 km). Il viaggio intorno al mondo terminerà a Genova il 16 maggio. Genova - Stasera da Genova salpa il viaggio più lungo di sempre targato MSC Crociere. Si tratta della settima MSC World Cruise che quest'anno sarà di circa 10 giorni più lunga rispetto a quelle precedenti, ovvero un viaggio straordinario della durata di 132 giorni che toccherà ben 46 destinazioni in 33 paesi. Per questo incredibile itinerario di oltre 40.000 miglia nautiche - ovvero 74.000 chilometri - MSC Magnifica sarà condotta dal comandante italiano Pietro Sarcinella, che accompagnerà i 2.300 ospiti di 60 diverse nazionalità alla scoperta dei luoghi più remoti al mondo, alcuni dei quali sono raggiungibili soltanto con un viaggio del genere. "Per noi il 5 gennaio è ormai un appuntamento fisso perché da 7 anni è il giorno in cui da Genova parte il nostro viaggio intorno al mondo. Quest'anno, però, il viaggio è molto più lungo di quanto si possa immaginare, perché la nave percorrerà una distanza pari quasi al doppio della distanza della circonferenza terrestre, che è di 'soli' 40.000 chilometri. Sarà quindi come compiere quasi due giri del mondo, con 74.000 chilometri che saranno percorsi dalla nave per accompagnare gli ospiti alla scoperta delle più belle e remote destinazioni, molte delle quali difficilmente sarebbero raggiungibili dall'Italia con una normale vacanza" ha affermato Fabio Candiani, Direttore Vendite di MSC Crociere. Il viaggio dei record inizierà stasera nel Mediterraneo con le prime tappe a Marsiglia e Barcellona. MSC Magnifica varcherà poi le Colonne d'Ercole per fare una sosta a Funchal prima di mettere la prua verso il mar dei Caraibi meridionali, con tappe alle Barbados, in Colombia e in Costa Rica ed attraversare il Canale di Panama che, con una sorta di "ascensori d'acqua", consente di superare il dislivello di circa 27 metri sul livello del mare per raggiungere il Pacifico senza circumnavigare l'America del Sud. Una volta sul Pacifico, la nave risalirà la costa visitando Guatemala e Messico per raggiungere San Diego e Los Angeles. Dalla Mecca del cinema, ripartirà alla volta delle Hawaii, della Polinesia e delle isole di Samoa e Fiji. Successivamente raggiungerà la Nuova Zelanda e le splendide coste dell'Australia, con tappe ad Auckland, Wellington e Sydney. Prima di navigare verso nord e conoscere il clima unico di Manila, farà tappa in Taiwan e nel caleidoscopico Giappone. Dopo aver assaporato il fascino ineguagliabile di Tokyo, MSC Magnifica proseguirà verso la Repubblica di Corea, la suggestiva Shanghai e l'imperiosa Hong Kong. Successivamente, il viaggio proseguirà alla scoperta del Vietnam, di Singapore e della stupenda Malesia. Gli ospiti, infine, potranno ammirare una serie di imperdibili isole dell'Oceano Indiano, tra l'affascinante cultura e le spiagge infinite delle Seychelles, di Mauritius e di Réunion, prima



Sea Reporter

Genova, Voltri

di circumnavigare il Capo di Buona Speranza e fare una sosta a Città del Capo, Walvis Bay e Capo Verde. A questo punto la nave tornerà verso il Mediterraneo e il 16 maggio terminerà il giro del mondo giungendo nella Città della Lanterna. " L'itinerario della World Cruise viene modificato ogni anno per dar modo anche a chi l'ha già provato di vivere nuovamente questa indimenticabile esperienza. Per questa ragione le nostre **crociere** intorno al mondo del 2027 e 2028, che partiranno sempre da Genova il 5 gennaio, prevedono itinerari differenti con tappe inedite. Ma la grande novità delle prossime edizioni è soprattutto la possibilità di poter vivere per la prima volta questa lunga vacanza in una comoda suite Yacht Club, coccolati da un maggiordomo disponibile 24 ore al giorno e da numerosi altri servizi esclusivi all'insegna del lusso e del totale relax" ha sottolineato Candiani. Entrambi i viaggi del 2027 e 2028 saranno effettuati, infatti, da MSC Magnifica che a partire dalla prossima estate sarà dotata anche dell'area esclusiva MSC Yacht Club, un'oasi intima e privata con un servizio personalizzato all-inclusive e un comfort senza paragoni, che consente però di utilizzare anche la ricca offerta disponibile nel resto della nave al di fuori dello Yacht Club stesso. Chi alloggerà, quindi, in una delle 63 eleganti suite dello Yacht Club - oltre a tutti i numerosi servizi offerti sulla nave - avrà a disposizione aree dedicate, un servizio maggiordomo e concierge 24 ore su 24, cene gourmet e tanti altri servizi personalizzati tutti inclusi nel pacchetto. Trascorrere la crociera intorno al mondo nell'MSC Yacht Club permetterà di godersi il viaggio intorno al mondo con un livello di comfort ed esclusività che lo renderanno ancora più indimenticabile. Nel 2027 il giro del mondo prevede un itinerario del tutto inedito con una doppia esplorazione dell'oceano Atlantico e dell'Oceano Pacifico perché la nave, una volta giunta in Australia dopo aver circumnavigato il Sud America, anziché proseguire il viaggio verso l'Asia, tornerà indietro esplorando le isole più a nord del Pacifico e valicherà il Canale di Panama per poi attraversare il mar dei Caraibi e proseguire verso il Mediterraneo. Nel 2028, invece, la nave tornerà a circumnavigare il globo terrestre con un altro itinerario inedito che prevede gli attraversamenti dei suggestivi canali di Panama e di Suez, con numerose imperdibili tappe inedite, tra cui quelle in Tailandia, Cambogia, India e nella penisola arabica.

Salpata da Genova la world cruise più lunga di sempre

Cresce la complessità operativa delle crociere globali, che diventano un banco di prova per le compagnie. Msc Magnifica affronterà un itinerario record con 46 scali in 33 Paesi. Partita la World Cruise Msc più lunga di sempre È partita il 5 gennaio da **Genova** la world cruise più lunga mai organizzata da Msc Crociere. Msc Magnifica ha puntato la sua prua per un itinerario di 132 giorni, circa dieci in più rispetto alle edizioni precedenti, che prevede 46 scali in 33 Paesi e una navigazione complessiva di circa 40mila miglia nautiche. A bordo ci sono 2.300 passeggeri di 60 nazionalità, con la nave affidata al comandante italiano Pietro Sarcinella. Il rientro a **Genova** è previsto il 16 maggio, al termine di un viaggio che, per durata e sviluppo geografico, rappresenta un banco di prova rilevante sotto il profilo operativo, logistico e commerciale per il settore crocieristico. "Sarà il viaggio più lungo mai organizzato da Msc Crociere - ha detto Fabio Candiani, direttore vendite del gruppo -; la distanza percorsa è quasi al doppio della circonferenza terrestre». Un dato che evidenzia non solo la portata simbolica dell'iniziativa, ma anche la complessità della pianificazione di una rotazione globale che coinvolge porti, autorità marittime, servizi di bunkeraggio, approvvigionamenti e gestione tecnica della nave su scala intercontinentale. L'itinerario prende avvio nel Mediterraneo occidentale con scali a Marsiglia e Barcellona, per poi uscire in Atlantico attraverso le Colonne d'Ercole e fare rotta su Funchal. Da qui Msc Magnifica attraverserà i Caraibi meridionali, con tappe tra Barbados, Colombia e Costa Rica, prima del passaggio nel Canale di Panama, snodo strategico anche per il traffico commerciale, che consente alla nave di accedere al Pacifico senza la circumnavigazione del Sud America. La risalita lungo la costa pacifica prevede scali in Guatemala e Messico, quindi San Diego e Los Angeles, da dove la nave punterà verso le Hawaii e il Pacifico meridionale, toccando Polinesia, Samoa e Fiji. Il viaggio prosegue verso Nuova Zelanda e Australia, con scali tra Auckland, Wellington e Sydney, per poi risalire verso l'Asia orientale, con tappe a Taiwan, Giappone, Corea del Sud, Shanghai e Hong Kong. Successivamente la nave attraverserà il Sud-est asiatico, con Vietnam, Singapore e Malesia, prima di entrare nell'Oceano Indiano e toccare Seychelles, Mauritius e Réunion. La fase finale prevede la circumnavigazione del Capo di Buona Speranza, con soste a Città del Capo, Walvis Bay e Capo Verde, quindi il rientro nel Mediterraneo. Oltre al valore simbolico dell'operazione, la World Cruise evidenzia una strategia di prodotto che punta a itinerari lunghi e ad alta intensità di navigazione, capaci di fidelizzare una clientela ripetuta e di massimizzare l'utilizzo della nave su archi temporali estesi. In quest'ottica si inseriscono anche le anticipazioni sulle edizioni 2027 e 2028, che partiranno sempre da **Genova** il 5 gennaio, con itinerari completamente differenti. Dal 2027 Msc Magnifica sarà inoltre dotata dell'area Msc Yacht Club,



Shipping Italy

Genova, Voltri

elemento che introduce un ulteriore livello di segmentazione dell'offerta anche sulle crociere giro del mondo, con ricadute interessanti in termini di posizionamento di flotta. "La grande novità delle prossime edizioni - sottolinea Candiani - sarà soprattutto la possibilità di poter vivere per la prima volta questa lunga vacanza in una comoda suite Yacht Club, coccolati da un maggiordomo disponibile 24 ore al giorno e da numerosi altri servizi esclusivi all'insegna del lusso e del totale relax". Nel 2027 è previsto un itinerario che, dopo la circumnavigazione del Sud America e l'arrivo in Australia, invertirà la rotta nel Pacifico settentrionale per rientrare nel Mediterraneo attraverso il Canale di Panama. Nel 2028 la nave tornerà invece a una circumnavigazione completa del globo, includendo sia Panama sia Suez, con nuove aree di interesse in Asia meridionale e nella penisola arabica. Scelte che confermano come le crociere intorno al mondo stiano diventando, per i grandi operatori, non solo un prodotto di nicchia ad alta visibilità, ma anche un laboratorio avanzato per testare rotte, servizi e assetti operativi su scala globale. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.



Caritas prepara l'accoglienza alla nave Solidaire, Don Palei: Salvare vite non è ideologia

Redazione Città

Caritas diocesana La Spezia-Sarzana-Brugnato sarà impegnata domani, martedì 6 gennaio, nelle operazioni di accoglienza in occasione dell'arrivo nel porto della Spezia della nave della Ong Solidaire, attesa nel pomeriggio con a bordo migranti soccorsi nel Canale di Sicilia. Le attività si svolgeranno con il coordinamento della Prefettura della Spezia e con il supporto dell'Autorità portuale, delle forze dell'ordine e dei servizi sanitari. 'Accogliere non è ideologia, il bene non è ideologia'. - ha dichiarato il direttore di Caritas don Luca Palei -. Salvare vite non è ideologia. Sono traduzioni di quella concretezza operativa, che in questo momento diventa esigenza urgente e fattiva. Caritas, esiste per questo: essere voce di chi voce non ha". Accanto agli operatori di Caritas, tra educatori, mediatori interculturali e assistenti sociali, sarà attivata anche l'ampia rete di volontari che sostiene l'organismo diocesano sin dal primo sbarco, avvenuto nel mese di gennaio 2023.

Liguria 24

Caritas prepara l'accoglienza alla nave Solidaire, Don Palei: "Salvare vite non è ideologia"



01/05/2026 12:36

Redazione Città

Caritas diocesana La Spezia-Sarzana-Brugnato sarà impegnata domani, martedì 6 gennaio, nelle operazioni di accoglienza in occasione dell'arrivo nel porto della Spezia della nave della Ong Solidaire, attesa nel pomeriggio con a bordo migranti soccorsi nel Canale di Sicilia. Le attività si svolgeranno con il coordinamento della Prefettura della Spezia e con il supporto dell'Autorità portuale, delle forze dell'ordine e dei servizi sanitari. 'Accogliere non è ideologia, il bene non è ideologia' - ha dichiarato il direttore di Caritas don Luca Palei -. Salvare vite non è ideologia. Sono traduzioni di quella concretezza operativa, che in questo momento diventa esigenza urgente e fattiva. Caritas, esiste per questo: essere voce di chi voce non ha". Accanto agli operatori di Caritas, tra educatori, mediatori interculturali e assistenti sociali, sarà attivata anche l'ampia rete di volontari che sostiene l'organismo diocesano sin dal primo sbarco, avvenuto nel mese di gennaio 2023.

La Befana dei Portuali torna domani: regali e calze per i figli dei soci

Dalle feste per i bambini al pranzo di Natale con le famiglie, fino al grande presepe a Marina di Ravenna: le iniziative natalizie della Compagnia Portuale 05 gennaio 2026 - ravenna - Si rinnova anche nel 2026 la tradizione della Befana organizzata dalla Compagnia Portuale di Ravenna, in programma domani, lunedì 6 gennaio, con una mattinata dedicata ai figli dei soci che prevede la proiezione di un film d'animazione e torta finale. L'iniziativa coinvolgerà complessivamente 230 bambini fino ai 10 anni, che riceveranno un regalo oltre alla tradizionale calza. Ma le calze in totale saranno 500, verranno infatti distribuite anche ai bambini fino ai 12 anni, a conferma di un appuntamento molto sentito all'interno della comunità portuale. Come nelle passate edizioni, l'evento sarà arricchito dal saluto delle autorità, la cui presenza testimonia il valore sociale e aggregativo dell'iniziativa. La Befana rappresenta uno dei momenti centrali delle attività natalizie promosse dalla Compagnia Portuale, che anche quest'anno ha affiancato all'appuntamento del 6 gennaio altre iniziative rivolte ai soci e al territorio. A partire dalla quarta edizione del Pranzo di Natale, che ha visto la partecipazione di circa 250 soci con le proprie famiglie e numerosi bambini, alla presenza del sindaco di Ravenna Alessandro Barattoni e del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Francesco Benevolo. Accanto ai momenti di incontro, è proseguito anche l'impegno nella valorizzazione delle tradizioni con l'allestimento del grande presepe in ferro in piazza Dora Markus a Marina di Ravenna, realizzato dalla Compagnia Portuale e dal Circolo Sportivo Ricreativo Culturale Portuali, in collaborazione con i commercianti di Marinara e Marina E20. Il presepe, visibile fino al 7 gennaio 2026, è stato inaugurato alla presenza di monsignor Lorenzo Ghizzoni, Arcivescovo di Ravenna-Cervia, dell'assessora del Comune di Ravenna, Federica Moschini, del presidente dell'Autorità Portuale di Ravenna, Francesco Benevolo, del presidente del Circolo Sportivo Ricreativo Culturale Portuali Ravenna, Luigi Spadaro, e del direttore della Compagnia Portuale, Denis Di Martino, e Ivana Amadei di Marina E20. Un insieme di iniziative che confermano il ruolo della Compagnia Portuale non solo come realtà centrale per il porto, ma anche come soggetto attivo nella vita sociale e comunitaria del territorio. © copyright Porto Ravenna News.

PortoRavennaNews

La Befana dei Portuali torna domani: regali e calze per i figli dei soci



01/05/2026 12:23

Dalle feste per i bambini al pranzo di Natale con le famiglie, fino al grande presepe a Marina di Ravenna: le iniziative natalizie della Compagnia Portuale 05 gennaio 2026 - ravenna - Si rinnova anche nel 2026 la tradizione della Befana organizzata dalla Compagnia Portuale di Ravenna, in programma domani, lunedì 6 gennaio, con una mattinata dedicata ai figli dei soci che prevede la proiezione di un film d'animazione e torta finale. L'iniziativa coinvolgerà complessivamente 230 bambini fino ai 10 anni, che riceveranno un regalo oltre alla tradizionale calza. Ma le calze in totale saranno 500, verranno infatti distribuite anche ai bambini fino ai 12 anni, a conferma di un appuntamento molto sentito all'interno della comunità portuale. Come nelle passate edizioni, l'evento sarà arricchito dal saluto delle autorità, la cui presenza testimonia il valore sociale e aggregativo dell'iniziativa. La Befana rappresenta uno dei momenti centrali delle attività natalizie promosse dalla Compagnia Portuale, che anche quest'anno ha affiancato all'appuntamento del 6 gennaio altre iniziative rivolte ai soci e al territorio. A partire dalla quarta edizione del Pranzo di Natale, che ha visto la partecipazione di circa 250 soci con le proprie famiglie e numerosi bambini, alla presenza del sindaco di Ravenna Alessandro Barattoni e del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Francesco Benevolo. Accanto ai momenti di incontro, è proseguito anche l'impegno nella valorizzazione delle tradizioni con l'allestimento del grande presepe in ferro in piazza Dora Markus a Marina di Ravenna, realizzato dalla Compagnia Portuale e dal Circolo Sportivo Ricreativo Culturale Portuali, in collaborazione con i commercianti di Marinara e Marina E20. Il presepe, visibile fino al 7 gennaio 2026, è stato inaugurato alla presenza di monsignor Lorenzo Ghizzoni, Arcivescovo di Ravenna-Cervia, dell'assessora del Comune di Ravenna, Federica Moschini, del presidente dell'Autorità Portuale di Ravenna, Francesco Benevolo, del presidente del Circolo Sportivo Ricreativo Culturale Portuali Ravenna, Luigi Spadaro, e del direttore della Compagnia Portuale, Denis Di Martino, e Ivana Amadei di Marina E20. Un insieme di iniziative che confermano il ruolo della Compagnia Portuale non solo come realtà centrale per il porto, ma anche come soggetto attivo nella vita sociale e comunitaria del territorio. © copyright Porto Ravenna News.

Le auto cinesi hanno conquistato le nostre strade (e i nostri portafogli)

Le cifre di una disfatta: Tesla stracciata da Byd, Fiat dimezza la quota di mercato **LIVORNO**. Con aplomb britannico il ministero delle infrastrutture e dei trasporti la titola così: "Auto: 108.075 immatricolazioni a dicembre 2025". Denotativo, pulito, niente fanfare o chissà cosa: «a dicembre 2025 sono state immatricolate 108.075 autovetture a fronte delle 105.726 iscrizioni registrate nello stesso mese dell'anno precedente». Salvo spiegare poi infilare un bel segno "più" («pari a un aumento del 2,2%»). Anzi, due "più": pure i trasferimenti di proprietà, passati da 472.071 a 489.142, hanno visto una crescita «del 3,62%». Quanto basta per celebrare l'economia che va. «Gianni, l'ottimismo è il profumo della vita!», avrebbe detto Tonino Guerra formato spot. Ma basta gettare lo scandaglio un po' più giù dentro i dati ed ecco che salta fuori che «il volume globale delle vendite mensili» ha sfiorato quota 600mila ma stavolta le auto nuove non arrivano che al 18,1% nel dicembre scorso: erano il 18,3% dodici mesi fa, superavano il 21% nell'ultimo mese del 2023, quasi altrettanto nello stesso mese del 2022 (20,7%) e addirittura il 30% nel dicembre 2020 e anche in precedenza la percentuale del nuovo stava non lontano dal 25% (esempio: 23,9% nel 2016). Dunque, sarà il fascino del "vintage" a spingerci a comprare l'auto usata o il fatto che ci si arrangi con qualcosa che sia a prezzi più abbordabili? Però quel che è cambiato radicalmente è un'altra cosa: abbiamo modificato completamente la bussola dei gusti al momento di comprare un'auto nuova. Cosa è cambiato è presto detto. Proviamo a individuarlo in alcuni dei tasselli del puzzle. La galassia italiana dell'auto, praticamente egemonizzata dall'ex Fiat, se la cava proprio male. Ok, Ferrari moltiplica le vendite ma fa caso del tutto a sé (anche per il tipo di gamma e per i numeri limitati). Per il resto, Jeep è l'unico marchio che se la cava. In dieci anni il marchio Fiat ha più che dimezzato le vendite (meno 56,3%): se nel mercato italiano in cui l'ha sempre fatta da padrone è sì in testa alla classifica ma con un tonfo senza precedenti, chissà cosa deve capitare su scala europea e, ancor di più, a livello mondiale. L'intero gruppo ex Fiat precipita in caduta libera nella propria quota di mercato in Italia: a un passo dal 30% alla metà del decennio scorso, poco sopra il 23% nell'ultimo dato pre-Covid, appena al 16,4% nel 2025 (ma è a malapena al 12% se togliamo Jeep-Chrysler, il doppio colpaccio da giocatore di poker con cui Marchionne riesce a farsi pagare da Gm una sorta di "indennizzo" per non aver comprato Fiat e pressoché gratis ce la fa a farsi affidare Chrysler da governo e sindacati Usa: Facile da spiegare: parte il Pandina-Pandona non inventa modelli nuovi neanche a pagarli oro. Alfa Romeo farà forse storcere la bocca ai "puristi" ma almeno ha tirato fuori con "Stelvio" e poi "Tonale" e "Junior", comunque qualcosa si arrangi a fare per evitare la Caporetto (meno 7,6%). Il discorso è esattamente l'opposto per il marchio Lancia: a furia



di tenerla a bagnomaria sull'orlo della chiusura e di lasciare in piedi un unico modello, si poteva sperare che le vendite non precipitassero giù dell'83%? Detto per inciso, anche il resto di Stellantis non sprizza energia da tutti i pori: Citroen e Ds in aumento di un puncino e qualcosa, Peugeot giù di 10,6 punti percentuali e per Opel vendite ben più che dimezzate (meno 57,8%). L'industria statunitense dell'auto è ridotta al lumicino. Ford (che a **Livorno** va tradizionalmente bene) in dieci anni ha visto diminuire del 44% le immatricolazioni in Italia; Tesla nel periodo in cui Elon Musk si è buttato in politica ha perso il 23% delle vendite qui da noi in appena due anni); unica nota positiva è Jeep, che aumenta del 4% ma è pur sempre sotto il controllo europeo dell'ex Fiat con una operazione targata Marchionne. La polarizzazione della società con l'aggravarsi delle diseguaglianze si vede anche dal concessionario. Fra le case automobilistiche europee con più sprint troviamo Dacia, la low cost rumena di casa Renault: negli ultimi dieci anni ha più che raddoppiato le immatricolazioni in Italia (più 116,8%). Al tempo stesso, i marchi dell'industria europea dell'auto con i risultati migliori sono la fascia più alta del mercato. Anzi, più di tutti quella altissima: con Ferrari che dal 2015 a oggi ha visto le vendite moltiplicarsi per tre e spiccioli (più 226,5%) e Aston Martin quasi lo stesso (più 212,5%), Lamborghini addirittura quasi per dieci (più 896,5%). Il balzo in avanti nelle immatricolazioni fra il 2015 e oggi premia anche altre case europee, e non sono quelle dai modelli risparmiosi: Bmw, più 47,2%; Porsche, più 42,3%; Audi, più 25,6%. Fa eccezione solo Mercedes (più 1,0%). L'industria europea dell'auto ha un andamento che si legge soprattutto in questa polarizzazione: ma nel complesso è anch'essa in arretramento sul mercato tricolore. Detto qui sopra dell'impennata dei marchi della fascia alta del prezzo (e del boom della low cost Dacia), va ricordato che negli ultimi dieci anni le auto vendute ai clienti italiani calano del 21,6% per Renault, del 64,5% per Seat e del 97% per Smart, oltre a quasi sei punti per Volkswagen e più di 10 per Peugeot. Eccezioni: Citroen e Ds, che guadagnano poco più dell'un per cento (e Skoda che viene riposizionata e fa un salto di quasi il 150%). Dov'è finito tutto il resto del mercato? Nelle auto asiatiche. È da una sorpresa? Solo per chi non si è accorto che Toyota è il numero uno al mondo, Hyundai è al quarto posto e Honda al settimo. A far da aripista in anni ormai lontani sono state le auto giapponesi, poi è arrivata la fase delle coreane, le case automobilistiche indiane sono rimaste ai margini anche se hanno acquisito il controllo di marchi-mito come Jaguar e Land Rover. In cifre: agli inizi dello scorso decennio, appena un italiano su nove (11,2%) comprava un'auto asiatica, che fosse giapponese o coreana. Ancora pochissimo tempo fa, nel 2022, questa quota era ancora poco più che un capriccio curioso e non arrivava sopra il 16,5%. Poi è stata una corsa: quasi il 19% nel 2023, più del 27% lo scorso anno, il 30% tondo quest'anno. L'exploit ha un nome solo: dipende dal boom delle auto di case automobilistiche cinesi. Noi siamo ancora qui a credere che Elon Musk sia un genio, magari diabolico secondo alcuni ma un genio: al punto che per trattenerlo alla Tesla gli è stato riconosciuto uno "stipendio" da mille miliardi di dollari in dieci anni. Un consiglio d'amministrazione a malapena normale lo avrebbe messo alla porta: la cinese Byd si è divorata nel giro di due anni l'americana

Tesla. Nel 2024 in Italia si vendeva una Byd per ogni cinque Tesla e mezzo, a distanza di dodici mesi per ogni Tesla venduta si immatricolano due Byd. Lasciamo parlare le cifre: non cent'anni fa ma nel 2022 si immatricolavano in Italia in un anno meno di 12mila auto di case automobilistiche cinesi. L'anno successivo sono diventate quasi il triplo (poco meno di 35mila), nel 2024 45mila e spiccioli, nel 2025 sono raddoppiate di colpo e hanno superato la soglia-simbolo delle 100mila auto. Prese tutte insieme (Mg, Byd, Omoda&Jaecoo, Leapmotor, Dfsk e via dicendo) sono al quarto posto nella classifica dei marchi più venduti in Italia, alle spalle di Fiat, Toyota e Volkswagen: più di Ford sommata a Opel; quasi il doppio di Mercedes. È curioso notare che l'industria cinese, forte anche del controllo dei materiali critici, è ora forse la più avanzata al mondo nel campo dell'elettrico e in appena dodici mesi ha raddoppiato le proprie vendite in Italia. Bruxelles, al contrario, ha deciso di rallentare la transizione "verde". Risultato: le case automobilistiche si rimangiano i piani messi a punto negli ultimi cinque-sei anni e ora si arrangeranno a navigare a vista per qualche tempo. Fra dieci anni i cinesi avranno non solo le terre rare ma anche un primato tecnologico che già adesso ne fa degli apripista invece che dei "copia e rifallo peggio". È vero che la "religione del tutto elettrico" rischia di essere un dogma fine a sé stesso: sposta la fonte di emissione dell'inquinamento dal tubo della marmitta alla ciminiera della centrale che deve produrre quell'elettricità. In attesa che ci dotassimo di una adeguata infrastruttura di ricarica, poteva forse essere più sensato puntare sulle ibride che si ricaricano marciando e frenando E ora la nuova fase dell'ascesa "cinese": cosa accade agli antichi marchi italiani. Si può distinguere un primo capitolo dello sbarco della produzione automobilistica in Italia quando poco meno d'una ventina d'anni fa Dr importa nel nostro Paese veicoli cinesi in forma più o meno di "semilavorati" per i quali veniva completato quel poco o quel tanto di assemblaggio che mancava e dunque venivano rimarchiati con una sigla italiana: ad esempio, nel 2011 ne sono stati immatricolati quasi 3mila così, lo 0,17% del totale ma è già un inizio. In quell'anno hanno fatto capolino sulle strade italiane anche 1.675 auto direttamente esportate dalla Cina: marchio Great Wall, proprietà privata di Wei Jianjun che ha come socio il Comune della sua città e capitali rastrellati alla Borsa di Hong Kong. Il primo produttore cinese ad affacciarsi dalle nostre parti. Ma senza sfondare più di tanto, se è vero che le auto vendute sono state 10 (dieci!) nel 2012, 75 tre anni più tardi, più di quattrocento nel 2014. Il secondo periodo è stato quello all'inizio del decennio scorso: prendere in mano le leve di comando di alcuni costruttori del Vecchio Continente, meglio se gloriosi. Nella primavera 2010 la Geely acquisisce la Volvo, due anni più tardi rileva da Rossignolo il marchio italiano De Tomaso ma senza poi portare a compimento niente. Nel 2017 Geely rileva la Lotus, l'anno successivo entra con una quota di minoranza ma significativa fra i soci di Daimler (che ha in mano Mercedes) e non finisce il decennio senza che si porti a casa il 50% di Smart. Nel frattempo, compra una società livornese (Cs Group), pioniera del car sharing in Italia e vuole aprire alle spalle del **porto** di **Livorno**, nella zona dell'interporto di Guasticce, una fabbrica che faccia l'assemblaggio di piccole micro-car elettriche per il mercato

La Gazzetta Marittima

Livorno

europeo. Il terzo passo è quello attuale: i grandi costruttori cinesi, che hanno alle spalle uno Stato generoso di incentivi e un mercato forse con redditi ancora lontani da quelli occidentali ma fatto da numeri enormi, nello stesso momento si buttano nell'avventura dell'auto elettrica e della conquista diretta della clientela europea. La svolta si vede nel 2025 ma è stata preparata nei due-tre anni precedenti, come detto: 100.463 auto immatricolate nel 2025, erano state 48.034 nel 2024, 34.713 nel 2023 e 11.882 nel 2022. Nel giro di tre anni si sono moltiplicate per nove. Il quarto tassello del mosaico lo capiremo fra pochi giorni. Ma la suggestione la conosciamo già: basta guardare gli spot tv dedicati ai marchi Itala e Osca (). L'uno risale ai primi anni del Novecento come fabbrica di auto chic; l'altro invece richiama l'officina dei fratelli Maserati che dopo aver venduto l'officina con il loro nome si misero in testa nel '47 di ricreare un'altra, sempre nel settore delle auto sportive. La prima finisce prima della guerra, l'altra arriva fino a fine anni '60: ora la Dr vuol fare il salto di qualità e, anziché assemblare prodotti cinesi, cercare a ritroso nella storia possibili spazi di identità e di mercato. Quale sarà la proposta industriale lo diranno fra pochi giorni dal quartier generale di Dr nel Molise. Mauro Zucchelli.



Il porto di Livorno tra i primi cinque scali italiani nel 2025

Il porto di Livorno si conferma tra i principali scali marittimi italiani per volumi movimentati, mantenendo la top five nazionale nel tonnellaggio complessivo e conquistando il primo posto assoluto nel comparto Ro-Ro. È quanto emerge dal report Port Infographics, realizzato da **Assoporti** e dal Centro Studi Srm e riportato da **Il Tirreno**, riferito al primo semestre 2025 e aggiornato a dicembre. Nel dettaglio, Livorno ha movimentato 7.656.271 tonnellate di merci Ro-Ro, precedendo nettamente Trieste. Per quanto riguarda i container, lo scalo labronico si colloca al quarto posto nazionale per tonnellate, superando i 4 milioni con una crescita del 13,9% su base annua, e al quinto posto per TEU, con 313.018 unità tra pieni e vuoti e un incremento del 7,3% rispetto al 2024. Nel settore delle rinfuse liquide, Livorno si posiziona terzo a livello nazionale, pur registrando una flessione del 13,6% rispetto all'anno precedente. La somma delle diverse tipologie di traffico porta il porto toscano al quinto posto complessivo in Italia, con oltre 15 milioni di tonnellate movimentate e una crescita del 2%. Nella graduatoria generale lo scalo è preceduto da Trieste, Genova, Gioia Tauro e Cagliari. Buona anche la performance nel traffico passeggeri: Livorno è quarto a livello nazionale, con 1.394.008 presenze tra traffico locale, traghetti e crociere, in lieve calo (-1,1%) rispetto al primo semestre 2024. Nel dettaglio, lo scalo è primo in Italia per i traghetti, con 1.087.239 passeggeri, davanti a Olbia e Genova, mentre occupa il quinto posto nel comparto crocieristico con 306.769 passeggeri, alle spalle di Civitavecchia, Palermo, Napoli e Genova. Nel complesso, i dati confermano la solidità e la centralità del porto di Livorno nel sistema portuale italiano, con una spiccata specializzazione nei traffici Ro-Ro e una crescita significativa nei container, nonostante un contesto di mercato articolato.

Il porto di Livorno si conferma tra i principali scali marittimi italiani per volumi movimentati, mantenendo la top five nazionale nel tonnellaggio complessivo e conquistando il primo posto assoluto nel comparto Ro-Ro. È quanto emerge dal report Port Infographics, realizzato da **Assoporti** e dal Centro Studi Srm e riportato da **Il Tirreno**, riferito al primo semestre 2025 e aggiornato a dicembre. Nel dettaglio, Livorno ha movimentato 7.656.271 tonnellate di merci Ro-Ro, precedendo nettamente Trieste. Per quanto riguarda i container, lo scalo labronico si colloca al quarto posto nazionale per tonnellate, superando i 4 milioni con una crescita del 13,9% su base annua, e al quinto posto per TEU, con 313.018 unità tra pieni e vuoti e un incremento del 7,3% rispetto al 2024. Nel settore delle rinfuse liquide, Livorno si posiziona terzo a livello nazionale, pur registrando una flessione del 13,6% rispetto all'anno precedente. La somma delle diverse tipologie di traffico porta il porto toscano al quinto posto complessivo in Italia, con oltre 15 milioni di tonnellate movimentate e una crescita del 2%. Nella graduatoria generale lo scalo è preceduto da Trieste, Genova, Gioia Tauro e Cagliari. Buona anche la performance nel traffico passeggeri: Livorno è quarto a livello nazionale, con 1.394.008 presenze tra traffico locale, traghetti e crociere, in lieve calo (-1,1%) rispetto al primo semestre 2024. Nel dettaglio, lo scalo è primo in Italia per i traghetti, con 1.087.239 passeggeri, davanti a Olbia e Genova, mentre occupa il quinto posto nel comparto crocieristico con 306.769 passeggeri, alle spalle di Civitavecchia, Palermo, Napoli e Genova. Nel complesso, i dati confermano la solidità e la centralità del porto di Livorno nel sistema portuale italiano, con una spiccata specializzazione nei traffici Ro-Ro e una crescita significativa nei container, nonostante un contesto di mercato articolato.

Interporto Marche: dal MIT arrivano 402.500 euro nella digitalizzazione

Jesi - Un passo importante verso la digitalizzazione dell'Interporto Marche SpA: il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha assegnato fondi per 402.500 Euro nell'ambito della "Digitalizzazione della catena logistica" del PNRR. Il progetto, che ha un budget complessivo di 805.000 euro cofinanziati al 50%, prevede l'implementazione di un ecosistema digitale e tecnologico in linea con gli standard dei più evoluti interporti nazionali, rispondendo alle esigenze che deriveranno dal forte aumento prospettico dei volumi di traffico dell'interporto. Il progetto ha l'obiettivo d'integrare i nodi logistici regionali e dal potenziamento dell'attrattività del nodo verso gli insediati attuali e quelli che vorranno insediarsi presso l'Interporto delle Marche. Il progetto si svolgerà con dei consulenti della rete UIR Unione Interporti Riuniti e con la collaborazione dell'Università Politecnica delle Marche ed il tempo previsto per la sua realizzazione è di sei mesi dall'avvio dei lavori. "Continua l'impegno dell'Interporto verso lo sviluppo ed il potenziamento dei servizi per connettere l'economia delle Marche con il sistema logistico internazionale - ha spiegato il presidente di Interporto Marche, Massimo Stronati - Era un impegno che abbiamo manifestato al Ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini nel momento della sua visita presso la nostra sede. Ringraziamo dunque il Ministro per aver mantenuto l'impegno e ribadiamo che la missione dell'Interporto è quella di fare trasporto intermodale a servizio del territorio e delle imprese in un'ottica di sostenibilità utilizzando tutta l'innovazione possibile. L'insediamento di player economici di rilievo mondiale nelle Marche ci ha dato il coraggio di investire per lo sviluppo di un intero territorio. Con questo progetto siamo già al lavoro per offrire opportunità logistiche alle aziende che operano in ambito nazionale e internazionale puntando ai nuovi mercati. Interporto diventa, così, un nodo strategico anche nella logistica digitale capace di dialogare in maniera più efficace con le altre infrastrutture regionali, porto di Ancona in primis. Con la collaborazione dell'Università Politecnica delle Marche possiamo fornire un valido supporto per un'integrazione globale delle nostre aziende sui mercati di tutto il mondo. Continua così la nostra missione di supportare l'export della regione". Digitalizzazione: gli Interporti che sono stati finanziati con le risorse PNRR 1. Interporto di Trieste 155.500,00; 2. Interporto di Jesi - Marche 402.500,00; 3. Interporto di Verona 120.000,00; 4. Interporto di Padova 505.000,00; 5. Interporto di Venezia 107.420,00; 6. Interporto di Novara 180.000,00; 7. Interporto di Parma - CEPIM 312.500,00; 8. Interporto Campano - Nola 76.500,00; I nuovi progetti in corso. Tra i nuovi progetti, ora, è prevista la realizzazione dell'area servizi che prevede un hotel da 57 camere destinato a trasportatori, tecnici in transito e anche come bike hotel , grazie alla prossimità con la pista ciclabile che collega le aree interne



01/05/2026 16:06

Redazione Sea Reporter

Interporto Marche: dal MIT arrivano 402.500 euro nella digitalizzazione



Jesi - Un passo importante verso la digitalizzazione dell'Interporto Marche SpA: il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha assegnato fondi per 402.500 Euro nell'ambito della "Digitalizzazione della catena logistica" del PNRR. Il progetto, che ha un budget complessivo di 805.000 euro cofinanziati al 50%, prevede l'implementazione di un ecosistema digitale e tecnologico in linea con gli standard dei più evoluti interporti nazionali, rispondendo alle esigenze che deriveranno dal forte aumento prospettico dei volumi di traffico dell'interporto. Il progetto ha l'obiettivo d'integrare i nodi logistici regionali e dal potenziamento dell'attrattività del nodo verso gli insediati attuali e quelli che vorranno insediarsi presso l'Interporto delle Marche. Il progetto si svolgerà con dei consulenti della rete UIR Unione Interporti Riuniti e con la collaborazione dell'Università Politecnica delle Marche ed il tempo previsto per la sua realizzazione è di sei mesi dall'avvio dei lavori. "Continua l'impegno dell'Interporto verso lo sviluppo ed il potenziamento dei servizi per connettere l'economia delle Marche con il sistema logistico internazionale - ha spiegato il presidente di Interporto Marche, Massimo Stronati - Era un impegno che abbiamo manifestato al Ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini nel momento della sua visita presso la nostra sede. Ringraziamo dunque il Ministro per aver mantenuto l'impegno e ribadiamo che la missione dell'Interporto è quella di fare trasporto intermodale a servizio del territorio e delle imprese in un'ottica di sostenibilità utilizzando tutta l'innovazione possibile. L'insediamento di player economici di rilievo mondiale nelle Marche ci ha dato il coraggio di investire per lo sviluppo di un intero territorio. Con questo progetto siamo già al lavoro per offrire opportunità logistiche alle aziende che operano in ambito nazionale e internazionale puntando ai nuovi mercati. Interporto diventa, così, un nodo strategico anche nella logistica digitale capace di dialogare in maniera più efficace

Sea Reporter

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

al mare. Inoltre ci sarà un punto ristoro (bar e self-service); un'officina mobile con servizio gommista e un nuovo distributore di carburanti, con la prospettiva di un punto di rifornimento a idrogeno per autotrazione. Proseguono nel frattempo i lavori per il potenziamento dell'intermodalità ferroviaria e la collaborazione con la Cooperativa CoproB Italia Zuccheri per il trasporto ferroviario delle barbabietole biologiche provenienti dalle Marche verso gli zuccherifici di Minerbio (BO) e Pontelongo (PD). L'attività sarà gestita con il supporto della DPA, responsabile del comparto ferroviario all'interno dell'interporto, mentre sono in corso trattative con importanti players nazionali ed esteri che vedono al centro la struttura logistica regionale come snodo per l'internazionalizzazione delle imprese marchigiane nei settori del food e manifatturiero in primis.

Salerno e Costiera contro ampliamento del porto

ERIKA NOSCHESE

di Erika Noschese La mobilitazione civile che ha animato la giornata di ieri sull'arenile di via Ligea, meglio conosciuto dai salernitani come la spiaggia della Baia, ha segnato un punto di svolta nel dibattito sul futuro urbanistico e ambientale del territorio. Nonostante le previsioni meteorologiche poco incoraggianti e un cielo plumbeo, una folla variegata e determinata ha risposto all'appello delle associazioni ambientaliste per ribadire un fermo e corale diniego all'ampliamento del porto commerciale, un progetto che rischia di cancellare l'ultima spiaggia libera della zona occidentale della città. Sotto lo striscione Giù le mani dalla spiaggia, centinaia di cittadini, rappresentanti istituzionali della Costiera Amalfitana e attivisti hanno unito le proprie voci per chiedere la salvaguardia di un ecosistema già duramente provato. Il cuore della contestazione risiede nelle previsioni del nuovo masterplan portuale che, con orizzonte 2030, contempla il prolungamento dei moli di sopraflutto e di sottoflutto e l'allargamento della banchina di Ponente. Questi interventi, finalizzati a potenziare le cosiddette autostrade del mare, sono visti dai manifestanti come una minaccia diretta alla salute dei residenti e alla vocazione turistica dell'intera provincia. Enzo Ragone, giornalista e promotore della manifestazione, che proprio ieri ha celebrato quello che ha definito un compleanno di lotta, ha chiarito la posizione del comitato sottolineando come Salerno abbia già offerto un tributo altissimo in termini di inquinamento acustico e traffico veicolare. Secondo Ragone, l'allargamento della banchina non porterebbe reali benefici economici o nuovi posti di lavoro per le maestranze locali, ma servirebbe solo a incrementare un modello di trasporto che non genera ricchezza per la comunità, mettendo al contempo a repentaglio l'integrità della Costa d'Amalfi, patrimonio dell'Unesco. Particolarmente incisivo è stato il fronte dei sindaci della Divina, accorsi per testimoniare una contrarietà che non è solo ideologica ma basata su delibere formali dei rispettivi consigli comunali. Andrea Reale, sindaco di Minori, ha espresso la necessità di un dialogo costruttivo che non sacrifichi il territorio. «Siamo qui a testimoniare la voce di tanti consiglieri comunali che hanno deliberato contro questo studio di fattibilità del nuovo porto» ha dichiarato Reale, aggiungendo che la richiesta rivolta all'Autorità Portuale e al Ministero è quella di individuare soluzioni alternative e compatibili. Per il primo cittadino di Minori, è fondamentale garantire che le condizioni ambientali per chi vive e visita la Costiera rimangano intatte, poiché il turismo rappresenta la prima risorsa economica dell'intera provincia di Salerno. A fargli eco è stato Giovanni De Simone, sindaco di Vietri sul Mare, il quale ha sollevato serie preoccupazioni tecniche legate alla sicurezza e alla geomorfologia del litorale. L'allargamento del molo di Ponente comporterebbe una traiettoria molto più bassa per le navi in entrata e in uscita dal porto, avvicinandola pericolosamente alla linea di costa,



01/05/2026 07:32

ERIKA NOSCHESE

di Erika Noschese La mobilitazione civile che ha animato la giornata di ieri sull'arenile di via Ligea, meglio conosciuto dai salernitani come la spiaggia della Baia, ha segnato un punto di svolta nel dibattito sul futuro urbanistico e ambientale del territorio. Nonostante le previsioni meteorologiche poco incoraggianti e un cielo plumbeo, una folla variegata e determinata ha risposto all'appello delle associazioni ambientaliste per ribadire un fermo e corale diniego all'ampliamento del porto commerciale, un progetto che rischia di cancellare l'ultima spiaggia libera della zona occidentale della città. Sotto lo striscione "Giù le mani dalla spiaggia", centinaia di cittadini, rappresentanti istituzionali della Costiera Amalfitana e attivisti hanno unito le proprie voci per chiedere la salvaguardia di un ecosistema già duramente provato. Il cuore della contestazione risiede nelle previsioni del nuovo masterplan portuale che, con orizzonte 2030, contempla il prolungamento dei moli di sopraflutto e di sottoflutto e l'allargamento della banchina di Ponente. Questi interventi, finalizzati a potenziare le cosiddette autostrade del mare, sono visti dai manifestanti come una minaccia diretta alla salute dei residenti e alla vocazione turistica dell'intera provincia. Enzo Ragone, giornalista e promotore della manifestazione, che proprio ieri ha celebrato quello che ha definito un compleanno di lotta, ha chiarito la posizione del comitato sottolineando come Salerno abbia già offerto un tributo altissimo in termini di inquinamento acustico e traffico veicolare. Secondo Ragone, l'allargamento della banchina non porterebbe reali benefici economici o nuovi posti di lavoro per le maestranze locali, ma servirebbe solo a incrementare un modello di trasporto che non genera ricchezza per la comunità, mettendo al contempo a repentaglio l'integrità della Costa d'Amalfi, patrimonio dell'Unesco. Particolarmente incisivo è stato il fronte dei sindaci della Divina, accorsi per testimoniare una contrarietà che non è solo ideologica ma basata su delibere formali dei rispettivi consigli comunali. Andrea Reale, sindaco di Minori, ha

ha spiegato De Simone, avvertendo che l'intervento altererebbe in modo significativo il fondale marino. Il sindaco vietrese ha ribadito che, pur sostenendo la crescita economica, non è possibile accettare lo sviluppo a scapito di un patrimonio dell'umanità. Sulla stessa linea si è espresso Francesco Pappalardo, vice sindaco di Cetara, presente alla manifestazione per sottolineare il rischio che le navi commerciali debbano navigare quasi a ridosso dei litorali di Cetara e Vietri, compromettendo irrimediabilmente l'attrattiva turistica dell'area. La protesta ha evidenziato anche una profonda frattura istituzionale dovuta all'assenza del sindaco di Salerno, Vincenzo Napoli, un vuoto sottolineato con rammarico dagli organizzatori. Tuttavia, il sostegno politico alla causa è apparso trasversale e robusto. Il parlamentare di Alleanza Verdi e Sinistra, Franco Mari, ha assunto l'impegno formale di interpellare il Ministero dei Trasporti affinché il masterplan venga reso pubblico e sottoposto a un vaglio trasparente. Anche il consigliere di maggioranza Rino Avella, pur lontano dalla città, ha voluto manifestare la sua piena condivisione degli obiettivi della lotta attraverso i propri canali social. La presenza di figure come l'ex senatore Andrea Cioffi, la consigliera Elisabetta Barone, Donato Pessolano, Titti Santulli e rappresentanti di liste civiche come Salerno in Comune e Salerno Migliore, ha dimostrato come la difesa della spiaggia della Baia sia diventata una battaglia identitaria per la cittadinanza. Il fronte legale e ambientalista si prepara ora a una lunga battaglia burocratica e giudiziaria. L'avvocato Franco Massimo Lanocita, ricordando la storica vittoria contro le trivellazioni petrolifere al largo della Costiera, ha denunciato l'assenza di trasparenza dell'Autorità di Sistema Portuale, preannunciando un'immediata richiesta di accesso agli atti per conto di Italia Nostra. Rosa Carafa e Lorenzo Forte, rispettivamente per Italia Nostra e il Comitato Salute e Vita, hanno ribadito il valore pubblico e sociale dell'arenile, auspicando un coordinamento che possa unificare tutte le vertenze ambientali della città. Anche Michele Buonomo di Legambiente ha rimarcato l'urgenza di fermare un intervento che distruggerebbe un equilibrio ambientale già precario. L'iniziativa ha assunto ieri anche un respiro nazionale grazie all'intervento del Codacons. Il presidente regionale Matteo Marchetti ha confermato che l'associazione non farà svanire l'attenzione su questo tema, collegandolo alla difesa del patrimonio dell'umanità e ricordando l'impegno del Codacons nei processi per disastri ambientali. L'avvocato Pierluigi Morena ha rivelato che verrà presentato un dossier dettagliato direttamente all'Unesco affinché gli enti sovranazionali prendano coscienza del rischio di cancellazione delle spiagge pubbliche e del ridimensionamento dei litorali di Marina di Vietri e Cetara. La giornata si è chiusa con la promessa di una raccolta firme per una petizione popolare, mentre i cittadini di Salerno, Cava de' Tirreni e Nocera Inferiore hanno lasciato l'arenile con la consapevolezza che la difesa di via Ligea è solo all'inizio. Articoli Correlati.

Muro contro il cemento nel porto di Salerno: la Costiera Amalfitana scende in spiaggia e dice No

Muro contro il cemento nel porto di Salerno: la Costiera Amalfitana scende in spiaggia e dice No Nonostante il cielo plumbeo, la spiaggia pubblica di via Ligea si è animata ieri mattina per un coro unanime di dissenso: il no secco all'ampliamento del porto commerciale di Salerno. Associazioni ambientaliste, cittadini e una nutrita rappresentanza istituzionale si sono ritrovati sull'arenile per denunciare il Masterplan dell'Autorità Portuale, un progetto di cementificazione ritenuto una minaccia letale per l'ecosistema marino e l'economia turistica locale. L'asse Salerno-Costiera: «Nostra economia a rischio» L'assenza del sindaco di Salerno, Vincenzo Napoli, ha pesato simbolicamente, ma a colmare il vuoto politico è stata la massiccia presenza dei primi cittadini della Costa d'Amalfi. Il fronte del no è guidato da Enzo Ragone, promotore della battaglia, che ha ribadito come la città abbia già pagato un tributo altissimo in termini di inquinamento acustico e ambientale. A fargli eco, i sindaci Giovanni De Simone (Vietri sul Mare) e Andrea Reale (Minori), insieme al vice sindaco di Cetara Francesco Pappalardo. La preoccupazione è tecnica e paesaggistica: il prolungamento dei moli costringerebbe le grandi navi a navigare più vicino alla costa, proprio davanti alle perle del patrimonio Unesco. «Cambierebbero i fondali e l'attrattiva turistica ne uscirebbe devastata», ha avvertito De Simone, mentre Reale ha invocato soluzioni alternative e compatibili, annunciando una battaglia istituzionale già forte del supporto di Cava de' Tirreni.



Rimane ai salernitani la stazione marittima di Salerno

Rigettato il ricorso di Terminal Napoli contro l'affidamento all'incumbent del traffico crocieristico: ragionevole la previsione di una crescita annua media del 24% dei passeggeri e di un volume di oltre 500mila passeggeri nel 2031. Al netto di possibili appelli al Consiglio di Stato, resterà al consorzio incumbent composto da Salerno Cruises s.r.l. e Salerno Stazione Marittima S.p.A. la gestione della stazione marittima di Salerno. Il Tar della città campana ha infatti respinto il ricorso di Terminal Napoli (Marinest-Msc, Costa Crociere, Royal Caribbean, Alilauro, Msc Crociere) contro l'aggiudicazione decisa nell'estate 2024 dall'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centrale. Il fulcro del ricorso riguardava l'offerta tecnica dell'aggiudicatario, "inverosimile" per Terminal Napoli, in ragione di un "incremento percentuale spropositato dei volumi passeggeri e delle toccate rispettivamente del 453% e 284% nell'ottavo anno di affidamento rispetto ed utilizzando come termine di paragone l'anno 2023; tale incremento corrisponderebbe ad un tasso annuo di crescita (Cagr) nel periodo dell'affidamento, pari rispettivamente al 24% per il volume passeggeri ed al 18% per le toccate". Numeri incongrui sia con la storia del porto di Salerno che con gli andamenti previsti (anche dal Consorzio) per il traffico generale nel Mediterraneo. Il Tar ha però respinto tali argomenti, sia perché l'Adsp ha previsto clausole risolutive e penali nel caso di scostamenti particolarmente rilevanti rispetto alle previsioni - scelta che "consente all'amministrazione di reagire ad eventuali sensibili scostamenti del concessionario rispetto ai parametri volume passeggeri e volume toccate di navi da crociera" - sia perché a suo dire "le previsioni di crescita poste a fondamento delle stime e del Pef (Piano economico-finanziario) oggetto di censura da parte della ricorrente (e di positiva valutazione da parte dell'amministrazione) sono certamente opinabili e sottoposte all'alea di numerose variabili (come del resto ogni valutazione relativa alla crescita futura di una determinata impresa / attività economica / settore), pure tenuto conto della concorrenza esistente tra i diversi scali portuali, e, tuttavia, le stesse non sono in alcun modo manifestamente e/o macroscopicamente erronee o irragionevoli". E ciò sebbene nel 2024, primo anno considerato nel Pef, il traffico a Salerno sia sceso dell'8,4%, passando da circa 94mila crocieristi a 87mila. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.



Approdo Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Aldo Alessio: Repetita iuvant! Quando si è in difficoltà si sparano balle. L'affondo dell'ex sindaco di Gioia Tauro all'amministrazione Scarella

Aldo Alessio: Repetita iuvant! Quando si è in difficoltà si sparano balle. Il 1° novembre 2024 avevamo già risposto in modo puntuale ai tentativi di manipolazione e mistificazione della realtà amministrativa. Sarebbe sufficiente rileggere quel comunicato. Ma, come insegna il buon senso: *repetita iuvant*. Comprendiamo che, quando si è in difficoltà, diventi comodo costruire un nemico [.] Aldo Alessio: Repetita iuvant! Quando si è in difficoltà si sparano balle. Il 1° novembre 2024 avevamo già risposto in modo puntuale ai tentativi di manipolazione e mistificazione della realtà amministrativa. Sarebbe sufficiente rileggere quel comunicato. Ma, come insegna il buon senso: *repetita iuvant*. Comprendiamo che, quando si è in difficoltà, diventi comodo costruire un nemico da abbattere: serve a distogliere l'attenzione dai problemi interni, dalle tensioni di maggioranza e dai fallimenti amministrativi. Tuttavia, anche la propaganda dovrebbe conoscere un limite: quello della decenza. L'attuale amministrazione governa una città rimessa in piedi dal lavoro della precedente. Un ente che avevamo ereditato in condizioni di sostanziale collasso, con l'ultimo rendiconto di gestione approvato fermo al 2015. Nonostante due anni di pandemia che hanno paralizzato il Paese, nonostante inchieste giudiziarie che hanno decapitato interi settori della macchina amministrativa e nonostante i rigidi vincoli assunzionali dovuti al dissesto finanziario ereditato, siamo riusciti ad approvare otto rendiconti di gestione e otto bilanci previsionali triennali. La nuova amministrazione si è quindi insediata trovando: tutti i bilanci perfettamente allineati; il rendiconto di gestione 2023 già approvato; il bilancio previsionale triennale 2024-2026 regolarmente licenziato; un piano ventennale di misure straordinarie per il rientro dal debito, approvato dalCOSFEL e dal Ministero dell'Interno. A ciò si aggiunge l'approvazione di 11 bilanci della società partecipata Gio.se.ta., posta in liquidazione il 30 maggio 2011. Abbiamo altresì approvato con delibera di Giunta Comunale del 3 maggio 2024 lo stralcio del PIAO (Piano Integrato di Attività e Organizzazione) 2024-2026. In altre parole: vi siete seduti a tavola conzata. La continuità amministrativa non è un favore né una concessione: è un dovere istituzionale di chi vince le elezioni. E ogni tentativo di intestarsi risultati costruiti nel tempo da altri è stato puntualmente smentito dai fatti. Anche la tanto sbandierata attività di riscossione e contrasto all'evasione trae origine dal lavoro avviato dall'amministrazione precedente. Lo certifica l'Organo di revisione nel parere sul bilancio previsionale triennale 2026-2028, che riconosce il recupero tributario avviato con le determinate del 7 giugno 2023, 20 marzo 2024, 10 aprile 2024 e 3 giugno 2024. L'atto del 19 luglio 2024 è stato eseguito dall'attuale amministrazione unicamente sotto il profilo temporale. Lo stesso vale per le opere pubbliche: progettate, finanziate e in gran parte appaltate dall'amministrazione precedente. Il tentativo misero di intestarsi

Approdo Calabria

Aldo Alessio: "Repetita iuvant! Quando si è in difficoltà si sparano balle". L'affondo dell'ex sindaco di Gioia Tauro all'amministrazione Scarella



01/05/2026 19:49

Aldo Alessio: "Repetita iuvant! Quando si è in difficoltà si sparano balle". Il 1° novembre 2024 avevamo già risposto in modo puntuale ai tentativi di manipolazione e mistificazione della realtà amministrativa. Sarebbe sufficiente rileggere quel comunicato. Ma, come insegna il buon senso: *repetita iuvant*. Comprendiamo che, quando si è in difficoltà, diventi comodo costruire un nemico [.] Aldo Alessio: "Repetita iuvant! Quando si è in difficoltà si sparano balle". Il 1° novembre 2024 avevamo già risposto in modo puntuale ai tentativi di manipolazione e mistificazione della realtà amministrativa. Sarebbe sufficiente rileggere quel comunicato. Ma, come insegna il buon senso: *repetita iuvant*. Comprendiamo che, quando si è in difficoltà, diventi comodo costruire un nemico da abbattere: serve a distogliere l'attenzione dai problemi interni, dalle tensioni di maggioranza e dai fallimenti amministrativi. Tuttavia, anche la propaganda dovrebbe conoscere un limite: quello della decenza. L'attuale amministrazione governa una città rimessa in piedi dal lavoro della precedente. Un ente che avevamo ereditato in condizioni di sostanziale collasso, con l'ultimo rendiconto di gestione approvato fermo al 2015. Nonostante due anni di pandemia che hanno paralizzato il Paese, nonostante inchieste giudiziarie che hanno decapitato interi settori della macchina amministrativa e nonostante i rigidi vincoli assunzionali dovuti al dissesto finanziario ereditato, siamo riusciti ad approvare otto rendiconti di gestione e otto bilanci previsionali triennali. La nuova amministrazione si è quindi insediata trovando: tutti i bilanci perfettamente allineati; il rendiconto di gestione 2023 già approvato; il bilancio previsionale triennale 2024-2026 regolarmente licenziato; un piano ventennale di misure straordinarie per il rientro dal debito, approvato dalCOSFEL e dal Ministero dell'Interno. A ciò si aggiunge l'approvazione di 11 bilanci della società partecipata Gio.se.ta., posta in liquidazione il 30 maggio 2011. Abbiamo altresì approvato con delibera di Giunta Comunale del 3 maggio 2024 lo stralcio del PIAO (Piano Integrato di Attività e Organizzazione) 2024-2026. In altre parole: vi siete seduti a tavola conzata. La continuità amministrativa non è un favore né una concessione: è un dovere istituzionale di chi vince le elezioni. E ogni tentativo di intestarsi risultati costruiti nel tempo da altri è stato puntualmente smentito dai fatti. Anche la tanto sbandierata attività di riscossione e contrasto all'evasione trae origine dal lavoro avviato dall'amministrazione precedente. Lo certifica l'Organo di revisione nel parere sul bilancio previsionale triennale 2026-2028, che riconosce il recupero tributario avviato con le determinate del 7 giugno 2023, 20 marzo 2024, 10 aprile 2024 e 3 giugno 2024. L'atto del 19 luglio 2024 è stato eseguito dall'attuale amministrazione unicamente sotto il profilo temporale. Lo stesso vale per le opere pubbliche: progettate, finanziate e in gran parte appaltate dall'amministrazione precedente. Il tentativo misero di intestarsi

Approdo Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

opere pubbliche come la Casa rifugio Centro antiviolenza per donne e bambiniin un beneconfiscato alla mafia per un importo di 2.040.000, oppure, dopo la progettazione del primo asilo nido (52 posti) a San Filippo Neri anche quella della programmazione del secondo asilo nido con 30 posti a Tre Palmenti, riutilizzando una struttura scolastica chiusa e abbandonata da oltre dieci anni,per un importo di 600.000, è fallito! Tali interventi sono il frutto esclusivo discelte politiche e progettuali fatte dell'amministrazione Alessio e contenute in un piano generale di opere pubbliche con opere finanziate e appaltate per 35,698 milioni di euro e con progetti pronti per il finanziamento per altri 37,995 milioni di euro, per un totale complessivo di opere pubbliche di 73,693 milioni di euro. Non c'è spazio a ricostruzioni opportunistiche o a indebite rivendicazioni di merito. Al momento dell'insediamento della nuova Giunta restavano da sottoscrivere soltanto cinque contratti già pronti: La città tra i due fiumi, il Parco dei Cardi, Percorsi verdi in città, Palestra Montale, Palestra Stella Maris. Ritenere che la firma del contratto sia sufficiente a trasformare in proprio merito un lavoro tecnico e amministrativo pluriennale rappresenta una lettura decisamente creativa oltre che ridicola delle procedure amministrative. Così come parlare genericamente di finanziamenti a rischio di revoca è qualcosa del tutto privo di fondamento. Non vi sono mai stati procedimenti fermi o incompiuti. Vero è invece che la programmazione era definita, le progettazioni predisposte, i finanziamenti ottenuti e formalmente validi, gli adempimenti amministrativi correttamente avviati secondo le tempistiche previste. Quanto ad Agenda Urbana (6.853.633,00), abbiamo trovato schede incomplete e una grave carenza di programmazione e progettazione da parte dell'allora responsabile dell'Ufficio tecnico. Con grande sacrificio abbiamo lavorato per non perdere il finanziamento. L'anticipo del 30% già ottenuto è stato utilizzato in parte per la progettazione, mentre la quota restante potrà essere impiegata per l'avvio dei lavori. Anche qui, l'attuale amministrazione non fa altro che proseguire doverosamente un percorso già tracciato. L'attività svolta dall'attuale Amministrazione si colloca, come naturale e doveroso, in un quadro di continuità amministrativa, rappresentando il fisiologico proseguimento di procedimenti già regolarmente incardinati e non certo il recupero di situazioni irregolari o l'effetto di mirabolanti imprese salvifiche. In conclusione, cara amministrazione, non state compiendo imprese straordinarie: state semplicemente facendo ciò che il vostro ruolo impone. Si allega il comunicato del 1° novembre 2024. I manipolatori e i mistificatori della verità Nella seduta del Consiglio comunale del 25 Ottobre 2024 abbiamo avuto la conferma di come la nuova amministrazione, in modo indecoroso, bugiardo e vergognoso, voglia manipolare la verità su fatti ed avvenimenti politici e amministrativi. Oramai la Città registra davanti all'opinione pubblica del Territorio e della Calabria un livello insopportabile di volgarità, maleducazione e violazione delle regole istituzionali che impongono una seria riflessione politica e l'intervento delle Autorità prefettizie e giudiziarie. Il luogo sacro della autonomia Cittadina non può ulteriormente sopportare questa deriva. Non può, altresì, tollerare che costituisca megafono di falsità e manipolazioni non solo contro le Persone ma anche in dispregio evidente di fatti amministrativi, controllabili documentalmente. Intendo

Approdo Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

prendere posizione su affermazioni e situazioni emergenti dalla videoregistrazione dell'Ultimo Consiglio comunale. Ma, andiamo per ordine: Sulla presunta aggressione verbale al Sindaco da parte di Rocco Sciarrone; è stato portato in Consiglio un episodio perfino qualificato nell'ordine del giorno come specifico reato penale, a carico di un privato cittadino. Ma non solo: lo si è fatto, con precisa responsabilità di Sindaco e Presidente del Consiglio, teso ad avvalorare ed aggravare la gogna mediatica già sperimentata sulla incolpevole Consigliera di Minoranza Prof.ssa Luigina Pedullà. Tentativo finalizzato a sopprimere ed intimidire le voci dell'opposizione. Ancora una volta, in Consiglio Comunale si tirano in ballo fatti e circostanze di ex amministratori e/o nomi di cittadini che, comunque, non hanno la possibilità di replicare durante le sedute del Consiglio comunale. Non ci metteranno il sasso in bocca: Faremo conoscere il nostro pensiero con la forza della democrazia e perseguiremo falsità ed intimidazioni nelle sedi istituzionali. Sulle opere pubbliche: Patti per il Sud (4,5 milioni di euro), al momento dell'insediamento della mia Amministrazione, abbiamo ereditato solo le schede. Non c'era nessuna programmazione né tantomeno pronto nessun progetto esecutivo, da parte dell'Ufficio Tecnico, il cui Responsabile era l'Architetto Francesco Mangione (e per i primi 16 mesi dell'Amministrazione Alessio è stato Assessore ai Lavori Pubblici l'Ing. Giuseppe Romeo), nonostante che il Patto per la Calabria che li finanziava fosse stato sottoscritto dal Presidente del Consiglio dei Ministri Matteo Renzi, dal Presidente della Regione Calabria Mario Oliverio e dal Sindaco della Città Metropolitana Giuseppe Falcomatà nel 2016. I suddetti progetti, furono tutti redatti, tardivamente, e solo dopo l'insediamento dell'Amministrazione Alessio. Questi ritardi progettuali da parte del responsabile dell'Ufficio tecnico dell'epoca hanno creato problemi sulla lievitazione dei prezzi e quindi sulla congruità delle somme messe inizialmente a disposizione rispetto alle opere da realizzare. Nei mesi di agosto e settembre i lavori sul rifacimento delle reti fognarie sono stati sospesi dall'attuale amministrazione per la festa del Santo Patrono. Riguardo la firma dei contratti, al momento dell'insediamento della nuova amministrazione, rimanevano ancora da sottoscrivere cinque contratti già pronti: La città tra i due fiumi, il Parco dei Cardi, Percorsi Verdi in Città, Palestra Montale e Palestra Stella Maris. L'assenza, in questi ultimi mesi, del Segretario Generale ha bloccato tutto l'iter amministrativo. Quindi il nuovo Segretario Generale dovrebbe convocare le imprese preposte e sottoscrivere i suddetti contratti mancanti. Sui Contratti Istituzionali di Sviluppo (CIS Calabria) diventa veramente ridicolo sostenere, come ha fatto l'assessore ai lavori pubblici, che non possiamo investire sul miglioramento della qualità della vita con la realizzazione di nuove Piazze, parchi e verde pubblico, attraverso il progetto Percorsi verdi in città (4.350.000,00), solo perché abbiamo un bilancio fragile e che quindi non saremmo in grado di garantire la manutenzione del verde pubblico. Vorrei ricordare che la fragilità del bilancio è dovuta alle mancate entrate tributarie. Su Agenda Urbana (6.853.633,00) abbiamo trovato solo le schede con analoga situazione di una mancata programmazione e progettazione da parte del responsabile dell'Ufficio tecnico. Situazione simile ai Patti per il Sud. Di questo finanziamento abbiamo già ricevuto l'anticipo del 30% che è stato utilizzato in parte per

Approdo Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

la progettazione e la rimanente parte potrà essere utilizzato per l'inizio dei lavori quando saranno affidati alle imprese aggiudicatarie. Sul PNRR, il sistema di rendicontazione con anticipazione è una falsità, in quanto ogni opera PNRR ha avuto l'anticipazione e la rendicontazione sul REGIS che dovrà giustificare le spese effettuate con i pagamenti. A conclusione dell'utilizzo delle somme di anticipazione, una volta che saranno inseriti nella piattaforma REGIS, arriveranno altri soldi da parte degli Enti finanziatori, fino alla completa realizzazione dell'opera pubblica. Se non si fanno le determinate dei Sal, e non saranno pagati gli statuti di avanzamento lavori, difficilmente le imprese potranno continuare ad andare avanti. Anziché potenziare avete depotenziato l'Ufficio tecnico comunale che ci ha permesso in questi ultimi anni di programmare e progettare il futuro della città con opere già finanziate e finanziabili e Voi per premio avete allontanato quei tecnici protagonisti virtuosi che tra mille difficoltà hanno lavorato e lavorato bene, è chiaro che adesso se non sapete come proseguire le opere pubbliche con un ufficio tecnico depotenziato più di quanto non lo fosse stato prima, non scaricate sugli altri le vostre responsabilità e incapacità. Vorrei precisare che anche per Palazzo Baldari e il Polo Museale di cui in tanti si sono riempiti la bocca: anche qui abbiamo trovato solo la presentazione alla Regione delle schede, senza nessuna programmazione e progettazione. Siamo riusciti a fare tutto dopo il cambio di dirigenza dell'Ufficio Tecnico. Da precisare che per completare i suddetti lavori di restauro di Palazzo Baldari e al fine di poter rendicontare entro il 31/12/2023, abbiamo dovuto anticipare le somme necessarie con fondi di bilancio e che a rendicontazione avvenuta sono state regolarmente saldate dalla Regione Calabria. Vorrei inoltre ricordare che Palazzo Baldari è diventato patrimonio comunale grazie alla procedura di esproprio portato avanti dalla prima amministrazione Alessio pur tra mille difficoltà dovute alle continue e numerose denunce contro il Comune sostenute dal possessore dell'immobile prima dell'esproprio, e dopo cinque lunghissimi anni si sono chiuse tutte le cause a favore del Comune. Dopo l'approvazione da parte della mia Amministrazione di ben 16 bilanci, era necessario potenziare di più l'ufficio tributario, continuare a tenere aggiornati tutti i ruoli tributari, andare avanti con la riscossione coattiva e aumentare la capacità impositiva nella riscossione dei tributi. Avete promesso in Campagna elettorale di abbattere i tributi comunali, fatelo! Se attualmente il Comune sta incassando importanti entrate, rispetto agli anni precedenti, ciò è dovuto al fatto che siamo riusciti ad approvare tutti i bilanci comunali, ad approvare tutti i ruoli tributari e ad inviare tutte le cartelle esattoriali che erano in sospeso da anni comprese quelle dell'IMU, notificate alla Autorità Portuale. Ci risulta che l'ultimo pagamento IMU effettuato dall'Autorità portuale, a seguito di accertamento esecutivo del 15 marzo 2024, notificato dagli uffici il 27 agosto 2024, è stato eseguito con decreto del Presidente in data 24 ottobre 2024 per l'importo di 27.551,63, relativo all'anno 2020, già versato al Comune. Quindi respingiamo al mittente l'accusa menzognera del Sindaco pro-tempore, che il Sindaco Aldo Alessio non chiedeva al Presidente dell'Autorità Portuale il pagamento dell'IMU in quanto amici. Mentre pretendeva il pagamento IMU dai poveri cittadini. Confermo, ad alta voce, di essere onorato di essere amico di

Approdo Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

una persona per bene, che non è innanzitutto un mafioso, quindi una persona onesta, con una grande esperienza professionale acquisita e dimostrata sul campo della gestione da Presidente della Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio. E vorrei invece chiedere all'attuale Sindaco pro-tempore con quali criteri di valutazione e con quali competenze ha potuto giudicare il Presidente dell'Autorità Portuale, Ammiraglio Andrea Agostinelli, sostenendo in Consiglio comunale, quindi in sede istituzionale, che non sa se è capace di svolgere il suo lavoro? Non solo, ma, a seguito dell'accordo raggiunto e sottoscritto con MCT per una riscossione complessiva di 1.600.000 euro, con quattro rate di pagamento trimestrali di circa 400.000 euro, il Comune ha già incassato le rate di maggio, luglio, ottobre. L'ultima rata sarà incassata a Gennaio 2025. Per questo risultato, dobbiamo ringraziare l'impegno dell'Assessore Salvatore Vecchio e della Responsabile dell'Ufficio legale Avv. Sara Saffioti, per aver raggiunto la mediazione più alta possibile con MCT e per aver messo la parola fine a una vertenza ultraventennale nata con la prima amministrazione Alessio e mai chiusa da nessun'altra amministrazione in carica. Mi chiedo cosa hanno fatto le precedenti amministrazioni e cosa ha fatto l'attuale Sindaco quando rivestiva l'incarico improprio di Ragioniera comunale per riscuotere le somme dovute da parte della MCT, o della stessa Autorità Portuale, o dei grandi centri commerciali? Il nostro assessore Salvatore Vecchio ha raggiunto anche l'accordo di mediazione con la gestione commissariale per il pagamento Tari e Iacp, anni precedenti, da parte del Centro Commerciale Annunziata di circa 400.000 euro, somma che abbiamo già regolarmente incassato. Ci siamo forse dimenticati che nei due anni di Covid, fino al 31 dicembre 2021 c'è stata la moratoria tributaria per i commercianti e le imprese? Il Sindaco pro-tempore, prima di dire cavolate in Consiglio si aggiorni un po' meglio sullo stato dell'arte. Sulla anticipazione di liquidità delle somme vincolate ricordiamo che nel 2024 l'anticipazione di cassa accordata dal Tesoriere, art. 222 del Tuel, per l'esercizio 2024 è stata di 9.158.284,75. Sino all'ultimo giorno della mia amministrazione non abbiamo chiesto nemmeno un euro di anticipazione di cassa. Quindi il comune non ha pagato interessi perché gli uffici per i loro adempimenti hanno utilizzato in parte anche le somme vincolate, da reintegrare entro il 31/12/2024, fino a un totale complessivo non superiore a 7.624.131,63. Quindi dall'anticipazione di cassa rimane oggi la somma disponibile di 1.534.153,00 che potrebbe entro fine anno aumentare se aumenteranno le entrate tributarie, ma se, chiarissimamente, le priorità di questa amministrazione continueranno ad essere solo feste e festini, allora non dobbiamo meravigliarci che entro il 31 dicembre del 2024 dobbiamo reintegrare le somme vincolate utilizzate ricorrendo all'anticipazione di cassa già accordata dal Tesoriere. Dai palchi ci avete riempito la testa che avevate le soluzioni a tutti i problemi, che avevate le professionalità, le esperienze e le capacità amministrative necessarie ad affrontare e risolvere qualsiasi problema, che avevate i progetti e persino i quadri economici pronti per asfaltare tutte le strade cittadine, che avevate tutti gli agganci politici a Catanzaro a Roma e a Bruxelles per ottenere i finanziamenti economici di cui necessita la Città. La campagna elettorale è finita. Avete vinto e dovete amministrare. Avete cominciato con la demolizione degli Uffici, con lo

Approdo Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

spreco del denaro pubblico, con le persecuzioni e le offese. La Città ha bisogno di ben altro. 1° novembre 2024
Aldo Alessio.

Porto di Tremestieri, le avverse condizioni meteo interrompono il servizio

Il flusso dei mezzi è stato dirottato verso Rada San Francesco e il **porto** storico, con inevitabili ripercussioni sulla viabilità cittadina, sulla sicurezza e sulle condizioni di lavoro dei portuali. Maltempo e stop alle unità navali: emergono ancora una volta le criticità del **porto di Tremestieri**. Le avverse condizioni meteo, caratterizzate dal forte vento di scirocco e da una violenta risacca del moto ondoso, hanno determinato nella giornata odierna l'interruzione delle corse delle unità navali e delle operazioni di imbarco e sbarco dei mezzi commerciali dal **porto di Tremestieri**. Di conseguenza, già dal primo pomeriggio, il flusso dei mezzi è stato dirottato verso Rada San Francesco e il **porto** storico, con inevitabili ripercussioni sulla viabilità cittadina, sulla sicurezza e sulle condizioni di lavoro dei portuali. Per il segretario generale della Uiltrasporti Messina, Antonino Di Mento, quanto accaduto "riaccende con forza i riflettori su problematiche ormai note ma mai risolte: gli insabbiamenti cronici del **porto di Tremestieri**, i gravi disagi per i lavoratori portuali, le criticità legate alla sicurezza della città e l'assenza di risposte chiare sull'autorizzazione regionale allo spostamento delle masse sabbiose". A destare ulteriore preoccupazione è anche lo stato dei lavori del nuovo **porto**: "Non è più comprensibile - sottolinea Di Mento - a che punto siano realmente gli interventi e quali siano i tempi certi di completamento di un'infrastruttura strategica per Messina e per l'intero sistema dei trasporti nello Stretto". Tutte queste questioni saranno al centro di un incontro già formalmente richiesto al Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, che si terrà nei prossimi giorni, al fine di ottenere risposte concrete e assumere le determinazioni del caso. "La città, i lavoratori e gli operatori del settore - conclude Di Mento - non possono più permettersi soluzioni tampone e rinvii: servono scelte chiare, interventi strutturali e tempi certi" In questo articolo: **LEGGI ANCHE**.



Attività di cantiere presso il porto di Tremestieri : chiarimenti sul ruolo del concessionario Comet

Il concessionario Comet ha manifestato immediata e costante disponibilità a collaborare per facilitare lo svolgimento delle attività di cantiere. A seguire la nota di Comet Messina: Con riferimento alle recenti dichiarazioni in merito all'andamento dei lavori del cantiere presso il **porto di Tremestieri**, si ritiene opportuno fornire alcuni chiarimenti. Fin dalle prime interlocuzioni di giugno 2024, il concessionario Comet ha manifestato immediata e costante disponibilità a collaborare per facilitare lo svolgimento delle attività di cantiere, assicurando la piena operatività delle aree in concessione e contribuendo alla gestione delle interferenze tra il traffico portuale e i mezzi di cantiere, in un contesto caratterizzato da una progressiva intensificazione dei transiti. Tali attività sono state svolte con un approccio improntato alla collaborazione, alla correttezza e alla cordialità, con particolare attenzione alla prevenzione di possibili incidenti e al mantenimento di adeguati livelli di sicurezza all'interno dello scalo portuale. Nel corso del tempo, Comet ha inoltre sollecitato la definizione degli accordi contrattuali e del coordinamento in materia di sicurezza, sempre nell'ottica di garantire la continuità operativa dello scalo e il regolare avanzamento delle attività. La presente nota è finalizzata a favorire una rappresentazione equilibrata e corretta dei fatti, in coerenza con quanto già condiviso nelle sedi istituzionali. In questo articolo:

ilcittadinodimessina.it

Attività di cantiere presso il porto di Tremestieri : chiarimenti sul ruolo del concessionario Comet



01/05/2026 20:04

Il concessionario Comet ha manifestato immediata e costante disponibilità a collaborare per facilitare lo svolgimento delle attività di cantiere. A seguire la nota di Comet Messina: Con riferimento alle recenti dichiarazioni in merito all'andamento dei lavori del cantiere presso il porto di Tremestieri, si ritiene opportuno fornire alcuni chiarimenti. Fin dalle prime interlocuzioni di giugno 2024, il concessionario Comet ha manifestato immediata e costante disponibilità a collaborare per facilitare lo svolgimento delle attività di cantiere, assicurando la piena operatività delle aree in concessione e contribuendo alla gestione delle interferenze tra il traffico portuale e i mezzi di cantiere, in un contesto caratterizzato da una progressiva intensificazione dei transiti. Tali attività sono state svolte con un approccio improntato alla collaborazione, alla correttezza e alla cordialità, con particolare attenzione alla prevenzione di possibili incidenti e al mantenimento di adeguati livelli di sicurezza all'interno dello scalo portuale. Nel corso del tempo, Comet ha inoltre sollecitato la definizione degli accordi contrattuali e del coordinamento in materia di sicurezza, sempre nell'ottica di garantire la continuità operativa dello scalo e il regolare avanzamento delle attività. La presente nota è finalizzata a favorire una rappresentazione equilibrata e corretta dei fatti, in coerenza con quanto già condiviso nelle sedi istituzionali. In questo articolo: [LEGGI ANCHE](#).

Oggi Milazzo

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

I numeri del Bomba Day: 200 persone coinvolte. L'app dell'Itts Majorana ha censito gli evacuati

E' stata fatto brillare ieri in una cava di Barcellona Pozzo di Gotto l'ordigno rinvenuto lo scorso 16 dicembre in un cantiere edile di via Migliavacca, nel quartiere di San Paolino. E' stato l'ultimo atto di una giornata intensa, vissuta anche con una certa apprensione sino a quando gli uomini del 4° Reggimento Genio Guastatori di Palermo dell'Esercito Italiano guidati dal milazzese Colonnello Pasquale Mannino hanno estratto la spoletta grazie all'ausilio di un robot comandato a distanza. **LE DICHIARAZIONI DEL COLONNELLO MANNINO** : <https://www.facebook.com/share/v/14LScQUMQF4> Subito dopo sono state infatti dichiarate cessate le attività del Centro operativo comunale e della struttura organizzativa allestiti all'interno dell'aula consiliare di palazzo dell'Aquila. Quello che è stato definito il II "Bomba Day", caratterizzato da un'imponente organizzazione che ha coinvolto oltre duecento persone, con la regia della Prefettura e del Comune di Milazzo va in archivio con un bilancio positivo. Sono stati impegnati nelle operazioni di gestione e controllo del territorio quindici agenti della Polizia di Stato del Commissariato di Milazzo, dodici dell'Arma dei Carabinieri, sei della Guardia di Finanza. In campo anche i volontari della Croce Rossa della sezione milazzese. Ventitré in tutto, presente anche il vicepresidente regionale, la sezione Tirreno Nebrodi e un medico. Per quanto riguarda l' OdV APCARS di San Filippo del Mela erano presenti con nove volontari e due mezzi PK di cui uno DRPC. Sicuramente a soffrire il maggiore disagio per un evento che mai si era registrato non solo a Milazzo ma nell'intera provincia di Messina, solo i circa 1500 residenti della "zona rossa" che sono stati costretti a lasciare le loro abitazioni. Anche questa fase - che è stata quella che ha aperto la mattinata - si è svolta comunque in maniera serena grazie proprio al lavoro del personale comunale, dei trentatré agenti della Polizia Locale, dei sedici volontari della Protezione Civile di Milazzo e San Filippo del Mela e della Croce Rossa che hanno svolto un ruolo encomiabile assistendo soprattutto le persone più fragili. Poi, quando tutti i settori interessati sono stati posti in sicurezza è iniziata l'attività di bonifica col disinnesco dell'ordigno che - come è noto - si trovava in un cantiere edile di via Migliavacca, nel quartiere San Paolino. Già poco prima di mezzogiorno, quando il mezzo dell'Esercito aveva lasciato il territorio di Milazzo era stato dato il via libera ai cittadini per poter rientrare nelle loro abitazioni. Soddisfatto il sindaco Pippo Midili che in diretta social ha fatto un primo bilancio di quanto avvenuto. «La macchina organizzativa - ha detto il primo cittadino - si è mossa perfettamente. Tutto è filato liscio e non si è registrato nessun inconveniente. Grazie a tutti i cittadini interessati dalla zona rossa per la pazienza e la collaborazione prestata. Ai militari del Genio Guastatori per l'eccellente lavoro svolto; alla prefettura ed al suo personale, alle forze dell'ordine, al personale Cri, ai Vigili del Fuoco,



Oggi Milazzo

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

alla Guardia Costiera, Protezione Civile Regionale e Comunale, alle Associazioni di volontariato, all'Asp, all'**Autorità di Sistema Portuale**, alle donne ed uomini della Polizia Locale ed ai dipendenti tutti del Comune di Milazzo che hanno espresso al meglio il loro impegno ed il loro lavoro per superare le criticità ed aiutare le persone interessate dall'intervento. Grazie al Parco Corolla, alla Raffineria ed alla Chiesa della Trasfigurazione per l'impegno e l'ospitalità, e l'istituto Majorana. Milazzo ha dato esempio di grande coesione.». Prezioso, infatti, il supporto dell'istituto Majorana di Milazzo che ha creato l'app utilizzata per smarcare dall'elenco le persone che lasciavano le proprie abitazioni durante l'evacuazione. Ecco l'elenco completo delle associazioni che hanno collaborato alla perfetta riuscita delle operazioni: G.C. MILAZZO, CRI MILAZZO ISOLE EOLIE, G.C. VILLAFRANCA ELIOS, CLUB RADIO CB, APCARS, ANVVFC TORREGROTTA, MISERICORDIA SPADAFORA, VIGILANZA AMBIENTALE PELORITANA, MAGNAVIS, LA PANTERA, G.C. S. LUCIA MELA ELIOS.

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Messina: il punto sui lavori al Porto di Tremestieri, le precisazioni dell'impresa

Messina: le precisazioni della Costruzioni Bruno Teodoro spa, impresa appaltatrice impegnata nella realizzazione del Porto di Tremestieri. La Costruzioni Bruno Teodoro spa, impresa appaltatrice impegnata nella realizzazione del Porto di Tremestieri, in ordine ad alcune notizie pubblicate da vari organi di stampa, intende fare alcune precisazioni "per una corretta rappresentazione dei fatti circa la costruzione dell'opera che rappresenta la principale infrastruttura ad oggi in corso di definizione a Messina. La nostra società, seppur vigile nel seguire quanto viene "raccontato" dagli organi di stampa, ha sempre inteso mantenere un profilo basso, fermamente convinta che sia più opportuno far parlare i fatti (e nella fattispecie le opere realizzate) piuttosto che replicare attraverso dichiarazioni. Tuttavia, in questo caso, ritiene doveroso fornire opportuni chiarimenti, in relazione a talune affermazioni che arrivano a definire l'opera come esempio di "scandalosa incompiuta", a tutela degli interessi e della reputazione della infrascritta società, le cui referenze in ordine al completamento nei - termini contrattuali - delle opere appaltate, sono ben note anche al di fuori dei confini regionali". Lo status dei cantieri in merito allo status del cantiere si precisa "che tutte le parti dell'opera sono in linea al programma lavori, tranne - come noto - il molo foraneo, dove è emersa una criticità tecnica - evidenziata anche dalla Commissione di Collaudo, presieduta dall'ingegnere Donato Carlea (già presidente del Consiglio Superiore dei LL.PP.) - legata alla circostanza che l'opera è stata progettata con una vita nominale 50 anni. La vita nominale di un'opera - e nel nostro caso di un porto classificato come opera strategica - è il periodo di tempo (espresso in anni) in cui ci si aspetta che la struttura mantenga le sue funzioni e prestazioni, purché sottoposta a corretta manutenzione, secondo le Norme Tecniche per le Costruzioni (NTC)". "Per opere strategiche (Classe IV), che hanno funzioni pubbliche cruciali - come i porti -, si richiede una vita nominale di progetto (VN) di 100 anni, al fine di garantire la durabilità e la sicurezza nel tempo. Circostanza che - si ha ragione di ritenere - sia stata derogata all'epoca dell'indizione della gara d'appalto, in quanto concepita al tempo solo come opera emergenziale (Ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri del 5 dicembre 2007 n. 3633/07 pubblicata su GU Serie Generale n.289 del 13-12-2007). Tale configurazione non può certamente ritenersi attuale, visto che il Porto di Tremestieri ha assunto i connotati di opera strategica, come dimostra anche la nomina di un Commissario Straordinario da parte del MIT", puntualizza la nota. Criticità "In ragione della criticità emersa risulta - per quanto a conoscenza della scrivente - che la Direzione Lavori abbia opportunamente relazionato al Commissario Straordinario Ing. Francesco Di Sarcina e che vi sia in corso un confronto sinergico tra le varie parti interessate, compresa l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto



Messina: il punto sui lavori al Porto di Tremestieri, le precisazioni dell'impresa



01/05/2026 09:49

Danilo Loria

Messina: le precisazioni della Costruzioni Bruno Teodoro spa, impresa appaltatrice impegnata nella realizzazione del Porto di Tremestieri. La Costruzioni Bruno Teodoro spa, impresa appaltatrice impegnata nella realizzazione del Porto di Tremestieri, in ordine ad alcune notizie pubblicate da vari organi di stampa, intende fare alcune precisazioni "per una corretta rappresentazione dei fatti circa la costruzione dell'opera che rappresenta la principale infrastruttura ad oggi in corso di definizione a Messina. La nostra società, seppur vigile nel seguire quanto viene "raccontato" dagli organi di stampa, ha sempre inteso mantenere un profilo basso, fermamente convinta che sia più opportuno far parlare i fatti (e nella fattispecie le opere realizzate) piuttosto che replicare attraverso dichiarazioni. Tuttavia, in questo caso, ritiene doveroso fornire opportuni chiarimenti, in relazione a talune affermazioni che arrivano a definire l'opera come esempio di "scandalosa incompiuta", a tutela degli interessi e della reputazione della infrascritta società, le cui referenze in ordine al completamento nei - termini contrattuali - delle opere appaltate, sono ben note anche al di fuori dei confini regionali". Lo status dei cantieri in merito allo status del cantiere si precisa "che tutte le parti dell'opera sono in linea al programma lavori, tranne - come noto - il molo foraneo, dove è emersa una criticità tecnica - evidenziata anche dalla Commissione di Collaudo, presieduta dall'ingegnere Donato Carlea (già presidente del Consiglio Superiore dei LL.PP.) - legata alla circostanza che l'opera è stata progettata con una vita nominale 50 anni. La vita nominale di un'opera - e nel nostro caso di un porto classificato come opera strategica - è il periodo di tempo (espresso in anni) in cui ci si aspetta che la struttura mantenga le sue funzioni e prestazioni, purché sottoposta a corretta manutenzione, secondo le Norme Tecniche per le Costruzioni (NTC)". "Per opere strategiche (Classe IV), che hanno funzioni pubbliche cruciali - come i porti -, si richiede una vita nominale di progetto (VN) di 100 anni, al fine di garantire la durabilità e la sicurezza nel tempo. Circostanza che - si ha ragione di ritenere - sia stata derogata all'epoca dell'indizione della gara d'appalto, in quanto concepita al tempo solo come opera emergenziale (Ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri del 5 dicembre 2007 n. 3633/07 pubblicata su GU Serie Generale n.289 del 13-12-2007). Tale configurazione non può certamente ritenersi attuale, visto che il Porto di Tremestieri ha assunto i connotati di opera strategica, come dimostra anche la nomina di un Commissario Straordinario da parte del MIT", puntualizza la nota. Criticità "In ragione della criticità emersa risulta - per quanto a conoscenza della scrivente - che la Direzione Lavori abbia opportunamente relazionato al Commissario Straordinario Ing. Francesco Di Sarcina e che vi sia in corso un confronto sinergico tra le varie parti interessate, compresa l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

- ovviamente più che mai interessata in quanto l'opera una volta ultimata rientrerà nella sua disponibilità - , per la ricerca di una soluzione che possa garantire, da un lato l'immediato avvio dei lavori del molo foraneo, dall'altro gli standard di sicurezza previsti per infrastrutture di tale entità e destinazione". "Ad ogni modo, a prescindere delle conclusioni a cui giungeranno i vari organi preposti, l'infissione di profilati tubolari metallici (in gergo c.d. palificazione), già presenti in cantiere, prescinde da eventuali diverse soluzioni tecniche che verranno adottate e questa impresa - dopo aver completato una campagna di indagine integrativa, eseguita per valutare più approfonditamente le criticità emerse sul progetto - ha presentato al riguardo istanza di subappalto per l'affidamento di tale attività di ad impresa specializzata. Si ritiene che l'attività di infissione, avute le autorizzazioni previste dalle norme, possa essere avviata entro il prossimo mese di gennaio" , sottolinea la nota. "Solo per completezza dei fatti, si segnala che all'impresa è stato inibito invece di accedere all'area Nord del cantiere - dove sono in corso le opere di ripascimento protetto e scogliere - per quasi 5 mesi, dal 18 luglio al 9 dicembre 2025, per mancata disponibilità del concessionario (unico soggetto titolato a farlo) a regolare l'interferenza del transito dei mezzi proveniente dal cantiere con quelli provenienti dallo sbarco/imbarco dei traghetti. Tale problematica, risolta solo da qualche settimana, grazie all'importante azione sinergica svolta dal presidente dell'AdSP Francesco Rizzo con il Comune di Messina, ha comportato l'impossibilità di operare, appunto per ben 5 mesi, in un'area dove sono insediate opere da progetto pari a 26,5 milioni di euro circa - ad oggi eseguite per 15 milioni circa, con un avanzamento del 56% circa - , con conseguente riduzione della produzione complessiva del cantiere" , conclude la ditta.

Porto di Tremestieri. L'impresa: "Entro gennaio il via alla costruzione del molo foraneo"

Redazione | lunedì 05 Gennaio 2026 - 09:16 La Bruno Teodoro rompe il silenzio e spiega il perché dei ritardi La Costruzioni Bruno Teodoro spa, impresa appaltatrice impegnata nella realizzazione del Porto di Tremestieri, in ordine ad alcune notizie pubblicate da vari organi di stampa, intende fare alcune precisazioni per una corretta rappresentazione dei fatti circa la costruzione dell'opera che rappresenta la principale infrastruttura ad oggi in corso di definizione a Messina. La nostra società, seppur vigile nel seguire quanto viene "raccontato" dagli organi di stampa, ha sempre inteso mantenere un profilo basso, fermamente convinta che sia più opportuno far parlare i fatti (e nella fattispecie le opere realizzate) piuttosto che replicare attraverso dichiarazioni. Tuttavia, in questo caso, ritiene doveroso fornire opportuni chiarimenti, in relazione a talune affermazioni che arrivano a definire l'opera come esempio di "scandalosa incompiuta", a tutela degli interessi e della reputazione della infrascritta società, le cui referenze in ordine al completamento nei - termini contrattuali - delle opere appaltate, sono ben note anche al di fuori dei confini regionali. In merito allo status del cantiere si precisa che tutte le parti dell'opera sono in linea al programma lavori, tranne - come noto - il molo foraneo, dove è emersa una criticità tecnica - evidenziata anche dalla Commissione di Collaudo, presieduta dall'ingegnere Donato Carlea (già presidente del Consiglio Superiore dei LL.PP.) - legata alla circostanza che l'opera è stata progettata con una vita nominale 50 anni. La vita nominale di un'opera - e nel nostro caso di un porto classificato come opera strategica - è il periodo di tempo (espresso in anni) in cui ci si aspetta che la struttura mantenga le sue funzioni e prestazioni, purché sottoposta a corretta manutenzione, secondo le Norme Tecniche per le Costruzioni (NTC). Per opere strategiche (Classe IV), che hanno funzioni pubbliche cruciali - come i porti -, si richiede una vita nominale di progetto (VN) di 100 anni, al fine di garantire la durabilità e la sicurezza nel tempo. Circostanza che - si ha ragione di ritenere - sia stata derogata all'epoca dell'indizione della gara d'appalto, in quanto concepita al tempo solo come opera emergenziale (Ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri del 5 dicembre 2007 n. 3633/07 pubblicata su GU Serie Generale n.289 del 13-12-2007). Tale configurazione non può certamente ritenersi attuale, visto che il Porto di Tremestieri ha assunto i connotati di opera strategica, come dimostra anche la nomina di un Commissario Straordinario da parte del MIT. In ragione della criticità emersa risulta - per quanto a conoscenza della scrivente - che la Direzione Lavori abbia opportunamente relazionato al Commissario Straordinario Ing. Francesco Di Sarcina e che vi sia in corso un confronto sinergico tra le varie parti interessate, compresa l'**Autorità di Sistema Portuale dello Stretto** - ovviamente più che mai interessata in quanto l'opera una volta ultimata rientrerà nella sua



Porto di Tremestieri. L'impresa: "Entro gennaio il via alla costruzione del molo foraneo"



01/05/2026 09:17

Redazione | lunedì 05 Gennaio 2026 - 09:16 La Bruno Teodoro rompe il silenzio e spiega il perché dei ritardi La Costruzioni Bruno Teodoro spa, impresa appaltatrice impegnata nella realizzazione del Porto di Tremestieri, in ordine ad alcune notizie pubblicate da vari organi di stampa, intende fare alcune precisazioni per una corretta rappresentazione dei fatti circa la costruzione dell'opera che rappresenta la principale infrastruttura ad oggi in corso di definizione a Messina. La nostra società, seppur vigile nel seguire quanto viene "raccontato" dagli organi di stampa, ha sempre inteso mantenere un profilo basso, fermamente convinta che sia più opportuno far parlare i fatti (e nella fattispecie le opere realizzate) piuttosto che replicare attraverso dichiarazioni. Tuttavia, in questo caso, ritiene doveroso fornire opportuni chiarimenti, in relazione a talune affermazioni che arrivano a definire l'opera come esempio di "scandalosa incompiuta", a tutela degli interessi e della reputazione della infrascritta società, le cui referenze in ordine al completamento nei - termini contrattuali - delle opere appaltate, sono ben note anche al di fuori dei confini regionali. In merito allo status del cantiere si precisa che tutte le parti dell'opera sono in linea al programma lavori, tranne - come noto - il molo foraneo, dove è emersa una criticità tecnica - evidenziata anche dalla Commissione di Collaudo, presieduta dall'ingegnere Donato Carlea (già presidente del Consiglio Superiore dei LL.PP.) - legata alla circostanza che l'opera è stata progettata con una vita nominale 50 anni. La vita nominale di un'opera - e nel nostro caso di un porto classificato come opera strategica - è il periodo di tempo (espresso in anni) in cui ci si aspetta che la struttura mantenga le sue funzioni e prestazioni, purché sottoposta a corretta manutenzione, secondo le Norme Tecniche per le Costruzioni (NTC). Per opere strategiche (Classe IV), che hanno funzioni pubbliche cruciali - come i porti -, si richiede una vita nominale di progetto (VN) di 100 anni, al fine di garantire la durabilità e la sicurezza nel tempo. Circostanza che - si ha ragione di ritenere - sia stata derogata all'epoca dell'indizione della gara d'appalto, in quanto concepita al tempo solo come opera emergenziale (Ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri del 5 dicembre 2007 n. 3633/07 pubblicata su GU Serie Generale n.289 del 13-12-2007). Tale configurazione non può certamente ritenersi attuale, visto che il Porto di Tremestieri ha assunto i connotati di opera strategica, come dimostra anche la nomina di un Commissario Straordinario da parte del MIT. In ragione della criticità emersa risulta - per quanto a conoscenza della scrivente - che la Direzione Lavori abbia opportunamente relazionato al Commissario Straordinario Ing. Francesco Di Sarcina e che vi sia in corso un confronto sinergico tra le varie parti interessate, compresa l'**Autorità di Sistema Portuale dello Stretto** - ovviamente più che mai interessata in quanto l'opera una volta ultimata rientrerà nella sua

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

disponibilità -, per la ricerca di una soluzione che possa garantire, da un lato l'immediato avvio dei lavori del molo foraneo, dall'altro gli standard di sicurezza previsti per infrastrutture di tale entità e destinazione. Ad ogni modo, a prescindere delle conclusioni a cui giungeranno i vari organi preposti, l'infissione di profilati tubolari metallici (in gergo c.d. palificazione), già presenti in cantiere, prescinde da eventuali diverse soluzioni tecniche che verranno adottate e questa impresa - dopo aver completato una campagna di indagine integrativa, eseguita per valutare più approfonditamente le criticità emerse sul progetto - ha presentato al riguardo istanza di subappalto per l'affidamento di tale attività di ad impresa specializzata. Si ritiene che l'attività di infissione, avute le autorizzazioni previste dalle norme, possa essere avviata entro il prossimo mese di gennaio. Solo per completezza dei fatti, si segnala che all'impresa è stato inibito invece di accedere all'area Nord del cantiere - dove sono in corso le opere di ripascimento protetto e scogliere - per quasi 5 mesi, dal 18 luglio al 9 dicembre 2025, per mancata disponibilità del concessionario (unico soggetto titolato a farlo) a regolare l'interferenza del transito dei mezzi proveniente dal cantiere con quelli provenienti dallo sbarco/imbarco dei traghetti. Tale problematica, risolta solo da qualche settimana, grazie all'importante azione sinergica svolta dal presidente dell'AdSP Francesco Rizzo con il Comune di Messina, ha comportato l'impossibilità di operare, appunto per ben 5 mesi, in un'area dove sono insediate opere da progetto pari a 26,5 milioni di euro circa - ad oggi eseguite per 15 milioni circa, con un avanzamento del 56% circa -, con conseguente riduzione della produzione complessiva del cantiere.

Messina aspetta via Don Blasco: Fine lavori entro il 10 marzo

Giuseppe Fontana

Nei prossimi giorni l'accelerata alle operazioni per il completamento del viadottino. Entro fine aprile l'apertura MESSINA Entro il 10 marzo la fine dei lavori, poi l'apertura in tempo per rispettare l'ordinanza che ha fissato la scadenza al 30 aprile. Messina si prepara, finalmente, ad avere l'intera via Don Blasco, dal viadottino e fino a oltre Gazzi, passando per via Maregrossi. Della nuova scadenza si è parlato a fine 2025 e oggi, nella prima seduta del 2026 della commissione viabilità, si è parlato anche della fine dei lavori e di alcuni dettagli riguardanti l'opera legata al ponte che porta alla Zona Falcata. Presenti su invito del presidente Salvatore Papa sono stati l'ingegnere Silvana Mondello, delegata dell'ingegnere Amato, e l'ingegnere Antonino Rizzo, capo dell'opera. Rizzo su via Don Blasco: Risolti i rallentamenti Rizzo ha spiegato che abbiamo in programma di finire i lavori del tronco entro il 10 marzo 2026. Si divide nel tronco uno che è il Portalegni e il secondo in via Don Blasco. Ricordiamoci che è un finanziamento misto, con l'autorità portuale che ha messo a disposizione 5 milioni di euro. Giorno 8 si cominceranno le operazioni di sollevamento delle travi del vecchio ponte. Poi si potrà cominciare a trivellare per le nuove pile. La struttura sarà in acciaio, lunga 40 metri e alta 2, a campata unica. Ci saranno due corsie per 9 metri in tutto. Speriamo di non avere sorprese. Abbiamo risolto i rallentamenti avuti nei mesi scorsi. Entro il 10 marzo puntiamo a finire ed entro il 30 aprile come da ordinanza tutto. Inoltre, lungo la via Don Blasco, all'altezza del sottopasso, sarà implementato il sistema di videosorveglianza. L'utilizzo sarà fondamentale per monitorare la situazione in caso di forti piogge e il funzionamento delle pompe di sollevamento in grado di evitare gli allagamenti.



Porto di Tremestieri, il concessionario: "Abbiamo sempre collaborato"

Dopo le dichiarazioni dell'impresa Costruzioni Bruno Teodoro, in merito all'inibizione del cantiere per "mancata disponibilità" di Comet, le precisazioni dei diretti interessati MESSINA - Stamattina le dichiarazioni dell'impresa Costruzioni Bruno Teodoro. Con riferimento all'inibizione del cantiere per "mancata disponibilità" di Comet Messina. Ora la precisazione dal concessionario: "Con riferimento alle recenti dichiarazioni in merito all'andamento dei lavori del cantiere presso il **porto di Tremestieri**, si ritiene opportuno fornire alcuni chiarimenti. Fin dalle prime interlocuzioni di giugno 2024, il concessionario Comet ha manifestato immediata e costante disponibilità a collaborare per facilitare lo svolgimento delle attività di cantiere, assicurando la piena operatività delle aree in concessione e contribuendo alla gestione delle interferenze tra il traffico portuale e i mezzi di cantiere, in un contesto caratterizzato da una progressiva intensificazione dei transiti". Spiega Comet: "Tali attività sono state svolte con un approccio improntato alla collaborazione, alla correttezza e alla cordialità, con particolare attenzione alla prevenzione di possibili incidenti e al mantenimento di adeguati livelli di sicurezza all'interno dello scalo portuale". Continua la nota: "Nel corso del tempo, Comet ha inoltre sollecitato la definizione degli accordi contrattuali e del coordinamento in materia di sicurezza, sempre nell'ottica di garantire la continuità operativa dello scalo e il regolare avanzamento delle attività. La presente nota è finalizzata a favorire una rappresentazione equilibrata e corretta dei fatti, in coerenza con quanto già condiviso nelle sedi istituzionali".

TempoStretto

Porto di Tremestieri, il concessionario: "Abbiamo sempre collaborato"



01/05/2026 15:42

Dopo le dichiarazioni dell'impresa Costruzioni Bruno Teodoro, in merito all'inibizione del cantiere per "mancata disponibilità" di Comet, le precisazioni dei diretti interessati MESSINA - Stamattina le dichiarazioni dell'impresa Costruzioni Bruno Teodoro. Con riferimento all'inibizione del cantiere per "mancata disponibilità" di Comet Messina. Ora la precisazione dal concessionario: "Con riferimento alle recenti dichiarazioni in merito all'andamento dei lavori del cantiere presso il porto di Tremestieri, si ritiene opportuno fornire alcuni chiarimenti. Fin dalle prime interlocuzioni di giugno 2024, il concessionario Comet ha manifestato immediata e costante disponibilità a collaborare per facilitare lo svolgimento delle attività di cantiere, assicurando la piena operatività delle aree in concessione e contribuendo alla gestione delle interferenze tra il traffico portuale e i mezzi di cantiere, in un contesto caratterizzato da una progressiva intensificazione dei transiti". Spiega Comet: "Tali attività sono state svolte con un approccio improntato alla collaborazione, alla correttezza e alla cordialità, con particolare attenzione alla prevenzione di possibili incidenti e al mantenimento di adeguati livelli di sicurezza all'interno dello scalo portuale". Continua la nota: "Nel corso del tempo, Comet ha inoltre sollecitato la definizione degli accordi contrattuali e del coordinamento in materia di sicurezza, sempre nell'ottica di garantire la continuità operativa dello scalo e il regolare avanzamento delle attività. La presente nota è finalizzata a favorire una rappresentazione equilibrata e corretta dei fatti, in coerenza con quanto già condiviso nelle sedi istituzionali".

Condizioni meteo avverse, interrotte le corse nel porto di Tremestieri

Il flusso dei mezzi è stato dirottato verso la Rada San Francesco e il porto storico. Uiltrasporti: "Problematiche ormai note ma mai risolte" MESSINA - Le avverse condizioni meteo, caratterizzate dal forte vento di scirocco e da una violenta risacca del moto ondoso, hanno determinato nella giornata odierna l'interruzione delle corse delle unità navali e delle operazioni di imbarco e sbarco dei mezzi commerciali dal porto di Tremestieri. Lo ha reso noto il segretario generale della Uiltrasporti Messina, Antonino Di Mento. Già dal primo pomeriggio, il flusso dei mezzi è stato dirottato verso Rada San Francesco e il porto storico, con inevitabili ripercussioni sulla viabilità cittadina, sulla sicurezza e sulle condizioni di lavoro dei portuali. "Quanto accaduto - sottolinea Di Mento - riaccende con forza i riflettori su problematiche ormai note ma mai risolte: gli insabbiamenti cronici del porto di Tremestieri, i gravi disagi per i lavoratori portuali, le criticità legate alla sicurezza della città e l'assenza di risposte chiare sull'autorizzazione regionale allo spostamento delle masse sabbiose". A destare ulteriore preoccupazione è anche lo stato dei lavori del nuovo porto: "Non è più comprensibile - prosegue il segretario generale della Uiltrasporti Messina - a che punto siano realmente gli interventi e quali siano i tempi certi di completamento di un'infrastruttura strategica per Messina e per l'intero **sistema** dei trasporti nello Stretto". Tutte queste questioni saranno al centro di un incontro già formalmente richiesto dalla Uiltrasporti al presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** dello Stretto, che si terrà nei prossimi giorni. "La città, i lavoratori e gli operatori del settore - conclude Di Mento - non possono più permettersi soluzioni tampone e rinvii: servono scelte chiare, interventi strutturali e tempi certi".



Condizioni meteo avverse, interrotte le corse nel porto di Tremestieri



01/05/2026 16:54

Il flusso dei mezzi è stato dirottato verso la Rada San Francesco e il porto storico. Uiltrasporti: "Problematiche ormai note ma mai risolte" MESSINA - Le avverse condizioni meteo, caratterizzate dal forte vento di scirocco e da una violenta risacca del moto ondoso, hanno determinato nella giornata odierna l'interruzione delle corse delle unità navali e delle operazioni di imbarco e sbarco dei mezzi commerciali dal porto di Tremestieri. Lo ha reso noto il segretario generale della Uiltrasporti Messina, Antonino Di Mento. Già dal primo pomeriggio, il flusso dei mezzi è stato dirottato verso Rada San Francesco e il porto storico, con inevitabili ripercussioni sulla viabilità cittadina, sulla sicurezza e sulle condizioni di lavoro dei portuali. "Quanto accaduto - sottolinea Di Mento - riaccende con forza i riflettori su problematiche ormai note ma mai risolte: gli insabbiamenti cronici del porto di Tremestieri, i gravi disagi per i lavoratori portuali, le criticità legate alla sicurezza della città e l'assenza di risposte chiare sull'autorizzazione regionale allo spostamento delle masse sabbiose". A destare ulteriore preoccupazione è anche lo stato dei lavori del nuovo porto: "Non è più comprensibile - prosegue il segretario generale della Uiltrasporti Messina - a che punto siano realmente gli interventi e quali siano i tempi certi di completamento di un'infrastruttura strategica per Messina e per l'intero sistema dei trasporti nello Stretto". Tutte queste questioni saranno al centro di un incontro già formalmente richiesto dalla Uiltrasporti al presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, che si terrà nei prossimi giorni. "La città, i lavoratori e gli operatori del settore - conclude Di Mento - non possono più permettersi soluzioni tampone e rinvii: servono scelte chiare, interventi strutturali e tempi certi".

Informazioni Marittime

Catania

Sviluppo digitale, l'AdSP del Mare di Sicilia Orientale vara il Piano triennale

Particolare attenzione è dedicata al miglioramento dei servizi informatici rivolti agli operatori portuali e stakeholder L' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale ha approvato poco prima delle festività natalizie il , redatto in conformità alle Linee guida e alle direttive dell'Agenzia per l'Italia Digitale (Agid). Il Piano definisce obiettivi, azioni e strumenti finalizzati a rendere più efficiente l'azione amministrativa e a migliorare in modo significativo la qualità dei servizi offerti all'utenza, in un'ottica di trasparenza, interoperabilità e sicurezza. Particolare attenzione è dedicata al miglioramento dei servizi digitali rivolti agli operatori portuali e stakeholder, con l'obiettivo di garantire un accesso sempre più semplice, intuitivo e sicuro alle informazioni e ai servizi dell'Autorità. Il Piano promuove l'utilizzo di strumenti digitali interoperabili, l'integrazione con le piattaforme nazionali e l'adozione di standard tecnologici condivisi, in linea con il modello di amministrazione digitale delineato a livello nazionale. Il Piano pone inoltre le basi per il rafforzamento della sicurezza informatica, della protezione dei dati e della continuità operativa Condividi Tag porti sicilia Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Sviluppo digitale, l'AdSP del Mare di Sicilia Orientale vara il Piano triennale



01/05/2026 09:30

Particolare attenzione è dedicata al miglioramento dei servizi informatici rivolti agli operatori portuali e stakeholder L' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale ha approvato poco prima delle festività natalizie il , redatto in conformità alle Linee guida e alle direttive dell'Agenzia per l'Italia Digitale (Agid). Il Piano definisce obiettivi, azioni e strumenti finalizzati a rendere più efficiente l'azione amministrativa e a migliorare in modo significativo la qualità dei servizi offerti all'utenza, in un'ottica di trasparenza, interoperabilità e sicurezza. Particolare attenzione è dedicata al miglioramento dei servizi digitali rivolti agli operatori portuali e stakeholder, con l'obiettivo di garantire un accesso sempre più semplice, intuitivo e sicuro alle informazioni e ai servizi dell'Autorità. Il Piano promuove l'utilizzo di strumenti digitali interoperabili, l'integrazione con le piattaforme nazionali e l'adozione di standard tecnologici condivisi, in linea con il modello di amministrazione digitale delineato a livello nazionale. Il Piano pone inoltre le basi per il rafforzamento della sicurezza informatica, della protezione dei dati e della continuità operativa Condividi Tag porti sicilia Articoli correlati.

Il 2026 a Palermo passa dai cantieri: asfalto di via Crispi a pezzi, attesa per i lavori del nuovo waterfront

Pietro Minardi

Lavori necessari ma problematici. Sarà un anno impegnativo per gli uffici del Comune di Palermo sotto il profilo dei cantieri che si apriranno in città. C'è attesa per l'avvio dei cantieri della fase due del tram, per l'apertura delle due nuove fermate dell'anello ferroviario, ovvero Politeama e Porto, nonché per il completamento del progetto di riqualificazione del waterfront. Quest'ultima, una delle partite più importanti del 2026, guardando non solo alla rigenerazione urbana dell'area di Borgo Vecchio ma anche e soprattutto alla manutenzione di strade e marciapiedi Via Crispi, asfalto ridotto a pezzi. A metà settembre infatti, il Comune di Palermo e l'Autorità Portuale, guidata da Annalisa Tardino, hanno sottoscritto un protocollo d'intesa per rilanciare l'area di via Francesco Crispi e le relative zone limitrofe. Il progetto prevederà un investimento da 12,5 milioni di euro e sarà interamente finanziato con fondi FSC. Un pacchetto di interventi che si integrerà alla piattaforma in corso di realizzazione negli spazi del porto di Palermo e che vedrà importanti opere sotto il profilo della viabilità. Dal sovrappasso per collegare le nuove strutture direttamente alla "rambla" di via Amari, compatibile al passaggio della futura linea F del tram, alla creazione di una nuova rotonda dalle parti di piazza della Pace, a Borgo Vecchio. Dall'abbattimento dei muri perimetrali attualmente presenti attorno agli ingressi al rifacimento di strade e marciapiedi. Ed è proprio sotto questo aspetto che si dovrà intervenire con urgenza. Il continuo passaggio di mezzi pesanti su via Francesco Crispi sta mettendo a dura prova la tenuta dell'asfalto, ormai logoro da decenni di mancata manutenzione. Crateri, lineature, veri e propri fossi che, con l'arrivo della pioggia, diventano vere e proprie trappole per i motociclisti. Il nuovo waterfront di Palermo, quali saranno i tempi. Un quadro immortalato anche dai cittadini che, giornalmente, transitano sull'asse del lungomare di Palermo per raggiungere il proprio posto di lavoro o la propria abitazione. Una situazione che, si spera, possa essere risolta degli interventi in procinto di avviamento. Secondo quanto prevede il protocollo d'intesa sottoscritto a settembre dai soggetti coinvolti, sul fronte della viabilità i lavori dovrebbero iniziare a gennaio 2026 e dovrebbero terminare nel giro di otto mesi. Discorso diverso per il sovrappasso di piazza Camilleri, per i quali i tempi saranno più lunghi. Il via libera al cantiere dovrebbe arrivare a giugno 2026, mentre le opere vere e proprie dovrebbero proseguire per circa 15 mesi. Sviluppi attesi in primavera, invece, per il completamento della piattaforma realizzata a 7,5 metri di altezza e voluta dall'ex presidente dell'Autorità Portuale Pasqualino Monti. Il corpo delle future strutture commerciali è già stato realizzato, così come lo scheletro delle scalinate esterne. Rimangono da completare gli esterni e da posizionare l'arredo urbano previsto dal progetto.



A Valencia la conferenza finale del progetto europeo H2PORTS

Si è concluso lo scorso 3 dicembre, con la conferenza finale tenutasi presso l'auditorium dell'Autorità Portuale di Valencia e successivamente al Muelle de la Xità, il progetto europeo H2PORTS Implementing Fuel Cells and Hydrogen Technologies in Ports, che ha visto la partecipazione di diversi soggetti italiani. Coordinato da Fundación Valenciaport in stretta collaborazione con l'Autorità Portuale di Valencia, e finanziato dal programma Clean Hydrogen Partnership, il progetto ha avuto come obiettivo principale quello di testare e validare tecnologie a idrogeno applicate alla movimentazione portuale, garantendo soluzioni concrete e replicabili, zero emissioni locali e nessun impatto negativo sulle prestazioni e sulla sicurezza delle operazioni. Durante l'evento, che ha riunito circa 30 relatori e oltre 150 partecipanti, sono stati presentati i principali risultati di questa iniziativa, che ha permesso di testare in condizioni operative reali un carrello elevatore (reach stacker) alimentato a celle a combustibile a idrogeno, un trattore portuale 4x4 a idrogeno e una stazione mobile di rifornimento di H2. Il progetto ha previsto un investimento complessivo di circa 4 milioni di euro e ha coinvolto, oltre a Fundación Valenciaport e all'Autorità Portuale di Valencia, diversi partner: National Hydrogen Centre (CNH2), Gruppo Grimaldi (attraverso le consociate Grimaldi Euromed e Valencia Terminal Europa), MSC Terminal Valencia (Gruppo MSC), Hyster-Yale, ATENA – Distretto Alta Tecnologia Energia Ambiente, Ballard Power Systems Europe, Carburos Metálicos (gruppo Air Products) ed Enagás. Nell'ambito del consorzio H2PORTS, il Gruppo Grimaldi ha svolto in particolare un ruolo centrale nello sviluppo e nella sperimentazione del primo trattore portuale a idrogeno al mondo, convertito da veicolo diesel in veicolo a zero emissioni. Il prototipo è stato realizzato da ATENA (il Distretto campano di Alta Tecnologia Energia e Ambiente), con il supporto di ENEA (Agenzia nazionale per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo economico sostenibile), dell'Università Parthenope di Napoli e di Grimaldi Euromed, ed è stato successivamente testato presso il Valencia Terminal Europa, struttura gestita da Grimaldi nel porto di Valencia. Si tratta di un veicolo portuale dotato di un sistema di propulsione ibrido che combina una fuel cell da 70 kW (fornita da Ballard), una batteria da 25 kWh e quattro serbatoi di idrogeno ad alta pressione, consentendo l'operatività per un intero turno di lavoro senza emissioni. I test effettuati presso il Valencia Terminal Europa hanno dimostrato che la tecnologia a idrogeno può essere integrata senza soluzione di continuità anche nelle più gravose operazioni portuali, sostituendo i combustibili fossili senza compromettere efficienza, sicurezza o comfort dell'operatore, ha sottolineato il Gruppo Grimaldi in una nota. Grazie a H2PORTS, il porto di Valencia è oggi pronto a integrare stabilmente l'idrogeno nelle proprie operazioni; al contempo, il Gruppo Grimaldi consolida ulteriormente il proprio ruolo di



operatore marittimo e portuale impegnato nella decarbonizzazione, sperimentando sul campo tecnologie innovative per la transizione energetica dei terminal e delle flotte ha evidenziato la corporation marittima partenopea.

II Nautilus

Focus

La Riforma Foti e le AdSP. Una prima lettura

La Riforma Foti (On. le Tommaso Foti primo firmatario), con i suoi cinque articoli, "apre una breccia contro la 'paura della firma' che ha condizionato troppi amministratori e funzionari pubblici nell'esercizio delle loro funzioni, distinguendo nettamente gli errori involontari dai comportamenti dolosi o gravemente colposi, evitando così il blocco di iniziative strategiche della pubblica amministrazione, per il timore di procedimenti infondati per danno erariale". Il Senato ha approvato in via definitiva la riforma della Corte dei conti, con 93 voti a favore, 51 contrari e 5 astenuti. Doveva essere approvata prima del 31 dicembre 2025, perché con il nuovo anno sarebbe scaduto lo "scudo erariale" che protegge le amministrazioni dalle responsabilità contabili in caso di colpa grave. Lo "scudo erariale" è stato introdotto nel 2020 per proteggere i dipendenti e gli amministratori pubblici dalla responsabilità contabile in caso di colpa grave. Misura prorogata fino al 31 dicembre 2025, per consentire una maggiore libertà di azione ai funzionari pubblici per prendere decisioni senza il rischio di responsabilità penale. La Corte Costituzionale ha sollevato questioni di legittimità costituzionale riguardo all'abolizione parziale della responsabilità penale per gravi abusi della pubblica scudo viene superato e sostituito da due strumenti permanenti: la possibilità dei conti e l'introduzione dell'obbligo di assicurazione per i dirigenti (con un dopo l'approvazione della riforma, l'On.le Tommaso Foti, Ministro per gli Affari di Stato, ha commentato che "Non si tratta di un semplice aggiustamento tecnico: è una riforma sostanziale che introduce una coraggiosa: favorire l'assunzione di provvedimenti legittimi in tempi rapidi nell'Italia da una "burocrazia paralizzante". Riceviamo dal Prof. Ugo Patroni Griffi, Sostenibili presso l'Università di Bari Aldo Moro, una disamina in tema di Diritto e le relative implicazioni che si potranno avere sulle AdSP. Per il Prof. Griffi, l'obiettivo di ridefinire il rapporto tra responsabilità e azione amministrativa, l'iniziativa dei dirigenti pubblici, senza però rinunciare alla tutela degli interessi AdSP - evidenzia il Prof. Patroni Griffi- questa disposizione, contenuta non è significativa. Se un dirigente di una AdSP adotta una decisione in conformità egli è tutelato da un'azione di responsabilità erariale per colpa grave, in quanto definizione la gravità della colpa". Abele Carruezzo Riportiamo di seguito la disamina, con una maggiore comprensione e delle implicazioni sulle responsabilità amministrative.



Il Nautilus

Focus

dei dirigenti e dei funzionari delle varie AdSP in rapporto anche all'obbligo di assicurazione. "Quando il Senato della Repubblica ha approvato il 27 dicembre 2025 la legge comunemente denominata "Riforma Foti", pochi hanno riflettuto sulle implicazioni che questa disposizione avrebbe potuto avere per le Autorità di Sistema Portuale. Eppure, per gli enti che gestiscono i principali porti italiani, questa riforma rappresenta un punto di svolta significativo nella disciplina della responsabilità amministrativa dei loro dirigenti e funzionari. La Riforma Foti, infatti, supera la logica meramente transitoria dello "scudo erariale" introdotto nel 2020 e introduce meccanismi permanenti di tutela dei pubblici dipendenti, con effetti particolarmente rilevanti per le AdSP, che operano in un contesto caratterizzato da crescenti obblighi di conformità normativa e dalla necessità di accelerare gli interventi di modernizzazione portuale finanziati dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Le Autorità di Sistema Portuale, istituite dal D.Lgs. 169/2016, rappresentano un'anomalia affascinante nel panorama della pubblica amministrazione italiana. Sono enti pubblici nazionali di diritto pubblico con personalità giuridica e autonomia amministrativa, finanziaria e di bilancio, ma operano secondo logiche di efficienza economica. Gestiscono e organizzano i porti di rilevanza nazionale, aggregando più porti sotto un'unica governance, con funzioni di pianificazione strategica, nonché funzioni di regolamentazione, promozione e controllo delle attività logistiche e commerciali. Questa duplice natura - pubblica dal punto di vista della governance e della responsabilità, ma orientata all'efficienza dal punto di vista della gestione - espone i dirigenti delle AdSP a un rischio di responsabilità particolarmente elevato, in quanto le loro decisioni sono sottoposte a un doppio scrutinio: da un lato quello della Corte dei conti, che valuta la legittimità e la regolarità della gestione; dall'altro quello dei soggetti privati concessionari e degli operatori portuali, che valutano l'efficienza e la ragionevolezza delle scelte amministrative. In questo contesto complesso, la Riforma Foti introduce due strumenti di tutela di grande rilevanza: la possibilità di richiedere pareri consultivi alla Corte dei conti e l'introduzione dell'obbligo di assicurazione per i dirigenti. Questi due meccanismi, apparentemente distinti, rappresentano in realtà due facce della medesima medaglia, ossia il tentativo del legislatore di ridefinire il rapporto tra responsabilità e azione amministrativa, creando uno spazio più ampio per l'iniziativa dei dirigenti pubblici, senza però rinunciare alla tutela degli interessi finanziari pubblici. Partiamo dai pareri consultivi della Corte dei conti. La Riforma Foti, all'art. 2, attribuisce alla Corte una nuova competenza consultiva in materia di contabilità pubblica, estesa anche alle questioni giuridiche applicabili a fattispecie concrete connesse all'attuazione del PNRR e del Piano Nazionale per gli Investimenti Complementari al PNRR. La norma stabilisce che la sezione centrale della Corte dei conti per il controllo di legittimità sugli atti, su richiesta delle amministrazioni centrali e degli altri organismi nazionali di diritto pubblico, rende pareri in materia di contabilità pubblica, anche su questioni giuridiche applicabili a fattispecie concrete connesse all'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e del Piano nazionale per gli investimenti complementari al PNRR (PNC). La norma suggerisce che anche le AdSP, in quanto enti pubblici nazionali di diritto

Il Nautilus

Focus

pubblico (i.e. organismi nazionali di diritto pubblico), possano richiedere pareri alla sezione centrale della Corte dei conti. Il valore di questa possibilità per le AdSP risiede soprattutto negli effetti esimenti della conformità ai pareri. La Riforma Foti, infatti, stabilisce che la conformità ai pareri resi dalla Corte dei conti esclude la colpa grave. Per i dirigenti delle AdSP, questa disposizione rappresenta una tutela significativa. Se un dirigente adotta una decisione in conformità a un parere reso dalla Corte dei conti, egli è tutelato da un'azione di responsabilità erariale per colpa grave, in quanto la conformità al parere esclude per definizione la gravità della colpa. La Riforma Foti fissa alcuni presupposti importanti per la richiesta di pareri consultivi. In primo luogo, il parere può essere richiesto per operazioni di valore complessivo non inferiore a un milione di euro. Questa soglia rappresenta un elemento di demarcazione importante, finalizzato a concentrare l'attività consultiva della Corte su questioni di maggiore rilevanza finanziaria. Per le AdSP, che gestiscono progetti di rilevanza nazionale, questa soglia è generalmente superata, il che significa che la maggior parte degli interventi PNRR rientra nell'ambito di applicazione della norma. In secondo luogo, i pareri non possono essere richiesti per atti già sottoposti al controllo preventivo di legittimità della Corte dei conti, né per fatti per i quali la competente procura contabile abbia già notificato un invito a dedurre. Queste esclusioni riflettono una logica di razionalizzazione del sistema dei controlli, secondo la quale un'operazione non può essere contemporaneamente sottoposta sia al controllo preventivo che alla funzione consultiva. In terzo luogo, i pareri sono resi entro il termine perentorio di trenta giorni dalla richiesta. In caso di mancata espressione del parere nel termine previsto, lo stesso si intende reso in senso conforme a quanto prospettato dall'amministrazione richiedente (c.d. "silenzio significativo", equiparabile al silenzio assenso endoprocedimentale), ai fini dell'esclusione della gravità della colpa. Per le AdSP, la possibilità di richiedere pareri consultivi rappresenta uno strumento strategico di grande valore. Immaginiamo un'AdSP che intenda realizzare un importante intervento di infrastruttura portuale finanziato dal PNRR, con un valore complessivo superiore a un milione di euro. Prima di adottare le decisioni amministrative necessarie per l'attuazione dell'intervento, l'AdSP potrebbe richiedere un parere consultivo della Corte dei conti su questioni di contabilità pubblica particolarmente complesse, quali la corretta classificazione della spesa, l'ammissibilità di una categoria di costi, o la corretta imputazione della spesa a una fonte di finanziamento. Un parere consultivo della Corte dei conti su questi aspetti fornisce una tutela significativa ai dirigenti, in quanto esclude la colpa grave in caso di conformità al parere. Analogamente, le AdSP potrebbero richiedere pareri su operazioni soggette a normativa europea, quale il Regolamento (UE) 2021/241, o su operazioni potenzialmente soggette a conflitti di interesse. In tutti questi casi, la conformità al parere della Corte offre una protezione significativa ai dirigenti, riducendo il rischio di responsabilità erariale. Tuttavia, l'implementazione di questo strumento richiede uno sforzo organizzativo significativo da parte delle AdSP. Protocolli interni alle AdSP e nuove procedure amministrative Le AdSP dovrebbero sviluppare protocolli interni per l'identificazione

Il Nautilus

Focus

delle operazioni per le quali è opportuno richiedere un parere consultivo della Corte dei conti, prevedendo criteri oggettivi per la selezione delle operazioni, nonché procedure per la redazione della richiesta di parere e per la gestione della risposta della Corte. Inoltre, le AdSP dovrebbero integrare i pareri consultivi della Corte dei conti nel loro processo decisionale, assicurando che le decisioni siano adottate in conformità ai pareri resi dalla Corte. Ciò comporta lo sviluppo di procedure che garantiscono che i pareri siano effettivamente considerati nel processo decisionale e che le decisioni siano documentate come conformi ai pareri. Infine, le AdSP dovrebbero sviluppare canali di comunicazione e coordinamento con la Corte dei conti, al fine di facilitare la richiesta di pareri consultivi e di assicurare una comprensione reciproca delle questioni sottoposte. Obbligo di assicurazione per dirigenti e funzionari. Se i pareri consultivi rappresentano uno strumento di tutela ex ante, l'obbligo di assicurazione rappresenta uno strumento di tutela ex post. La Riforma Foti, all'art. 1, co. 4-bis, della legge n. 20/1994, introduce l'obbligo di stipulare una polizza assicurativa per i dirigenti e i funzionari pubblici che gestiscono risorse pubbliche. La norma stabilisce che "chiunque assuma un incarico che comporti la gestione di risorse pubbliche dalla quale discenda la sua sottoposizione alla giurisdizione della Corte dei conti è tenuto a stipulare, prima dell'assunzione dell'incarico, una polizza assicurativa a copertura dei danni patrimoniali cagionati dallo stesso all'amministrazione per colpa grave". Questa disposizione introduce un obbligo di carattere generale, che si applica a tutti i dirigenti e i funzionari pubblici, inclusi quelli delle AdSP. La polizza assicurativa deve coprire i danni patrimoniali cagionati per colpa grave, il che significa che la copertura assicurativa si limita ai danni derivanti da condotte gravemente colpose, escludendo i danni derivanti da dolo o da colpa lieve. L'introduzione dell'obbligo di assicurazione rappresenta una novità significativa nel panorama della pubblica amministrazione italiana. Fino ad ora, i dirigenti pubblici erano esposti al rischio di responsabilità erariale senza alcuna protezione assicurativa, il che poteva determinare conseguenze economiche significative in caso di condanna al risarcimento di danni. Con l'obbligo di assicurazione, il rischio viene trasferito dal dirigente al mercato assicurativo, il che dovrebbe ridurre l'esposizione personale del dirigente e incentivare l'adozione di decisioni più rapide e efficienti. Tuttavia, l'implementazione di questo obbligo introduce anche significative sfide organizzative per le AdSP. Organizzazione interna alle AdSP. In primo luogo, le AdSP devono identificare tutti i dirigenti e i funzionari che gestiscono risorse pubbliche e che sono quindi soggetti all'obbligo di assicurazione. Ciò include non solo i dirigenti, ma anche i funzionari che hanno responsabilità dirette nella gestione di progetti PNRR o di altre operazioni finanziarie rilevanti. In secondo luogo, le AdSP devono individuare polizze assicurative appropriate, che offrano una copertura adeguata ai rischi specifici dei loro dirigenti. La scelta della polizza deve tener conto della natura delle attività svolte, del valore dei fondi gestiti e della probabilità di danno. Inoltre, le polizze devono essere stipulate prima dell'assunzione dell'incarico, il che significa che le AdSP devono pianificare con anticipo l'acquisizione delle coperture assicurative.

Il Nautilus

Focus

In terzo luogo, le AdSP devono affrontare la questione dell'allocazione dei costi della polizza assicurativa. La norma non specifica chi debba sostenere i costi della polizza, il che potrebbe determinare una riduzione della retribuzione netta del dirigente. Tuttavia, è ragionevole ritenere che le AdSP - anche in considerazione della natura privatistica dei rapporti di lavoro, come confermato dalla Corte Costituzionale - possano sostenere i costi della polizza come parte dei costi di gestione del personale dirigenziale/incaricato della gestione di risorse pubbliche. Questa questione rimane tuttavia aperta e potrebbe essere oggetto di chiarimenti normativi futuri. Vantaggi e criticità dell'obbligo di assicurazione. L'obbligo di assicurazione presenta sia vantaggi che criticità. Dal lato dei vantaggi, l'assicurazione consente di trasferire parte del rischio di responsabilità dal dirigente al mercato assicurativo, riducendo l'esposizione personale del dirigente e proteggendo il suo patrimonio personale da condanne al risarcimento di danni erariali. Inoltre, l'assicurazione può incentivare i dirigenti a adottare decisioni più rapide e efficienti, riducendo il fenomeno della "burocrazia difensiva". Dal lato delle criticità, l'obbligo di assicurazione determina un aumento dei costi per le AdSP, che devono sostenere i premi assicurativi. Questi costi potrebbero essere significativi, in particolare per le AdSP di maggiore dimensione con un numero elevato di dirigenti/incaricati della gestione delle risorse pubbliche. Inoltre, il mercato assicurativo potrebbe non offrire coperture adeguate per tutti i rischi connessi alla gestione di risorse pubbliche, in particolare per i rischi specifici del settore portuale. I premi assicurativi potrebbero inoltre essere elevati, in considerazione dell'elevato rischio di responsabilità (anche se una possibile mitigazione potrebbe discendere dal "cap" posto dall'art. 1 octies: "salvi i casi di danno cagionato con dolo o di illecito arricchimento, la Corte dei conti esercita il potere di riduzione ponendo a carico del responsabile, in quanto conseguenza immediata e diretta della sua condotta, il danno o il valore perduto per un importo non superiore al 30 per cento del pregiudizio accertato e, comunque, non superiore al doppio della retribuzione londa conseguita nell'anno di inizio della condotta lesiva causa dell'evento o nell'anno immediatamente precedente o successivo, ovvero non superiore al doppio del corrispettivo o dell'indennità percepiti per il servizio reso all'amministrazione o per la funzione o l'ufficio svolti, che hanno causato il pregiudizi"). Infine, l'assicurazione potrebbe determinare un effetto di "moral hazard", ossia un incentivo perverso per i dirigenti a adottare comportamenti più rischiosi, nella consapevolezza che l'assicurazione copre i danni derivanti da colpa grave. Tuttavia, questo rischio è mitigato dal fatto che l'assicurazione copre solo i danni derivanti da colpa grave, non da dolo. Un aspetto particolarmente rilevante dell'obbligo assicurativo riguarda il ruolo dell'impresa di assicurazione nei procedimenti contabili. La norma stabilisce che "nei procedimenti per i danni patrimoniali, l'impresa di assicurazione è litisconsorte necessario". Ciò significa che l'impresa di assicurazione deve partecipare ai procedimenti contabili come parte necessaria, accanto al dirigente assicurato. Questa disposizione ha implicazioni significative sulla dinamica processuale, in quanto l'impresa di assicurazione avrà interesse a contrastare la responsabilità del dirigente, al fine di ridurre il suo esborso assicurativo. In pratica, ciò

Il Nautilus

Focus

significa che nei procedimenti contabili contro un dirigente assicurato, la Corte dei conti dovrà affrontare non solo la difesa del dirigente, ma anche quella dell'impresa di assicurazione, il che potrebbe complicare la dinamica processuale e prolungare i tempi di decisione. Formazione per dirigenti e funzionari delle AdSP. Per le AdSP, l'implementazione della Riforma Foti richiede un approccio strategico integrato. In primo luogo, le AdSP dovrebbero sviluppare una cultura organizzativa che valorizzi l'utilizzo dei pareri consultivi della Corte dei conti come strumento di tutela preventiva. Ciò comporta la formazione dei dirigenti in merito alle modalità di richiesta di pareri, agli effetti esimenti della conformità ai pareri, e ai benefici della conformità ai pareri in termini di riduzione del rischio di responsabilità. In secondo luogo, le AdSP dovrebbero sviluppare politiche di gestione dell'obbligo assicurativo, che includano l'identificazione di tutti i dirigenti/dipendenti soggetti all'obbligo, la ricerca di polizze assicurative appropriate e convenienti, la stipulazione delle polizze prima dell'assunzione dell'incarico, e la gestione dei reclami assicurativi. Nonostante queste sfide, la Riforma Foti rappresenta un passo avanti significativo verso un sistema di responsabilità amministrativa più equilibrato, che consente ai dirigenti pubblici di operare con maggiore serenità, sapendo di disporre di strumenti di tutela effettivi. Per le AdSP, che operano in un contesto caratterizzato da crescenti obblighi di conformità normativa e dalla necessità di accelerare gli interventi di modernizzazione portuale finanziati dal PNRR, questa riforma offre un'opportunità di migliorare l'efficienza della loro azione amministrativa e di attrarre dirigenti di qualità, consapevoli di disporre di una protezione adeguata dai rischi di responsabilità. In un settore come quello portuale, dove la rapidità e l'efficienza sono essenziali per la competitività internazionale, la Riforma Foti potrebbe rappresentare il catalizzatore di un cambio di paradigma, trasformando la responsabilità amministrativa da un ostacolo all'azione in uno strumento di accountability e di tutela reciproca tra dirigenti, amministrazioni e cittadini." Prof. Ugo Patroni Griffi Nel ringraziare il Prof Patroni Griffi, la lezione magistrale, molto chiara, esprime le implicazioni sulle AdSP con valore del Diritto interessante per tutti coloro che vogliono approfondire questi argomenti. La Redazione de Il Nautilus. (On. le Tommaso Foti; foto courtesy Uff. Camera dei Deputati).

ABB realizzera gli impianti di shore power in tre container terminal del porto di Rotterdam

Saranno in grado di ricaricare sino a 32 portacontainer contemporaneamente Rotterdam/Zurigo 5 gennaio 2026 La Rotterdam Shorepower, una joint venture tra la società energetica Eneco e l'Autorità Portuale di Rotterdam, ha affidato all'elvetica ABB l'appalto per la realizzazione e la manutenzione degli impianti di shore power da installare in tre terminali in acque profonde del porto olandese al fine di consentire alle navi in banchina di spegnere i motori di bordo e allacciarsi alla rete elettrica di terra. Si tratta dei terminali portuali APM Terminals Maasvlakte II, Hutchison Ports ECT Delta e Hutchison Ports ECT Euromax che, complessivamente, hanno una linea di banchina di otto chilometri che sarà dotata di 35 punti di connessione con tre distinti impianti di shore power della potenza totale di oltre 100 MVA. I sistemi di alimentazione di energia elettrica da terra saranno in grado di ricaricare sino a 32 portacontainer contemporaneamente. L'inizio dei lavori, che avverrà simultaneamente nei tre terminali, è previsto per la seconda metà del prossimo anno con l'obiettivo di terminarli a partire dal secondo semestre del 2028. Lo scopo del progetto è di ridurre significativamente le emissioni nel porto di Rotterdam anche nel quadro del regolamento FuelEU Maritime per la riduzione delle emissioni di carbonio nel trasporto marittimo. Questa normativa imporrà a tutte le navi portacontaineri e passeggeri di stazza lorda superiore a 5.000 tonnellate di utilizzare sistemi di alimentazione da terra o tecnologie equivalenti a zero emissioni nei porti dell'Unione Europea a partire dal primo gennaio 2030.

Informare

ABB realizzera gli impianti di shore power in tre container terminal del porto di Rotterdam



01/05/2026 18:27

Saranno in grado di ricaricare sino a 32 portacontainer contemporaneamente Rotterdam/Zurigo 5 gennaio 2026 La Rotterdam Shorepower, una joint venture tra la società energetica Eneco e l'Autorità Portuale di Rotterdam, ha affidato all'elvetica ABB l'appalto per la realizzazione e la manutenzione degli impianti di shore power da installare in tre terminali in acque profonde del porto olandese al fine di consentire alle navi in banchina di spegnere i motori di bordo e allacciarsi alla rete elettrica di terra. Si tratta dei terminali portuali APM Terminals Maasvlakte II, Hutchison Ports ECT Delta e Hutchison Ports ECT Euromax che, complessivamente, hanno una linea di banchina di otto chilometri che sarà dotata di 35 punti di connessione con tre distinti impianti di shore power della potenza totale di oltre 100 MVA. I sistemi di alimentazione di energia elettrica da terra saranno in grado di ricaricare sino a 32 portacontainer contemporaneamente. L'inizio dei lavori, che avverrà simultaneamente nei tre terminali, è previsto per la seconda metà del prossimo anno con l'obiettivo di terminarli a partire dal secondo semestre del 2028. Lo scopo del progetto è di ridurre significativamente le emissioni nel porto di Rotterdam anche nel quadro del regolamento FuelEU Maritime per la riduzione delle emissioni di carbonio nel trasporto marittimo. Questa normativa imporrà a tutte le navi portacontaineri e passeggeri di stazza lorda superiore a 5.000 tonnellate di utilizzare sistemi di alimentazione da terra o tecnologie equivalenti a zero emissioni nei porti dell'Unione Europea a partire dal primo gennaio 2030.

Navi monster, porti nani

Come sempre, le recenti considerazioni del maritime consultant Angelo Roma, nostro importante collaboratore, sul gigantismo navale nel settore dei teu innescano per ricaduta altre considerazioni: quelle sulle strutture della logistica teu, a cominciare dai porti. Siamo in tempi di guerre - o se preferite, di "operazioni speciali" secondo un sarcastico eufemismo - e la logistica mondiale ne risente, specie per il comparto armi. Ma è indubbio che il commercio non si ferma, come confermano i dati anche forniti dalle organizzazioni del trading. Gli assetti che le "operazioni speciali" hanno imposto riguardano le rotte - Suez al lumicino, Panama sotto stress, periplo dell'Africa dal Far East all'Europa, collaudi sempre più convinti dei passaggi artici con ulteriori tensioni geopolitiche (Groenlandia) - e le rotte tenderebbero a concentrarsi su pochi scali, se non fosse che un po' tutti i designati soffrono di "undercapacity". Anche per questo c'è chi addirittura teme una riapertura veloce di Suez, che metterebbe in crisi la maggior parte degli scali europei. La deduzione più semplice è che gli assetti attuali delle rotte non potranno durare. E che i porti - specie quelli italiani che hanno fatto la storia della navigazione - dovranno rapidamente adeguare le proprie capacità ricettive per non essere tagliati fuori. Gli esempi anche recenti non mancano: Tanger Sud è stato il più significativo, a conferma che si fa prima a creare un porto nuovo e adeguato dove "hic sunt leones" che non ad adeguare uno solo storico, in genere affogato in una città. Sulle nostre coste Gioia Tauro è un altro esempio positivo, ma tra i pochi: Genova sta cercando di raddoppiare, Livorno coltiva da vent'anni la "piattaforma" Europa, adesso declassata a semplice Darsena e sempre tra cento incertezze. Se poi dovesse davvero aprirsi il passaggio polare, il Mediterraneo diventerebbe secondo alcuni solo un lago da feeder. Si attendono pertanto risposte adeguate anche dalla "Riformissima". I nano-porti, con i loro altrettanto inadeguati collegamenti terrestri, sapranno crescere in tempo, magari selezionandone alcuni e riclassificandone altri a funzioni specifiche? Occhio perché il tempo non perdona. A.F. Il presidente Russo: adesso è necessario aprire il confronto con gli operatori I soldi saranno presi dagli avanzi delle Autorità, poi dalle concessioni e dalle tasse portuali La loro società Anthropic è figlia di un approccio umanistico: hanno lasciato i vertici di OpenAI per la piega tecno-autoritaria.



Conto termico 3.0, ecco come presentare la domanda

Il GSE ha pubblicato il modello tipo per la presentazione dell'istanza per accedere al contributo economico del Conto termico 3.0. Ecco come presentare la domanda per il bonus caldaia e infissi. Dal 26 dicembre 2025 è possibile presentare istanza per accedere al bonus Conto termico 3.0 , anche conosciuto come Bonus caldaie e Bonus Infissi. Vediamo come presentare la domanda tramite GSE. Il Conto termico 3.0 è un importante bonus economico spettante a coloro che eseguono interventi di efficientamento energetico su immobili . A differenza delle comuni detrazioni fiscali previste, la percentuale di incentivo è molto più elevata , infatti, per le abitazioni private è al 65% . Inoltre, il secondo vantaggio è determinato dal fatto che, mentre le detrazioni possono essere fruite su più anni e quindi l'aiuto economico non è immediato, il Conto termico 3.0 consente di ottenere il rimborso diretto della spesa sostenuta , indipendentemente anche dalla Vediamo quando presentare istanza per accedere alle risorse che Conto termico 3.0 , chi può accedere e i modelli di domanda da scaricare per chiedere il bonus caldaie, sostituzione infissi, installazione fotovoltaico e colonnine di ricarica. Conto termico 3.0: in quali casi presentare istanza Il Conto termico può essere utilizzato per i lavori di sostituzione di caldaie e pompe di calore , ma anche per l'installazione di pannelli solari impianti fotovoltaici con sistemi di accumulo colonnine di ricarica e sostituzione infissi installazione tende da sole , realizzazione di cappotti termici . Proprio per questo viene spesso identificato come bonus caldaie o bonus infissi. Possono richiedere l'incentivo: privati Pubbliche Amministrazioni; Enti del terzo settore; consorzi e autorità portuali. Il Conto termico 3.0 consente di ottenere un rimborso fino al 65% della spesa sostenuta per l'intervento . Il rimborso avviene in un'unica rata, entro 60 giorni, se l'importo dell'incentivo è fino a 15.000 euro, con rate costanti annuali in 2 o 5 anni se l'importo è superiore. Per interventi su uffici negozi e capannoni l'agevolazione è prevista per tutti gli interventi. In questo caso l'incentivo copre dal 25% al 45% della spesa sostenuta in base all'intervento realizzato e le tempistiche dei rimborsi sono identiche a quelle previste per le abitazioni. Il rimborso può arrivare al 100% in caso di interventi effettuati dalle Pubbliche amministrazioni. Come accedere al Conto termico 3.0: modelli da scaricare Con Determina del 23 dicembre 2025 il GSE ha predisposto il contratto-tipo da utilizzare come riferimento ai fini dell'erogazione degli incentivi previsti dal decreto ministeriale 7 agosto 2025 per interventi di piccole dimensioni per l'incremento dell'efficienza energetica e per la produzione di energia termica da fonti rinnovabili. Sul sito GSE sono disponibili due modelli (che possono essere scaricati anche qui): contratto per istanze di accesso tramite prenotazione (per lavori ancora da avviare o in corso di realizzazione, riservata alle Pubbliche Amministrazioni e agli Enti del Terzo Settore); contratto



per istanze accesso senza prenotazione (accesso diretto alla conclusione dei lavori). La domanda deve essere presentata accedendo al sito GSE . Nel caso di accesso diretto la domanda deve essere presentata entro 90 giorni dalla conclusione dei lavori. L'accesso al sito per i privati si effettua con lo Spid.

Il colpo di mano Usa in Venezuela paralizza le esportazioni di petrolio dal paese

Nicola Capuzzo

Navi sanzionate e non hanno smesso di caricare greggio, portando la Pdvsa a ridurre la produzione. L'azione militare condotta dagli Usa in Venezuela, che ha portato alla cattura del presidente Nicolás Maduro e della moglie, ha al momento paralizzato le esportazioni di petrolio via mare dal paese. In un quadro estremamente incerto, alcuni punti fermi rispetto alla operazione e alle sue conseguenze sono stati chiariti senza mezze parole dallo stesso presidente Usa Donald Trump nel discorso tenuto dopo l'operazione. Gli Stati Uniti, ha chiarito, "hanno bisogno di accesso totale al petrolio" del Venezuela e intendono assumere il controllo del paese almeno in una fase iniziale. Rispetto alle esportazioni di greggio, il Segretario di Stato americano Marco Rubio ha però evidenziato che la cosiddetta oil quarantine' ovvero il blocco navale imposto dagli Usa alle navi cisterna sanzionate da e per il Venezuela (con l'esclusione di quelle attive per Chevron), introdotto lo scorso 16 dicembre dopo il sequestro della Skipper continuerà a essere in vigore. Come aveva rilevato Reuters, subito dopo il suo avvio diverse unità dirette verso il paese avevano optato per un dietrofront. Almeno due navi sanzionate, in particolare unità parte della flotta utilizzata per ripagare il debito verso la Cina, erano però arrivate in Venezuela nei giorni immediatamente successivi all'introduzione del blocco, oltre a due unità libere da sanzioni. Ad oggi invece la situazione appare quella di una paralisi completa delle esportazioni. Reuters ha riferito che le autorità portuali non hanno ricevuto richieste di autorizzazione alla partenza delle navi che avevano completato il carico, mentre i dati di tracciamento mostrano unità ferme all'ormeggio o in partenza dai porti venezuelani vuote. Il fermo sta interessando anche le attività delle navi collegate alla Chevron, che pure, operando sulla base di una specifica licenza statunitense, sarebbero escluse dal blocco. Un'altra conseguenza visibile è la nuova fuga di diverse unità sottoposte a sanzione. Il New York Times segnala che diverse unità rilevate nei porti venezuelani nelle scorse settimane sono scomparse in seguito alla cattura di Maduro. Quattro sono state tracciate mentre navigavano verso est a 30 miglia dalla costa, utilizzando nomi falsi e camuffando le loro posizioni tramite spoofing, dopo aver lasciato i porti senza l'autorizzazione del governo ad interim retto da Delcy Rodríguez. Di altre 12 non è più nota la posizione. Dalla sua introduzione, il blocco navale Usa ha portato finora al sequestro della nave cisterna Skipper, fermata dalla Guardia Costiera il 10 dicembre mentre era diretta in Cina. Una seconda unità, la Centuries, è stata fermata e abbordata, ma non sequestrata, il 20 dicembre, mentre una terza, allora chiamata Bella 1, e ora ribattezzata Marinera, è ancora inseguita dalle forze statunitensi. La conseguenza diretta di questo fermo delle attività navali è anche l'arrivo quasi a saturazione dei depositi di stoccaggio della Pdvsa (Petróleos de Venezuela Sa), che ha quindi ridotto



la produzione. La decisione della compagnia di stato, riferisce Reuters, include la chiusura di giacimenti petroliferi o di gruppi di pozzi, poiché le scorte onshore stanno aumentando e l'azienda sta esaurendo i diluenti per miscelare il pesante greggio venezuelano per la spedizione. Pdvsa ha inoltre chiesto tagli alla produzione anche alle joint venture Petrolera Sinovensa della China National Petroleum Corporation (Cnpc), la cui produzione in parte viene solitamente consegnata alla Cina, e Petropiar e Petroboscan e Petromonagas della Chevron. Restando nell'ambito del trasporto marittimo, al quadro si può aggiungere una riflessione di Lars Jensen rispetto ai traffici container. Secondo l'analista, anche Ceo di Vespucci Maritime, le turbolenze che stanno toccando il paese avranno poco impatto su queste movimentazioni considerando che i porti del Venezuela sono raggiunti solo da 7 servizi regionali/feeder e che complessivamente i due scali principali, quelli di La Guaira e Puerto Cabello, gestiscono annualmente circa 1,1-1,3 milioni di Teu (a fronte di una movimentazione portuale globale di container di quasi 1 miliardo di Teu). Se anche gli scambi dovessero interrompersi (e non accadrà), insomma, non ci sarà alcun impatto sulla domanda/offerta globale anche perché nel paese non ci sono hub di trasbordo coinvolti e le principali rotte di navigazione per le navi portacontainer non attraversano il territorio venezuelano. Ciò detto, secondo Reuters il porto di La Guaira avrebbe riportato seri danneggiamenti a seguito dei bombardamenti compiuti dagli Usa durante la notte in cui Nicolas Maduro è stato catturato. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.

Nessun impatto sul traffico container globale dal colpo Usa in Venezuela

Al momento risultano invece paralizzate le esportazioni di petrolio dal paese di REDAZIONE SUPPLY CHAIN ITALY 5 Gennaio 2026 L'azione militare condotta dagli Usa in Venezuela, che ha portato alla cattura del presidente Nicolás Maduro e della moglie, ha al momento paralizzato le esportazioni di petrolio via mare dal paese. In un quadro estremamente incerto, alcuni punti fermi rispetto alla operazione e alle sue conseguenze sono stati chiariti senza mezze parole dallo stesso presidente Usa Donald Trump nel discorso tenuto dopo l'operazione. Gli Stati Uniti, ha chiarito, hanno bisogno di accesso totale al petrolio del Venezuela e intendono assumere il controllo del paese almeno in una fase iniziale. Rispetto alle esportazioni di greggio, il Segretario di Stato americano Marco Rubio ha però evidenziato che la cosiddetta oil quarantine' ovvero il blocco navale imposto dagli Usa alle navi cisterna sanzionate da e per il Venezuela (con l'esclusione di quelle attive per Chevron), introdotto lo scorso 16 dicembre dopo il sequestro della Skipper - continuerà a essere in vigore. Come aveva rilevato Reuters , subito dopo il suo avvio diverse unità dirette verso il paese avevano optato per un dietrofront. Almeno due navi sanzionate, in particolare unità parte della flotta utilizzata per ripagare il debito verso la Cina, erano però arrivate in Venezuela nei giorni immediatamente successivi all'introduzione del blocco, oltre a due unità libere da sanzioni. Ad oggi invece la situazione appare quella di una paralisi completa delle esportazioni. Reuters ha riferito che le autorità portuali non hanno ricevuto richieste di autorizzazione alla partenza delle navi che avevano completato il carico, mentre i dati di tracciamento mostrano unità ferme all'ormeggio o in partenza dai porti venezuelani vuote. Il fermo sta interessando anche le attività delle navi collegate alla Chevron, che pure, operando sulla base di una specifica licenza statunitense, sarebbero escluse dal blocco. Un'altra conseguenza visibile è la nuova fuga di diverse unità sottoposte a sanzione. Il New York Times segnala che diverse unità rilevate nei porti venezuelani nelle scorse settimane sono scomparse in seguito alla cattura di Maduro. Quattro sono state tracciate mentre navigavano verso est a 30 miglia dalla costa, utilizzando nomi falsi e camuffando le loro posizioni tramite spoofing, dopo aver lasciato i porti senza l'autorizzazione del governo ad interim retto da Delcy Rodríguez. Di altre 12 non è più nota la posizione. Dalla sua introduzione, il blocco navale Usa ha portato finora al sequestro della nave cisterna Skipper, fermata dalla Guardia Costiera il 10 dicembre mentre era diretta in Cina. Una seconda unità, la Centuries, è stata fermata e abbordata, ma non sequestrata, il 20 dicembre, mentre una terza, allora chiamata Bella 1, e ora ribattezzata Marinera, è ancora inseguita dalle forze statunitensi. La conseguenza diretta di questo fermo delle attività navali è anche l'arrivo quasi a saturazione dei depositi di stoccaggio della Pdvsa (Petróleos de Venezuela)

Supplychainitaly

"Nessun impatto sul traffico container globale dal colpo Usa in Venezuela"



01/05/2026 15:56

Al momento risultano invece paralizzate le esportazioni di petrolio dal paese di REDAZIONE SUPPLY CHAIN ITALY 5 Gennaio 2026 L'azione militare condotta dagli Usa in Venezuela, che ha portato alla cattura del presidente Nicolás Maduro e della moglie, ha al momento paralizzato le esportazioni di petrolio via mare dal paese. In un quadro estremamente incerto, alcuni punti fermi rispetto alla operazione e alle sue conseguenze sono stati chiariti senza mezze parole dallo stesso presidente Usa Donald Trump nel discorso tenuto dopo l'operazione. Gli Stati Uniti, ha chiarito, "hanno bisogno di accesso totale al petrolio" del Venezuela e intendono assumere il controllo del paese almeno in una fase iniziale. Rispetto alle esportazioni di greggio, il Segretario di Stato americano Marco Rubio ha però evidenziato che la cosiddetta 'oil quarantine' - ovvero il blocco navale imposto dagli Usa alle navi cisterna sanzionate da e per il Venezuela (con l'esclusione di quelle attive per Chevron), introdotto lo scorso 16 dicembre dopo il sequestro della Skipper - continuerà a essere in vigore'. Come aveva rilevato Reuters , subito dopo il suo avvio diverse unità dirette verso il paese avevano optato per un dietrofront. Almeno due navi sanzionate, in particolare unità parte della flotta utilizzata per ripagare il debito verso la Cina, erano però arrivate in Venezuela nei giorni immediatamente successivi all'introduzione del blocco, oltre a due unità libere da sanzioni. Ad oggi invece la situazione appare quella di una paralisi completa delle esportazioni. Reuters ha riferito che le autorità portuali non hanno ricevuto richieste di autorizzazione alla partenza delle navi che avevano completato il carico, mentre i dati di tracciamento mostrano unità ferme all'ormeggio o in partenza dai porti venezuelani vuote. Il fermo sta interessando anche le attività delle navi collegate alla Chevron, che pure, operando sulla base di una specifica licenza statunitense, sarebbero escluse dal blocco. Un'altra conseguenza visibile è la nuova fuga di diverse unità sottoposte a sanzione. Il New York Times segnala che diverse unità rilevate nei porti venezuelani nelle scorse settimane sono scomparse in seguito alla cattura di Maduro. Quattro sono state tracciate mentre navigavano verso est a 30 miglia dalla costa, utilizzando nomi falsi e camuffando le loro posizioni tramite spoofing, dopo aver lasciato i porti senza l'autorizzazione del governo ad interim retto da Delcy Rodríguez. Di altre 12 non è più nota la posizione. Dalla sua introduzione, il blocco navale Usa ha portato finora al sequestro della nave cisterna Skipper, fermata dalla Guardia Costiera il 10 dicembre mentre era diretta in Cina. Una seconda unità, la Centuries, è stata fermata e abbordata, ma non sequestrata, il 20 dicembre, mentre una terza, allora chiamata Bella 1, e ora ribattezzata Marinera, è ancora inseguita dalle forze statunitensi. La conseguenza diretta di questo fermo delle attività navali è anche l'arrivo quasi a saturazione dei depositi di stoccaggio della Pdvsa (Petróleos de Venezuela)

Sa), che ha quindi ridotto la produzione. La decisione della compagnia di stato, riferisce Reuters, include la chiusura di giacimenti petroliferi o di gruppi di pozzi, poiché le scorte onshore stanno aumentando e l'azienda sta esaurendo i diluenti per miscelare il pesante greggio venezuelano per la spedizione. Pdvsa ha inoltre chiesto tagli alla produzione anche alle joint venture Petrolera Sinovensa della China National Petroleum Corporation (Cnpc), la cui produzione in parte viene solitamente consegnata alla Cina, e Petropiar e Petroboscan e Petromonagas della Chevron. Restando nell'ambito del trasporto marittimo, al quadro si può aggiungere una riflessione di Lars Jensen rispetto ai traffici container. Secondo l'analista, anche Ceo di Vespucci Maritime, le turbolenze che stanno toccando il paese avranno poco impatto su queste movimentazioni considerando che i porti del Venezuela sono raggiunti solo da 7 servizi regionali/feeder e che complessivamente i due scali principali, quelli di La Guaira e Puerto Cabello, gestiscono annualmente circa 1,1-1,3 milioni di Teu (a fronte di una movimentazione portuale globale di container di quasi 1 miliardo di Teu). Se anche gli scambi dovessero interrompersi (e non accadrà), insomma, non ci sarà alcun impatto sulla domanda/offerta globale anche perché nel paese non ci sono hub di trasbordo coinvolti e le principali rotte di navigazione per le navi portacontainer non attraversano il territorio venezuelano.

Il blitz in Venezuela cambia le rotte del greggio. Le navi ombra fuggono verso i porti iraniani

Gli analisti: "Caracas esporterà soprattutto verso gli Usa". La Cina rischia di rimanere a secco e guarda a Teheran. A Caracas la paura delle persone è restare senz'acqua, ma ai piani alti della capitale venezuelana i membri del governo chavista ancora in carica giocano una partita per non restare senza petrolio. La interlocuzione con gli Stati Uniti, che hanno mantenuto l'embargo, è delicatissima e spiega perché Trump nelle prime ore dopo l'operazione Absolute Resolve abbia accreditato come interlocutrice la vice di Maduro, Delcy Rodríguez: fedelissima del presidente, finora, ma anche esperta di produzione petrolifera. «Al momento - spiega Enrico Paglia, research manager per il broker genovese Banchero Costa e esperto di petroliere - è, anzitutto, difficile capire quali saranno gli sviluppi politici futuri in Venezuela e se e quanto la nazione entrerà effettivamente nelle sfere di influenza Usa». Dal punto di vista dello shipping, settore da cui dipendono le esportazioni venezuelane, l'azione militare statunitense ha causato una fuga immediata delle petroliere "ombra", quelle che sfuggono in maniera illecita ai controlli internazionali, come ha spiegato in una intervista Matt Wright, analista della società belga di intelligence marittima Kpler. Mentre sedici navi hanno provato negli ultimi giorni a forzare il blocco, la flotta di 63 unità che operava unicamente sul Venezuela (soprattutto navi molto grandi di classe Vlcc) ora è senza impiego e potrebbe spostarsi verso il mercato iraniano. Un'ipotesi che viene considerata più probabile rispetto alla Russia, i cui porti hanno difficoltà a accogliere navi di quelle dimensioni.

