



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
lunedì, 02 marzo 2026



Prime Pagine

02/03/2026	Affari & Finanza	5
Prima pagina del 02/03/2026		
02/03/2026	Corriere della Sera	6
Prima pagina del 02/03/2026		
02/03/2026	Il Fatto Quotidiano	7
Prima pagina del 02/03/2026		
02/03/2026	Il Foglio	8
Prima pagina del 02/03/2026		
02/03/2026	Il Giornale	9
Prima pagina del 02/03/2026		
02/03/2026	Il Giorno	10
Prima pagina del 02/03/2026		
02/03/2026	Il Mattino	11
Prima pagina del 02/03/2026		
02/03/2026	Il Messaggero	12
Prima pagina del 02/03/2026		
02/03/2026	Il Resto del Carlino	13
Prima pagina del 02/03/2026		
02/03/2026	Il Secolo XIX	14
Prima pagina del 02/03/2026		
02/03/2026	Il Sole 24 Ore	15
Prima pagina del 02/03/2026		
02/03/2026	Il Tempo	16
Prima pagina del 02/03/2026		
02/03/2026	Italia Oggi Sette	17
Prima pagina del 02/03/2026		
02/03/2026	La Nazione	18
Prima pagina del 02/03/2026		
02/03/2026	La Repubblica	19
Prima pagina del 02/03/2026		
02/03/2026	La Stampa	20
Prima pagina del 02/03/2026		
02/03/2026	L'Economia del Corriere della Sera	21
Prima pagina del 02/03/2026		

Primo Piano

01/03/2026	Ship Mag	22
Al via Shipping, Forwarding & Logistics Meet Industry 2026		

Genova, Voltri

01/03/2026	editorialedomani.it	<i>Stefano Iannaccone</i>	24
01/03/2026	PrimoCanale.it		25

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

01/03/2026	La Cronaca 24		26

Napoli

01/03/2026	Sea Reporter		27

Bari

01/03/2026	Rai News		28

Brindisi

01/03/2026	Brindisitime.it Network		29

Manfredonia

01/03/2026	Manfredonianews		30

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

01/03/2026	quotidianodisicilia.it		32

Augusta

01/03/2026	Ship Mag	36
Porto di Augusta, ok del Ministero per riqualificazione dei Forti		

Focus

01/03/2026	Adnkronos.com	37
Music Cruise 2026, il palco sul mare per una settimana di musica e spettacolo		
01/03/2026	Ansa.it	38
Dai 'limoni bilaterali' a Max Pezzali, a Sanremo la crociera della musica		
01/03/2026	corriereadriatico.it	39
Missili a Dubai, italiani bloccati sulla nave da crociera: «C'è chi piange dalla paura e abbraccia i bimbi: ammassati alla reception»		
01/03/2026	Dire	40
La Crociera della Musica saluta Sanremo dopo cinque serate tematiche e i suoi messaggi luminosi		
01/03/2026	Il Nautilus	41
Italia verso la cooperazione con la Turchia su piattaforme marittime con equipaggio e senza		
02/03/2026	Informare	43
Hapag-Lloyd e Maersk le prime ad aver annusato aria di guai in Medio Oriente. Colpita una tanker sanzionata dagli USA		
01/03/2026	Notizie	46
Sequestro in Belgio: una nave della flotta ombra russa nel mirino		
01/03/2026	Ship Mag	48
Guerra all'Iran, Messina: "Situazione esplosiva, le assicurazioni non coprono più le navi in zona"		
01/03/2026	Shipping Italy	50
Petroliera colpita nello stretto di Hormuz e traffico navale bloccato in Golfo Persico		
01/03/2026	TrasportoEuropa	52
Guerra all'Iran mette in crisi i terminal container del Golfo		

FINANZA
D'IMPATTO

Abitazioni troppo care, il piano casa non basta
Dobbiamo rigenerare le città Melandri ● pag. 16

VALUTE
GLOBALI

Il re dollaro non è morto, ma ora l'egemonia americana sopravvive con la forza
L'euro può essere un'alternativa solo con i bond comuni Galli ● pag. 17

FUSIONE
NUCLEARE

La startup che sfida i colossi
"La Ue può vincere" Santelli ● pag. 9

A&F

Affari&Finanza

Titoli di Stato

Il nuovo Btp Valore cosa c'è da sapere

Il Tesoro chiama a raccolta il retail
Collocamento fino a venerdì
Raffaele Ricciardi ● pag. 20-21

L'editoriale

Mps e il pasticcio
della Legge Capitali
Walter Galbiati

I papabili sono
tutti nella lista
che verrà
presentata
entro il 5 marzo. Ma ora,
con il pasticcio della
Legge Capitali e i dissidi
interni, è difficile dire chi
guiderà Mps dopo
l'assemblea del 15 aprile.
● segue a pag. 16

Circo Massimo

Le bollette mordono
mentre il governo abbaia
Massimo Giannini

Non mi è ancora
chiaro perché
dovremmo
pagare
l'elettricità meno cara, in un
Paese "in bolletta". L'ultima
trovata dei patrioti al
comando è un altro bonus
straordinario da 115 euro,
naturalmente una tantum.
● segue a pag. 7

Alimentare

Aviaria e consumi ed è caro-uovo

I focolai di influenza
colpiscono la produzione
Franco Canevesio ● pag. 24-25



ILLUSTRAZIONE DI JACOPO ROSATI

Dazi, il ritorno dell'incertezza

La bocciatura della Corte suprema chiude un anno di
bugie e errori di Trump. Le promesse su deficit e lavoro
restano lettera morta e il conto lo pagano gli americani
Eugenio Occorsio ● pag. 2-3

LE CONSEGUENZE DEL CAOS IN DOGANA

The Donald si gioca midterm
e la fiducia dei mercati finanziari
La storia insegna: presidenti sempre
in difficoltà nel voto di metà mandato
Hamaui ● pag. 5

L'EXPORT ITALIANO CERCA VIE ALTERNATIVE

Dal Brasile all'India: i Paesi strategici
per i nuovi sbocchi del made in Italy
Anche il Marocco nella mappa di Sace
Il caso Tenaris, nella morsa delle tariffe
Amato e Scozzari ● pag. 6-7

Goldman Sachs Asset Management

Più che
attivi.
Inarrestabili.

Assistere i consulenti finanziari
e i loro clienti non è soltanto
il nostro mestiere, è la nostra
specializzazione. Il nostro rigore
è il nostro vantaggio.

Quando i mercati mutano
improvvisamente, acquisiamo e
forniamo informazioni decisive
per aiutare i clienti a gestire il
cambiamento e raggiungere
i propri obiettivi.

I nostri ETF attivi rappresentano
molto più di un investimento:
incarnano l'innovazione, la
competenza e i servizi di
Goldman Sachs.

ETF attivi di Goldman Sachs.
Più che attivi. Inarrestabili.

Scopri di più su
am.gs.com/inarrestabili

Questa è una comunicazione di marketing. Il capitale è a rischio. Nell'Unione Europea, questo materiale è stato approvato da
Goldman Sachs Asset Management Funds Services Limited, che è regolamentata dalla Banca Centrale d'Irlanda o Goldman
Sachs Asset Management S.A. che è regolamentata dall'Autorità olandese per i mercati finanziari (AFM).

© 2025 Goldman Sachs. Tutti i diritti riservati.

CORRIERE DELLA SERA

RCS

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campana 30/C - Tel. 06 688281

DEL LUNEDÌ

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



Prima nel SuperG
E Sofia Goggia riparte
con un'altra vittoria
di **Flavio Vanetti**
a pagina 59



Domani in edicola
Lo speciale
Paralimpiadi
ritratti, gare, appuntamenti
nell'inserto di **Buone Notizie**



L'ATTACCO ALL'IRAN

La guerra si sta allargando

Nuovi raid Usa e israeliani. Missile nell'area di Gerusalemme: 9 vittime. In Kuwait prime perdite americane
Trump: «Teheran ora vuole parlare, io ho accettato». Parigi, Berlino e Londra: «Pronti ad azioni difensive»

UN MONDO FURIOSO

di **Antonio Polito**

Assistiamo attoniti e impotenti a un'altra guerra, un'altra volta. Il grado di estraneità dell'Europa dal Grande Gioco che sta cambiando gli equilibri mondiali è testimoniato dalla sorpresa che ha colto il nostro ministro della Difesa (e il questore di Roma) in viaggio a Dubai proprio mentre il conflitto scoppiava. I nostri sentimenti sono divisi. Da un lato c'è l'amara e allarmata constatazione che il mondo è sempre più regolato dalla forza. La guerra come «mezzo di risoluzione delle controversie internazionali»: praticamente ciò che, nella nostra Costituzione, ripudiamo. La sovranità nazionale è ormai poco più di un simulacro, se non è protetta da un'adeguata forza militare. Questo è un capovolgimento della stessa ragion d'essere del progetto europeo. Laddove avevamo scelto di affidarci alla «forza gentile» del commercio e della cultura, la realtà di questo tempo nuovo ci dice che a contare è invece l'«hard power»: la volontà di potenza, la superiorità tecnologica. Tre asset di cui non disponiamo. Il futuro ci riserva dipendenza e subordinazione se non provvediamo, e alla svelta.

continua a pagina 44



di **Berberi, Caccia, Canettieri, M. Cremonesi, Galluzzo, Muglia, Nicastro, Platano, Principato, Privitera** da pagina 2 a pagina 17

IN PRIMO PIANO

LA GUIDA SUPREMA

La fine di Khamenei: la Cia lo ha trovato e Israele lo ha ucciso

di **Guido Olimpico**

a pagina 8

L'INTERVISTA A MICHAEL WALZER

«Con questo regime non funzionerà l'appello a insorgere»

di **Viviana Mazza**

a pagina 17

IL TYCOON, GLI SCENARI

Quattro settimane? La scommessa sui tempi del conflitto

a pagina 7

LE CRITICHE DELL'OPPOSIZIONE

Crosetto rientra con un volo di Stato «Pago io, il triplo»

di **Rinaldo Frignani**

a pagina 15

GIANNELLI



DATAROOM AI, il pericoloso piano di Thiel

di **Milena Gabanelli e Massimo Gaggi**

L'intelligenza artificiale che governa il mondo. Il piano di Peter Thiel. Ha un patrimonio di 25 miliardi e contratti in 40 Paesi.

a pagina 21

È SCONTRO SU DI MATTEO

Schlein: il Pd non chiede il voto se vince il No

di **Virginia Piccolillo**

Lente richieste di elezioni in caso di vittoria del No al referendum sulla giustizia. La segretaria del Pd Elly Schlein indica la linea. Polemica per le parole del magistrato Nino Di Matteo.

a pagina 25

INVESTITA COPPIA COL FIGLIO

I ladri, la fuga e lo schianto: tre morti a Roma

Un'auto con a bordo dei malviventi fugge a un controllo della polizia. Durante l'inseguimento invade la corsia opposta e investe un altro veicolo provocando la morte di una coppia con il figlio. L'incidente è avvenuto a Roma in via Collatina.

a pagina 35

ULTIMO BANCO di Alessandro D'Avenia

Nel bel film *Hamnet*, adattamento del romanzo ispirato a un episodio della vita di Shakespeare, c'è una scena memorabile. Durante la rappresentazione dell'Amleto, quando l'attore nella parte del principe sta per morire, una donna del pubblico, che a quei tempi stava proprio sotto il palco, allunga la mano per consolare il moribondo, e così tutti quelli attorno a lei. Un'immagine da grande cinema, capace di mostrare che l'arte vera è lo spazio-tempo in cui sentiamo nostra la vita altrui tanto da volerla sostenere e alleviare, come scriveva Van Gogh di sé, «Voglio riconciliare gli uomini con il loro destino», o Fitzgerald dei libri, «Parte della bellezza di tutta la letteratura è scoprire che i tuoi desideri sono desideri universali, che non sei solo o se-

Parole in soffitta



parato da nessuno. Tu appartieni». Questa capacità dell'arte di aprire lo spazio-tempo dell'appartenere, esperienza difficile per l'ego che abitualmente vede negli altri strumenti o ostacoli, ci fa scoprire che siamo invece «sulla stessa barca» nell'odissea della vita. La «barca» è metafora di quel livello di realtà in cui tutto è collegato e in comune, livello di cui non facciamo esperienza perché abbiamo perso la parola che lo indica: spirito. «Spirituale» oggi si dice infatti di chi è distante dalle incombenze materiali, quando significa il contrario: unito a tutto e a tutti. Per questo Cristo diceva «Lo spirito vi condurrà alla verità tutta intera», cioè alla vita in cui siamo uniti in noi stessi e con gli altri. Utopia o realtà?

continua a pagina 35

SUSTENIUM PLUS 50+
ENERGIA FISICA E MENTALE
FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+
ALTO CONTENUTO DI VITAMINA B12

L'ENERGIA PER SENTIRSI TOST!

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIATA, EQUILIBRATA E DI UNA STILE DI VITA SANO.



60302

771120 430308





Maurizio Gelli, intervistato dal 'Fatto', loda la riforma Nordio e chiede il copyright per babbo Licio. Il Pd chiede al governo di "chiarire": ma cosa? Più chiaro di così...



Lunedì 2 marzo 2026 - Anno 18 - n° 60
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 2,00 - Annetrati: € 3,00 - € 15 con il libro Perché NO?
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 23/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

REFERENDUM/1 Il pm all'evento con Travaglio, Raggi e Conte

Di Matteo: "Gratteri ha ragione, mafiosi e massoni votano Sì"

DE CAROLIS A PAG. 7



REFERENDUM/2 L'ex ministro contrario a modificare la Carta

Nordio&C. sventolano un'intervista di Vassalli per il Sì mai pubblicata

MILELLA A PAG. 7



Big Mama alla Difesa

» Marco Travaglio

Ci scusiamo per aver scritto che né l'Ue né i governi europei né i ministri meloniani né i loro reggipelle "riformisti" hanno detto una parola chiara sull'attacco criminale di Usa e Israele all'Iran. Quando il *Fatto* era già in stampa, i suddetti tartufi hanno scandito parole chiarissime: ma a favore dell'aggressione a uno Stato sovrano, spacciata per "attacco preventivo" (per prevenire non si sa cosa); e contro le legittime rappresaglie del Paese aggredito. Ecco la presidente del Parlamento Ue, tal Metsola: "Gli attacchi del regime iraniano contro i paesi del Golfo sono ingiustificabili e imperdonabili. Il regime iraniano deve astenersi da qualsiasi ulteriore escalation contro Stati del Golfo, Israele o cittadini europei o statunitensi". Quindi, se Usa e Israele, violando l'abc del diritto internazionale, sterminano un capo di Stato e centinaia di civili, incluse 148 bambine e ragazze nella loro scuola per liberare le donne iraniane dal velo, è cosa buona e giusta; se invece il Paese aggredito risponde con una rappresaglia pienamente legittimata dal diritto internazionale contro gli aggressori e i loro complici, è un peccato mortale. Alle giovani trucidate dai liberatori pensa però una dei tanti vicepresidenti del Parlamento europeo, tal Picerno, ovviamente del Pd: "Viva l'Iran libero... Quando viene deposto un dittatore (le hanno detto che Khamenei è stato deposto, ndr), è sempre un giorno di festa per il mondo libero... nel nome delle bambine, delle ragazze e delle donne minacciate, torturate e assassinate da un regime criminale" (par di sentirle, le loro urla di giubilo da sottoterra).

Poi naturalmente tutti a sanzionare l'aggressore Putin perché ha imparato da noi; e ad armare l'Ucraina aggredita (non a caso Zelensky plaude entusiasta agli aggressori dell'Iran, con le stesse parole che Putin usa per lui). A proposito: quando parte la prima fornitura di armi e missili a lunga gittata all'esercito iraniano aggredito? Vorremmo tanto chiederlo al ministro Crosetto, ma purtroppo è impegnato a rientrare da Dubai, dove villeggiava durante l'attacco senza avvertire i servizi segreti, cosa peraltro inutile visto che né quelli né la Meloni erano stati avvertiti dall'alleato privilegiato (che pare si sia scordato persino di Ue ma il Golfo?). Si conferma così il ruolo fondamentale dell'Italia come ponte fra Trump e Ue, grazie anche alla decisiva presenza di Tajani nel Board of Peace in veste di osservatore-finanziatore, cioè di guardone-pagante. Purtroppo le migliaia di italiani bloccati nei Paesi del Golfo, fra cui la cantante Big Mama, non hanno la fortuna di chiamarsi Crosetto e restano lì, sotto i droni e i missili iraniani, grazie alla squisita premura degli "alleati". Con amici così, che bisogno abbiamo di nemici?

GUERRA ALL'IRAN DOPO LA SCUOLA, USA E ISRAELE COLPISCONO UN OSPEDALE E LA TV

I Servizi: gli amici Trump e Bibi non hanno avvertito Italia e Uk

INTERVISTA A KADIVAR

L'ayatollah esule: "Il post-Khamenei tocca ai pasdaran"

SABAH A PAG. 3

ANALISI DI MEDIAPART

E ora su Teheran pesa un incubo: finire come l'Urss



JEAN-PIERRE PERRIN A PAG. 6

GLI SPOT DEL GOVERNO

Edilizia, Meloni vuol proteggere solo chi specula

PALOMBI A PAG. 10-11

PARLA MASSIMO MAURO

"Calcio e politici: soldi, astensione e troppi brocchi"

CAPORALE A PAG. 8



I due compari Benjamin Netanyahu e Donald Trump ANSA

■ Paura e problemi per l'evacuazione di migliaia di italiani dalla zona. Crosetto torna col volo militare ("pago triplo"). Deboli, per ora, le rappresaglie di Teheran, che chiude lo Stretto di Hormuz

PACELLI A PAG. 4

IL FATTO ECONOMICO

EssilorLuxottica, il mito di Del Vecchio è in crisi



■ Tre spine nel bilancio di Miller: dazi Usa, liti tra i soci e scandalo Mps. La redditività 2025 in calo, l'azione giù del 30%. Il contrasto con Meta sul prezzo degli Ai Glasses

DRAGONI A PAG. 9

FESTIVAL DEL POPOLO

Al Sanremo retrò il trionfo di Sal patria&famiglia

» Stefano Mannucci

Sal, Patria e famiglia. Nel Festival cimiteriale in cui Pippo presenta, le mamme sono in cielo (o ballano con i figli) e i filmati delle divinità Vanoni e Battisti surclassano i contemporanei. Da Vinci è una botta di vita.

SEGLUE A PAG. 14

Leonida Edizioni
www.editrice-leonida.com



La cattiveria

Petroliere bloccate nello Stretto di Hormuz, il prezzo può arrivare a 100 dollari al barile. Meloni: "Proprio ora che volevo abolire le accise"

LA PALESTRA/
GIANCARLO GISMONDO

Le firme

HANNO SCRITTO PER NOI: BOCCOLI, DALLA CHIESA, D'ESPOSITO, DI FOGGIA, GENTILI, MONTANARI, PIZZI, TRUZZI E ZILIANI



IL FOGLIO



Redazione e Amministrazione: Corso Vittorio Emanuele II 30 - 20122 Milano

quotidiano

Sped. in Ab. Postale - DL 353/2003 Conv. L. 46/2004 Art. 1, c. 1, D.L. 11/2005

ANNO XXXI NUMERO 51

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

LUNEDÌ 2 MARZO 2026 - € 1,80 + € 0,50 con REVIEW n. 49 + € 1,50 libro CAMBIARE LA GIUSTIZIA



Perché non c'è momento più propizio di questo per far cadere un regime

Nel disordine globale, un nuovo ordine si sta affermando. Le democrazie sono sempre più forti e gli esportatori del terrore sempre più deboli. Grazie anche alla resistenza dell'Ucraina, sostenuta dall'Europa, e a quello che stanno facendo Israele e l'America

La caduta della guida suprema dell'Iran, l'ayatollah Ali Khamenei, è una notizia straordinaria non solo per tutti coloro che hanno a cuore il futuro dell'Iran - un futuro difficile, pieno di insidie, tutt'altro che scontato, ma che oggi, grazie agli strike israeliani e americani, potrebbe essere meno cupo rispetto a qualche giorno fa - ma anche per tutti coloro che hanno a cuore un tema che riguarda la tutela della libertà del popolo iraniano e del mondo libero: colpire al cuore le fonti del terrore globale. La caduta degli ayatollah, purtroppo, non vuol dire automaticamente la fine del regime, anche se, come hanno scritto ieri diversi osservatori, compreso il New York Times, dunque non un giornale trumpiano, le conseguenze del colpo all'Iran "potrebbero avere conseguenze strategiche in medio oriente paragonabili al crollo dell'Unione sovietica". Ma la caduta di Ali Khamenei coincide con un processo lento, deciso e inesorabile, e a tratti persino sorprendente, che riguarda un dato fatto della fase storica che stiamo vivendo.

(segue a pagina quattro)

Ma si può ottenere un cambio di regime solo con le bombe dal cielo?

Distruggere il processo rivoluzionario e teocratico iniziato nel 1979 con un potere coesivo e credibile a Teheran è un programma avvolto dalla nebbia della guerra di intelligence, che riporta dal comando dei cieli al comando in terra tutta la questione

La decapitazione degli attori principali della rivoluzione islamica in Iran rafforza, invece di vanificarlo, il quesito strategico principale del momento. Si può ottenere un cambio di regime, un regime che ha un papa islamico a capo di una teocrazia, che ha invaso l'insieme della società, dello stato, dell'economia e della sussistenza popolare con le sue strutture di repressione e di governo tramite la forza delle armi, dell'intelligence e dell'ideologia, un regime di egemonia ferrea del clero armato che dura da 47 anni, che ha superato una sconfitta campale nella lunga e disastrosa guerra con l'Iraq, si può ottenere il cambio di un simile regime con una o più campagne di bombardamenti, senza il coinvolgimento diretto sul terreno di eserciti combattenti? Trump e Netanyahu pensano di sì, e c'è da sperare che non si sbagliano. Ma è lecito dubitare. L'Iran di Khamenei e dei pasdaran era nel punto massimo di debolezza in decenni, ora è arrivata la fase catastrofica.

(segue a pagina quattro)

SOB BEKHEIR JAHAN-E-NOW (BUONGIORNO, MONDO NUOVO)

Il falò, i balli, i canti nelle strade iraniane: Khamenei è morto. "Non dimenticheremo mai dove eravamo il 25 febbraio del 2026", ci dicono, bucando il blackout

Roma. "Buongiorno mondo nuovo - grida un ragazzo ubriaco di felicità - se è un sogno non mi voglio svegliare". E' notte, le indiscrezioni e le smentite si rincorrono da ore e le luci pulsano nelle case che non riescono a prendere sonno. "E' morto, Khamenei è morto", sussurrano le prime voci, incredule, quasi strozzate. Poi il brusio s'ingrossa, nei palazzoni sgraziati di Teheran la gente spalanca le finestre e si affaccia per battere le mani, schioccare le dita e gridare "è morto" più forte che mai. A Karaj, a Mashad, a Tabriz, la gioia deflagra e trascina le persone per strada. Si accendono falò, si balla, si canta. Sopra Shiraz parte un lancio di fuochi d'artificio. Si la guerra è orribile, il regime non è ancora caduto e i massicci più terrificanti della sua storia sono avvenuti poco più di un mese fa.

(Boudarline segue nell'inserto I)

Il conflitto di competenze a Bruxelles aumenta le divisioni tra i paesi membri su come affrontare la guerra. Le posizioni di Francia e Germania e il rischio irreversibilità

Bruxelles. Il nuovo attacco condotto dagli Stati Uniti e da Israele contro la Repubblica islamica e l'uccisione della Guida suprema Ali Khamenei hanno riportato l'Unione europea con i piedi per terra sulle sue ambizioni di diventare un attore geopolitico globale. Se da quattro anni l'Ue mostra un elevato grado di unità e coesione sulla guerra di aggressione della Russia contro l'Ucraina, i ventisette non sono ancora in grado di avere una reale convergenza sul resto della politica estera e di sicurezza. Nemmeno i grandi Stati membri sono riusciti ad allinearsi nel fine settimana, mentre erano in corso eventi destinati a trasformare in profondità una regione alle porte dell'Europa. L'Ue è condannata al ruolo di spettatore incerto su cosa dichiarare, non solo su cosa fare.

(Corsetti segue nell'inserto I)

In Pakistan decine di persone assaltano i consolati americani a Karachi e Lahore. Islamabad costretta a fare i conti con le sue ambiguità con l'America e l'Iran

Roma. Ieri dieci giovani uomini sono rimasti uccisi negli scontri fra manifestanti e polizia a Karachi, la popolosa capitale della provincia del Sindh pachistano, nel sud-est del paese. La dinamica è inquietante: nel giro di pochi minuti centinaia di persone si sono radunate in mattinata su via Moulvi Tamizuddin Khan per protestare contro l'uccisione della Guida suprema Ali Khamenei e marciare verso il consolato americano. I manifestanti hanno prima violato il perimetro di sicurezza esterno della sede diplomatica, poi sono entrati nel complesso, hanno dato fuoco ad alcuni mezzi e lanciato pietre contro gli edifici. Le Forze dell'ordine hanno risposto con gas lacrimogeni e manganelli, ma poi hanno usato le armi da fuoco per disperdere la folla.

(Pompli segue nell'inserto I)

“Il mondo libero si mobilita contro i mullah”

“Dal mio rifugio vedo soltanto piazze vuote”. Intervista all'editorialista israeliano Ben Dror Yemini

di Giulio Meotti

Roma. "Ho trascorso gran parte della giornata nei rifugi e vista da Israele la guerra contro l'Iran ha un significato ben diverso che per voi occidentali". Ben Dror Yemini, editorialista di punta del primo quotidiano israeliano, Yedioth Ahronoth, intellettuale e autore del libro "La fabbrica delle bugie", parla di un momento chiave nella storia. "Gran parte degli occidentali ignora cosa sia l'Iran, uno stato che destabi-

lizza tutto, che ha distrutto Yemen, Siria, Libano, Iraq, ovunque ci sia il jihad arrivava distruzione e miseria, siano il jihad sunnita o il jihad sciita" dice Yemini al Foglio. "Per tutti, ebrei, cristiani e musulmani, questo regime ha significato l'asse del male. Dobbiamo finire il lavoro o continueranno. Gli ayatollah hanno pagato centinaia di migliaia di dollari per uccidere i dissidenti in Europa, in medio oriente, negli Stati Uniti. Due anni fa, circolavano notizie secondo cui l'Iran intendeva armare dodicimila combattenti, tramite Hezbollah, per rovesciare

il regime giordano". Si rammarica che solo l'America di nuovo sia intervenuta con Israele. "Il regime iraniano uccide il suo stesso popolo, non sappiamo neanche quanti ne abbiano uccisi a metà gennaio. Senza il rovesciamento del regime, decine di migliaia di iraniani rimarranno in detenzione. Molti di loro saranno giustiziati. Una cortina di ferro, già parzialmente in atto, avrebbe impedito al mondo di sapere cosa stesse realmente accadendo lì. La possibilità di un cambiamento dall'interno sarebbe svanita".

(segue nell'inserto I)

Lo scudo del Golfo contro il regime dell'Iran

Gli attacchi di Teheran a sauditi, emiratini e altri stanno creando una coalizione che potenzia gli Accordi di Abramo

di Micol Flammini

Roma. L'Arabia Saudita sapeva tutto e voleva tutto. Dopo settimane trascorse a far uscire comunicati in cui Riad condannava l'arrivo delle armi americane in medio oriente, un dispiegamento tanto massiccio che difficilmente sarebbe potuto servire soltanto a fare pressione contro il regime iraniano, si sa che invece era il Regno a dire a Donald Trump di procedere e attaccare, perché Teheran non avrebbe mai accettato un

accordo serio e soprattutto gli Stati Uniti non si sarebbero potuti ritirare senza nulla in cambio. Il danno sarebbe stato disastroso, sarebbe stato come comunicare alla Repubblica islamica che Washington ha paura di agire. Avrebbe avuto delle conseguenze devastanti, per tutta l'area. La deterrenza ha bisogno di muscoli tesi e di azione. Per questo il principe ereditario saudita Mohammad bin Salman ha parlato più volte con Donald Trump e i collaboratori del presidente americano per dire di agire contro Teheran. Il linguaggio del medio oriente ha dei codici preci-

si e quando a gennaio i sauditi dicevano che avrebbero negato agli americani lo spazio aereo per agire contro l'Iran in realtà stavano soltanto imbellettando la loro immagine di potenza che crede nelle soluzioni diplomatiche. Sotto al belletto invece davano agli americani gli stessi consigli che sussurravano gli israeliani. Il Washington Post ha raccontato delle frequenti telefonate di Bin Salman con Trump, una fonte israeliana vicina all'intelligence ha confermato al Foglio che Israele non ha mai creduto che Riad potesse essere un freno all'azione.

(segue nell'inserto I)

Aggiornamento di sistema per il centrosinistra. Parla De Pascale

Più che un manifesto, è una richiesta di aggiornamento a tutto campo. Il presidente dell'Emilia-Romagna Michele De Pascale non la lancia

DI LUCA ROBERTO

con studiata ambizione personale, non è un predellino per scendere a Roma. Vuole solo contribuire fattivamente alla costruzione di un centrosinistra più attrattivo e competitivo. Così in questa oretta passata a colloquio a braccio col Foglio, in pausa pranzo, spostandosi da Bologna a Modena, il "governatore" delinea quali sono, a suo giudizio, le priorità per una sinistra che sia vera alternativa alla destra: dalla sicurezza "che come

ha detto proprio la segretaria Schleim, deve diventare una priorità del Pd, sapendo coniugare prevenzione e repressione, integrazione e legalità". I modelli cui guardare? "Se devo semplificare, personalmente, preferisco quello di Franco Gabrielli a quello dell'ex ministro Marco Minniti". Passando per proposte concrete che guardino a un'idea di sviluppo, di politica economica, tirando in ballo anche le politiche energetiche adottate dal governo: "Capisco i produttori di energia, ma non possiamo difendere utili milionari che si basano solo sulla redditività degli investimenti fatti in energia. L'imperativo è difendere la manifattura, che altrimenti ri-

schia di sparire, e il potere d'acquisto delle famiglie". Ma anche da una generale messa in discussione di alcuni tabù che riguardano anche (e soprattutto la sinistra): "Il vero problema in questo paese è il mancato rispetto della presunzione d'innocenza, che vale tanto per i poliziotti quanto per i medici così come per qualsiasi altro soggetto. Un qualcosa che purtroppo non viene toccato dal merito della riforma della giustizia". Ma De Pascale ne ha anche sulle questioni estere e si sbilancia a dire agli alleati che "il sostegno all'Ucraina dovrebbe essere la condizione necessaria, anche se non sufficiente, per avere una politica estera comune".

(segue a pagina due)

Ha vinto il sì, per ora

Dopo la serata dei duetti, vinta da Donald Trump e Benjamin Netanyahu con la loro "Ruggito del leone" (cover di un vecchio brano del 1979), il

PERCHÉ SAVERIO È A SANREMO

Festival di Sanremo 2026 si è concluso nella notte fra sabato e domenica con la vittoria di Sal Da Vinci; elezione arrivata al termine di una serata storica del Festival, durante la quale Carlo Conti ha indicato Stefano De Martino successore dell'ayatollah Khamenei. Protestano le opposizioni: secondo Elly Schleim, la canzone vincitrice, "Per sempre sì", è una chiara indicazione di voto al referendum sulla riforma Nordio. (Raimondo segue nell'inserto IV)



Editoriale

LA SCOMMESSA DEI MERCATI

di Osvaldo De Paolini

Dal Leone rampante al Leone ruggente il passo non è soltanto semantico. È il segno di una escalation che da oggi i mercati dovranno valutare con attenzione crescente. Otto mesi fa la guerra dei «dodici giorni» contro i siti nucleari iraniani fu una fiammata: volatilità improvvisa, petrolio in corsa, titoli della difesa acquistati a piene mani. Poi tutto rientrò. A Wall Street la perdita oscillò attorno all'1%, il petrolio balzò sopra 80 dollari per poi ripiegare rapidamente, e gli algoritmi archiviarono la paura come un temporale estivo.

Oggi lo scenario è più ampio e più ambizioso, e dunque più carico di incognite: non più soltanto impianti di arricchimento dell'uranio, ma l'intera architettura della Repubblica Islamica nata nel 1979. Non un'operazione chirurgica, bensì una strategia di annientamento. La domanda che oggi rimbalzerà nelle sale trading di tutto l'Occidente è inevitabile: assisteremo a una nuova scossa di breve durata o a una crepa strutturale negli equilibri globali?

Alcune considerazioni prima delle conclusioni. Le Borse giungono a questo appuntamento non al massimo della loro lucentezza, ma decisamente solide. Febbraio si è dimostrato opaco, soprattutto a Wall Street, e tuttavia i principali indici restano a ridosso dei massimi storici. Il tormentone è sempre lo stesso: bolla o non bolla dell'intelligenza artificiale. Le trimestrali delle Big Tech hanno confermato valutazioni elevate ma supportate da utili robusti. Intanto l'adozione dell'IA si va estendendo oltre i nomi più celebrati, investendo distribuzione, manifattura, logistica, costruzioni di data center. Il capitale segue l'innovazione, non le sirene del panico. E comunque al momento non è aria di cigno nero, di crolli imminenti. Il primo punto fermo: i fondamentali societari non raccontano un'economia in caduta libera. Raccontano piuttosto un sistema (...)

segue a pagina 8

DA VINCI RE DI SANREMO

«Nessuno ci credeva
Lo dedico
a tutti i Sal»

Paolo Giordano
a pagina 26



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

IDEOLOGICA
Elly Schlein (40), leader
del Partito Democratico



DALLA PARTE SBAGLIATA

SCHLEIN VEDOVA DELL'AYATOLLAH

Iraniani in piazza per ringraziare chi li ha liberati da Khamenei, italiani minacciati dai missili dei Pasdaran nel Golfo. Ma la segretaria dem attacca Trump e governo

Francesco Boezi e Francesco Giubilei a pagina 14

all'interno

LA GUERRA IN IRAN

Un mese per battere il terrore

Trump fra minacce e aperture: «L'operazione durerà al massimo 4 settimane. Pronto a parlare con i nuovi leader»

■ Donald Trump torna a minacciare Teheran e avverte che in caso di ulteriori rappresaglie gli Usa colpiranno con una forza «senza precedenti», ma allo stesso tempo si dice pronto a parlare con la nuova leadership. È il doppio binario del presidente americano.

Valeria Robecco a pagina 3

FINE DI UN'ERA

Il regime «decapitato» ha ancora un corpo

di Vittorio Maciocco a pagina 5

BIBI: «GIORNI DEL DOLORE»

La vera forza di Israele che resiste alla paura

di Fiamma Nirenstein alle pagine 7

DUBAI IN ANSIÀ

Gli emirati del lusso si scoprono vulnerabili

di Andrea Cuomo a pagina 11

REFERENDUM GIUSTIZIA: -20

Dilaga il folle «teorema Gratteri» Di Matteo: «I mafiosi votano Sì»

Massimo Malpica

■ Il magistrato antimafia Nino Di Matteo raccoglie la strampalata teoria del collega Nicola Gratteri e la rilancia in vista del referendum sulla giustizia: «Mafiosi e massoni voteranno Sì», dice a un convegno.

a pagina 16

MODENA COME MILANO

Auto pirata uccide un'anziana A bordo 4 nomadi senza patente

Antonio Borrelli

■ L'incidente di Modena, costato la vita a una 89enne, riaccende i riflettori sul campo nomadi illegale sotto il viadotto Tav. Lì vivono i quattro ragazzi dell'auto pirata piombata a folle velocità sulla vettura dell'anziana.

a pagina 18



ESPLOSIONE Il momento in cui un razzo iraniano colpisce un palazzo a Tel Aviv

UCCISI 48 UFFICIALI: «ANCHE AHMADINEJAD»

Reazione Pasdaran: primi morti Altri raid a Teheran, si muove l'Ue

■ Il giorno dopo l'attacco all'Iran, Donald Trump fa un primo bilancio dell'operazione: 48 i leader uccisi, tra di loro anche l'ex presidente Ahmadinejad. Ma ieri è seguita la reazione di Teheran: missili su Tel Aviv, Gerusalemme e sui Paesi del Golfo.

servizi da pagina 2 a pagina 9

MERCATI E PETROLIO

Hormuz bloccato spaventa le Borse

Sperlinga a pagina 8

PROVE DI PIAZZA

L'asse pro-Pal dei centri sociali diventa pro-Iran

Giulia Sorrentino

■ Il movimento pro Pal, che da tempo si mobilita per denunciare presunti crimini di guerra, cambia pelle: ora è dalla parte dell'Iran.

a pagina 15

VOLO MILITARE DA DUBAI

Crosetto rientra e chiude il caso: «Pago il triplo»

Pasquale Napolitano

■ Guido Crosetto toglie benzina al fuoco della sinistra: «Rientro in Italia a spese mie» dice il ministro della Difesa, bloccato a Dubai.

a pagina 12

CORTOCIRCUITO ROSSO

Gli antifascisti che fanno il tifo per le dittature

di Francesco M. Del Vico

■ C'è un cortocircuito che scuote nel profondo la sinistra. Un cortocircuito che ha a che fare con le proprie radici e il proprio Dna.

a pagina 15

IL CONTINGENTE

Le forze in campo: 2.500 nostri soldati in massima allerta

Biloslavo a pagina 10

IL GIORNO

QNECONOMIA

Territori,
innovazione
e lavoro

LUNEDÌ 2 marzo 2026
1,60 Euro

Nazionale

+

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



SERIE A L'Atalanta ko col Sassuolo in dieci

Pazzo Milan a Cremona
Pavlovic e Leao al 90'
per il sospiro di sollievo

Mola, Mignani e Carcano nel Qs



MILANO CORTINA Da venerdì

**Paralimpiadi
tra medaglie
e inclusione**

Servizi nelle Cronache



Iran, decapitato il regime Mare e cieli: nel Golfo è caos

Trump: «Eliminati in un colpo 48 leader politici e religiosi». Giallo sulla sorte dell'ex presidente Ahmadinejad
Centinaia di petroliere ferme, stop a cinquemila voli. Crosetto rientra da Dubai con l'aereo militare (a sue spese)

LE INTERVISTE

L'analista Di Liddo

«Israele eliminerà
ogni minaccia»

Ottaviani a pagina 6

Il generale Camporini

«Raid chirurgici
Ma il piano politico?»

Boni a pagina 7

BOMBE SU TEHERAN

Una colonna di fumo
sulla capitale: anche ieri
attacchi su larga scala
di Israele e Usa



Mantigioni, Ponchia, Passeri, altri servizi e commento di **Gabriele Canè** da p. 2 a p. 9

DALLE CITTÀ

GALLARATE Escursione fatale sul Monte Rosa



**Precipita
nel crepaccio
per salvare
un amico**

Sormani a pagina 17

MILANO Il deragliamento con due vittime

Tram schiantato, ai raggi X
la scatola nera e il cellulare

Palma a pagina 18

CHIARI Tradito da un rumore dello scooter

In moto contro un palo
Muore a quindici anni

Prandelli nelle Cronache

PONTIDA In sella a una mountain bike

**Investito
da un capriolo
Ciclista
non ha scampo**



Andreucci nelle Cronache

**Il presidente dell'Istituto Cattaneo
e il dossier legge elettorale**

L'ipotesi
di proporzionale
con premio,
proposta mista
con un vincitore
incerto

Salvatore Vassallo a pagina 11



Sal Da Vinci, 56 anni, con il Leone d'oro

**La Rai: «Il nuovo conduttore
sarà sostenuto da una squadra»**

**Sanremo si tuffa
nell'era De Martino
Il trionfatore
Sal Da Vinci:
«Inseguo i sogni
dall'età di 7 anni»**

Degli Antoni e Spinelli alle p. 20 e 21

SUSTENIUM PLUS 50+
ENERGIA MIND E CORPORE
FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+
ALTO CONTENUTO DI VITAMINA B12

FLACCONCINI
AUTOSTRIP
E BEVI

L'ENERGIA
PER SENTIRSI
TOSTI!

ALL'INTEGRATORE ALIMENTARE NON VUOLTO INTENDERE SOSTITUIRE DI UNA DIETA VARIATA, EQUILIBRATA E DI UNA STILE DI VITA SANO.

A. MENARINI



€ 1,20 ANNO CIOOIV - N° 80 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 2018, L. 96/2006

Fondato nel 1892



Lunedì 2 Marzo 2026 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A ISCHIA E PROCIDA, "IL MATTINO" • "IL DISPARI", EURO 1,20

**Con Lukaku salgono a 17 i marcatori
NAPOLI, CHE FORZA
OLTRE GLI INFORTUNI:
LA GIOSTRA DEL GOL**
Genaro Arpaia nello Sport



LE PARTITE INFINITE

Bruno Majorano

I gol di Romelu Lukaku contro il Verona non è casuale. Infortuni, torti arbitrali e chi più ne ha più ne metta, il Napoli tricolore di quest'anno ne ha viste di ogni tipo.

Continua a pag. 21

**La morte del tecnico
Addio a Marchesi
la forza tranquilla
che iniziò a gestire
il genio Maradona**
Pino Taormina nello Sport



Medio Oriente, pioggia di missili

►Nuovi raid di Usa e Israele su Teheran, l'Iran colpisce gli Emirati. Trump: «Parlerò con i nuovi leader»
La Farnesina in campo per migliaia di italiani a Dubai. Meloni sente il Colle: timore di una escalation

**L'editoriale
L'ECONOMIA
SOFFRE
MA DI PIÙ
LA POLITICA**

Romano Prodi

Nel terribile quadro della guerra mondiale "a pezzi", profetizzato da Papa Francesco, è iniziato in Iran un "pezzo" molto pericoloso e gravido di conseguenze.

Non tanto per il confronto militare, dato che la superiorità di Israele è fuori discussione e l'offensiva contro Teheran è stata preparata per anni, in modo sistematico e minuzioso. Un'azione militare che attendeva solo il semaforo verde americano per essere messa in atto.

Posso darne testimonianza diretta ricordando l'incontro bilaterale fra Italia e Israele avvenuto nel lontano 2007. Con l'allora primo ministro israeliano Olmert esaminavamo con amicizia e diligenza tutti i paesi necessari per rendere possibile una convivenza tollerabile fra gli ebrei e palestinesi. Con Benjamin Netanyahu, allora capo dell'opposizione, il colloquio è stato invece molto più semplice. Chiedeva all'Italia un'unica cosa: fare pressione sul presidente americano GW Bush perché autorizzasse Israele a bombardare Teheran.

Oggi Netanyahu ha raggiunto il suo obiettivo. L'unica incognita è quanto tempo dureranno i bombardamenti e se questi saranno sufficienti per piegare il regime iraniano.

Continua a pag. 39

L'eliminazione di Khamenei non ha concluso l'operazione militare congiunta Israele-Stati Uniti contro l'Iran, scattata all'alba di sabato. Nuove ondate di raid hanno continuato ad abbattersi sul Paese, colpendo le infrastrutture missilistiche e altre figure chiave dell'establishment. I Pasdaran hanno lanciato quella che hanno definito una risposta «su vasta scala» sulle basi Usa nel Golfo e sulle città israeliane.

Servizi da pag. 2 a 9
Con le analisi di Guido Boffo e Vittorio Sabadin

L'ingorgo trasporti

Allarme stretto di Hormuz a terra 3.400 voli per l'Asia

Antonino Pane

Sui ponti di comando le radio ripetono i messaggi continuamente: rotta pericolosa, cercare rifugio e dirigersi verso acque sicure. I missili e i droni che sorvolano lo stretto di Hormuz hanno paralizzato i traffici marittimi.

A pag. 7

La paura della guerra

Studenti, turisti e chef la lunga attesa dei campani

Emanuela Sorrentino

«Una falsa calma apparente. Non ho mai visto persone che guardano il cielo ogni 10 minuti con il rumore dei missili nelle orecchie». È il racconto di Peppe Cutraro, pluripremiato pizzaiolo di Napoli bloccato a Dubai.

A pag. 6

**ULTIMA CHIAMATA
PER L'EUROPA
SONNECCHIANTE**
Giuseppe Vegas a pag. 39

**SOTTO ATTACCO
UNA RETE DI POTERE
FITTA E TENACE**
Mauro Calise a pag. 39

Il trionfatore di Sanremo: «Io un operaio della canzone. Dedico la vittoria anche a Geolier». Oggi il ritorno a Napoli



L'ex scugnizzo corre più forte dell'odio di classe e dei soliti haters

Federico Vacalebre
Inviato a Sanremo

Sanremo incorona un cantante napoletano? Feste, fuochi d'artificio e... hater.

Continua a pag. 38

Nel 2027 e 2028

De Martino, la scommessa dura due anni

Ilaria Ravarino a pag. 13

Alle pagg. 12 e 13
Giovanni Chianelli a pag. 14

**L'inchiesta: verifiche su silenzi, buchi e ritardi
Domenico, da Bolzano a Napoli
va accertato ogni passaggio**

Gigi Di Fiore

Di fronte al dolore per un figlio perso a causa di un errore sanitario, l'unica risposta che si può dare è fare chiarezza. La triste vicenda del piccolo Domenico, morto per «negligenza, imprudenza, imperizia o inosservanza di norme» quando doveva essere sottoposto al trapianto del cuore, è ormai conosciuta da tutta l'Italia.

Continua a pag. 39
Giuseppe Crimaldi a pag. 10

La lettera

La manager del Monaldi
«L'indagine interna
avviata il 30 dicembre
Collaboriamo con i pm»

Anna Iervolino*

Caro Direttore, leggo con amarezza le parole dell'amico, professor Guido Trombetti, sulle colonne del Suo giornale.

Continua a pag. 11



Dr. Kleēin
WATER GENESI
advanced skin therapy
www.drklein cosmetics.com

€ 1,40* ANNO 148 - N° 60
ITALIA
Sped. in A.P. DL363/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB RM

Lunedì 2 Marzo 2026 • S. Prospero

Il Messaggero

Dr. Kleēin
WATER GENESI
advanced skin therapy
www.drklein cosmetics.com

9 771129 622404

Commenta le notizie su [ILMESSAGGERO.IT](#)

**Roma avanti di due gol, la Juve rimonta nel recupero: 3-3
Lazio spenta a Torino: rimane soltanto la Coppa**

Beffati

Abbate, Aloisi, Carina, Dalla Palma, Mauro, Mustica
e il commento di Andrea Sorrentino nello Sport



**Il commento
OCCASIONE
SPRECATA**

Alessandro Angeloni

Gatti fa piangere la Roma proprio all'ultimo sospiro e tiene in vita la Juve che, lo abbiamo capito, non muore mai.
Nello Sport

L'editoriale

**SOFFRE
L'ECONOMIA
MA DI PIÙ
LA POLITICA**

Romano Prodi

Nel terribile quadro della guerra mondiale "a pezzi", profetizzato da Papa Francesco, è cominciato in Iran un "pezzo" molto pericoloso e gravido di conseguenze.

Non tanto per il confronto militare, dato che la superiorità di Israele è fuori discussione e l'offensiva contro Teheran è stata preparata per anni, in modo sistematico e minuzioso. Un'azione militare che attendeva solo il semaforo verde americano per essere messa in atto.

Posso darne testimonianza diretta ricordando l'incontro bilaterale fra Italia e Israele avvenuto nel lontano 2007. Con l'allora primo ministro israeliano Olmert esaminavamo con amicizia e diligenza tutti i passi necessari per rendere possibile una tollerabile convivenza fra i ebrei e palestinesi. Con Benjamin Netanyahu, allora capo dell'opposizione, il colloquio è stato invece molto più semplice. Chiedeva all'Italia un'unica cosa: fare pressione sul presidente americano G.W. Bush perché autorizzasse Israele a bombardare Teheran.

Oggi Netanyahu ha raggiunto il suo obiettivo. L'unica incognita è quanto tempo dureranno i bombardamenti e se questi saranno sufficienti per piegare il regime iraniano. Il cambiamento può essere infatti garantito solo con l'invio di truppe di terra che né gli israeliani né gli americani possono e vogliono mettere in atto.

Continua a pag. 16

LA GUERRA NEL GOLFO E I MERCATI SOTTO ESAME

Iran, il conflitto si allarga

► Raid di Usa e Israele su Teheran e missili iraniani sugli Emirati, ma Trump annuncia: parlerò con i nuovi leader del Paese. Angoscia per migliaia di italiani a Dubai. Meloni sente il Colle: timori di escalation

Evangelisti, Menicucci, Mulvoni, Orsini, Paura, Sabadin, Sciarra, Troili, Vita e l'analisi di Guido Boffo da pag. 2 a pag. 11

VOLI BLOCCATI. A TERRA 500 MILA PASSEGGERI. NAVI FERME A HORMUZ



**Gli aeroporti
dell'area
strategici
per l'Europa**

Andrea Giuricin
Il trasporto aereo si trova in uno shock davvero molto grande dopo gli attacchi iraniani nel Golfo (...)
Continua a pag. 8

L'ingorgo



**Petrolio,
il mercato
teme il ritorno
a quota 100**

Andrea Pira
Da inizio gennaio, le tensioni geopolitiche globali hanno già spinto il costo del petrolio (...)
Continua a pag. 9

In alto passeggeri bloccati in un aeroporto thailandese. Qui sopra una petroliera ferma Evangelisti e Pane alle pag. 8 e 9

Le analisi del Messaggero

**Il peso dell'incertezza
moltiplicato dai mercati**

Angelo De Mattia

Stamane e poi nel pomeriggio verifichiamo quale sarà la reazione dei mercati all'attacco israelo-americano all'Iran. Come accade di norma, si tratta di capire come i mercati interpretano questo attacco, ma anche (...)
Continua a pag. 10

**Europa, ultima chiamata
per la Vecchia Signora**

Giuseppe Vegas

L'attacco all'Iran era nell'aria. Il timing sembra studiato per tutelare i civili israeliani nel giorno dello Shabbat e consentire ai mercati una riflessione, prima dell'apertura del lunedì.
Continua a pag. 16

I ROMANI A DUBAI

**Spaghe assediata dai droni
«Noi da 48 ore nei garage»**

Andrea Bulleri e Laura Pace

Spiagge assediata dai droni. «Da 48 ore in un garage». Racconti dei turisti romani. Il ministro Crosetto rientra su un volo militare e contrattacca: «Ho pagato il triplo». A pag. 7

Tirando le somme



**SANREMO, SOLO
LA COMPETENZA
CI SALVERÀ**

Mario Ajello

Anche questo festival, per citare in qualche modo i sommi Vanzina, ce lo siamo tolti dalle scatole.
Continua a pag. 16
Marzi e Ravarino alle pag. 21 e 22

* Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, Il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; nel Molise, Il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,50; «Le grandi coppie di Roma» • € 7,90 (Roma)

**Futuro
in corso.**

Da oltre 140 anni,
siamo impegnati per il progresso
e la sicurezza energetica del Paese.
Anche adesso, anche qui.

edison Diventiamo l'energia che cambia tutto.

Il Segno di LUCA

**PESCE, GIORNO
COMBATTIVO**

Da oggi hai un nuovo inquilino: Marte entra nel tuo segno e resterà tuo ospite per un bel mese abbondante. Il bisogno di azione e l'emergere di uno spirito combattivo ne sono la più immediata conseguenza. Ti trovi a riprendere in mano molte cose, in piena autonomia. La Luna sottolinea questo passaggio mettendosi in opposizione e aumentando il tuo coinvolgimento emotivo. La carica di dinamismo fa bene al corpo e migliora la salute.

MANTRA DEL GIORNO
La ripetizione cieca crea problemi.
© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 16

il Resto del Carlino

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

LUNEDÌ 2 marzo 2026
1,80 Euro*

Nazionale - Imola+

QNECONOMIA

Territori,
innovazione
e lavoro

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



MODENA In carcere il 20enne al volante

Uccisa dall'auto in fuga,
la figlia: «Mi è morta davanti»
Polemiche sul campo rom

Zanasi a pagina 17



RIMINI Centauro di 31 anni

Tragico schianto
in motocicletta
per evitare un tasso

A pagina 17



Iran, decapitato il regime Mare e cieli: nel Golfo è caos

Trump: «Eliminati in un colpo 48 leader politici e religiosi». Giallo sulla sorte dell'ex presidente Ahmadinejad
Centinaia di petroliere ferme, stop a cinquemila voli. Crosetto rientra da Dubai con l'aereo militare (a sue spese)

LE INTERVISTE

L'analista Di Liddo

«Israele eliminerà
ogni minaccia»

Ottaviani a pagina 6

Il generale Camporini

«Raid chirurgici
Ma il piano politico?»

Boni a pagina 7

BOMBE SU TEHERAN

Una colonna di fumo
sulla capitale: anche ieri
attacchi su larga scala
di Israele e Usa



Mantigioni, Ponchia, Passeri, altri servizi e commento di **Gabriele Canè** da p. 2 a p. 9

DALLE CITTÀ

EMILIA-ROMAGNA Spinta al turismo



Da maggio
a ottobre
un treno
per Zurigo

A pagina 18

BOLOGNA Le cause: affitti, degrado e viabilità

L'allarme dei parroci in città
«Le famiglie scappano via»

Gabrielli in Cronaca

BOLOGNA Stasera alle 21 a Casalecchio

Mika e il suo nuovo tour
Il via all'Unipol Arena

In Cronaca

IMOLA Da secoli si festeggia la fine dell'inverno

Lòm a Merz,
mille persone
per la storica
festa popolare



Grandi in Cronaca

Il presidente dell'Istituto Cattaneo
e il dossier legge elettorale

L'ipotesi
di proporzionale
con premio,
proposta mista
con un vincitore
incerto

Salvatore Vassallo a pagina 11



Sal Da Vinci, 56 anni, con il Leone d'oro

La Rai: «Il nuovo conduttore
sarà sostenuto da una squadra»

Sanremo si tuffa
nell'era De Martino
Il trionfatore
Sal Da Vinci:
«Inseguo i sogni
dall'età di 7 anni»

Degli Antoni e Spinelli alle p. 20 e 21

SUSTENIUM PLUS 50+
ENERGIA PER SENTIRSI
TOSTI!!

FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+
ALTO CONTENUTO DI VITAMINA B12

GLI integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di uno stile di vita sano.

A. MENARINI

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

LUNEDÌ 2 MARZO 2026
IL SECOLO XIX
DEL LUNEDÌ

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

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,80 € - Anno CXL - NUMERO 9, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. AUT. N° LO NO/01029/06.2025 - GR.50 - BLUE MEDIA S.R.L. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e www.ilsecoloxix.it Tel. 010.5388.200

DA UN SANREMO ALL'ALTRO

**ALFA, OLLY E SAYF
GENOVA RINNOVA
LE SUE RADICI**

CLAUDIO CABONA

In un mitico freestyle pronunciato da Tedua in piazza De Ferrari, subito dopo aver cantato davanti a migliaia di persone per il Capodanno, una frase risuonò come una profezia: «Questa è l'epoca in cui Genova evoca talenti». Era il 2020 e la scena che oggi viene chiamata "nuova scuola genovese" era già in pieno fermento. In questi anni le stelle uscite dalla Liguria si sono moltiplicate, dimostrando come Genova sia attraversata da una creatività sotterranea e quasi magica, che avrebbe bisogno di essere sostenuta con più decisione dalle istituzioni e dal tessuto cittadino. È una scena che cresce spesso senza protezione, ma proprio per questo sviluppa un'identità forte, orgogliosa, non addomesticata.

Sayf è uno degli ultimi figli di quest'onda che profuma di salsedine. Un'onda di cui fanno parte lo stesso Tedua, Bresh, Izi, Oly, Alfa e tanti altri, molti legati da amicizie reali prima ancora che artistiche. Sayf è arrivato secondo al Festival di Sanremo, ma è come se lo avesse vinto: il consenso popolare, attraverso il televoto, lo ha consacrato. Oly, l'anno scorso, con "Balorda nostalgia", Sanremo lo ha vinto davvero, cambiando la percezione e il peso di Genova nel panorama musicale nazionale. Un successo che si misura anche nei numeri: oltre 90 mila biglietti venduti per la riapertura dello Stadio Luigi Ferraris che tornerà a ospitare tre concerti evento in programma questa estate. Alfa, dal canto suo, aveva già lasciato un'impronta indelebile a Sanremo 2024 con il duetto "Sogna, ragazzo sogna" insieme a Roberto Vecchioni, uno dei momenti più emozionanti e celebrati. Grazie a quella performance, la sua carriera ha messo ulteriori ali, esattamente quello che succederà a Sayf.

C'è un filo rosso che lega tutti questi ragazzi alla prima grande scuola genovese del cantautorato, da cui si sono sempre sentiti ispirati. Sono figli della stessa città, inseguono una loro personale verità e sono tutti diversi: nessuno è copia dell'altro, nessuno è replicabile. È proprio questa impossibilità di essere incasellati a renderli speciali. La "nuova scuola genovese" non è un suono unico, ma una somma di voci che condividono un destino comune. È la dimostrazione che Genova non ha mai smesso di generare visioni e riscrivere mappe. È una "scuola" che non promette eternità, ma lascia segni profondi. E quando il mare smette di fare rumore, le loro voci restano. —

Coltellate tra minori, scatta il decreto

Genova, si decide sull'applicazione del dl Sicurezza dopo il ferimento sul bus

IL PARERE DELLA LEGALE

Marco Fagandini / PAGINA 9

«La nuova norma non offre risposte»

La legale Fabiana Cilio: «Questo decreto Sicurezza parla alla pancia delle persone ma è profondamente inutile, specie quando affronta i temi dei minori».

DANILO D'ANNA / PAGINA 9

IL PARERE DEL SOCIOLOGO

Alessandro Palmesino / PAGINA 9

«Evitare i ghetti resta la priorità»

Secondo il sociologo Andrea Tomaso Torre «il disagio tra i giovani è pesante, ma non deve creare generalizzazioni»: «La priorità resta quella di evitare i ghetti».

L'INSERTO BLUE ECONOMY

**Traffici marittimi
e rotta dell'Artico,
summit a Roma**



SIMONE GALLOTTI / PAGINA 1

**Netanyahu: «Colpiremo più forte»
Trump: «Parlerò con gli iraniani»**

Israele, morti e dispersi in un palazzo colpito da un missile. Prime vittime tra i soldati americani



Prima l'annuncio del premier israeliano Netanyahu: «Colpiremo più forte». Poi la nuova pioggia di missili su Teheran. Si intensifica la pres-

sione militare sull'Iran. Trump rivendica l'affondamento di nove navi nemiche ma apre la porta a un confronto «con i nuovi leaders». L'Iran

reagisce con i missili: morti e dispersi sotto le macerie di un palazzo a Beit Shemesh (foto). Tre vittime tra i soldati americani. SERVIZI / PAGINE 2-4

I MERCATI

**Hormuz bloccato,
prezzo del petrolio
già in forte crescita**

Alberto Quarati / PAGINA 5

Il conflitto spinge il prezzo del petrolio che ieri volava già tra 80 e 100 dollari nelle quotazioni al di fuori del mercato regolamentato. Occhi puntati quindi sulla riapertura dei mercati.

LA SCRITTRICE

**Pegah Moshir Pour
«Ma il regime
non si arrenderà»**

Alessandro Farruggia / PAGINA 7

Pegah Moshir Pour, scrittrice e attivista dei diritti civili iraniana naturalizzata italiana, non crede alla prospettiva della rivoluzione. Il regime non si arrenderà, meglio trattare.

LUNEDÌ TRAVERSO

LAPACE NON FALASTORIA

CLAUDIO PAGLIERI



Il 2 marzo 986, esattamente 1140 anni fa, assunse il potere nella Francia Occidentale Luigi V, l'ultimo re carolingio. Aveva 19 anni, a 15 gli avevano fatto sposare una donna di 40 che ottenne presto il divorzio. Regnò poco più di un anno, Luigi V, prima di morire in un incidente di caccia, ma fece in tempo a collezionare una serie di soprannomi: l'Ingiusto, il Fannullone, l'Indolente. La sua colpa? Non scatenò neppure una guerra, e quando stava per farlo preferì trattare e raggiungere un accordo. A rimediare provvide il successore, Ugo Capeto, il primo della dinastia capetingia che vanta ben cinque re promotori di crociate, tutte ovviamente preventive e atte a difendere il popolo francese: Luigi il Giovane, Filippo il Conqui-

statore, Luigi il Leone, Luigi il Santo (forse perché di crociate ne fece due) e Filippo l'Ardito, non so se mi spiego. Di questi magari avrete sentito parlare, come di Cesare, Alessandro e Carlo Magno, Napoleone, mentre nulla sappiamo di tutti i sovrani soprannominati con disprezzo o sufficienza il Mite, il Buono, il Saggio. Finché studieremo la storia così, dedicando monumentali biografie a chi ha invaso Paesi, sterminato bambini, imposto le sue idee con la forza, e poche righe a chi "non ha fatto niente" (cioè ha regnato in pace), le guerre continueranno e la colpa sarà anche dei nostri cattivi maestri e professori. Approfitto delle ultime righe per ringraziare la meravigliosa orchestra di Sanremo e te Carlo, visto che in questi giorni nessuno se ne è ricordato.

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

GOLD INVEST
ACQUISTIAMO E
VENDIAMO PREZIOSI
**ACQUISTIAMO ORO A
€135/GR**
**ACQUISTIAMO ARGENTO A
€2.500/KG**
STERLINA €970
*LE QUOTAZIONI POSSONO LEGGERMENTE VARIARE IN BASE AL FINEGGIAMENTO DELL'ORO SULLE BORSE INTERNAZIONALI

Il Sole 24 ORE del lunedì

€ 2 in Italia
Lunedì 2 Marzo 2026
Anno 162°, Numero 60

Prezzi di vendita all'ingrosso
Costa Azzurra € 4, Svizzera SFR 4

con "Le sei storie delle paroline magiche - Vol. 2" € 9,90 in più;
con "Le sei storie delle paroline magiche - Vol. 3" € 9,90 in più;
con "Cine tempore" € 9,90 in più con "Orgoglio e pregiudizio" € 9,90 in più;
con "Nonno Ianni del codice" € 12,90 in più con "I grandi libri - Matematica" € 12,90 in più con "TVA 2026" € 12,90 in più;
con "Cali e budini" € 12,90 in più con "Aditi albanesi, bere e commercialità" € 12,90 in più con "Defecto 2026" € 12,90 in più;
con "Bianca Follis junior" € 12,90 in più con "Aspetta" € 12,90 in più;
con "HTS" € 12,90 in più.



Presso l'editore Sped. in A.P. - D.L. 353/2003
con L. 46/2004, art. 1, c. 1, PCH Milano

Le sezioni
digitali
del Sole 24 Ore



24h

L'area premium
inchiestre e approfondimenti
nel sito del Sole 24 Ore

NT+

Norme & Tributi Plus
I quotidiani digitali su Fisco,
Diritto, Enti Locali e Edilizia

NT+

Lavoro
Contratti, sicurezza, forma-
zione, controversie e welfare

L'esperto risponde
Il tema di oggi
Condominio,
lavori ai balconi:
quali obblighi
per la sicurezza
e per le spese

Doveri del proprietario, ma
se c'è pericolo concreto
interviene l'amministratore.
Panzarella e Rezzonico
— nel fascicolo all'interno



Panorama

TITOLI DI STATO

**BTP Valore, oggi
via al collocamento**
**Dal 2023 record
di acquisti dal retail**

Si apre oggi l'emissione del nuovo BTP Valore, riservato al retail. La durata è sei anni, le cedole sono crescenti ogni biennio, con premio fedeltà dello 0,8% (i tassi definitivi saranno resi noti a fine collocamento, venerdì). La formula finora ha funzionato: dal 2023 il BTP Valore ha coperto il 70% dei nuovi acquisti di titoli di Stato delle famiglie.

Gianni Trovati — a pag. 9

PARTITE IVA

**La rottamazione
apre al concordato
biennale 2026-27**

I debiti rottamati alla data di adesione al Cpb diventano irrilevanti. Ma la nuova definizione agevolata non consente di rientrare nel patto decaduto a chi ha interrotto le rate relative alla sanatoria quater.

Pegorin e Ranocchi — a pag. 24

FISCO E CONSUMI

Accise, gettito
verso 45 miliardi
Tornano a salire
elettricità e gas

Aquaro, Degani, Dell'Oste,
Santacroce — a pag. 24

PROFESSIONI

**Fusioni e ingressi:
gli studi inseguono
nuove strategie**

Ingressi e potenziamento di alcune practice, aggregazioni, nuove sedi: le mosse degli studi professionali di avvocati e commercialisti tra la fine del 2025 e l'inizio del 2026 sono particolarmente significative.

Carbonaro — a pag. 18

Real Estate 24

I grandi eventi
come motore
della rigenerazione

Paola Pierotti — a pag. 20

Marketing 24

Enigma Reddit:
brand sedotti
dalle community

Colletti e Grattagliano — a pag. 23

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
Scopri le offerte
Isola24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti 02.30.300.600

MISSILI E DRONI SULL'IRAN, IN ISRAELE E NEL GOLFO

Bombe in tutto il Medio Oriente Navi e petroliere bloccate a Hormuz

Trump: parlerò ai nuovi leader iraniani
Allerta Borse, petrolio e gas. Caos voli

Bellomo, Biolchini, Lops, Martelli, Perrone, Romano, Yconese

— a pag. 2-8

L'ANGELUS A SAN PIETRO
Papa Leone: fermare
la spirale della violenza

Carlo Marroni — a pag. 8

DOPO LA MORTE DI KHAMENEI
A Teheran il regime
è preparato a resistere

Roberto Bongiorno — a pag. 2-3

L'ANALISI/1
LA SCELTA DI TRUMP
E LA COPERTA CORTA

di Gregory Alegi — a pagina 3

L'ANALISI/2
ORA IL PERICOLO
È LA STAGFLAZIONE

di Stefano Manzocchi — a pagina 5

Sanità e medici: le pagelle degli italiani

Noto Sondaggi

Confronto con Francia,
Germania, Spagna e Uk
Pesano i tempi lunghi

Gli italiani risultano i più critici in Europa nei confronti della sanità pubblica. È quanto emerge da un'indagine inedita realizzata da Noto Sondaggi per il Sole 24 Ore del Lunedì, che confronta il giudizio dei cittadini di Italia, Spagna, Francia, Ger-

mania e Regno Unito sui servizi sanitari pubblici. Nel nostro Paese meno di un italiano su due esprime una valutazione positiva complessiva, una quota nettamente inferiore a quella rilevata negli altri grandi Paesi europei. Le difficoltà maggiori si concentrano sui tempi di attesa per visite, esami diagnostici e ricoveri, indicati come l'elemento più penalizzante dell'esperienza nel servizio sanitario nazionale. Il sondaggio segnala anche una quota elevata di cittadini che, proprio a causa delle liste d'attesa, rinunciano alle cure.

Bartoloni, Finizio, Uccello

— a pag. 10-11

L'ANALISI

**GIUDIZI SEVERI RIFLETTONO
ASPETTATIVE PIÙ ELEVATE**

Antonio Noto — a pag. 11

RAPPORTO CENSIS

Cambia il valore
della carriera:
più spazio a tempo
e benessere

Per il 55,1% dei lavoratori la carriera non è una priorità di vita, lo è invece per il 33,8 per cento. Quattro occupati su dieci considerano il lavoro più come un obbligo che come una passione. La maggior parte dei dipendenti si aspetta che l'azienda si impegni per il suo benessere. Sono alcuni dati del nono Rapporto sul welfare aziendale realizzato da Censis in collaborazione con Eudaimon.

Serena Uccello — a pag. 12

DECRETO MILLEPROROGHE

Assunzioni, per i giovani e il Sud
bonus variabili nel corso del 2026



Lavoro. Nei primi nove mesi del 2025 agevolato l'8,2% dei contratti (Inps)

Il Milleproroghe ridisegna gli sgravi contributivi per assumere giovani under 35 e disoccupati over 35 nella Zes. L'esonerazione passa dal 100% al 70% mentre dal 1° maggio si torna al 50 per cento.

Mellis e Rota Porta — a pag. 13



IL PROGETTO ONU
Esperti italiani
in prima fila
per andare
«oltre il Pil»

Michela Finizio — a pag. 15

FLACONCINI AGITA E BEVI

SUSTENIUM PLUS 50+

ENERGIA FISICA E MENTALE
FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+

15 FLACONCINI

**FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+
ALTO CONTENUTO DI VITAMINA B12**

GLI integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di uno stile di vita sano.

L'ENERGIA PER SENTIRSI TOSTI!

M. SERRAVALLE



IL PODIO CHE NON TI ASPETTI

La sorpresa Sayf spiazza il Sanremo di Sal Da Vinci



Antini, Guadalaxara, Monsé e Puglisi da pagina 20 e 22

TORMENTONE SOCIAL

LDA e Aka 7even vincono il FantaSanremo fantasy game del web



VISTI DA LONTANO

Quel Conti Mascetti della tv e il suo ultimo Festival «cristiano e democratico»

Conte Max a pagina 13



a pagina 30
le stelle di Branko



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



San't Agnese di Boemia, badessa

Lunedì 2 marzo 2026

DIRETTORE DA DANIELE CAPEZZONE

Anno LXXXII - Numero 60 - € 1,20*

ISSN 0391-6990

www.iltempo.it



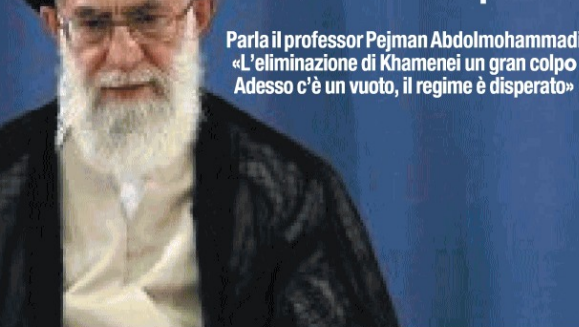
**Intelletuali spompatis
Pupazzi russo-cinesi
Adesso serve
un neoatlantismo**

DI DANIELE CAPEZZONE

Le immagini della Storia parlano da sé: gli iraniani sperano e festeggiano, mentre nei nostri studi televisivi i presunti «esperti» hanno la faccia lunga e triste, vere e proprie «vedove» dell'ayatollah Khamenei. Poveri intelletuali spompatis. Da dieci anni non ne azzeccano una: non hanno capito Brexit, non hanno capito né la prima né la seconda vittoria di Trump, non hanno capito l'affermazione in mezzo mondo di quelli che hanno sprogredientemente bollato come «sauranisti», e anche in epoca Covid hanno sparacchiato a casaccio, curando sempre di non dire mezza parola contro la Cina. Negli ultimi due anni, poi, pur di dare addosso a Trump (e Netanyahu), hanno tilato per Hamas, poi per Teheran, perfino per Maduro a Caracas. E allora? E allora certo che una guerra porta sempre con sé rischi fatali, e non si tratta dal nostro lato - di farci prendere da un'assurda esaltazione bellicista. Figurarsi. E tuttavia occorre tenerci alla larga da due mali. Il primo è il lavoro dei numerosi pupazzi russo-cinesi che operano qui in Italia: politici, ex uomini delle istituzioni, giornalisti, spontaneamente (in molti casi spiritosamente) impegnati in una costante azione da quinte colonne di Pechino e Mosca. Per lo più stanno a sinistra, ma qualcuno è stato appositamente inventato per creare problemi al centrodestra. La seconda tendenza da evitare, opposta alla prima ma a sua volta confusa, è quella di un europeismo di maniera («ci vuole più Europa»), come se questa Ue avesse funzionato bene (non è stato così, lo sappiamo), e come se avesse senso in futuro scaricarla senza e magari contro gli Usa. Assurdo. La strada da seguire è invece una terza, difficile e a tratti impopolare: quella di un neoatlantismo capace di tenere il filo del rapporto con Donald Trump e gli Stati Uniti anche nelle giornate difficili. Ricordando alla Casa Bianca che per rendere di nuovo grande l'America («make America great again») occorre avere a cuore l'intero Occidente. «Make the West great again», come disse benissimo Meloni a Trump alla Casa Bianca. La sfida è tutta qui.

Morto il capomafia

L'Iran e il mondo sperano



Parla il professor Pejman Abdolmohammadi
«L'eliminazione di Khamenei un gran colpo
Adesso c'è un vuoto, il regime è disperato»

DI SUSANNA NOVELLI
Da teocrazia a dittatura militare il rischio del metodo Venezuela
a pagina 4

DI FEDERICO PUNZI
Altro che caos e improvvisazione Trump e l'attacco all'asse Russia-Cina
a pagina 4

DI ROBERTO ARDITI
Meloni e l'Italia dalla parte giusta In Europa ma con Usa e Israele
a pagina 7

DI FRANCESCO CAPOZZA
«Stabilità e pace» L'appello di Leone che contraddice l'Avvenire di Zuppi
a pagina 8



la TORACIATA
Khamenei parcheggiato lassù Trentamila assassinati dai suoi uomini lo attendono non sarà una festa
Sirignano a pagina 11

LA SFIDA DEL REFERENDUM

Se a Treviso il comizio per il No si fa in Tribunale

Proprio dove si fanno i processi si contesta la riforma

Proprio l'aula dove si celebrano i processi, diventa palcoscenico per il No. I relatori sono: il procuratore di Belluno, la giudice di Treviso e il docente di diritto a Padova.
Sirignano a pagina 11

DI GIOVANNI M. JACOBBAZZI
Il magistrato che commenta la sua sentenza sul giornale
a pagina 10

DI LUIGI DI GREGORIO
La separazione il vero nodo democratico della riforma
a pagina 11

LE VEDOVE DI KHAMENEI

Pasdar e bandiere rosse la stravagante marcia del campo largo

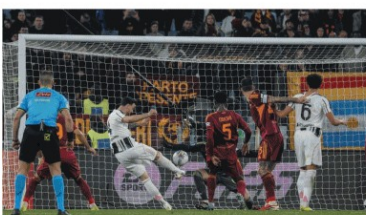
DI EDOARDO ROMAGNOLI e ALDO ROSATI

In Italia continua la santificazione del boia di Teheran, tra pasdar e bandiere rosse. Domani a Milano la Cgil organizza il corteo contro «l'escalation militare Usa» e Conte rilancia: «Le bombe hanno causato 108 vittime in una scuola femminile». Intanto sui giornali i commentatori di sinistra giocano a fare le vedove di Khamenei.

a pagina 6

IL POSTICIPO ALL'OLIMPICO FINISCE 3-3

Roma, beffa Champions Avanti 3-1 con la Juve è rimontata all'overtime



Biafora, Pes e Turchetti alle pagine 24 e 25

DI TIZIANO CARMELINI

Una lezione dura che servirà E l'ex Spalletti rimane un tabù

a pagina 24

LA CRISI CONTINUA

Lazio ko 2-0 con il Torino Ora tutto sulla Coppa mercoledì

Rocca, Pieretti e Salomone alle pagine 26 e 27



TENNIS

Cobolli vince il torneo di Acapulco e diventa numero 15 al mondo

Schito a pagina 29

ATLETICA

Gli atleti del Kenya dominano la 51ª edizione della Roma-Ostia

Lo Russo a pagina 29

IL COMUNE LO DARÀ IN GESTIONE PER 50 ANNI

L'ex Mercato dei Fiori al Trionfale diventerà un centro sportivo con negozi

Zanchi a pagina 17

*IN ITALIA FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)
*VERSIONE IN ARABO: 02/03/2026 (LUN) AL 27/02/2026 (V) 4.400 L. 1000 L. 1000 L.

HAI GIÀ SCARICATO L'APP PIÙ COMODA D'ITALIA?

INTAXI APP

SCOPRI DI PIÙ SU WWW.INTAXI.IT

ARTEMISIA LAB
RETE DI CENTRI CLINICI DIAGNOSTICI

APERTI TUTTO L'ANNO ANCHE AD AGOSTO

RISPOSTE DIAGNOSTICHE IMMEDIATE
ESAMI CLINICI IN GIORNATA

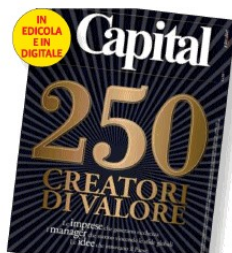
SERVIZIO GLOBALE DI SENOLOGIA

www.artemisialab.it
www.artemisialabyoung.it

IL COMUNE LO DARÀ IN GESTIONE PER 50 ANNI

L'ex Mercato dei Fiori al Trionfale diventerà un centro sportivo con negozi

Zanchi a pagina 17



Anno 35 - n° 51 - €3,00 - Ch.F. 4,50 - Sped. in A.P. art. 1, c. 1, legge 4604 - DCM Milano Lunedì 2 Marzo 2026



• TUTTE LE AZIENDE CHE ASSUMONO • a pag. 45



Italia Oggi Sette
Pensioni, come ricongiungere i contributi
 Gli strumenti per riunificare gli spezzoni dei versamenti, distribuiti tra Inps e altre casse di previdenza
 DI BERNARDI CROCI
 Nell'inserto da pag. 35

Le mille vie per la pensione

Dai contributi figurativi, al riscatto, alla contribuzione volontaria: come riunire il puzzle dei versamenti. Per i professionisti ora c'è la ricongiunzione senza limiti

Il raggiungimento del diritto alla pensione diventa sempre più spesso il risultato della ricomposizione di un puzzle di versamenti, distribuiti tra Inps e altre casse di previdenza. Per mettere insieme i tasselli, i lavoratori hanno a disposizione diversi strumenti, talvolta alternativi o talvolta cumulabili. A cominciare dalla possibilità di riscatto, e da altre tipologie di contribuzione: figurativa e volontaria. Ecco una panoramica completa.

Cirioli, nell'inserto da pag. 35 e a pag. 43

Terzo settore, nuova fiscalità a regime. Onlus alla resa dei conti

Ricciardo e Sapia da pag. 4



Un assegno pagato caro

DI MARINO LONGONI

In un mercato del lavoro caratterizzato da carriere sempre più discontinue e frammentate, la sfida principale, spesso, è quella di colmare i vuoti contributivi che rischiano di ridurre l'importo dell'assegno o di allontanare la data del pensionamento. Il sistema previdenziale offre una serie di strumenti che spaziano dai contributi volontari a quelli figurativi, fino alle diverse forme di riscatto, ciascuna con specifiche regole di accesso e costi differenti. Un pilastro fondamentale per chi ha interrotto l'attività lavorativa è rappresentato dai contributi volontari, che permettono di proseguire i versamenti all'Inps per raggiungere i requisiti pensionistici o incrementare il futuro assegno. Accanto a questi, il sistema riconosce automaticamente o a domanda i contributi figurativi, ovvero coperture gratuite per periodi in cui il lavoratore non ha potuto prestare servizio per cause specifiche, come la disoccupazione
 continua a pag. 3

IO Lavoro
 Per le imprese introvabile un lavoratore su due
 a pag. 44

Affari Legali
 Studi legali alla ricerca dei nuovi manager
 da pag. 29

GENERAL FINANCE

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/>

LA NAZIONE

QNECONOMIA

Territori,
innovazione
e lavoro

LUNEDÌ 2 marzo 2026
1,80 Euro

Firenze - Empoli +

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



La nostra regione capofila per i diritti

**Sfruttamento dei rider
«L'alternativa etica c'è
È già attiva in Toscana»**

Ferrari e Ciardi a pagina 17



In lizza Sarzana, Massa e Colle

**Capitale
della cultura
Corsa a tre**

Mancuso a pagina 18



Iran, decapitato il regime Mare e cieli: nel Golfo è caos

Trump: «Eliminati in un colpo 48 leader politici e religiosi». Giallo sulla sorte dell'ex presidente Ahmadinejad
Centinaia di petroliere ferme, stop a cinquemila voli. Crosetto rientra da Dubai con l'aereo militare (a sue spese)

LE INTERVISTE

L'analista Di Liddo

«Israele eliminerà
ogni minaccia»

Ottaviani a pagina 6

Il generale Camporini

«Raid chirurgici
Ma il piano politico?»

Boni a pagina 7

BOMBE SU TEHERAN

Una colonna di fumo
sulla capitale: anche ieri
attacchi su larga scala
di Israele e Usa



Mantigioni, Ponchia, Passeri, altri servizi e commento di Gabriele Canè da p. 2 a p. 9

DALLE CITTÀ

CAMPIONATO In campo a Udine (20.45)



**Gudmundsson
torna titolare
per spingere
la Fiorentina**

Servizi nel Qs

EMPOLESE L'inchiesta costola del caso Keu

Appalti e metodo mafioso
Torna l'aggravante in Aula

Baroni in Cronaca

EMPOLI Il furto in pieno centro

Professionista derubato
di gomma e cerchione

Servizio in Cronaca

EMPOLI Dopo l'attacco in Iran

Studentessa
bloccata a Dubai
«Notte sotto i razzi
Lo Stato ci aiuti»



Capobianco in Cronaca

Il presidente dell'Istituto Cattaneo
e il dossier legge elettorale

L'ipotesi
di proporzionale
con premio,
proposta mista
con un vincitore
incerto

Salvatore Vassallo a pagina 11



Sal Da Vinci, 56 anni, con il Leone d'oro

La Rai: «Il nuovo conduttore
sarà sostenuto da una squadra»

**Sanremo si tuffa
nell'era De Martino
Il trionfatore
Sal Da Vinci:
«Inseguo i sogni
dall'età di 7 anni»**

Degli Antoni e Spinelli alle p. 20 e 21

SUSTENIUM PLUS 50+
ENERGIA MIBO CRONALE
15 in 15
FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+
ALTO CONTENUTO DI VITAMINA B12

L'ENERGIA
PER SENTIRSI
TOSTI!

FLACCONI
AGITA E BEVI

GLI integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di uno stile di vita sano.

A. MENARINI





la Repubblica



Fondatore
EUGENIO SCALFARI

Direttore
MARIO ORFEO



R cultura
Il talento di mister Suter
investigatore gentiluomo
di **GIANCARLO DE CATALDO**
a pagina 29

R sport
La Juve si salva a Roma
Milan ok, ora c'è il derby
di **GAMBA, SCOTTI e SERENI**
alle pagine 34, 35 e 36



Lunedì
2 marzo 2026
Anno 33 - N° 9
Oggi con
Affari&Finanza
In Italia € 1,90

Guerra senza confini

Khamenei morto, l'Iran promette vendetta: missili e morti in Israele e nei paesi del Golfo. Altri raid su Teheran, colpito un ospedale Trump: "Parlerò con i nuovi leader". Cina e Russia contro gli Usa. Francia, Germania e Regno Unito: "Pronti ad azioni difensive"

dalla nostra inviata **FRANCESCA CAFERRI**

Quarenta giorni di lutto e un impegno, firmato da Ali Larjani, capo del Consiglio supremo di Sicurezza nazionale: «Hanno bruciato il nostro cuore, bruceremo il loro». L'Iran ha annunciato così la morte della sua Guida Suprema.

da pagina 2 a pagina 13
di **BINI, CANDITO, COLARUSSO, FOSCHINI, FRANCESCHINI, LOMBARDI, MASTROLILLI, MINELLA, OCCORSIO, PUCCIARELLI, TITO, TONACCI e ZUNINO**

Un regime in cerca di martirio

di **MAURIZIO MOLINARI**

Decapitata e umiliata, la Repubblica islamica va al contrattacco sovrapponendo martirio e violenza: le lacrime dell'annunciatore tv, i lanci a pioggia di missili e droni, la chiusura di Hormuz, la repressione e l'accelerazione della successione ad Ali Khamenei descrivono la volontà del regime di sopravvivere ad ogni costo. Il piano in diretta del conduttore tv sulla morte della Guida Suprema riassume quanto sta avvenendo a Teheran. Barba ben curata e completo grigio, abbassa la testa ripetendo "Allah hu-Akbar" in un crescendo di dolore che lo porta a dire: "Il Leader Supremo ha preso la bevanda del martirio, si è ricongiunto con Allah".

continua a pagina 14



Teheran. le nubi di fumo dopo il lancio dei missili sull'Iran

La trama di un brutto film

di **CONCITA DE GREGORIO**

Fate conto che sia la trama di un film. Immaginate di essere chi ha scritto il soggetto e di cercare un produttore, qualcuno che ci metta i soldi. Salve, grazie per avermi ricevuto: io avrei queste due cartelline, gliele lascio qui rilegate, legga pure con comodo. Come? Sì, certo, le anticipo in due parole. Allora. La storia si svolge tutta in un giorno, siamo in Italia.

a pagina 14

L'INTERVISTA
di **TOMMASO CIRIACO**

Crosetto: "Io a Dubai? Non era prevista questa accelerazione"



Sono partito per ragioni familiari e senza scorta perché avevamo altre informazioni. Se la Casa Bianca ci chiederà supporto andremo in Parlamento

a pagina 11

ITALPREZIOSI®
Investi oggi sul tuo domani
WWW.ITALPREZIOSI.IT

Franceschini: "Meloni vuole Colle e pieni poteri"

IL CASO
di **CONCETTO VECCHIO**

L'ex ministro Dario Franceschini denuncia lo scopo della riforma della legge elettorale presentata dalla destra e che prevede un premio di maggioranza abnorme per la coalizione che supera il 40 per cento: "Vogliono comandare con pieni poteri - dice l'esponente del Pd - e avere sul Colle un presidente che non sia più un garante".

a pagina 17



Un inedito di Mina per la sfilata di Silvana Armani

di **SERENA TIBALDI**

a pagina 24



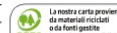
Sal Da Vinci: "La mia vittoria dopo le cadute"

dal nostro inviato **ANDREA SILENZI**

a pagina 30

Prezzi di vendita all'estero: Grecia € 3,50 - Croazia, Francia, Monaco P., Slovenia € 4,00 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,50
Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90 Tel. 06/49821 - Sped. Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma

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



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



L'ECONOMIA DEL LUNEDÌ

Rivoluzione trasporti
addio ai biglietti di carta

ANNAMARIA ANGELONE — PAGINA 26



LA TECNOLOGIA

Bernabè: dietro il boom Ai
c'è il furto del secolo

GIUSEPPE BOTTERO — PAGINA 24



LA CULTURA

Brian Eno: perché l'arte
è il gioco degli adulti

BIANENO — PAGINE 30 E 31

1,90 € II ANNO 160 II N. 59 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II DL 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB - TO II WWW.LASTAMPA.IT



LA STAMPA

LUNEDÌ 2 MARZO 2026

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



PAURA PER GLI ITALIANI. GIALLO SULLA MORTE DI AHMADINEJAD. UCCISI TRE SOLDATI USA. PARIGI, LONDRA E BERLINO: PRONTI AD AGIRE

La vendetta degli Ayatollah

Strage in un palazzo di Gerusalemme: 9 vittime. Trump: guerra di 4 settimane, parlerò con Teheran

IL COMMENTO

Comunque vada
sarà un insuccesso

NATHALIE TOCCI

Stati Uniti e Israele attaccano l'Iran con l'obiettivo di un cambio di regime. In poche ore, la guerra decapita la Repubblica islamica, uccidendo la Guida suprema Ali Khamenei. Nonostante questo apparente successo dell'aggressione, gli scenari per l'Iran, il Medio Oriente e gli stessi Stati Uniti sono foschi. Contrariamente a quanto dichiarato dal presidente Donald Trump ma smentito dalla stessa Cia, non esistevano minacce iraniane imminenti - nucleari o missilistiche - nei confronti degli Stati Uniti tali da giustificare l'intervento. È noto che Trump non avesse «obliterato» il programma nucleare di Teheran, come da lui affermato dopo l'attacco congiunto Israele-Usa all'Iran nell'estate scorsa. Ciononostante, l'Agenzia internazionale per l'energia atomica non aveva rilevato né una ripresa dell'arricchimento dell'uranio né un programma nucleare militare. Lo stesso Trump, seguito dal primo ministro israeliano Benjamin Netanyahu, ha poi lasciato intendere che l'obiettivo questa volta fosse diverso: non più la distruzione del programma nucleare, ma un cambio di regime, esortando il popolo iraniano a insorgere. — PAGINA 6

IL CASO

Se anche Putin
si appella al diritto

ANNA ZAFESOVA

Una «cinica violazione di tutte le norme della morale umana e del diritto internazionale»: nel suo telegramma di condoglianze a Teheran Putin usa toni di condanna. — PAGINA 29

L'ANALISI

L'imbutto di Hormuz
e l'ombra sui mercati

STEFANO LEPRÌ

È bloccato al momento lo stretto di Hormuz, attraverso il quale passa quasi un quarto del petrolio greggio consumato sul pianeta. I mercati sono in attesa. — PAGINA 29

IL COLLOQUIO

Crosetto: nessuno
sapeva dell'attacco

ILARIO LOMBARDO

«Sono in volo, non ho ancora chiuso occhio...». Guido Crosetto risponde via whatsapp dall'aereo militare che dall'Oman lo sta riportando in Italia. — PAGINE 12 E 13

IL REPORTAGE

La Cisgiordania
stretta nella morsa

FRANCESCA MANNOCCHI

L'allargamento della guerra con l'Iran si è tradotto in Cisgiordania in una stretta immediata e tangibile. Israele ha chiuso tutti i passaggi con i territori palestinesi. — PAGINA 17

IL PERSONAGGIO

Sal e la vittoria
dei telepopulisti

ALBERTO MATTIOLI

È ci siamo. L'ordalia sanremese certifica l'ennesima spaccatura fra élite e massa, Zdi e periferie, intellettuali e no. — PAGINE 32 E 33



Così Israele si scopre fragile

ANNA FOA — PAGINA 29

La nuova piramide del potere

GIORDANO STABILE — PAGINE 4 E 5

Ebrei ultraortodossi sul luogo dell'attacco missilistico iraniano che ha fatto molte vittime a Beit Shemesh — PAGINE 2-17

LO SPORT

Juve in rimonta a Roma
un pari per la Champions

BARILLÀ, DESANTIS, RIVA

C'è la forza della disperazione, della speranza fino alla fine e pure un pochino oltre. C'è l'effetto di cambi tipici di chi non può far altro che render virtù la necessità. E c'è un pizzico di fortuna, che però devi anche andartela a cercare. Ecco cosa c'è nel rocambolesco 3-3 dell'Olimpico. — PAGINE 34 E 35



La cura D'Aversa funziona
il Toro batte la Lazio

MANASSERO, ODDENINO



Aveva ragione Fabrizio De André: dai diamanti non nasce niente, ma dal letame nascono i fiori. E così, dopo la contestazione dei propri tifosi con tanto di concime sparso davanti al Filadelfia, il nuovo Toro sboccia nel modo migliore sul prato di casa. — PAGINA 36

L'ITALIA DEI PRIMI ITALIANI
RITRATTO DI UNA NAZIONE APPENA NATA

CASTELLO DI NOVARA
1 NOVEMBRE 2025 - 6 APRILE 2026

WWW.METSARTE.IT

 MFS. ESPERTI NEL MERCATO OBBLIGAZIONARIO DAL 1970. Pionieri nella creazione di valore a lungo termine. Visita mfs.com/it	CAPITALIZZAZIONI Stato «padrone» in Piazza Affari Un terzo è suo di FRANCESCO BERTOLINO 4	IMA/ALBERTO VACCHI Ancora shopping e poi un'alleanza Non si può stare soli di DARIO DI VICO 9		RISPARMIO Torna il Btp Valore: rende meno del 3% A chi conviene di ANGELO DRUSIANI, PIEREMILIO GADDA 34	 MFS. ESPERTI NEL MERCATO OBBLIGAZIONARIO DAL 1970. Pionieri nella creazione di valore a lungo termine. Visita mfs.com/it
--	--	--	---	--	--

Risparmio, Mercato, Imprese

L'Economia

LUNEDÌ
2.03.2026
ANNO XXX - N. 8

economia.corriere.it

del **CORRIERE DELLA SERA**

IL MERITO È DELLE IMPRESE
LA RICERCA DI ALTRI MERCATI

DAZIE E TARIFFE L'ITALIA REGGE RESTANO IDANNI

di **FERRUCCIO DE BORTOLI**

Dopotutto dovremmo essere grati a Donald Trump per la sua pervicace imprevedibilità. Imponendo dazi con la stessa velocità con la quale posta i suoi commenti su Truth, ha messo a durissima, ma in fondo salutare prova, le relazioni economiche internazionali e anche lo Stato di diritto e la separazione dei poteri. La pronuncia della Corte suprema non sembra fermare il presidente degli Stati Uniti ma gli impone di trovare una via legale diversa, rispettando le prerogative del Congresso.

Gli incassi del programma Ieepra (International emergency economic powers act) pari, secondo le stime, da aprile 2025 in poi, a 175 miliardi vengono in futuro meno con l'incognita dei rimborsi. La forza, una volta tanto, non vince sul diritto. Non ci facciamo illusioni, ma la democrazia ha i suoi anticorpi ed è stato grazie a questa forzatura protezionistica che li abbiamo riscoperti. Temevamo non ci fossero più. Il loro valore è superiore a qualsiasi discussione sul futuro dei saldi commerciali, ma hanno una conseguenza non disprezzabile anche sul piano economico perché contribuiscono a ridurre i margini di incertezza. Si sa che c'è un limite oltre il quale l'arbitrio del tycoon, del leader, anche il più risoluto non può andare (o almeno si spera non possa andare).

CONTINUA A PAGINA 2

Con articoli di **Edoardo De Biasi, Francesca Gambarini, Daniele Manca, Giuditta Marvelli, Paolo Ottolina, Alessandra Puato, Stefano Righi, Daniele Sparisci, Danilo Taino, Isidoro Trovato, Gianmario Verona**
5, 12, 15, 16, 19, 21, 23, 24, 36



Bernard Arnault

I COLOSSI DEL FASHION

Da Vuitton a Dior, l'uomo più ricco del mondo (prima del Big tech boom) aumenta la quota in Lvmh e rilancia sul lusso

di **STEFANO MONTEFIORI** 7

Leader
Bernard Arnault, numero 1 di Lvmh, e la moglie Hélène Mercier-Arnault

DEDICHIAMO AI PROGETTI L'ECCELLENZA CHE MERITANO.

Cinque stelle lusso sulla riva orientale del Lago di Como, l'**Hotel Il Sereno** rappresenta l'incontro tra design raffinato e comfort di massimo livello. Mitsubishi Electric contribuisce al benessere degli ospiti con sistemi avanzati per il riscaldamento, raffreddamento dell'aria e produzione di acqua calda.

Hotel Il Sereno
(Como)

il sereno.
LAGO DI COMO

CVP



mitsubishielectric.it

Ogni progetto richiede eccellenza e **Mitsubishi Electric** risponde con soluzioni innovative e versatili, capaci di adattarsi a contesti diversi e alle esigenze di chi li vive. Dalla progettazione alla realizzazione, offriamo sempre la soluzione migliore per garantire il massimo comfort, trasformando ogni ambiente in un'esperienza ideale di benessere.

Mitsubishi Electric,
il piacere del clima ideale.

 **MITSUBISHI ELECTRIC**
CLIMATIZZAZIONE



Al via Shipping, Forwarding & Logistics Meet Industry 2026

01 Marzo 2026 Redazione Tra i relatori confermate la presenza del viceministro Edoardo Rixi Milano - L'intermodalità torna al centro del dibattito industriale e logistico nel programma di mercoledì 4 marzo a Shipping, Forwarding & Logistics Meet Industry con una sessione dedicata a una domanda cruciale: cosa si può fare oggi, mentre il sistema attende il completamento delle infrastrutture? Dopo aver analizzato nelle passate edizioni le valutazioni economiche delle opere di trasporto e i primi bilanci del PNRR, ora si propone un cambio di prospettiva. L'obiettivo è uscire dalla logica che rimanda la crescita dell'intermodalità esclusivamente alla disponibilità futura delle infrastrutture, concentrandosi invece su politiche, strumenti e scelte operative in grado di produrre effetti nel breve periodo. Si discuterà sullo stato di avanzamento delle infrastrutture, il ruolo dei porti e delle connessioni ferro-portuali, le opportunità offerte dalle autostrade del mare e dell'acqua, oltre alle prospettive dell'intermodalità aereo-terrestre. Tra i temi in agenda anche gli strumenti digitali per favorire l'integrazione modale, la riforma degli incentivi e il ruolo delle Zone Logistiche Semplificate. A orientare il dibattito è la consapevolezza che, in un Paese caratterizzato da percorrenze medie e corte e da una forte dispersione dei punti di origine e destinazione dei carichi, lo shift modale non può essere interpretato come soluzione unica. L'utilizzo più intenso dei porti esistenti, l'ottimizzazione delle connessioni e una maggiore cooperazione territoriale possono rappresentare leve operative già nel breve termine. Il quadro di riferimento è delineato dal recente studio di Cassa Depositi e Prestiti, che definisce la logistica il "motore invisibile dell'economia italiana". Con oltre 120 miliardi di euro di fatturato, 72 mila imprese e 720 mila addetti, la filiera è la terza più grande d'Europa dopo Germania e Francia. Ogni milione di euro investito nel settore genera 2,1 milioni di euro di produzione aggiuntiva, confermandone l'effetto moltiplicatore sull'intero sistema economico. Lo studio evidenzia tuttavia alcune criticità strutturali: l'88% dei volumi interni viaggia su strada, mentre l'intermodalità fatica a svilupparsi per costi elevati e carenze nei collegamenti di penultimo e ultimo miglio. Il settore è inoltre caratterizzato da un forte dualismo dimensionale, con una frammentazione che limita la capacità di innovazione, nonostante oltre 250 operazioni di fusione e acquisizione negli ultimi dieci anni indichino una tendenza alla concentrazione e alla ricerca di economie di scala. In un contesto globale segnato da regionalizzazione degli scambi e ricerca di filiere più resilienti, l'Italia può tornare centrale nelle rotte mediterranee, a condizione di valorizzare strumenti come ZES e ZLS e di rafforzare le connessioni intermodali tra porti, ferrovia, gomma e trasporto aereo. La sessione si aprirà con i saluti istituzionali di Edoardo Rixi, Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti; Marco Bucci, Presidente, Regione Liguria; Alina Candu, Segretario Generale, Confindustria.



01 Marzo 2026 Redazione Tra i relatori confermate la presenza del viceministro Edoardo Rixi Milano - L'intermodalità torna al centro del dibattito industriale e logistico nel programma di mercoledì 4 marzo a Shipping, Forwarding & Logistics Meet Industry con una sessione dedicata a una domanda cruciale: cosa si può fare oggi, mentre il sistema attende il completamento delle infrastrutture? Dopo aver analizzato nelle passate edizioni le valutazioni economiche delle opere di trasporto e i primi bilanci del PNRR, ora si propone un cambio di prospettiva. L'obiettivo è uscire dalla logica che rimanda la crescita dell'intermodalità esclusivamente alla disponibilità futura delle infrastrutture, concentrandosi invece su politiche, strumenti e scelte operative in grado di produrre effetti nel breve periodo. Si discuterà sullo stato di avanzamento delle infrastrutture, il ruolo dei porti e delle connessioni ferro-portuali, le opportunità offerte dalle autostrade del mare e dell'acqua, oltre alle prospettive dell'intermodalità aereo-terrestre. Tra i temi in agenda anche gli strumenti digitali per favorire l'integrazione modale, la riforma degli incentivi e il ruolo delle Zone Logistiche Semplificate. A orientare il dibattito è la consapevolezza che, in un Paese caratterizzato da percorrenze medie e corte e da una forte dispersione dei punti di origine e destinazione dei carichi, lo shift modale non può essere interpretato come soluzione unica. L'utilizzo più intenso dei porti esistenti, l'ottimizzazione delle connessioni e una maggiore cooperazione territoriale possono rappresentare leve operative già nel breve termine. Il quadro di riferimento è delineato dal recente studio di Cassa Depositi e Prestiti, che definisce la logistica il "motore invisibile dell'economia italiana". Con oltre 120 miliardi di euro di fatturato, 72 mila imprese e 720 mila addetti, la filiera è la terza più grande d'Europa dopo Germania e Francia. Ogni milione di euro investito nel settore genera 2,1 milioni di euro di produzione aggiuntiva, confermandone l'effetto moltiplicatore sull'intero sistema economico. Lo studio evidenzia tuttavia alcune criticità

Ship Mag

Primo Piano

Lombardia e Presidente, GECT Reno-Alpi Seguirà la tavola rotonda "L'intermodale ferro-portuale" cui parteciperanno: Giuseppe Rizzi, Direttore Generale, Fermerci; **Roberto Petri**, Presidente, **Assoport**; Tomaso Cognolato, Presidente, Assiterminal; Bruno Pisano, Presidente, ADSP Mar Ligure Orientale; Matteo Paroli, Presidente, ADSP Mar Ligure Occidentale; Luca Brandimarte, Responsabile Porti, Logistica e Concorrenza, Assarmatori. Gli altri interventi frontali raccoglieranno i punti di vista degli operatori di settore tra aziende della logistica e della portualità; consulenza e associazione: Francesco Bargiggia, Dirigente Infrastrutture ferroviarie e Opere pubbliche, Regione Lombardia Pietro Dagnino , Partner, Studio Legale Siccardi Bregante & C. Marco Conforti , Presidente, PSA Italy Santi Casciano , Amministratore Delegato, Vado Gateway Massimo Stronati , Presidente, Interporto Marche Alessandro Albertini , Presidente, ANAMA Marzia Picciano , Public Affairs Manager Italia & Iberia, UPS e Membro Gruppo Giovani, ALSEA Andrea Bardi , Direttore Generale, Istituto sui Trasporti e la Logistica Bartolomeo Giachino , Presidente, SAIMARE.

Carte segrete e fondi bloccati: il metodo Lega contro Salis

Stefano Iannaccone

La relazione della commissione ministeriale sullo scandalo del porto genovese negata ai deputati Pd. Salvini e Rixi stoppano opere per 200 milioni. Temono il consenso della sindaca in chiave nazionale Documenti secretati. Tenuti lontani persino dagli occhi dei parlamentari. Si tratta di atti sulla gestione dell'Autorità portuale nell'era Signorini che ha portato a indagini giudiziarie e alle dimissioni di Giovanni Toti dalla presidenza della regione Liguria. E poi ci sono le opere definanziate a Genova, per circa 200 milioni di euro. Inoltre le polemiche sulle tasse di imbarco portuale. Insomma, la Lega sembra aver individuato un nuovo obiettivo politico: la città amministrata da Silvia Salis.

editorialedomani.it

Carte segrete e fondi bloccati: il metodo Lega contro Salis



03/01/2026 07:02 Stefano Iannaccone

La relazione della commissione ministeriale sullo scandalo del porto genovese negata ai deputati Pd. Salvini e Rixi stoppano opere per 200 milioni. Temono il consenso della sindaca in chiave nazionale Documenti secretati. Tenuti lontani persino dagli occhi dei parlamentari. Si tratta di atti sulla gestione dell'Autorità portuale nell'era Signorini che ha portato a indagini giudiziarie e alle dimissioni di Giovanni Toti dalla presidenza della regione Liguria. E poi ci sono le opere definanziate a Genova, per circa 200 milioni di euro. Inoltre le polemiche sulle tasse di imbarco portuale. Insomma, la Lega sembra aver individuato un nuovo obiettivo politico: la città amministrata da Silvia Salis.

A bordo di Nazario Sauro: l'unico sommergibile in Italia visitabile in mare

Siete mai saliti a bordo di un vero sottomarino, ancora in acqua? Le telecamere di Primocanale vi portano alla scoperta di "Nazario Sauro S518", l'unico sottomarino italiano visitabile direttamente in mare, ormeggiato a **Genova** accanto al Galata Museo del Mare. A guidarci in questo viaggio nel tempo sono l'architetto Roberto Bajano, progettista dell'allestimento museale, e Maurizio Daccà, presidente dei Promotori Musei del Mare, tra curiosità, aneddoti e dettagli della vita a bordo. La storia del sommergibile È stato restaurato ed è tornato "a casa", alla Darsena del **porto** di **Genova**, dopo un intervento di restyling all'Arsenale Militare Marittimo della Spezia nel 2022. Un passaggio necessario per un sommergibile che da dieci anni è ormeggiato e galleggia in acqua. Restauro finito, torna a **Genova** il sommergibile Nazario Sauro Nato nel 1976, dismesso nel 2002 e radiato nel 2005, ha solcato il Mediterraneo in missioni silenziose durante la Guerra Fredda, senza mai azionare un siluro. "Osservava, restava invisibile", spiega Bajano. "Andava a capire cosa accadeva, senza scontri frontali". Costruito con acciaio speciale, raggiungeva i 300 metri di profondità con margini di sicurezza doppi, ma i comandanti non superavano il limite. A bordo, una quarantina di uomini resisteva per mesi in sessantaquattro metri di claustrofobia. Perché trasformarlo in museo? Il sogno nacque con il Galata: "Quando è nato il Museo del Mare, era già con l'intenzione di portare qualcosa di visitabile in acqua", racconta Maurizio Daccà. Realizzato grazie al direttore Campodonico, Maria Paola Profumo e i Promotori, arrivò cinque-sei anni dopo **Genova** Capitale della Cultura. "Lo aspettavamo e ha fatto la differenza", aggiunge Daccà. "Permette di toccare con mano la vita a bordo". 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.



Siete mai saliti a bordo di un vero sottomarino, ancora in acqua? Le telecamere di Primocanale vi portano alla scoperta di "Nazario Sauro S518", l'unico sottomarino italiano visitabile direttamente in mare, ormeggiato a Genova accanto al Galata Museo del Mare. A guidarci in questo viaggio nel tempo sono l'architetto Roberto Bajano, progettista dell'allestimento museale, e Maurizio Daccà, presidente dei Promotori Musei del Mare, tra curiosità, aneddoti e dettagli della vita a bordo. La storia del sommergibile È stato restaurato ed è tornato "a casa", alla Darsena del porto di Genova, dopo un intervento di restyling all'Arsenale Militare Marittimo della Spezia nel 2022. Un passaggio necessario per un sommergibile che da dieci anni è ormeggiato e galleggia in acqua. Restauro finito, torna a Genova il sommergibile Nazario Sauro Nato nel 1976, dismesso nel 2002 e radiato nel 2005, ha solcato il Mediterraneo in missioni silenziose durante la Guerra Fredda, senza mai azionare un siluro. "Osservava, restava invisibile", spiega Bajano. "Andava a capire cosa accadeva, senza scontri frontali". Costruito con acciaio speciale, raggiungeva i 300 metri di profondità con margini di sicurezza doppi, ma i comandanti non superavano il limite. A bordo, una quarantina di uomini resisteva per mesi in sessantaquattro metri di claustrofobia. Perché trasformarlo in museo? Il sogno nacque con il Galata: "Quando è nato il Museo del Mare, era già con l'intenzione di portare qualcosa di visitabile in acqua", racconta Maurizio Daccà. Realizzato grazie al direttore Campodonico, Maria Paola Profumo e i Promotori, arrivò cinque-sei anni dopo Genova Capitale della Cultura. "Lo aspettavamo e ha fatto la differenza", aggiunge Daccà. "Permette di toccare con mano la vita a bordo".

La Cronaca 24

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Civitavecchia - Fratelli d'Italia: "Pescherecci, soddisfazione per il confronto e per la soluzione definitiva"

CIVITAVECCHIA - Fratelli d'Italia Civitavecchia esprime soddisfazione per l'esito del confronto avvenuto in darsena tra il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, **Raffaele Latrofa**, e i pescatori della marineria cittadina, che ha portato a una soluzione chiara, equilibrata e definitiva a tutela della flotta locale. "Accogliamo con favore quanto comunicato dal Presidente **Latrofa**, che ha confermato, atti alla mano, il ritorno definitivo dei pescherecci nella Darsena Romana al termine della fase transitoria. Si tratta di un passaggio fondamentale che restituisce certezze ai nostri pescatori e garantisce stabilità al futuro della marineria di Civitavecchia", dichiarano Paolo Iarlori, Coordinatore comunale di Fratelli d'Italia Civitavecchia, e Sebastiano Tringale, Responsabile del Dipartimento Territoriale Pesca. "Desideriamo ringraziare il Presidente **Latrofa** per la disponibilità dimostrata e per aver voluto ascoltare con attenzione le ragioni della categoria, accogliendo anche le richieste e le proposte che, come Fratelli d'Italia, abbiamo sostenuto con convinzione sin dal primo momento, schierandoci al fianco dei pescatori per difendere il loro diritto a continuare a operare nella loro sede storica". Fratelli d'Italia sottolinea inoltre come la scelta di prevedere uno spostamento temporaneo e limitato nel tempo, accompagnato dalla garanzia del rientro definitivo in Darsena Romana, rappresenti una soluzione di equilibrio che tiene insieme le esigenze dei lavori portuali e la tutela di una categoria che rappresenta una risorsa economica, sociale e identitaria per la città. "Continueremo a seguire con la massima attenzione tutte le fasi di questo percorso. Peraltro, parallelamente, grazie alla giunta regionale Rocca, e, in particolare, all'Assessore Righini, la marineria di Civitavecchia riceverà anche un ristoro economico a titolo di indennizzo per i disagi che subiranno i pescatori per i lavori. I pescatori di Civitavecchia meritano rispetto, certezze e condizioni adeguate per svolgere il loro lavoro e Fratelli d'Italia continuerà ad essere sempre al loro fianco", concludono Iarlori e Tringale.



03/01/2026 21:32

Samuele Sansonetti

CIVITAVECCHIA - Fratelli d'Italia Civitavecchia esprime soddisfazione per l'esito del confronto avvenuto in darsena tra il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Raffaele Latrofa, e i pescatori della marineria cittadina, che ha portato a una soluzione chiara, equilibrata e definitiva a tutela della flotta locale. "Accogliamo con favore quanto comunicato dal Presidente Latrofa, che ha confermato, atti alla mano, il ritorno definitivo dei pescherecci nella Darsena Romana al termine della fase transitoria. Si tratta di un passaggio fondamentale che restituisce certezze ai nostri pescatori e garantisce stabilità al futuro della marineria di Civitavecchia", dichiarano Paolo Iarlori, Coordinatore comunale di Fratelli d'Italia Civitavecchia, e Sebastiano Tringale, Responsabile del Dipartimento Territoriale Pesca. "Desideriamo ringraziare il Presidente Latrofa per la disponibilità dimostrata e per aver voluto ascoltare con attenzione le ragioni della categoria, accogliendo anche le richieste e le proposte che, come Fratelli d'Italia, abbiamo sostenuto con convinzione sin dal primo momento, schierandoci al fianco dei pescatori per difendere il loro diritto a continuare a operare nella loro sede storica". Fratelli d'Italia sottolinea inoltre come la scelta di prevedere uno spostamento temporaneo e limitato nel tempo, accompagnato dalla garanzia del rientro definitivo in Darsena Romana, rappresenti una soluzione di equilibrio che tiene insieme le esigenze dei lavori portuali e la tutela di una categoria che rappresenta una risorsa economica, sociale e identitaria per la città. "Continueremo a seguire con la massima attenzione tutte le fasi di questo percorso. Peraltro, parallelamente, grazie alla giunta regionale Rocca, e, in particolare, all'Assessore Righini, la marineria di Civitavecchia riceverà anche un ristoro economico a titolo di indennizzo per i disagi che subiranno i pescatori per i lavori. I pescatori di Civitavecchia meritano rispetto, certezze e condizioni adeguate per svolgere il loro lavoro e Fratelli d'Italia

Sea Reporter

Napoli

Dramma nel porto di Napoli: ritrovata senza vita la balenottera del Molo Beverello

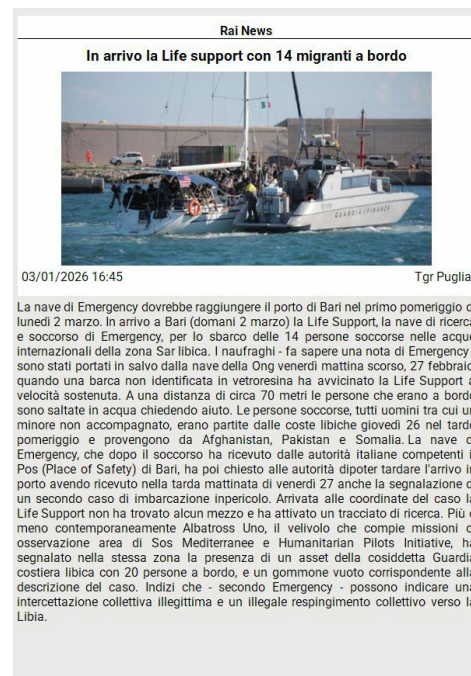
Napoli - Si è conclusa nel modo più tragico l'attesa che per l'intera giornata di ieri, 27 febbraio, ha tenuto con il fiato sospeso il **porto** di **Napoli**. La balenottera che da giorni incrociava nelle acque del Golfo, spingendosi fin dentro i bacini dello scalo cittadino, è stata ritrovata priva di vita nella tarda serata. La cronaca di una giornata convulsa era iniziata intorno alle 10:00 del mattino, quando il cetaceo era stato segnalato nei pressi del Molo Beverello. Nel pomeriggio, verso le 15:30, un nuovo allarme era scattato da un mezzo navale in ingresso: l'animale era stato visto riemergere proprio vicino all'imboccatura del **porto**. Immediato l'intervento della Guardia Costiera, che ha coordinato i pattugliamenti con due motovedette lungo le direttrici principali dello scalo, assicurando al contempo la regolarità del traffico marittimo. Nonostante le ricerche si fossero protratte senza esito, lasciando inizialmente ipotizzare un allontanamento dell'esemplare verso il mare aperto, la realtà si è palesata poche ore dopo. Alle ore 20:50 circa, la nave Bruno Gregoretti della Guardia Costiera, in transito all'interno del bacino portuale, ha individuato la sagoma del mammifero in galleggiamento, ormai esanime, nei pressi dell'uscita del **porto**. Per evitare pericoli alla navigazione, la motovedetta CP890 e un mezzo del Gruppo Ormeggiatori del **porto** di **Napoli** hanno prontamente rimosso la carcassa dalle rotte commerciali, sottraendola alla deriva. Nella mattinata odierna, il corpo del cetaceo è stato trasferito presso i cantieri navali "Piloda Shipyard" che hanno messo a disposizione mezzi meccanici per la movimentazione in sicurezza. Sul posto sono intervenuti gli esperti dell'Istituto Zooprofilattico Sperimentale del Mezzogiorno, insieme ai referenti dell'ASL **Napoli** 1 e dei centri regionali per la sicurezza sanitaria (C.R.I.S.Sa.P. e C.R.I.U.V.). L'intervento, rapido e coordinato, sottolinea la consolidata sinergia tra le istituzioni per la tutela dell'ambiente e della sicurezza in mare. Nel pomeriggio la balenottera sarà trasferita presso il centro specializzato di Caivano dove, nella giornata di lunedì, verrà eseguito l'esame autoptico. L'indagine necroscopica sarà fondamentale non solo per chiarire le cause del decesso, ma anche per raccogliere dati scientifici preziosi sulla salute dei giganti del mare che frequentano le nostre coste.



Napoli - Si è conclusa nel modo più tragico l'attesa che per l'intera giornata di ieri, 27 febbraio, ha tenuto con il fiato sospeso il porto di Napoli. La balenottera che da giorni incrociava nelle acque del Golfo, spingendosi fin dentro i bacini dello scalo cittadino, è stata ritrovata priva di vita nella tarda serata. La cronaca di una giornata convulsa era iniziata intorno alle 10:00 del mattino, quando il cetaceo era stato segnalato nei pressi del Molo Beverello. Nel pomeriggio, verso le 15:30, un nuovo allarme era scattato da un mezzo navale in ingresso: l'animale era stato visto riemergere proprio vicino all'imboccatura del porto. Immediato l'intervento della Guardia Costiera, che ha coordinato i pattugliamenti con due motovedette lungo le direttrici principali dello scalo, assicurando al contempo la regolarità del traffico marittimo. Nonostante le ricerche si fossero protratte senza esito, lasciando inizialmente ipotizzare un allontanamento dell'esemplare verso il mare aperto, la realtà si è palesata poche ore dopo. Alle ore 20:50 circa, la nave Bruno Gregoretti della Guardia Costiera, in transito all'interno del bacino portuale, ha individuato la sagoma del mammifero in galleggiamento, ormai esanime, nei pressi dell'uscita del porto. Per evitare pericoli alla navigazione, la motovedetta CP890 e un mezzo del Gruppo Ormeggiatori del porto di Napoli hanno prontamente rimosso la carcassa dalle rotte commerciali, sottraendola alla deriva. Nella mattinata odierna, il corpo del cetaceo è stato trasferito presso i cantieri navali "Piloda Shipyard" che hanno messo a disposizione mezzi meccanici per la movimentazione in sicurezza. Sul posto sono intervenuti gli esperti dell'Istituto Zooprofilattico Sperimentale del Mezzogiorno, insieme ai referenti dell'ASL Napoli 1 e dei centri regionali per la sicurezza sanitaria (C.R.I.S.Sa.P. e C.R.I.U.V.). L'intervento, rapido e coordinato, sottolinea la consolidata sinergia tra le istituzioni per la tutela dell'ambiente e della sicurezza in mare. Nel pomeriggio la balenottera sarà trasferita presso il centro

In arrivo la Life support con 14 migranti a bordo

La nave di Emergency dovrebbe raggiungere il porto di Bari nel primo pomeriggio di lunedì 2 marzo. In arrivo a Bari (domani 2 marzo) la Life Support, la nave di ricerca e soccorso di Emergency, per lo sbarco delle 14 persone soccorse nelle acque internazionali della zona Sar libica. I naufraghi - fa sapere una nota di Emergency - sono stati portati in salvo dalla nave della Ong venerdì mattina scorso, 27 febbraio, quando una barca non identificata in vetroresina ha avvicinato la Life Support a velocità sostenuta. A una distanza di circa 70 metri le persone che erano a bordo sono saltate in acqua chiedendo aiuto. Le persone soccorse, tutti uomini tra cui un minore non accompagnato, erano partite dalle coste libiche giovedì 26 nel tardo pomeriggio e provengono da Afghanistan, Pakistan e Somalia. La nave di Emergency, che dopo il soccorso ha ricevuto dalle autorità italiane competenti il Pos (Place of Safety) di Bari, ha poi chiesto alle autorità di poter tardare l'arrivo in porto avendo ricevuto nella tarda mattinata di venerdì 27 anche la segnalazione di un secondo caso di imbarcazione in pericolo. Arrivata alle coordinate del caso la Life Support non ha trovato alcun mezzo e ha attivato un tracciato di ricerca. Più o meno contemporaneamente Albatross Uno, il velivolo che compie missioni di osservazione area di Sos Mediterranee e Humanitarian Pilots Initiative, ha segnalato nella stessa zona la presenza di un asset della cosiddetta Guardia costiera libica con 20 persone a bordo, e un gommone vuoto corrispondente alla descrizione del caso. Indizi che - secondo Emergency - possono indicare una intercettazione collettiva illegittima e un illegale respingimento collettivo verso la Libia.



Si è concluso con grande successo il 10° Seminario Nazionale di Pastorale Sociale

Ogni Comunità Casa della Pace- LeoneXIV, Educare alla Pace e alla Nonviolenza, è stato questo il tema del 10° Seminario Nazionale di Pastorale Sociale, organizzato dall'Ufficio Nazionale per i Problemi Sociali e il Lavoro della CEI (Conferenza Episcopale Italiana), con il patrocinio del Comune di Brindisi, la Fondazione Nuovo Teatro Verdi e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, che si è tenuto a Brindisi, 26 febbraio-1°marzo 2026. Per quanto riguarda i primi due giorni, i lavori si sono svolti presso l'Autorità Portuale. Sabato e domenica, invece, i partecipanti, provenienti da varie regioni, si sono spostati nel Nuovo Teatro Verdi. Giornate importanti, con relatori che hanno saputo coinvolgere tutti con i loro interventi. Oggi, domenica 1 marzo, è stato approfondito un tema quanto mai attuale: Giustizia riparativa e riconciliazione con la prof.ssa Claudia Mazzucato, docente di diritto penale Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano. Una relazione molto interessante che è stata seguita con attenzione dai presenti. Tanti sono intervenuti con riflessioni intelligenti, perché la docente è riuscita a monopolizzare l'attenzione e la curiosità verso una tematica probabilmente poco dibattuta. È emersa l'importanza del mediatore che dovrebbe tentare di riparare i danni causati da un crimine e promuovere una possibile riconciliazione tra le parti coinvolte, piuttosto che la punizione del colpevole. Un approccio che coinvolge la vittima, il colpevole e la comunità nel processo di riparazione. La mattinata è proseguita con alcune proposte di letture e strumenti per approfondire e continuare, così, il cammino per una pace disarmata e disarmante, intrapreso in questi giorni. Un Seminario che si è rivelato di grande interesse e tanta è stata la partecipazione. Presente a tutti i lavori, don Mimmo Roma, Parroco della Cattedrale, che ha seguito l'organizzazione delle quattro giornate con entusiasmo. Una bella opportunità per la nostra città avere potuto accogliere una manifestazione a livello nazionale. Anna Consales.

Brindisitime.it Network
Si è concluso con grande successo il 10° Seminario Nazionale di Pastorale Sociale
03/01/2026 17:47
"Ogni Comunità Casa della Pace- LeoneXIV, Educare alla Pace e alla Nonviolenza", è stato questo il tema del 10° Seminario Nazionale di Pastorale Sociale, organizzato dall'Ufficio Nazionale per i Problemi Sociali e il Lavoro della CEI (Conferenza Episcopale Italiana), con il patrocinio del Comune di Brindisi, la Fondazione Nuovo Teatro Verdi e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, che si è tenuto a Brindisi, 26 febbraio-1°marzo 2026. Per quanto riguarda i primi due giorni, i lavori si sono svolti presso l'Autorità Portuale. Sabato e domenica, invece, i partecipanti, provenienti da varie regioni, si sono spostati nel Nuovo Teatro Verdi. Giornate importanti, con relatori che hanno saputo coinvolgere tutti con i loro interventi. Oggi, domenica 1 marzo, è stato approfondito un tema quanto mai attuale: "Giustizia riparativa e riconciliazione" con la prof.ssa Claudia Mazzucato, docente di diritto penale Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano. Una relazione molto interessante che è stata seguita con attenzione dai presenti. Tanti sono intervenuti con riflessioni intelligenti, perché la docente è riuscita a monopolizzare l'attenzione e la curiosità verso una tematica probabilmente poco dibattuta. È emersa l'importanza del mediatore che dovrebbe tentare di riparare i danni causati da un crimine e promuovere una possibile riconciliazione tra le parti coinvolte, piuttosto che la punizione del colpevole. Un approccio che coinvolge la vittima, il colpevole e la comunità nel processo di riparazione. La mattinata è proseguita con alcune proposte di letture e strumenti per approfondire e continuare, così, il cammino per "una pace disarmata e disarmante", intrapreso in questi giorni. Un Seminario che si è rivelato di grande interesse e tanta è stata la partecipazione. Presente a tutti i lavori, don Mimmo Roma, Parroco della Cattedrale, che ha seguito l'organizzazione delle quattro giornate con entusiasmo. Una bella opportunità per la nostra città avere potuto accogliere una manifestazione a livello nazionale. Anna Consales.

Le contese aree retroportuali del porto Alti Fondali di Manfredonia

Negli ultimi giorni si è intensificato il confronto tra istituzioni locali e organismi di governance nel territorio della provincia di Foggia, attorno alla gestione delle aree retroportuali del porto Alti Fondali di Manfredonia e al ruolo del Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale (ASI) di Foggia. I comuni di Manfredonia e di Monte Sant'Angelo chiedono una gestione condivisa delle aree strategiche, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM), è responsabile della gestione portuale e della pianificazione infrastrutturale, il Consorzio ASI di Foggia, che detiene la titolarità del compendio retroportuale, ha avviato iniziative autonome per l'assegnazione di porzioni di terreno. Il porto Alti Fondali di Manfredonia è un'infrastruttura strategica nell'area nord-adriatica, con fondali profondi adatti a traffici commerciali e logistici di una certa scala. Dopo anni di stagnazione, grazie ad investimenti pubblici di circa 120 milioni di euro promossi dalla Regione Puglia e dall'Autorità di Sistema Portuale, sono in corso importanti lavori di consolidamento e potenziamento dell'opera portuale, con l'obiettivo di attrarre nuovi traffici, creare occupazione e aumentare la competitività dello scalo.

Questi interventi rientrano in una visione di rilancio infrastrutturale che mira a valorizzare il porto come nodo logistico di riferimento per la Capitanata e l'Adriatico meridionale, anche nell'ambito della futura società nazionale del sistema portuale prevista dalla riforma dei porti. Le aree retroportuali non rappresentano semplici spazi liberi: sono l'estensione naturale delle attività portuali, dove si svolgono attività logistiche, di interscambio merci, servizi di supporto, stoccaggio, produzione collegata ai traffici, servizi di trasporto e intermodalità, produttive e di supporto all'operatività dello scalo. Gestirle in autonomia senza un quadro condiviso rischia di frammentare la visione strategica di sviluppo, riducendo la capacità di attrarre traffici e investimenti. Aree che ricadono nei territori di Manfredonia e Monte Sant'Angelo, e comprendono superfici significative che possono servire da piattaforme per servizi portuali. Tradizionalmente tali aree, pur parte del complesso infrastrutturale portuale, rientrano nelle competenze di gestione del Consorzio ASI, che ha competenza sullo sviluppo industriale dell'agglomerato tra i due comuni. Tuttavia, nonostante la titolarità dei terreni, la loro destinazione strategica connessa alla funzionalità portuale implica un coinvolgimento diretto dell'Autorità di Sistema Portuale, che ha competenze di pianificazione, concessione e governo del territorio portuale. Al centro della disputa c'è un Decreto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, con cui è stata formalmente ampliata l'area di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale comprendendo anche parti delle aree retroportuali in relazione alla pianificazione portuale del Bacino Alti Fondali. Questo atto emanato sulla base delle competenze previste dal Codice della Navigazione e dal relativo regolamento ha ridefinito

Manfredonianews
Le contese aree retroportuali del porto Alti Fondali di Manfredonia
03/01/2026 09:19
Negli ultimi giorni si è intensificato il confronto tra istituzioni locali e organismi di governance nel territorio della provincia di Foggia, attorno alla gestione delle aree retroportuali del porto "Alti Fondali" di Manfredonia e al ruolo del Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale (ASI) di Foggia. I comuni di Manfredonia e di Monte Sant'Angelo chiedono una gestione condivisa delle aree strategiche, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM), è responsabile della gestione portuale e della pianificazione infrastrutturale, il Consorzio ASI di Foggia, che detiene la titolarità del compendio retroportuale, ha avviato iniziative autonome per l'assegnazione di porzioni di terreno. Il porto "Alti Fondali" di Manfredonia è un'infrastruttura strategica nell'area nord-adriatica, con fondali profondi adatti a traffici commerciali e logistici di una certa scala. Dopo anni di stagnazione, grazie ad investimenti pubblici di circa 120 milioni di euro - promossi dalla Regione Puglia e dall'Autorità di Sistema Portuale -, sono in corso importanti lavori di consolidamento e potenziamento dell'opera portuale, con l'obiettivo di attrarre nuovi traffici, creare occupazione e aumentare la competitività dello scalo. Questi interventi rientrano in una visione di rilancio infrastrutturale che mira a valorizzare il porto come nodo logistico di riferimento per la Capitanata e l'Adriatico meridionale, anche nell'ambito della futura società nazionale del sistema portuale prevista dalla riforma dei porti. Le aree retroportuali non rappresentano semplici spazi liberi: sono l'estensione naturale delle attività portuali, dove si svolgono attività logistiche, di interscambio merci, servizi di supporto, stoccaggio, produzione collegata ai traffici, servizi di trasporto e intermodalità, produttive e di supporto all'operatività dello scalo. Gestirle in autonomia senza un quadro condiviso rischia di frammentare la visione strategica di sviluppo, riducendo la capacità di attrarre traffici e investimenti. Aree che ricadono nei territori di Manfredonia e Monte Sant'Angelo, e comprendono superfici significative che possono servire da piattaforme per servizi portuali. Tradizionalmente tali aree, pur parte del complesso infrastrutturale portuale, rientrano nelle competenze di gestione del Consorzio ASI, che ha competenza sullo sviluppo industriale dell'agglomerato tra i due comuni. Tuttavia, nonostante la titolarità dei terreni, la loro destinazione strategica - connessa alla funzionalità portuale - implica un coinvolgimento diretto dell'Autorità di Sistema Portuale, che ha competenze di pianificazione, concessione e governo del territorio portuale. Al centro della disputa c'è un Decreto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, con cui è stata formalmente ampliata l'area di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale comprendendo anche parti delle aree retroportuali in relazione alla pianificazione portuale del Bacino Alti Fondali. Questo atto - emanato sulla base delle competenze previste dal Codice della Navigazione e dal relativo regolamento - ha ridefinito il perimetro operativo dell'Autorità portuale, estendendo la sua giurisdizione alla dimensione retroportuale per

Manfredonianews

Manfredonia

il perimetro operativo dell'Autorità portuale, estendendo la sua giurisdizione alla dimensione retroportuale per assicurare che lo sviluppo infrastrutturale, logistico e insediativo sia coerente con gli obiettivi di potenziamento dello scalo. L'ASI lo ha impugnato innanzi al TAR che dovrà esprimersi al riguardo. La norma, in sostanza, permetterebbe all'Autorità di Sistema di coordinare la gestione urbanistica e operativa delle aree retroportuali con il porto stesso, includendo la pianificazione, la progettazione e l'assegnazione delle concessioni, con l'obiettivo dichiarato di dare una governance unitaria, strategica e orientata allo sviluppo portuale integrato. di Raffaele di Sabato Redazione R. Condividi l'articolo o Stampalo!

L'Italia dei trasporti rimane spaccata a metà. Due velocità e la Sicilia attende (ancora) le infrastrutture

L'Italia dei trasporti rimane spaccata a metà. Due velocità e la Sicilia attende (ancora) le infrastrutture. Uno sviluppo che passa anche attraverso la realizzazione del ponte sullo Stretto. Prima ancora, però, dal completamento dei cantieri già avviati in Sicilia e in quelli che dovrebbero portare l'alta velocità al Sud Italia. Ma non nell'Isola. L'Italia dei trasporti resta ancora spaccata a metà. A riferirlo è l'ultimo report Istat "Il trasporto di merci su strada e ferrovia - Anno 2024" diffuso sul tema negli scorsi giorni. Questo perché il trasporto interno, sia ferroviario che gomma, si concentra principalmente nelle regioni del Nord Italia. A discapito della Sicilia. Proprio nel Nord si concentra, non a caso, il 56,4% del prodotto interno lordo nazionale e si localizza la parte più rilevante del sistema industriale italiano. Da queste regioni proviene circa l'82% delle merci trasportate su ferrovia e il 68,2% di quelle movimentate su strada. Per contrastare questa egemonia, assume un ruolo rilevante lo sviluppo infrastrutturale nel Sud del Paese. Uno sviluppo che passa anche attraverso la realizzazione del ponte sullo Stretto. Prima ancora, però, dal completamento dei cantieri già avviati in Sicilia e in quelli che dovrebbero portare l'alta velocità al Sud Italia. Ma non nell'Isola. Trasporto merci, Italia a due velocità: la strada domina, la ferrovia resta marginale. Il sistema logistico italiano continua a viaggiare su gomma. Su oltre 1,2 miliardi di tonnellate movimentate complessivamente, il 92,1% viaggia su strada, mentre appena il 7,9% utilizza la ferrovia. È un divario strutturale che evidenzia un modello economico e infrastrutturale sbilanciato, in cui il trasporto ferroviario fatica a competere nonostante le strategie europee puntino da anni a riequilibrare il sistema. Nel dettaglio, il trasporto su strada ha raggiunto nel 2024 quota 1.110,5 milioni di tonnellate e 152,7 miliardi di tonnellate-chilometro, segnando un incremento del 5,2% rispetto all'anno precedente. La ferrovia, invece, si è fermata a 94,6 milioni di tonnellate e 22,9 miliardi di tonnellate-chilometro, confermando una sostanziale stabilità rispetto al 2023. Il trasporto interno rappresenta il cuore del sistema. Le merci che si muovono all'interno dei confini nazionali viaggiano quasi esclusivamente su strada: il 96,8% delle tonnellate e il 91,7% delle tonnellate-chilometro. La ferrovia, al contrario, trova maggiore spazio nei traffici internazionali, dove la maggiore distanza rende più competitivo il trasporto su rotaia. Non a caso, solo il 37,7% delle merci ferroviarie riguarda tratte interne, mentre il resto si inserisce nei corridoi europei. La minore densità infrastrutturale e la debolezza del tessuto produttivo nel Sud limitano il ricorso alla ferrovia e rafforzano la dipendenza dal trasporto su gomma, spesso su distanze medio-brevi. L'Italia in Europa: buone posizioni, ma con limiti strutturali. Nel confronto europeo, l'Italia mantiene posizioni rilevanti ma non di leadership. Nel trasporto ferroviario merci, il Paese rappresenta il 6,1% del totale.



L'Italia dei trasporti rimane spaccata a metà. Due velocità e la Sicilia attende (ancora) le infrastrutture. Uno sviluppo che passa anche attraverso la realizzazione del ponte sullo Stretto. Prima ancora, però, dal completamento dei cantieri già avviati in Sicilia e in quelli che dovrebbero portare l'alta velocità al Sud Italia. Ma non nell'Isola. L'Italia dei trasporti resta ancora spaccata a metà. A riferirlo è l'ultimo report Istat "Il trasporto di merci su strada e ferrovia - Anno 2024" diffuso sul tema negli scorsi giorni. Questo perché il trasporto interno, sia ferroviario che gomma, si concentra principalmente nelle regioni del Nord Italia. A discapito della Sicilia. Proprio nel Nord si concentra, non a caso, il 56,4% del prodotto interno lordo nazionale e si localizza la parte più rilevante del sistema industriale italiano. Da queste regioni proviene circa l'82% delle merci trasportate su ferrovia e il 68,2% di quelle movimentate su strada. Per contrastare questa egemonia, assume un ruolo rilevante lo sviluppo infrastrutturale nel Sud del Paese. Uno sviluppo che passa anche attraverso la realizzazione del ponte sullo Stretto. Prima ancora, però, dal completamento dei cantieri già avviati in Sicilia e in quelli che dovrebbero portare l'alta velocità al Sud Italia. Ma non nell'Isola. Trasporto merci, Italia a due velocità: la strada domina, la ferrovia resta marginale. Il sistema logistico italiano continua a viaggiare su gomma. Su oltre 1,2 miliardi di tonnellate movimentate complessivamente, il 92,1% viaggia su strada, mentre appena il 7,9% utilizza la ferrovia. È un divario strutturale che evidenzia un modello economico e infrastrutturale sbilanciato, in cui il trasporto ferroviario fatica a competere nonostante le strategie europee puntino da anni a riequilibrare il sistema. Nel

dell'Unione europea a 27, collocandosi al quarto posto dietro Germania, Polonia e Francia. Un risultato che tiene conto anche della densità della rete ferroviaria, pari a 5,6 chilometri ogni 100 chilometri quadrati, inferiore a quella tedesca ma superiore a quella francese. Sul fronte stradale, l'Italia raggiunge una quota dell'8,2% del totale europeo, posizionandosi al quinto posto, dietro a Polonia, Germania, Spagna e Francia. Il dato conferma la centralità del trasporto su gomma nel sistema logistico nazionale, ma evidenzia anche la crescente competizione internazionale, in particolare da parte degli operatori dell'Est Europa, che negli ultimi anni hanno rafforzato la propria presenza nei traffici comunitari. Crescita squilibrata: la strada corre più del doppio della ferrovia. L'analisi di lungo periodo, secondo Istat, mostra con chiarezza la direzione intrapresa dal sistema italiano. Tra il 2014 e il 2024, il trasporto merci su strada è cresciuto del 29,6% in termini di tonnellate-chilometro, passando da 117,8 a 152,7 miliardi. Nello stesso arco temporale, la ferrovia ha registrato un incremento molto più contenuto, pari al 13,8%, da 20,2 a 22,9 miliardi. Questo divario segnala un mancato riequilibrio modale, nonostante le politiche europee e nazionali abbiano da tempo indicato la necessità di spostare quote significative di traffico dalla strada alla ferrovia per ragioni ambientali e di sostenibilità. Una crescita che testimonia una promessa ambientale disattesa: quella di ridurre le emissioni di gas a effetto serra dell'UE del 55% entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990. I dati europei sulle emissioni. Secondo gli ultimi dati ufficiali diffusi dall'UE e presentati dall'Agenzia Europea Ambiente (AEA) alle Nazioni Unite, il settore energetico dell'Unione europea ha guidato la riduzione delle emissioni nette di gas serra interne dell'UE del 9% nel 2023 rispetto all'anno precedente. Un calo significativo che rappresenta la maggiore riduzione relativa delle emissioni di gas serra nell'UE dal 1990 e consolida ulteriormente i progressi dell'UE nella riduzione della sua quota di emissioni globali. I dati ufficiali presentati alla Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC) indicano che la riduzione netta totale dei gas serra tra il 1990 e il 2023 nell'UE ha raggiunto il -37%. Numeri che in Europa smontano un paradigma invece consolidato per l'Italia: un progressivo disaccoppiamento tra prodotto interno lordo (PIL) ed emissioni, con il PIL in aumento del 70% e le emissioni di gas serra in calo del 37% nello stesso arco temporale. Ma qual è la situazione per la Sicilia? Sicilia seconda regione per percentuale di trasporto merci su gomma. La percentuale di trasporto interno di merci su strada in Sicilia è superiore di 20 punti sulla media nazionale: 84,2% a fronte di una media del 64,4% nel Paese. La Sicilia è così seconda in Italia solo alla Sardegna, dove quasi la totalità del trasporto merci interno si realizza su strada: 97,1%. In Lombardia, il rilevamento si ferma ad appena il 50,4% e risulta comunque tra i più elevati del Paese. Come racconta l'Istituto, "il totale delle merci movimentate su ferro dalle "Grandi imprese" ferroviarie è costituito per il 35,4% dal trasporto interno e per il 64,6% dal trasporto internazionale. Il Centro si colloca su valori più contenuti (tra l'8% e il 10%), il Sud raggiunge quote leggermente superiori in destinazione (12,3%) rispetto all'origine (8,8%) e le Isole hanno un peso assolutamente marginale (circa l'1% del totale sia in origine che in

destinazione)". Nel trasporto interno su strada, le Isole rappresentano appena il 5,2% delle merci in origine sul totale nazionale. Si tratta di una quota estremamente ridotta, soprattutto se confrontata con il peso del Nord Italia, che da solo concentra oltre i due terzi dei flussi. Nel 2024 nelle Isole sono state movimentate su strada oltre 52,6 milioni di tonnellate intra-ripartizione su un totale di circa 59,3 milioni con una incidenza dell'88,7% di traffico interno alla stessa area geografica: il valore più alto tra tutte le ripartizioni italiane. Questo dato ha un significato preciso: le merci in Sicilia si muovono quasi esclusivamente all'interno della regione (o delle Isole), con scarsi collegamenti interregionali. Numeri che si spiegano non soltanto con una preferenza determinata dall'immediatezza del trasporto, ma anche come un percorso in alcuni casi obbligato per via di carenze infrastrutturali decennali. Non un caso che la Sicilia sia una delle principali regioni italiane per numero di opere incompiute in termini infrastrutturali (LINK inchiesta opere incompiute). Trasporto ferroviario, una Sicilia che attende le infrastrutture I flussi interni su ferro mostrano che la quota intra-ripartizione nelle Isole è pari ad appena l'1,3% del totale nazionale contro il 20,5% del Centro e valori ancora più elevati nel Nord. Questo significa che la Sicilia non è integrata nei grandi corridoi ferroviari delle merci, né come area di produzione né come nodo di smistamento. A fronte di storiche ferite aperte come la tratta ferroviaria Catania-Caltagirone-Gela interrotta dal 2011, la Palermo-Trapani via Milo chiusa dal 2013 o il raddoppio ferroviario tra Messina e Palermo (più precisamente tra Patti e Castelbuono, ndr), di fatto neppure mai progetto, sono svariati i collegamenti ferroviari fondamentali fermi da oltre un decennio e che continuano ad accumulare ritardi. Tra questi, anche il lotto 5 della tratta Catenanuova - Dittaino, già finanziata ma che non sarà completata in tempo per l'accesso previsto in precedenza ai fondi del PNRR. "Dal perimetro PNRR esce il solo lotto 5 della tratta Palermo-Catania (Catenanuova-Dittaino), che presenta tempistiche ormai non più compatibili con gli obiettivi del Piano. Anche per questo intervento, tuttavia, sono già state individuate le coperture alternative, a valere su fonti di finanziamento diverse, per garantirne la prosecuzione senza alcun impatto sul cantiere in corso", aveva spiegato RFI nel comunicato diffuso a mezzo stampa. In ritardo sulla tabella di marcia anche il raddoppio ferroviario nella tratta Giampilieri - Fiumefreddo, tra Messina e Catania. Qui i lavori hanno subito molteplici stop a fasi alterne anche per cause non dipendenti dalla ditta che si sta occupando dell'esecuzione dell'appalto: il gruppo Webuild. Il colosso è al lavoro in Sicilia e al Sud per la mobilità sostenibile con 20 progetti, 10.200 persone occupate e una filiera di 7.500 imprese coinvolte. Adesso, qualcosa è tornato a muoversi in termini di completamento lavori anche sulla Messina - Catania. Lo scorso 18 febbraio è infatti stato completato lo scavo della prima galleria del raddoppio ferroviario ad Alta Capacità della linea Messina-Catania. L'abbattimento dell'ultimo diaframma della galleria Forza d'Agrò, lunga circa 2,5 chilometri, definisce l'avanzamento del Lotto Taormina/Letojanni - Giampilieri, opera commissionata da RFI (Gruppo FS Italiane) parte integrante del corridoio Scandinavo-Mediterraneo della rete TEN-T. Intermodalità in crescita, ma ancora insufficiente Un segnale positivo - ma

non al Sud - arriva dal trasporto intermodale ferroviario, che combina strada e ferrovia. Nel 2024 questa modalità ha raggiunto il 59,2% del volume complessivo di merci trasportate su ferro, in crescita rispetto al 45,8% del 2004. È un'evoluzione che testimonia l'importanza crescente delle soluzioni integrate, capaci di sfruttare la flessibilità della strada e l'efficienza della ferrovia sulle lunghe distanze. La quota complessiva del ferro sul totale dei trasporti rimane marginale, e il trasferimento modale procede a un ritmo troppo lento rispetto agli obiettivi di sostenibilità fissati a livello europeo. È qui che può rivestire un ruolo chiave la realizzazione del ponte sullo Stretto. Collegamento stabile tra Sicilia e Calabria, una esigenza infrastrutturale "Il ponte sullo Stretto non è una priorità, ma può diventare un'opportunità". Nelle parole di Nino Di Mento, segretario generale della Uil Trasporti Messina, si condensa una posizione che prova a uscire dalla contrapposizione ideologica tra favorevoli e contrari. Il nodo, secondo il sindacalista, non è l'opera in sé, ma il contesto infrastrutturale in cui dovrebbe inserirsi. E la credibilità del suo completamento a fronte di eterne incompiute con le quali fa ancora oggi i conti la Sicilia e la provincia peloritana in modo particolare. Di Mento punta il dito contro decenni di ritardi. "Svincoli realizzati dopo trent'anni e già inadeguati (a proposito degli svincoli di Giostra - Annunziata, ndr), i lavori mai terminati al porto di Tremestieri, tratte autostradali e ferroviarie mai ultimate o prive persino di progettazione". Per il rappresentante della Uil trasporti non è possibile "parlare di alta velocità se mancano i binari adeguati". Il risultato è una Sicilia che arriva tardi su tutto, mentre il dibattito politico resta ancorato al "sì" o "no" al ponte. "La responsabilità - accusa - è trasversale: governi nazionali e rappresentanti locali non hanno colmato il gap infrastrutturale nel corso degli anni. Soprattutto in relazione ai rappresentanti politici di destra e sinistra che hanno rappresentato Messina in Parlamento negli ultimi decenni. In questo scenario, il rischio è che il ponte diventi l'ennesima promessa scollegata dai bisogni reali del territorio". Segui QdS.it su Google Non perderti inchieste, news e video WhatsApp Le notizie anche sul canale di QdS.it.

Ship Mag

Augusta

Porto di Augusta, ok del Ministero per riqualificazione dei Forti

Investimento di un milione di euro. Arriva il parere positivo al progetto Adsp. Lavori a giugno Messina - I due forti spagnoli del porto di Augusta, Vittoria e Garcia, saranno riqualificati grazie ad un progetto, del valore di un milione di euro, dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia orientale, che ha ricevuto il parere del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica. "Gli interventi sono finalizzati a garantire l'accessibilità dal mare alle strutture storiche - spiega il presidente dell'Adsp Francesco Di Sarcina - la protezione dall'erosione dei punti di accesso e la messa in sicurezza. I lavori sono inseriti in un accordo quadro già aggiudicato all'impresa Gica e, pertanto, non saranno necessari i tempi per l'aggiudicazione. Una volta espletata la verifica delle prescrizioni ambientali, formulate dagli enti competenti, si procederà alla consegna dei lavori verosimilmente nel prossimo giugno".

Ship Mag

Porto di Augusta, ok del Ministero per riqualificazione dei Forti

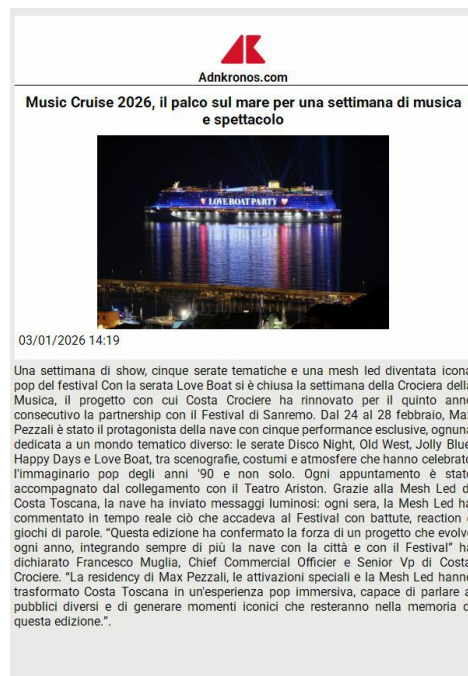


03/01/2026 10:59

Investimento di un milione di euro. Arriva il parere positivo al progetto Adsp. Lavori a giugno Messina - I due forti spagnoli del porto di Augusta, Vittoria e Garcia, saranno riqualificati grazie ad un progetto, del valore di un milione di euro, dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia orientale, che ha ricevuto il parere del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica. "Gli interventi sono finalizzati a garantire l'accessibilità dal mare alle strutture storiche - spiega il presidente dell'Adsp Francesco Di Sarcina - la protezione dall'erosione dei punti di accesso e la messa in sicurezza. I lavori sono inseriti in un accordo quadro già aggiudicato all'impresa Gica e, pertanto, non saranno necessari i tempi per l'aggiudicazione. Una volta espletata la verifica delle prescrizioni ambientali, formulate dagli enti competenti, si procederà alla consegna dei lavori verosimilmente nel prossimo giugno".

Music Cruise 2026, il palco sul mare per una settimana di musica e spettacolo

Una settimana di show, cinque serate tematiche e una mesh led diventata icona pop del festival. Con la serata Love Boat si è chiusa la settimana della Crociera della Musica, il progetto con cui Costa Crociere ha rinnovato per il quinto anno consecutivo la partnership con il Festival di Sanremo. Dal 24 al 28 febbraio, Max Pezzali è stato il protagonista della nave con cinque performance esclusive, ognuna dedicata a un mondo tematico diverso: le serate Disco Night, Old West, Jolly Blue, Happy Days e Love Boat, tra scenografie, costumi e atmosfere che hanno celebrato l'immaginario pop degli anni '90 e non solo. Ogni appuntamento è stato accompagnato dal collegamento con il Teatro Ariston. Grazie alla Mesh Led di Costa Toscana, la nave ha inviato messaggi luminosi: ogni sera, la Mesh Led ha commentato in tempo reale ciò che accadeva al Festival con battute, reaction e giochi di parole. "Questa edizione ha confermato la forza di un progetto che evolve ogni anno, integrando sempre di più la nave con la città e con il Festival" ha dichiarato Francesco Muglia, Chief Commercial Officer e Senior Vp di Costa Crociere. "La residency di Max Pezzali, le attivazioni speciali e la Mesh Led hanno trasformato Costa Toscana in un'esperienza pop immersiva, capace di parlare a pubblici diversi e di generare momenti iconici che resteranno nella memoria di questa edizione."



Dai 'limoni bilaterali' a Max Pezzali, a Sanremo la crociera della musica

La Mesh Led nella fiancata lunga oltre due campi da calcio dialoga con la città "Cosa pupplichiamo oggi", "so' duetti, lascio?" e ovviamente in omaggio a Elettra Lamborghini "limoni bilaterali". Sono alcuni dei messaggi luminosi inviati a terra dalla nave Costa Toscana ormeggiata al largo di Sanremo tramite la Mesh Led, integrata nella fiancata della nave, lunga oltre due campi da calcio e visibile a chilometri di distanza. Tutto mentre nel tempio della musica del teatro Ariston andava in scena il 76/o festival della canzone italiana. La settimana della Crociera della Musica è il progetto con cui Costa **Crociere** ha rinnovato per il quinto anno consecutivo la partnership con il Festival. Dal 24 al 28 febbraio, Max Pezzali è stato il protagonista assoluto della nave con cinque performance esclusive, ognuna dedicata a un mondo tematico diverso. "Questa edizione ha confermato la forza di un progetto che evolve ogni anno, integrando sempre di più la nave con la città e con il Festival" ha dichiarato Francesco Muglia, Chief Commercial Officer e Senior VP di Costa **Crociere**. "La residency di Max Pezzali, le attivazioni speciali e la Mesh Led hanno trasformato Costa Toscana in un'esperienza pop immersiva, capace di parlare a pubblici diversi e di generare momenti iconici che resteranno nella memoria di questa edizione" ha aggiunto.



Missili a Dubai, italiani bloccati sulla nave da crociera: «C'è chi piange dalla paura e abbraccia i bimbi: ammassati alla reception»

La prima notte bloccati a Dubai, sulla nave da crociera Msc Euribia: i turisti italiani intrappolati dalla guerra in corso di Redazione web domenica 1 marzo 2026, 18:00 Hanno trascorso la prima notte bloccati a Dubai , sulla nave da crociera Msc Euribia , i turisti italiani intrappolati dalla guerra in corso . Stanno tutti bene, ma inevitabilmente la tensione sale. Tra loro un gruppo di sardi. Paura a bordo «L'equipaggio della nave sta facendo il possibile - dicono all'ANSA - ma francamente non ci sentiamo completamente al sicuro». Il momento di massima preoccupazione quando alcuni passeggeri sul ponte hanno visto bagliori e sentito rumori della contraerea che intercettava probabilmente droni e missili diretti verso la città. Nei telefoni di molte persone a bordo della nave, subito dopo la mezzanotte, è scattato l'allarme. In quel momento le persone sul ponte - questo il racconto di alcuni crocieristi sardi - erano poche e non si è generato troppo panico a bordo. A quel punto tutti comunque hanno raggiunto i piani inferiori. L'equipaggio di Msc - queste le testimonianze da bordo - sta facendo del suo meglio ma, raccontano i turisti, «alcuni passeggeri tenevano stretti i propri bambini e piangevano dalla paura, c'era gente ammassata alla reception e altre scene di questo tipo».

APPROFONDIMENTI CRONACA FOTO Le attività a bordo proseguono normalmente. AD E i crocieristi, a parte il momento di panico di stanotte, hanno la percezione di sentirsi in una bolla apparentemente sicura. Gli italiani sarebbero dovuti partire oggi da Doha con destinazione Fiumicino. Il gruppo dei sardi poi aveva programmato un ulteriore volo da Roma a Cagliari domani. Ai passeggeri è stato comunicato che la situazione rimane invariata: lo staff della nave aspetta novità dalle autorità locali per poter lasciare il porto. A bordo della nave Msc c'è preoccupazione anche per un gruppo di turisti di Arezzo e provincia, bloccati su una nave da crociera ferma nel porto di Dubai. A causa delle operazioni belliche in corso contro l'Iran però la navigazione civile non è praticabile nell'area e ora devono stare sulla nave. Secondo informazioni raccolte, i turisti aretini fanno parte di una comitiva piuttosto numerosa, nella quale ci sono viaggiatori provenienti da più centri della provincia, non solo dal capoluogo, ma anche paesi come Sansepolcro e Civitella in Val di Chiana. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La prima notte bloccati a Dubai, sulla nave da crociera Msc Euribia: i turisti italiani intrappolati dalla guerra in corso di Redazione web domenica 1 marzo 2026, 18:00 Hanno trascorso la prima notte bloccati a Dubai , sulla nave da crociera Msc Euribia , i turisti italiani intrappolati dalla guerra in corso . Stanno tutti bene, ma inevitabilmente la tensione sale. Tra loro un gruppo di sardi. Paura a bordo «L'equipaggio della nave sta facendo il possibile - dicono all'ANSA - ma francamente non ci sentiamo completamente al sicuro». Il momento di massima preoccupazione quando alcuni passeggeri sul ponte hanno visto bagliori e sentito rumori della contraerea che intercettava probabilmente droni e missili diretti verso la città. Nei telefoni di molte persone a bordo della nave, subito dopo la mezzanotte, è scattato l'allarme. In quel momento le persone sul ponte - questo il racconto di alcuni crocieristi sardi - erano poche e non si è generato troppo panico a bordo. A quel punto tutti comunque hanno raggiunto i piani inferiori. L'equipaggio di Msc - queste le testimonianze da bordo - sta facendo del suo meglio ma, raccontano i turisti, «alcuni passeggeri tenevano stretti i propri bambini e piangevano dalla paura, c'era gente ammassata alla reception e altre scene di questo tipo». APPROFONDIMENTI CRONACA FOTO Le attività a bordo proseguono normalmente. AD E i crocieristi, a parte il momento di panico di stanotte, hanno la percezione di sentirsi in una bolla apparentemente sicura. Gli italiani sarebbero dovuti partire oggi da Doha con destinazione Fiumicino. Il gruppo dei sardi poi aveva programmato un ulteriore volo da Roma a Cagliari domani. Ai passeggeri è stato comunicato che la situazione rimane invariata: lo staff della nave aspetta novità dalle autorità locali per poter lasciare il porto. A bordo della nave Msc c'è preoccupazione anche per un gruppo di turisti di Arezzo e provincia, bloccati su una nave da crociera ferma nel porto di Dubai. A causa delle operazioni belliche in corso contro l'Iran però la

La Crociera della Musica saluta Sanremo dopo cinque serate tematiche e i suoi messaggi luminosi

ROMA - Con la serata Love Boat si è chiusa la settimana della Crociera della Musica , il progetto con cui Costa **Crociere** ha rinnovato per il quinto anno consecutivo la partnership con il Festival di Sanremo . Una settimana che ha confermato Costa Toscana come uno dei luoghi più iconici e riconoscibili dell'intera kermesse , grazie a un palinsesto di eventi che ha unito musica, intrattenimento e un dialogo costante con la città. MAX PEZZALI E LA RESIDENCY 'MAX FOREVER - THE LOVE BOAT' Dal 24 al 28 febbraio, Max Pezzali è stato il protagonista assoluto della nave con cinque performance esclusive, ognuna dedicata a un mondo tematico diverso. Le serate Disco Night, Old West, Jolly Blue, Happy Days e Love Boat hanno trasformando ogni notte in un'esperienza immersiva nella discografia dell'artista, tra scenografie, costumi e atmosfere che hanno celebrato l'immaginario pop degli anni '90 e non solo. Ogni appuntamento è stato accompagnato dal collegamento con il Teatro Ariston , creando un ponte artistico tra palco e mare che ha reso la residency un evento unico nel panorama dell'intrattenimento italiano. LA MESH LED DIVENTA UN

FENOMENO VIRALE: IL 'COMMENTATORE UFFICIALE' DEL FESTIVAL CON I SUOI MESSAGGI LUMINOSI Tra le attivazioni più iconiche e sorprendenti, la Mesh LED di Costa Toscana , la rete grazie alla quale la nave ha inviato messaggi luminosi , diventando un vero e proprio personaggio della settimana sanremese. Ogni sera, la Mesh LED ha commentato in tempo reale ciò che accadeva al Festival con battute, reaction e giochi di parole diventati immediatamente meme virali sui social. Tra i messaggi più iconici, ormai entrati nel linguaggio della settimana: "Cosa pupplichiamo oggi", "So' duetti, lascio?", "Limoni bilaterali". La Mesh LED ha così trasformato Costa Toscana in un media, creando un dialogo diretto con la città e amplificando l'esperienza della Crociera della Musica anche per chi seguiva da terra il Festival. UNA PARTNESHIP CHE CRESCE E SI RINNOVA "Questa edizione ha confermato la forza di un progetto che evolve ogni anno, integrando sempre di più la nave con la città e con il Festival", ha dichiarato Francesco Muglia, Chief Commercial Officier e Senior VP di Costa **Crociere** . "La residency di Max Pezzali, le attivazioni speciali e la Mesh LED hanno trasformato Costa Toscana in un'esperienza pop immersiva, capace di parlare a pubblici diversi e di generare momenti iconici che resteranno nella memoria di questa edizione", ha concluso.



ROMA - Con la serata Love Boat si è chiusa la settimana della Crociera della Musica , il progetto con cui Costa Crociere ha rinnovato per il quinto anno consecutivo la partnership con il Festival di Sanremo . Una settimana che ha confermato Costa Toscana come uno dei luoghi più iconici e riconoscibili dell'intera kermesse , grazie a un palinsesto di eventi che ha unito musica, intrattenimento e un dialogo costante con la città. MAX PEZZALI E LA RESIDENCY 'MAX FOREVER - THE LOVE BOAT' Dal 24 al 28 febbraio, Max Pezzali è stato il protagonista assoluto della nave con cinque performance esclusive, ognuna dedicata a un mondo tematico diverso. Le serate Disco Night, Old West, Jolly Blue, Happy Days e Love Boat hanno trasformando ogni notte in un'esperienza immersiva nella discografia dell'artista, tra scenografie, costumi e atmosfere che hanno celebrato l'immaginario pop degli anni '90 e non solo. Ogni appuntamento è stato accompagnato dal collegamento con il Teatro Ariston , creando un ponte artistico tra palco e mare che ha reso la residency un evento unico nel panorama dell'intrattenimento italiano. LA MESH LED DIVENTA UN FENOMENO VIRALE: IL 'COMMENTATORE UFFICIALE' DEL FESTIVAL CON I SUOI MESSAGGI LUMINOSI Tra le attivazioni più iconiche e sorprendenti, la Mesh LED di Costa Toscana , la rete grazie alla quale la nave ha inviato messaggi luminosi , diventando un vero e proprio personaggio della settimana sanremese. Ogni sera, la Mesh LED ha commentato in tempo reale ciò che accadeva al Festival con battute, reaction e giochi di parole diventati immediatamente meme virali sui social. Tra i messaggi più iconici, ormai entrati nel linguaggio della settimana: "Cosa pupplichiamo oggi", "So' duetti, lascio?", "Limoni bilaterali". La Mesh LED ha così trasformato Costa Toscana in un media, creando un dialogo diretto con la città e amplificando l'esperienza della Crociera della Musica anche per chi seguiva da terra il Festival. UNA PARTNESHIP CHE CRESCE E SI RINNOVA "Questa edizione ha confermato la forza di un progetto che evolve ogni anno, integrando sempre di più la nave con la città e con il Festival", ha dichiarato Francesco Muglia, Chief Commercial Officier e Senior VP di Costa **Crociere** . "La residency di Max Pezzali, le attivazioni speciali e la Mesh LED hanno trasformato Costa Toscana in un'esperienza pop immersiva, capace di parlare a pubblici diversi e di generare momenti iconici che resteranno nella memoria di questa edizione", ha concluso.

Il Nautilus

Focus

Italia verso la cooperazione con la Turchia su piattaforme marittime con equipaggio e senza

(Foto di un veicolo senza equipaggio; foto courtesy Havelsan) **Napoli:** L'Italia firma un Memorandum d'Intesa con la Turchia per l'innovazione navale europea e la cooperazione con piattaforme marittime senza equipaggio **Napoli/Ankara**. La HAVELSAN - società turca di difesa e tecnologia avanzata, sussidiaria della Fondazione delle Forze Armate Turche (TSKGV) - ha firmato un Memorandum d'Intesa (MoU) strategico con Piloda Defence e VN Maritime per collaborare allo sviluppo, integrazione e commercializzazione di veicoli di superficie senza pilota e sistemi ibridi con equipaggio - senza equipaggio - adattati all'Italia e al Mediterraneo più ampio. L'accordo conferma Piloda Defence e VN Maritime Technologies come partner esclusivi per tutti i progetti di veicoli di superficie senza pilota USV (Unmanned Surface Vessel) in Italia, rafforzando la cooperazione in difesa marittima tra Italia e Turchia. Inoltre, tutti gli impegni con le Autorità di difesa italiane, le unità della Guardia Costiera, le Istituzioni pubbliche e gli stakeholder privati riguardanti le opportunità USV saranno condotti nell'ambito del quadro di partnership VN Maritime - Piloda. La tecnologia e ruolo dei partner HAVELSAN fornirà sistemi di controllo autonomi, software per la gestione delle missioni, strumenti di percezione abilitati dall'IA e un'architettura di comunicazione sicura che costituirà la spina dorsale digitale delle piattaforme. Queste tecnologie permetteranno operazioni intelligenti, affidabili e completamente integrate in una varietà di ambienti marittimi. VN Maritime agirà come appaltatore principale per la progettazione delle piattaforme e l'integrazione dei sistemi. Piloda Defence, tramite Piloda Shipyard, supervisionerà la produzione, le prove in mare, la certificazione e il supporto al ciclo di vita in Italia. Questo modello garantisce una forte partecipazione industriale locale e posiziona l'Italia come hub europeo per i sistemi navali di nuova generazione. Orizzonte e ambito operativo La partnership mira a fornire piattaforme marittime di nuova generazione capaci di operare in modalità ibride completamente autonome, controllate a distanza e con equipaggio-senza equipaggio. Queste piattaforme sono progettate per supportare un'ampia gamma di missioni, tra cui la sorveglianza e la ricognizione marittima (ISR, Intelligence, Surveillance, and Reconnaissance), operazioni di contrabbando, sicurezza portuale e delle infrastrutture critiche, sicurezza costiera e protezione delle frontiere, e supporto alla ricerca e soccorso (SAR, Search And Rescue). Le piattaforme marittime ibride opereranno in modalità autonome, controllate a distanza e con equipaggio misto. Avranno una capacità operativa in condizioni mediterranee impegnative, con l'obiettivo di ottenere un primo contratto di acquisto nella prima metà del 2026, lanciando una più ampia roadmap italiana per le capacità senza equipaggio e rafforzando i legami di difesa tra Italia e Turchia. Gli Stati mediterranei stanno accelerando gli investimenti nei sistemi marittimi



(Foto di un veicolo senza equipaggio; foto courtesy Havelsan) Napoli: L'Italia firma un Memorandum d'Intesa con la Turchia per l'innovazione navale europea e la cooperazione con piattaforme marittime senza equipaggio Napoli/Ankara. La HAVELSAN - società turca di difesa e tecnologia avanzata, sussidiaria della Fondazione delle Forze Armate Turche (TSKGV) - ha firmato un Memorandum d'Intesa (MoU) strategico con Piloda Defence e VN Maritime per collaborare allo sviluppo, integrazione e commercializzazione di veicoli di superficie senza pilota e sistemi ibridi con equipaggio - senza equipaggio - adattati all'Italia e al Mediterraneo più ampio. L'accordo conferma Piloda Defence e VN Maritime Technologies come partner esclusivi per tutti i progetti di veicoli di superficie senza pilota USV (Unmanned Surface Vessel) in Italia, rafforzando la cooperazione in difesa marittima tra Italia e Turchia. Inoltre, tutti gli impegni con le Autorità di difesa italiane, le unità della Guardia Costiera, le Istituzioni pubbliche e gli stakeholder privati riguardanti le opportunità USV saranno condotti nell'ambito del quadro di partnership VN Maritime - Piloda. La tecnologia e ruolo dei partner HAVELSAN fornirà sistemi di controllo autonomi, software per la gestione delle missioni, strumenti di percezione abilitati dall'IA e un'architettura di comunicazione sicura che costituirà la spina dorsale digitale delle piattaforme. Queste tecnologie permetteranno operazioni intelligenti, affidabili e completamente integrate in una varietà di ambienti marittimi. VN Maritime agirà come appaltatore principale per la progettazione delle piattaforme e l'integrazione dei sistemi. Piloda Defence, tramite Piloda Shipyard, supervisionerà la produzione, le prove in mare, la certificazione e il supporto al ciclo di vita in Italia. Questo modello garantisce una forte partecipazione industriale locale e posiziona l'Italia come hub europeo per i sistemi navali di nuova generazione. Orizzonte e ambito operativo La partnership mira a fornire piattaforme marittime di nuova generazione capaci di operare in modalità ibride completamente autonome, controllate a distanza e con equipaggio-senza equipaggio. Queste piattaforme sono progettate per supportare un'ampia gamma di missioni, tra cui la sorveglianza e la ricognizione marittima (ISR, Intelligence, Surveillance, and Reconnaissance), operazioni di contrabbando, sicurezza portuale e delle infrastrutture critiche, sicurezza costiera e protezione delle frontiere, e supporto alla ricerca e soccorso (SAR, Search And Rescue). Le piattaforme marittime ibride opereranno in modalità autonome, controllate a distanza e con equipaggio misto. Avranno una capacità operativa in condizioni mediterranee impegnative, con l'obiettivo di ottenere un primo contratto di acquisto nella prima metà del 2026, lanciando una più ampia roadmap italiana per le capacità senza equipaggio e rafforzando i legami di difesa tra Italia e Turchia. Gli Stati mediterranei stanno accelerando gli investimenti nei sistemi marittimi

Il Nautilus

Focus

senza equipaggio. Questa partnership a lungo termine prevede di offrire soluzioni navali di nuova generazione allineate alle esigenze operative della regione mediterranea. Attraverso questa collaborazione, HAVELSAN, VN Maritime Technologies e Piloda Defence mirano a creare un ecosistema industriale ad alto valore aggiunto che supporti l'innovazione navale futura nella regione del Mediterraneo. Abele Carruezzo.

Informare

Focus

Hapag-Lloyd e Maersk le prime ad aver annusato aria di guai in Medio Oriente. Colpita una tanker sanzionata dagli USA

Venerdì le due compagnie hanno avvisato i clienti di modifiche ai propri servizi nella regione. Feriti quattro marittimi della "Skylight". Le compagnie di navigazione sono state colte impreparate dall'impatto sui traffici marittimi che transitano nella regione del Medio Oriente determinato dagli attacchi lanciati sabato da USA e Israele contro l'Iran? Dalla risposta agli eventi dei principali vettori marittimi e delle aziende che operano o sono direttamente interessate ad attività marittime con la regione mediorientale, sembra di sì. Se il traffico navale nella regione, in particolare sulla rotta che attraversa il Mar Rosso, si era notevolmente ridotto dopo che alla fine del 2023 i miliziani yemeniti Houthi avevano iniziato a compiere attacchi contro le navi in transito sulla rotta e aveva mostrato segnali di ripresa solo dallo scorso autunno quanto questi attacchi erano cessati, nelle ultime settimane i ripetuti allarmi per una possibile azione militare statunitense contro l'Iran avevano indotto diverse compagnie marittime a rallentare, se non congelare, i programmi per il ritorno delle loro navi sulle rotte che transitano per lo stretto di Bab el-Mandeb e il canale di Suez e per lo stretto di Hormuz. Sorprese dagli attacchi israelo-americani, le navi ancora impiegate nella regione sono state in gran parte fermate o, ove possibile, deviate su rotte più sicure. Relativamente al solo segmento del trasporto marittimo dei container, a non essere del tutto impreparate ad una improvvisa escalation della crisi sembrano essere state solo le compagnie Hapag-Lloyd e Maersk Line, che cooperano nell'ambito del loro vessel sharing agreement Gemini Cooperation. Venerdì, ventiquattrore circa prima dell'avvio degli attacchi contro l'Iran, le due compagnie hanno comunicato ai loro clienti la decisione di modificare le rotte di alcune navi impiegate nei loro servizi ME11, che collega l'India e il Medio Oriente con il Mediterraneo, e MECL, che collega l'India e il Medio Oriente con la East Coast degli Stati Uniti. Nella comunicazione, hanno spiegato che stavano «riscontrando impreviste restrizioni derivanti da un più ampio contesto operativo nella regione del Mar Rosso. Dopo aver discusso con i nostri partner per la sicurezza - hanno specificato Hapag-Lloyd e Maersk - è evidente che queste restrizioni stanno rendendo difficile evitare ritardi relativamente al transito in quest'area». È plausibile ritenere che questi «partner per la sicurezza» non fossero all'oscuro degli imminenti attacchi lanciati da USA e Israele contro l'Iran o, quantomeno, di un prossimo acuirsi della crisi. È possibile che questi abbiano informato circa possibili rischi anche altre compagnie di navigazione containerizzate che, forse, hanno deciso di non modificare i loro programmi o, se lo hanno fatto, non ne hanno dato notizia ai loro clienti. A darne informazione ai clienti, però solo appena prima dell'avvio degli attacchi, è stata sabato l'israeliana ZIM



Informare
Hapag-Lloyd e Maersk le prime ad aver annusato aria di guai in Medio Oriente. Colpita una tanker sanzionata dagli USA
03/02/2026 00:22

Venerdì le due compagnie hanno avvisato i clienti di modifiche ai propri servizi nella regione. Feriti quattro marittimi della "Skylight". Le compagnie di navigazione sono state colte impreparate dall'impatto sui traffici marittimi che transitano nella regione del Medio Oriente determinato dagli attacchi lanciati sabato da USA e Israele contro l'Iran? Dalla risposta agli eventi dei principali vettori marittimi e delle aziende che operano o sono direttamente interessate ad attività marittime con la regione mediorientale, sembra di sì. Se il traffico navale nella regione, in particolare sulla rotta che attraversa il Mar Rosso, si era notevolmente ridotto dopo che alla fine del 2023 i miliziani yemeniti Houthi avevano iniziato a compiere attacchi contro le navi in transito sulla rotta e aveva mostrato segnali di ripresa solo dallo scorso autunno quanto questi attacchi erano cessati, nelle ultime settimane i ripetuti allarmi per una possibile azione militare statunitense contro l'Iran avevano indotto diverse compagnie marittime a rallentare, se non congelare, i programmi per il ritorno delle loro navi sulle rotte che transitano per lo stretto di Bab el-Mandeb e il canale di Suez e per lo stretto di Hormuz. Sorprese dagli attacchi israelo-americani, le navi ancora impiegate nella regione sono state in gran parte fermate o, ove possibile, deviate su rotte più sicure. Relativamente al solo segmento del trasporto marittimo dei container, a non essere del tutto impreparate ad una improvvisa escalation della crisi sembrano essere state solo le compagnie Hapag-Lloyd e Maersk Line, che cooperano nell'ambito del loro vessel sharing agreement Gemini Cooperation. Venerdì, ventiquattrore circa prima dell'avvio degli attacchi contro l'Iran, le due compagnie hanno comunicato ai loro clienti la decisione di modificare le rotte di alcune navi impiegate nei loro servizi ME11, che collega l'India e il Medio Oriente con il Mediterraneo, e MECL, che collega l'India e il Medio Oriente con la East Coast degli Stati Uniti. Nella comunicazione, hanno spiegato che stavano

Informare

Focus

con una comunicazione ai clienti inusualmente riportante l'orario di pubblicazione. L'ora indicata sull'annuncio della compagnia di Haifa è le 5:43 nelle versioni comunicato nelle diverse lingue pubblicate sul sito internet della compagnia, cioè un'ora e mezzo prima dell'avvio degli attacchi contro l'Iran, ad eccezione dell'annuncio in lingua inglese che indica come orario le 3:30. Che per le navi la situazione nella regione da allarmante stia diventando assai rischiosa lo rivelano le informazioni rilasciati nella serata di ieri dalla britannica United Kingdom Maritime Trade Operations (UKMTO) su diversi attacchi alle navi avvenuti nell'area dello stretto di Hormuz. Uno di questi, il più grave, è stato condotto contro la chemical-product tanker Skylight . Il Maritime Security Center dell'Oman ha reso noto che «la petroliera, battente bandiera della Repubblica di Palau, è stata colpita a cinque miglia nautiche a nord del porto di Khasab, nel Governatorato di Musandam. Tutti i 20 membri dell'equipaggio sono stati evacuati, inclusi 15 cittadini indiani e cinque cittadini iraniani. I primi rapporti - ha specificato il MSC - indicano che quattro membri dell'equipaggio hanno riportato ferite di varia gravità e sono stati trasferiti per ricevere le cure mediche necessarie». Inoltre, il centro omanita ha comunicato che «le operazioni di soccorso sono state effettuate in coordinamento con diverse agenzie militari, di sicurezza e civili, a dimostrazione della prontezza nazionale nel rispondere agli incidenti marittimi». Replicando alla nota del Maritime Security Center, il Registro Navale di Palau ha precisato che la Skylight è stata rimossa dal registro navale di Palau lo scorso gennaio «in conformità con le procedure di conformità stabilite dal Registro e i requisiti normativi applicabili. Al momento dell'incidente segnalato - ha evidenziato l'organizzazione di Palau - la nave non era registrata presso il Registro Navale di Palau». La Skylight , di proprietà della emiratense Sea Force Inc, è operata dalla emiratense Red Sea Ship Management. Sia la nave che la società di ship management sono colpite dalle sanzioni statunitensi contro l'Iran. Lo scorso 18 dicembre, infatti, il Dipartimento del Tesoro americano ha reso noto che l'imprenditore marittimo egiziano Hatem Elsaid Farid Ibrahim Sakr possiede e gestisce diverse società, tra cui Red Sea Ship Management LLC e High Seas Petroleum LLC con sede negli Emirati Arabi Uniti, con l'ultima precedentemente nota come Petrofleet Energy Trading LLC, che si sono occupate del trasporto di grandi quantità di prodotti petroliferi iraniani nella regione del Golfo Persico, anche in coordinamento con Sahara Thunder, società di copertura associata al Ministero della Difesa iraniano e alla logistica delle forze armate iraniane. Il Dipartimento statunitense ha precisato che Red Sea Ship Management gestisce e opera le petroliere battenti bandiera di Palau Skylight Khadiga e Intan Premier , ciascuna delle quali ha trasportato prodotti petroliferi iraniani come nafta, bitume e olio combustibile. Secondo quanto riferito dal Dipartimento, la Skylight , precedentemente nota come Al Moustafa , è stata acquisita da Sakr nel giugno 2023 e, subito dopo l'acquisizione, è stata utilizzata per un trasferimento da nave a nave di condensato iraniano nell'interesse di Sahara Thunder. Riferendosi all'attacco alla Skylight , il segretario generale dell'International Maritime

Informare

Focus

Organization (IMO), Arsenio Dominguez, si è detto «profondamente preoccupato per le notizie secondo cui diversi marittimi sarebbero rimasti feriti in attacchi a navi mercantili. Nessun attacco contro marittimi innocenti o navi civili - ha sottolineato - è mai giustificato. Questi equipaggi stanno semplicemente facendo il loro lavoro e devono essere protetti dagli effetti di tensioni geopolitiche più ampie. La libertà di navigazione è un principio fondamentale del diritto marittimo internazionale e deve essere rispettato da tutte le parti, senza eccezioni». «Sto monitorando attentamente la situazione - ha proseguito Dominguez - ed esorto tutte le compagnie di navigazione a esercitare la massima cautela. Ove possibile, le navi dovrebbero evitare di transitare nella regione interessata fino a quando le condizioni non miglioreranno. Invito inoltre tutte le parti interessate a rimanere vigili contro la disinformazione e ad affidarsi esclusivamente a fonti verificate e autorevoli quando si prendono decisioni in materia di navigazione. Il mio pensiero è rivolto ai marittimi feriti e alle loro famiglie. La loro sicurezza e il loro benessere sono la nostra massima priorità e l'IMO continuerà a lavorare a stretto contatto con gli Stati membri e i partner per sostenere una navigazione sicura e per sostenere il principio secondo cui i marittimi civili non devono mai essere danneggiati».

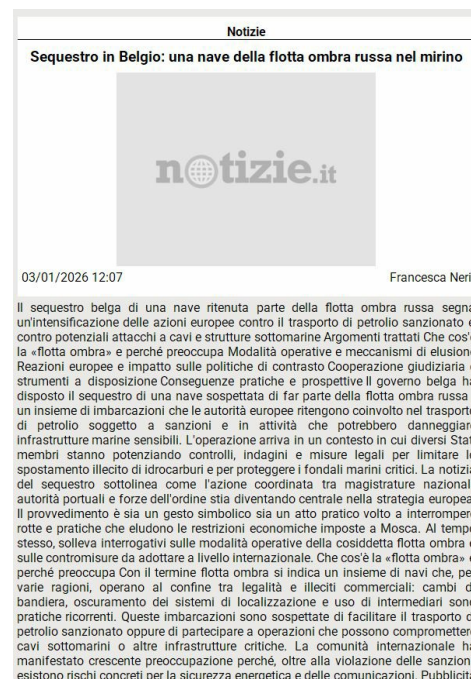
Notizie

Focus

Sequestro in Belgio: una nave della flotta ombra russa nel mirino

Francesca Neri

Il sequestro belga di una nave ritenuta parte della flotta ombra russa segna un'intensificazione delle azioni europee contro il trasporto di petrolio sanzionato e contro potenziali attacchi a cavi e strutture sottomarine. Argomenti trattati: Che cos'è la «flotta ombra» e perché preoccupa. Modalità operative e meccanismi di elusione. Reazioni europee e impatto sulle politiche di contrasto. Cooperazione giudiziaria e strumenti a disposizione. Conseguenze pratiche e prospettive. Il governo belga ha disposto il sequestro di una nave sospettata di far parte della flotta ombra russa, un insieme di imbarcazioni che le autorità europee ritengono coinvolto nel trasporto di petrolio soggetto a sanzioni e in attività che potrebbero danneggiare infrastrutture marine sensibili. L'operazione arriva in un contesto in cui diversi Stati membri stanno potenziando controlli, indagini e misure legali per limitare lo spostamento illecito di idrocarburi e per proteggere i fondali marini critici. La notizia del sequestro sottolinea come l'azione coordinata tra magistrature nazionali, autorità portuali e forze dell'ordine stia diventando centrale nella strategia europea. Il provvedimento è sia un gesto simbolico sia un atto pratico volto a interrompere rotte e pratiche che eludono le restrizioni economiche imposte a Mosca. Al tempo stesso, solleva interrogativi sulle modalità operative della cosiddetta flotta ombra e sulle contromisure da adottare a livello internazionale. Che cos'è la «flotta ombra» e perché preoccupa. Con il termine flotta ombra si indica un insieme di navi che, per varie ragioni, operano al confine tra legalità e illeciti commerciali: cambi di bandiera, oscuramento dei sistemi di localizzazione e uso di intermediari sono pratiche ricorrenti. Queste imbarcazioni sono sospettate di facilitare il trasporto di petrolio sanzionato oppure di partecipare a operazioni che possono compromettere cavi sottomarini o altre infrastrutture critiche. La comunità internazionale ha manifestato crescente preoccupazione perché, oltre alla violazione delle sanzioni, esistono rischi concreti per la sicurezza energetica e delle comunicazioni. Pubblicità 1 cucchiaino a digiuno brucia 7 kg di grasso a settimana! Modalità operative e meccanismi di elusione. Le navi sospette spesso adottano tecniche come il ship-to-ship transfer, ovvero il rifornimento in mare tra navi per nascondere la provenienza del carico, o la registrazione sotto nazionalità diverse per rendere difficili le verifiche. L'uso deliberato di transponder spenti o di rotte atipiche complica il tracciamento. Autorità portuali e doganali stanno quindi potenziando i controlli radiometrici, le verifiche documentali e le indagini finanziarie per smascherare reti di intermediazione e proprietari nascosti. Reazioni europee e impatto sulle politiche di contrasto. Il sequestro in Belgio si inserisce in una più ampia strategia europea che mira a colpire l'intera filiera di attività illecite legate alle sanzioni: non solo le navi, ma anche gli intermediari finanziari, le compagnie assicurative e gli operatori.



Notizie

Focus

logistici complici. Stati membri e istituzioni comunitarie stanno scambiando informazioni, armonizzando procedure giudiziarie e valutando misure restrittive addizionali. Questa intensificazione dimostra come la tutela delle regole internazionali e delle infrastrutture critiche sia diventata prioritaria per l'UE. Cooperazione giudiziaria e strumenti a disposizione Per contrastare efficacemente la flotta ombra , l'Europa fa leva su strumenti come il sequestro preventivo, il congelamento dei beni e la cooperazione attraverso Eurojust e Europol. L'obiettivo è rendere più difficile l'uso di reti complesse che nascondono proprietà e transazioni. L'intervento belga è un esempio pratico di come l'azione nazionale, corredata da intelligence e analisi commerciali, possa interrompere operazioni che mettono a rischio l'applicazione delle sanzioni e la sicurezza delle rotte marittime. Pubblicità 1 cucchiaino a digiuno brucia 7 kg di grasso a settimana! Conseguenze pratiche e prospettive Nel breve termine, il sequestro può limitare le capacità operative della nave coinvolta e fornire elementi probatori utili per indagini più ampie. Sul piano politico e diplomatico, l'azione invia un messaggio chiaro: l'elusione delle sanzioni non sarà tollerata. Tuttavia, è probabile che reti più sofisticate cerchino contromisure, spostando attività verso giurisdizioni meno controllate o affinando tecniche di occultamento. Per questo, l'UE e i Paesi partner dovranno continuare a innovare gli strumenti di monitoraggio e rafforzare le collaborazioni internazionali. A livello operativo, è essenziale combinare misure giuridiche con capacità tecnologiche: dal monitoraggio satellitare all'analisi dei flussi finanziari, fino alla protezione fisica di cavi e impianti sottomarini. Difendere le infrastrutture significa anche garantire la continuità delle comunicazioni e dell'approvvigionamento energetico, aspetti che toccano direttamente cittadini e imprese. Il caso belga rappresenta.

Guerra all'Iran, Messina: "Situazione esplosiva, le assicurazioni non coprono più le navi in zona"

Assarmatori monitora quanto sta avvenendo in contatto con le nostre Autorità. "Non ci sono navi italiane all'interno di Hormuz. La prima preoccupazione sono i marittimi". **Genova** - La situazione di fronte all'Iran è talmente esplosiva che le compagnie di assicurazione hanno disdettato tutte le coperture alle navi presenti o dirette in zona definita "war risk". Una petroliera, la Skylight, è in fiamme al largo delle coste dell'Oman: colpita mentre attraversava lo Stretto di Hormuz, dai miliziani filo-iraniani Houthi. Quattro marittimi feriti e l'intero equipaggio evacuato. Secondo Al Jazeera 150 navi cisterna per il trasporto di greggio e gas Gnl sono rimaste alla fonda al largo delle coste dei Paesi produttori di petrolio del Golfo: in primis Arabia Saudita e Qatar. Il traffico marittimo da e per il Golfo Persico è paralizzato. Alcune navi da crociera, fra cui Euribia di Msc Crociere, sono bloccate nel porto di Dubai e in altri scali del Golfo. Tutte le crociere in zona sono ovviamente cancellate e nelle prossime settimane saranno riprogrammati nuovi itinerari. L'armatore Stefano Messina, presidente del gruppo Messina (traghetti merci e portacontainer e terminal portuali) e presidente di Assarmatori i, non può che essere preoccupato. "La situazione è molto difficile. Stiamo monitorando attentamente la situazione sin dalle prime ore, in costante contatto con le Autorità italiane, a partire dal ministero degli Affari Esteri e dalla rete diplomatica delle nostre Ambasciate in zona, e con i nostri referenti italiani della Marina Militare all'interno della missione europea Aspides, che presidia l'area dello Stretto di Bab el-Mandeb". Che notizie avete dei marittimi e delle navi italiane? "La prima preoccupazione è per i nostri lavoratori. Abbiamo notizie rassicuranti sul fatto che navi di bandiera italiana non si trovino all'interno di Hormuz. C'è la nave da crociera Msc Euribia ferma a Dubai, ma ci risulta che passeggeri ed equipaggio stanno tutti bene, a parte il disagio di essere bloccati là. Intanto, però, le compagnie di assicurazione hanno disdettato tutte le coperture alle navi presenti o dirette in zona definita war risk". Nessun problema anche per il gruppo Messina? "Fortunatamente in questo momento non abbiamo nostre navi in zona. Abbiamo tre unità in acque abbastanza tranquille: Aqaba, Mar Rosso e tra India e Pakistan. E anche i nostri uomini che operano nei terminal di Dubai e Jedda sono al sicuro". Quali sono i punti critici? "I punti attenzionati sono due, entrambi a dir poco strategici: lo stretto di Hormuz e il Golfo Persico e poi quello di Bab el-Mandeb e il Golfo di Aden. Nel primo caso a essere coinvolto è il traffico marittimo relativo alle tanker e alle gasiere, e quindi al trasporto di greggio e gas". Un'area cruciale anche per l'Italia? "Parliamo di una zona cruciale anche per il nostro Paese per l'importazione di petrolio e gas. Riguardo al gas, tuttavia, dall'inizio del conflitto russo-ucraino l'Italia ha saputo diversificare le fonti di approvvigionamento e quindi l'impatto è più



Assarmatori monitora quanto sta avvenendo in contatto con le nostre Autorità. "Non ci sono navi italiane all'interno di Hormuz. La prima preoccupazione sono i marittimi". Genova - La situazione di fronte all'Iran è talmente esplosiva che le compagnie di assicurazione hanno disdettato tutte le coperture alle navi presenti o dirette in zona definita "war risk". Una petroliera, la Skylight, è in fiamme al largo delle coste dell'Oman: colpita mentre attraversava lo Stretto di Hormuz, dai miliziani filo-iraniani Houthi. Quattro marittimi feriti e l'intero equipaggio evacuato. Secondo Al Jazeera 150 navi cisterna per il trasporto di greggio e gas Gnl sono rimaste alla fonda al largo delle coste dei Paesi produttori di petrolio del Golfo: in primis Arabia Saudita e Qatar. Il traffico marittimo da e per il Golfo Persico è paralizzato. Alcune navi da crociera, fra cui Euribia di Msc Crociere, sono bloccate nel porto di Dubai e in altri scali del Golfo. Tutte le crociere in zona sono ovviamente cancellate e nelle prossime settimane saranno riprogrammati nuovi itinerari. L'armatore Stefano Messina, presidente del gruppo Messina (traghetti merci e portacontainer e terminal portuali) e presidente di Assarmatori i, non può che essere preoccupato. "La situazione è molto difficile. Stiamo monitorando attentamente la situazione sin dalle prime ore, in costante contatto con le Autorità italiane, a partire dal ministero degli Affari Esteri e dalla rete diplomatica delle nostre Ambasciate in zona, e con i nostri referenti italiani della Marina Militare all'interno della missione europea Aspides, che presidia l'area dello Stretto di Bab el-Mandeb". Che notizie avete dei marittimi e delle navi italiane? "La prima preoccupazione è per i nostri lavoratori. Abbiamo notizie rassicuranti sul fatto che navi di bandiera italiana non si trovino all'interno di Hormuz. C'è la nave da crociera Msc Euribia ferma a Dubai, ma ci risulta che passeggeri ed equipaggio stanno tutti bene, a parte il disagio di essere bloccati là. Intanto, però, le compagnie di assicurazione hanno disdettato tutte le

Ship Mag

Focus

limitato". Intanto è subito rispuntato il pericolo Houthi. Alcune compagnie avevano ripreso i collegamenti da e per il Mediterraneo attraverso il canale di Suez: le navi torneranno a percorrere rotte alternative? "Per quanto riguarda il Golfo di Aden a preoccupare sono in effetti le nuove minacce degli Houthi di colpire le navi in transito verso il Canale di Suez che abbiano un qualche legame con Israele e con gli Stati Uniti. Purtroppo, lo sappiamo, non si tratta di una novità e le compagnie di navigazione si sono ormai attrezzate adeguatamente per evitare problemi e interruzioni della catena logistica, con il passaggio attraverso il Capo di Buona Speranza, circumnavigando l'Africa, o con la protezione garantita dai militari della missione Aspides". Cosa farete nei prossimi giorni? "Le interlocuzioni e gli aggiornamenti sono costanti, in questo frangente Assarmatori assume il ruolo di cerniera fra le Autorità italiane e internazionali, le compagnie e le navi potenzialmente interessate dall'evolversi del quadro geopolitico. Ma poi c'è un altro tema di fondo". Si spieghi. "Il tema vero, se la situazione di guerra e di instabilità si prolungherà a lungo, è capire come faranno a entrare e uscire le merci in quelle zone. Per un po' di tempo, non sarebbe un problema. Ma se poi le cose dovessero drammaticamente andare avanti, si porrebbe il problema di come far fare scalo alle navi laggiù. Sarebbe veramente destabilizzante".

Shipping Italy

Focus

Petroliera colpita nello stretto di Hormuz e traffico navale bloccato in Golfo Persico

La nave da crociera Msc Euribia è bloccata nel pprto di Dubai, traffico container in stand by Com'era prevedibile dopo lo scoppio del conflitto in Iran e il paventato blocco dello Stretto di Hormuz, il traffico marittimo da e per il Golfo Persico è paralizzato. Almeno 150 navi cisterna per il trasporto di greggio e di Gnl hanno gettato l'ancora rimanendo alla fonda in mare aperto Al Jazeera. Altre unità anche passeggeri, fra cui la nave da crociera Msc Euribia, sono rimaste bloccate nel porto di Dubai e in altri scali all'interno del Golfo Persico. I turisti italiani bliccati a bordo dalla guerra in corso stanno tutti bene, ma inevitabilmente in apprensione. "L'equipaggio della nave sta facendo il possibile - hanno riferito alcuni di loro all'Ansa - ma francamente non ci sentiamo completamente al sicuro". Il momento di massima preoccupazione quando alcuni passeggeri sul ponte hanno visto bagliori e sentito rumori della contraerea che intercettava probabilmente droni e missili diretti verso la città. Nei telefoni di molte persone a bordo della nave, subito dopo la mezzanotte, è scattato l'allarme. In quel momento le persone sul ponte - questo il racconto di alcuni crocieristi sardi - erano poche e non si è generato troppo panico a

bordo. A quel punto tutti comunque hanno raggiunto i piani inferiori. Quasi tutti sarebbero dovuti partire oggi da Doha con destinazione **Fiumicino**. Ai passeggeri è stato comunicato che la situazione rimane invariata: lo staff della nave aspetta aggiornamenti dalle autorità locali per poter lasciare il porto. Msc Crociere ha fatto sapere che, "a causa dell'attuale situazione e della chiusura dello spazio aereo nella regione del Medio Oriente, Msc Euribia rimarrà ormeggiata nel porto di Dubai. La decisione è stata presa per garantire la sicurezza dei nostri ospiti e dell'equipaggio. La prossima crociera prevista in partenza da Doha, Qatar, il 1° marzo è stata cancellata e tutti gli ospiti interessati sono stati informati. Msc Crociere - aggiunge - sta attualmente monitorando e riesaminando tutte le sue operazioni nella regione ed è in costante contatto con le autorità locali e nazionali e con i propri partner". Secondo le stime dell'agenzia di stampa Reuters basate sui dati di tracciamento delle navi della piattaforma MarineTraffic, molte navi petroliere sono raggruppate in acque aperte al largo delle coste dei principali produttori di petrolio del Golfo, tra cui Iraq e Arabia Saudita, nonché del gigante del Gnl Qatar. L'Iran ha attaccato la petroliera Skylight mentre attraversava lo Stretto di Hormuz, al largo delle coste dell'Oman. Quattro marittimi sono rimasti feriti nell'attacco e l'intero equipaggio è stato evacuato. Sul fronte del trasporto marittimo di container Msc, così come altri vettori, ha fatto sapere che i clienti saranno informati non appena saranno disponibili maggiori dettagli sulle alternative possibili per lo sbarco in sicurezza dei carichi. Oltre a ciò il global carrier svizzero ha fatto sapere di avere precauzionalmente sospeso qualsiasi prenotazione di spedizione



La nave da crociera Msc Euribia è bloccata nel pprto di Dubai, traffico container in stand by Com'era prevedibile dopo lo scoppio del conflitto in Iran e il paventato blocco dello Stretto di Hormuz, il traffico marittimo da e per il Golfo Persico è paralizzato. Almeno 150 navi cisterna per il trasporto di greggio e di Gnl hanno gettato l'ancora rimanendo alla fonda in mare aperto Al Jazeera. Altre unità anche passeggeri, fra cui la nave da crociera Msc Euribia, sono rimaste bloccate nel porto di Dubai e in altri scali all'interno del Golfo Persico. I turisti italiani bliccati a bordo dalla guerra in corso stanno tutti bene, ma inevitabilmente in apprensione. "L'equipaggio della nave sta facendo il possibile - hanno riferito alcuni di loro all'Ansa - ma francamente non ci sentiamo completamente al sicuro". Il momento di massima preoccupazione quando alcuni passeggeri sul ponte hanno visto bagliori e sentito rumori della contraerea che intercettava probabilmente droni e missili diretti verso la città. Nei telefoni di molte persone a bordo della nave, subito dopo la mezzanotte, è scattato l'allarme. In quel momento le persone sul ponte - questo il racconto di alcuni crocieristi sardi - erano poche e non si è generato troppo panico a bordo. A quel punto tutti comunque hanno raggiunto i piani inferiori. Quasi tutti sarebbero dovuti partire oggi da Doha con destinazione Fiumicino. Ai passeggeri è stato comunicato che la situazione rimane invariata: lo staff della nave aspetta aggiornamenti dalle autorità locali per poter lasciare il porto. Msc Crociere ha fatto sapere che, "a causa dell'attuale situazione e della chiusura dello spazio aereo nella regione del Medio Oriente, Msc Euribia rimarrà ormeggiata nel porto di Dubai. La decisione è stata presa per garantire la sicurezza dei nostri ospiti e dell'equipaggio. La prossima crociera prevista in partenza da Doha, Qatar, il 1° marzo è stata cancellata e tutti gli ospiti interessati sono stati informati. Msc Crociere - aggiunge - sta attualmente monitorando e riesaminando

Shipping Italy

Focus

da e per la regione del Middle East in attesa di comprendere l'evoluzione degli eventi. 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.

Guerra all'Iran mette in crisi i terminal container del Golfo

Michele Latorre

Domenica, 1 Marzo 2026 15:34 Alle 13.00 del 1 marzo 2026 i terminal container del Medio Oriente operano in un quadro di forte instabilità determinato dall'attacco di Usa e Israele all'Iran e la conseguente risposta. Gli attacchi del 28 febbraio hanno spinto le principali compagnie marittime a sospendere i transiti nell'area e inducendo diverse autorità portuali del Golfo a chiudere o limitare le operazioni. La fotografia mostra una regione divisa tra scali sospesi e porti ancora operativi ma sotto pressione. Secondo Reuters al 1 marzo centinaia di navi commerciali, incluse portacontainer, risultano a ll'ancora ai due lati dello Stretto di Hormuz in attesa di sviluppi. Non è stata dichiarata una chiusura giuridica internazionale del passaggio, ma gli avvisi radio iraniani, il rischio militare e le direttive interne dei vettori hanno prodotto un crollo dei transiti effettivi. Molte compagnie container hanno abbandonato lo stretto, rivedendo anche le scelte già adottate nelle settimane precedenti sul corridoio del Mar Rosso. Nel Golfo l'impatto più rilevante riguarda Jebel Ali, principale hub container degli Emirati Arabi Uniti. Le operazioni risultano sospese e la chiusura di uno snodo di questa dimensione riduce drasticamente la capacità di trasbordo e di distribuzione regionale, con effetti immediati sui servizi feeder verso gli altri porti del Golfo. Sempre negli Emirati Arabi Uniti Sharjah risulta aperto e operativo, mentre Fujairah e Khor Fakkan lavorano a piena capacità senza avvisi alla navigazione. Questi scali, affacciati fuori dal Golfo interno, rappresentano nel breve termine alternative per l'assorbimento dei volumi deviati. Tuttavia la loro capacità è inferiore rispetto a Jebel Ali per quanto riguarda il trasbordo regionale, e l'aumento degli arrivi rischia di generare congestione selettiva, con tempi di attesa in crescita. In Oman il porto di Duqm, compreso l'Asyad Dry Dock, ha sospeso le operazioni, mentre Sohar e Salalah restano operativi. Salalah in particolare mantiene un ruolo di hub lungo le rotte ArabiaAsia, in una fase in cui le compagnie stanno ridisegnando le rotazioni per evitare le aree più esposte. La tenuta operativa di questi scali è centrale per garantire continuità ai servizi che collegano il Medio Oriente ai mercati asiatici e africani. In Kuwait tutti i porti sono formalmente aperti, ma la Kuwait Ports Authority ha disposto per le portacontainer il dirottamento degli arrivi destinati a Shuaiba verso Shuwaikh, che opera con limite di pescaggio di 9,6 metri e a livello Isps 2. I manifest sono trasferiti automaticamente. Questa decisione concentra i flussi su un unico terminal, con rischio di saturazione e rallentamenti nei flussi di camion e nelle operazioni di gate. In Qatar i porti di Hamad, Doha, Ras Laffan, Mesaieed e Al Ruwais risultano aperti, ma viene segnalato degrado del segnale Gps e sono raccomandate massime cautele alla navigazione. Le restrizioni allo spazio aereo, con limitazioni ai cambi equipaggio in diversi Paesi del Golfo, complicano ulteriormente la programmazione



TrasportoEuropa

Focus

delle soste nave e delle rotazioni, con effetti indiretti anche sulla produttività dei terminal. Fonti marittime citate da Lloyd's List indicano sospensioni operative in alcuni porti di Dubai, Oman e Bahrain a seguito dei timori di nuovi attacchi, mentre i principali porti dell'Arabia Saudita, tra cui Jeddah e Yanbu, risultano operativi senza circolari ufficiali di fermo. In Giordania il porto di Aqaba è pienamente operativo, con terminal e servizi regolari secondo Iss Shipping, configurandosi come uno dei pochi scali dell'area Levante non direttamente colpiti da restrizioni. Maersk, Cma Cgm e Hapag Lloyd hanno annunciato la sospensione dei transiti nello Stretto di Hormuz. Secondo Maersk sono possibili omissioni di scalo nel Golfo e scarico dei container in porti alternativi, con successivo inoltro via strada o feeder. Cma Cgm ha introdotto un Emergency Conflict Surcharge per l'area Medio Oriente. L'attuale crisi si innesta su una situazione già fragile nel corridoio Mar RossoSuez. Dopo un parziale ritorno ai transiti via Suez nel mese di febbraio, la nuova escalation ha interrotto il riassorbimento dei flussi deviati via Capo di Buona Speranza. L'effetto combinato è un aumento strutturale delle distanze percorse, dei tempi di transito e del consumo di carburante, con ripercussioni sui costi logistici e sull'equilibrio tra capacità e domanda. © TrasportoEuropa - Riproduzione riservata - Foto di repertorio Segnalazioni, informazioni, comunicati, nonché rettifiche o precisazioni sugli articoli pubblicati vanno inviate a: redazione@trasportoeuropa.it Puoi commentare questo articolo nella pagina Facebook di TrasportoEuropa Vuoi rimanere aggiornato sulle ultime novità sul trasporto e la logistica e non perderti neanche una notizia di TrasportoEuropa? Iscriviti alla nostra Newsletter con l'elenco ed i link di tutti gli articoli pubblicati nei giorni precedenti l'invio. Gratuita e NO SPAM! CONTENUTI SPONSORIZZATI.