



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 14 marzo 2026



Prime Pagine

14/03/2026	Corriere della Sera	9
Prima pagina del 14/03/2026		
14/03/2026	Il Fatto Quotidiano	10
Prima pagina del 14/03/2026		
14/03/2026	Il Foglio	11
Prima pagina del 14/03/2026		
14/03/2026	Il Giornale	12
Prima pagina del 14/03/2026		
14/03/2026	Il Giorno	13
Prima pagina del 14/03/2026		
14/03/2026	Il Manifesto	14
Prima pagina del 14/03/2026		
14/03/2026	Il Mattino	15
Prima pagina del 14/03/2026		
14/03/2026	Il Messaggero	16
Prima pagina del 14/03/2026		
14/03/2026	Il Resto del Carlino	17
Prima pagina del 14/03/2026		
14/03/2026	Il Secolo XIX	18
Prima pagina del 14/03/2026		
14/03/2026	Il Sole 24 Ore	19
Prima pagina del 14/03/2026		
14/03/2026	Il Tempo	20
Prima pagina del 14/03/2026		
14/03/2026	Italia Oggi	21
Prima pagina del 14/03/2026		
14/03/2026	La Nazione	22
Prima pagina del 14/03/2026		
14/03/2026	La Repubblica	23
Prima pagina del 14/03/2026		
14/03/2026	La Stampa	24
Prima pagina del 14/03/2026		
14/03/2026	Milano Finanza	25
Prima pagina del 14/03/2026		

Primo Piano

13/03/2026	Ship 2 Shore	26
Da Venezia a Verona, suona l'adunata dei porti italiani		

Trieste

13/03/2026	Agenparl	33
13/03/2026	Ansa.it	34

Venezia

13/03/2026	Ansa.it	35
13/03/2026	Agenzia stampa Mobilità	36

Savona, Vado

13/03/2026	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	37

Genova, Voltri

13/03/2026	Ansa.it	40
13/03/2026	BizJournal Liguria	41
13/03/2026	MenteLocale	43
13/03/2026	PrimoCanale.it	48
13/03/2026	PrimoCanale.it	50
13/03/2026	Ship Mag	51

La Spezia

13/03/2026	AGR Agenzia Giornalistica Radiotelevisiva	52

Ravenna

13/03/2026	RavennaNotizie.it	54
Strage Mecnavi, la città ricorda i 13 lavoratori morti nel porto di Ravenna		

Marina di Carrara

13/03/2026	La Gazzetta di Massa e Carrara	55
A Carrara il Congresso Uilm Lucca e Massa Carrara		

Livorno

13/03/2026	Agenparl	56
Qualità dell'aria, nuova centralina al porto di Livorno. Barontini: "Presto le rilevazioni"		
13/03/2026	La Gazzetta Marittima	57
«Indispensabile più sinergia tra gli attori, bisogna smetterla con gli orticelli»		
13/03/2026	La Gazzetta Marittima	60
Artigiani Cna: impossibile viaggiare senza adeguare le tariffe ai rincari choc		

Piombino, Isola d' Elba

13/03/2026	Agenparl	61
Rigassificatore, Giani: "Senza interventi di compensazione non firmo proroga per Piombino"		
13/03/2026	Messaggero Marittimo	62
Rigassificatore Piombino, Giani: 'Senza compensazioni, nessuna proroga' <i>Andrea Puccini</i>		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

13/03/2026	Agenparl	63
ACCOGLIENZA CROCIERISTI COMUNE DI ANCONA UFFICIO STAMPA COMUNICATI DI VENERDI' 13 MARZO		
13/03/2026	Ancona Today	65
Croceristi, arriva l'accordo tra Comune e autorità portuale sulla banchina 15		
13/03/2026	AnconaNotizie	67
Ancona, accordo con l'autorità portuale per l'accoglienza dei crocieristi		
13/03/2026	Centro Pagina	68
Quarantacinque navi in arrivo: Ancona si prepara alla stagione crocieristica 2026 <i>Giuseppe Poli</i>		
14/03/2026	corriereadriatico.it	69
Sos dai campi al mare nelle Marche: «Il gasolio è alle stelle, una delle crisi più gravi degli ultimi 30 anni»		

14/03/2026	corriereadriatico.it	71
Giornate Fai, la provincia di Ancona svela i suoi gioielli: dal porto al centro, viaggio nella storia		
13/03/2026	Cronache Ancona	72
Crocieristi ad Ancona: siglato l'accordo tra Comune e porto		
13/03/2026	vivereancona.it	73
Ciccioli (FDI-ECR): "Il Porto di Ancona è l'infrastruttura strategica per le Marche per rafforzare il ruolo nell'Adriatico, nell'Europa e nella Macroregione Adriatico-Ionica"		
13/03/2026	vivereancona.it	74
Porto di Ancona, accordo con Autorità Portuale per l'accoglienza dei crocieristi nella stagione 2026		
13/03/2026	vivereancona.it	75
Andrea Raschia: "Novità sul Molo Clementino. Il Porto condiziona la Città: non possiamo rimanere indifferenti"		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

13/03/2026	Ansa.it	76
Consorzio Industriale del Lazio: l'Assemblea dei Soci approva l'ingresso di 33 nuovi Comuni.		

Napoli

13/03/2026	Agenparl	78
"Il Direttore Generale Cons. Roberto Alesse in visita Istituzionale alla Direzione Territoriale Campania"		
13/03/2026	Agenparl	79
ADM: Il Direttore Generale Cons. Roberto Alesse in visita Istituzionale alla Direzione Territoriale Campania		
13/03/2026	Gazzetta di Napoli	80
Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, visita del Direttore Generale		
13/03/2026	Il Dispari	81
Porto di Napoli, svolta per gli autotrasportatori. Riconosciuti i vettori per l'accesso al molo Bausan		
13/03/2026	Ildenaro.it	83
Nautica, a Castellammare di Stabia tutto pronto per il Napoli Boat Show		
13/03/2026	Informatore Navale	87
FNM lancia l'ibrido con BHS da 120kW al Napoli Boat Show e torna alla distribuzione diretta in Italia		
13/03/2026	Metropolis Web	88
Castellammare. Regione e Comune: «Una legge speciale per il cantiere stabiese»		
13/03/2026	Otto Pagine	89
Fincantieri, Vicinanza: "Subito tavolo con il governo per il futuro del cantiere"		
13/03/2026	Report Web Tv	90
Fincantieri, Vicinanza: Subito tavolo con il governo per il futuro del cantiere		
13/03/2026	Sea Reporter	91
La grande deviazione dei mari: la crisi geopolitica riscrive le rotte e mette alla prova i porti italiani		
13/03/2026	Stabia Channel	93
Castellammare - Fincantieri, Vicinanza: «Subito tavolo con il governo per il futuro del cantiere»		
13/03/2026	Tele Ischia	94
Trasporti. La New Atec ottiene il passaggio libero al varco Bausan		

13/03/2026	Torre Sette	95
Fincantieri a Castellammare, Vicinanza: Subito tavolo con il governo per il futuro del cantiere		

Bari

13/03/2026	Bari Today	96
Costa di Bari, al via la rivoluzione delle concessioni: bando per 9 immobili storici		

Brindisi

13/03/2026	Articolo21	98
Perché No, il 14 marzo a Brindisi		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

13/03/2026	Telemia	99
Bacino nord del porto di Gioia Tauro, Cassazione conferma il risarcimento da 3,8 milioni		

Olbia Golfo Aranci

13/03/2026	Shipping Italy	100
Per i dragaggi di Olbia respinto il ricorso dell'Adsp		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

13/03/2026	Messaggero Marittimo	<i>Andrea Puccini</i>	102
Giammoro nuovo hub dei traffici nel Mediterraneo: al via la linea Maersk-Grendi tra Sicilia, Sardegna e Algeria			
13/03/2026	Stretto Web		104
Quanto la guerra in Iran sta influenzando su Reggio Calabria? Domotek: "occhio ai mesi estivi". E come evitare i rincari INTERVISTA			

Trapani

13/03/2026	New Sicilia		106
Sequestrato oltre un quintale di prodotto ittico ed attrezzatura da pesca nel Trapanese			
13/03/2026	Prima Pagina Trapani	PAOLO CERICOLA	107
Trapani. Operazioni simultanee su due banchine, "confermano efficienza del porto"			
13/03/2026	Sicilia Oggi Notizie		108
Porto di Trapani, operazioni simultanee su due banchine: Riccardo Sanges & C. conferma efficienza e velocità dello scalo			

13/03/2026	Trapani Oggi	109
Marettimo: due unità da pesca a strascico fermate, confiscato un quintale di prodotti ittici		

Focus

13/03/2026	Adnkronos.com	110
Petrolio, il rebus delle riserve che 'non servono' e dei percorsi 'obbligati'		
14/03/2026	Adnkronos.com	112
Iran, Trump manda i Marines: "Le petroliere superino Hormuz". Italia smentisce dialogo con Teheran		
13/03/2026	Agipress	114
Iran, Tajani "Nessuna trattativa per passaggio navi italiane in Stretto Hormuz"		
13/03/2026	Ansa.it	115
Costa sospende le crociere in Medio Oriente e punta sulle Canarie		
13/03/2026	Ansa.it	116
Tajani, non stiamo trattando con l'Iran per il passaggio da Hormuz		
14/03/2026	Ansa.it	117
Ft: 'Francia e Italia cercano accordo con Iran per le navi a Hormuz'		
13/03/2026	Informare	118
Costa cancella le crociere originariamente previste in Medio Oriente		
13/03/2026	Informatore Navale	119
DA CANARIE A MADEIRA ALLE SPONDE DEL NORD AFRICA: COSTA RIDISEGNA L'INVERNO 2026/2027		
13/03/2026	Informazioni Marittime	120
A Shanghai Grimaldi prende in consegna la nuova car carrier "Grande Seoul"		
13/03/2026	Italpress.it	122
Traghetti inquinanti, l'Italia prima in Europa per emissioni		
13/03/2026	Italpress.it	123
Iran, Tajani "Nessuna trattativa per passaggio navi italiane in Stretto Hormuz"		
13/03/2026	La Gazzetta Marittima	124
"Grande Seoul", la nuova nave per Grimaldi pronta per funzionare a ammoniaca		
13/03/2026	L'agenzia di Viaggi	126
Svolta traghetti: ora il Mediterraneo è green		
13/03/2026	LaPresse	128
Nautica, lo Yacht Club de Monaco adotta nuovi smorzatori di ormeggio 'Seadamp'		
13/03/2026	Sea Reporter	129
Costa Crociere rafforza la presenza alle Canarie: Costa Smeralda nuova protagonista dell'inverno 2026/27		
13/03/2026	Sea Reporter	130
"Emergenza petroliera nel Canale di Sicilia: il carico di carburante russo spaventa l'Italia"		
13/03/2026	Sea Reporter	131
Grimaldi riceve la Grande Seoul, la nuova PCTC pronta all'ammoniaca		
13/03/2026	Ship Mag	132
Guerra in Iran, Costa sospende le crociere e punta sulle Canarie		
13/03/2026	Shipping Italy	133
Gemini e Msc riorganizzano via terra parte dei servizi verso il Medio Oriente		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63921
Roma, Via Campana 39-C - Tel. 06 685281

150
anni
1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63979310
mail: servizioclienti@corriere.it



L'inchiesta
I volti della droga
tra spaccio e legalità
di **Coppola, Serafini e Thoman**
alle pagine 42 e 43



Domani in edicola
L'Algeria dei martiri
e delle voci soffocate
sul numero de **la Lettura**
e già oggi nell'App



Bruxelles: revocare le sanzioni sul greggio di Mosca mina la nostra sicurezza. Uccisi un soldato francese e sei americani

Petrolio russo, lite Europa-Trump

Meloni: «Allentare la tensione». Raid Usa sull'isola di Kharg per sbloccare Hormuz

LA SFIDA DIPLOMATICA

di **Giuseppe Sarcina**

Diversi Paesi sono stati colpiti dai droni e dai missili iraniani, con intensità diversa. Eppure, tutti si rifiutano di entrare nella guerra scatenata da Donald Trump e Benjamin Netanyahu contro gli ayatollah. È forse l'unica notizia decente nel buio totale di questi giorni. Cinque monarchie del Golfo, cioè Arabia Saudita, Emirati Arabi, Bahrein, Kuwait, Qatar stanno incassando centinaia, se non migliaia di attacchi, limitandosi, però, a difendere il territorio.

continua a pagina 36

L'ABBAGLIO DI DONALD

di **Goffredo Buccini**

La guerra americana va complicandosi. Le distonie tra il comandante in capo e il capo del Pentagono denunciano improvvisazione. «Abbiamo quasi finito», ha sostenuto Donald Trump mentre il pur fedele Pete Hegseth annunciava «gli attacchi più pesanti» sull'Iran. Gli Usa starebbero «combattendo per la libertà degli iraniani» aveva affermato in precedenza il presidente, mentre il suo ministro chiariva che la guerra non ha nulla a che fare con la *nation building* o la democrazia.

continua a pagina 36



Una petroliera in fiamme dopo un attacco iraniano a Bassora

L'ANALISI

Soldi e «status»
Il caos nel Golfo
premia Putin

di **Federico Fubini**
a pagina 3

IL REPORTAGE

I droni su Erbil
non si fermano
«Italiani, restate»

di **Lorenzo Cremonesi**
alle pagine 10 e 11

Frizione tra Europa e Stati Uniti dopo la decisione di Washington di revocare le sanzioni sul greggio di Mosca. Il Quirinale garantisce: l'Italia resta fuori dal conflitto in Iran.

da pagina 2 a pagina 13

● **SETTEGIORNI**

di **Francesco Verderami**

Le basi e quei sì di altri premier

Passi che sulla guerra in Iran Schleier s'è sconsigliato l'operato di un premier del suo stesso partito, ma colpisce che Conte arrivi a sconsigliare sé stesso. Perché nel 2018 l'Italia concesse le sue basi a Donald Trump per bombardare la Siria. Prima con Paolo Gentiloni, poi con «Giuseppi».

continua a pagina 13

Sport Perathoner, Luchini e De Silvestro in trionfo. Azzurri a 14 medaglie



I tre ori azzurri conquistati ieri: da sinistra Emanuel Perathoner, 39 anni, René De Silvestro, 29 anni e Jacopo Luchini, 36 anni

Paralimpiadi, pioggia di ori: battuto il record del '94

di **Claudio Arrighi** a pagina 52

● **GIANNELLI**

POLEMICHE PER I RUSSI ALLA BIENNALE



Parma Lei si difende: «Non capivo»

I pm e i due neonati
sepolti in giardino:
26 anni alla madre

di **Alessandro Fulloni**

«Io non ho mai voluto fare del male ai miei bambini»: queste le parole dette in tribunale da Chiara Petrolini, la 24enne accusata di aver ucciso i due figli neonati. Al processo a Parma il pm ha chiesto 26 anni di carcere.

a pagina 22

Palermo La condanna e il risarcimento
La mafia, i misteri
Morto lo 007 Contrada

di **Felice Cavallaro e Alfio Sciacca**

È stato uno dei personaggi chiave negli anni della lotta e dei misteri sulla mafia. Bruno Contrada è morto: aveva 94 anni.

a pagina 23

Referendum Rush finale verso il voto
Carriere separate
una storia di giravolte

di **Claudio Bozza**

Le carriere separate dei magistrati e le giravolte di chi ha cambiato idea negli anni: da Orlando a D'Alema.

a pagina 15

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Trumptruppen

Forse un giorno ci diranno che era un esperimento. Una specie di stress test: per quanto tempo la democrazia più importante del mondo può reggere un Presidente che parla come Cetto La Qualunque? La solennità drammatica della guerra — di ogni guerra, persino di questa fatta di armi, vittime e macerie invisibili — ha reso ancora più stridente il tono cialtronesco con cui Trump si rivolge all'umanità. Ecco alcune perle che ha messo in fila nelle ultime 24 ore: «Guardate cosa succederà a questi pazzi bastardi: li sto uccidendo ed è un grande onore per me farlo». «Il regime sta per cadere». «Il regime cadrà, ma forse non subito». «Stanno per arrendersi, ma poiché abbiamo fatto fuori tutti i loro leader, non c'è nessuno che possa annunciare la re-

sa». «Potremmo fargli cose terribili, ma siamo buoni». «La prossima settimana colpiremo duro». «Putin li sta un po' aiutando, d'altronde anche noi stiamo un po' aiutando l'Ucraina, è giusto così». «Le navi tirino fuori le pale e attraversino lo stretto di Hormuz». E con la civettuola immagine di una petroliera che esibisce gli attributi possiamo congedarci dal sommo conferenziere, almeno per oggi. Considerando che quell'altro fanfarone del suo ministro, Pete Hegseth, ha appena paragonato i capi nemici a un branco di topi, mal avrei immaginato di aspettare con impazienza le dichiarazioni di Netanyahu per sentire finalmente qualcuno parlare della guerra come se fosse una guerra.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

G. FORNERO F. RIMOLI R. D'ANDREA

DIRITTO DI VIVERE E DI MORIRE
UNA RIVOLUZIONE COPERNICANA

18 MARZO 2026
ORE 11:00

UNIVERSITÀ ROMA TRE
DIPARTIMENTO DI GIURISPRUDENZA

saluti di
interventi di

CARLO COLAPIETRO, ANTONIO CARRATTA
PAOLO CARNEVALE, MARILISA D'AMICO,
FILOMENA GALLO, ANDREA PUGIOTTO,
LUCIA RISICATO

UTET

00314
Punto di vendita: Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004 art. 1, c. 1) - D.D. Milano
9 771120 463008



Dopo aver negato per 2 giorni, il presidente ligure Bucci ammette la paternità del dossier contro i giornalisti del Secolo XIX. In un Paese decente sarebbe già a casa



Sabato 14 marzo 2026 - Anno 18 - n° 72
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



€ 2,00 - Annetti: € 3,00 - € 15 con il libro 'Terchi NC'
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 29/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

CONSIGLIO DI DIFESA Obiettivo Teheran

Mattarella: sì alle basi, no al ritiro dei soldati

È durato due ore e mezza il confronto al Quirinale. Nonostante il comunicato dica che "l'Italia non partecipa alla guerra e non prenderà parte alla guerra", il Colle non vorrebbe dismettere le missioni Nato e Onu

● A PAG. 9



IRAN: GUERRA E MILIARDI

Affaroni di Usa e russi. Nel Golfo 5 mila marines



● ANTONIUCI E FESTA A PAG. 6-7

E IL MINISTERO NEGAVA

Caso Garibaldi e sommergibili: l'ok della Difesa



● LILLO E PACELLI A PAG. 10

Il trionfo del Cretino

» Marco Travaglio

Mentre la geniale guerra di Trump&Netanyahu sortisce l'agognato regime change democratico a Teheran (Khamenei figlio al posto di Khamenei padre), come già a Caracas (la vice di Maduro al posto di Maduro), mandando definitivamente in malora l'economia europea, una domanda resta sospesa: tra i governi cretini d'Europa, qual è il più cretino? La risposta giunge da Giulio, ministro della Cultura. Che scommunico il presidente della Biennale di Venezia, Buttafuoco, intellettuale di destra nominato dal governo, perché l'ha riaperta agli artisti di tutti i Paesi, a prescindere dai governi, in quanto "deve restare uno spazio di tregua tra le nazioni e accogliere anche quelle in conflitto". Vale per Usa e Israele, ma fin qui tutto ok. Evale per la Russia, e qui infuria la canea. Mentre l'India riacquista l'energia da Mosca, Trump autorizza gli alleati a farlo e tanti ne approfittano (beati loro), noi siamo ancora mummificati alla comica russofobia di quattro anni fa, quando la Biococa sospese il corso di Nori su Dostoevskij, il Festival Fotografia di Reggio cacciò un fotografo russo (che tornò a Mosca, manifestò contro la guerra e fu arrestato dalla polizia di Putin), la Scala bandì Gergiev, l'Ue mise in fuga soprano, pianisti, ballerini, scienziati, atleti olimpici e paralimpici.

Poi qualcuno propose di fare lo stesso con gli israeliani al Festival di Venezia perché il governo Netanyahu fa molto peggio di Putin e il caso l'asino: tutti dissero giustamente che un conto sono gli artisti, un altro i governi. Si sperava che valesse per tutti, invece la Reggia di Caserta, che aveva invitato il russo Gergiev e l'israeliano Oren, cacciò il primo e fece esibire il secondo, fra gli applausi di Giulio, noto "liberale". Che ora, anziché fare almeno il sovranista e mandare a farsi fottere i 22 governi Ue che minacciano di tagliare i fondi alla Biennale e Zelensky che ci dà ordini come fossimo una colonia ucraina, dichiara guerra a Buttafuoco perché va "contro l'opinione del governo" e "isola la Biennale dal mondo libero". È un bello stricazzi non ce lo vogliamo aggiungere? Dove sta scritto che il governo comanda sugli enti culturali? Mollicone, quello che voleva spezzare le reni a Peppa Pige ora presiede la commissione Cultura (tutto vero), spera che i russi non partecipino perché "il Cremlino non ammette voci libere". Invece Arabia, Emirati, Qatar, Azerbaigian, Cina, Egitto, Turchia, Guatemala, &C., da sempre presenti alla Biennale, sono "mondo libero" e nessuno li discute. Ora abatteranno il Colosseo perché l'han fatto Vespasiano e Tito, o la Cappella Sistina perché la fece affrescare da Michelangelo il papa guerrafondaio Giulio II? Anzi no, cancelliamo la domanda: questi giganti del pensiero potrebbero prenderla per un suggerimento.

LA VERA CASTA I PARLAMENTARI SCUDATI SMENTISCONO LA PROPAGANDA DEL "SÌ"

Chi non paga mai sono i politici: 54 salvati su 59



92% DI AUTO-ASSOLTI LE AUTORIZZAZIONI A PROCEDERE NEGATE DA DESTRE&CENTRINI

● DE CAROLIS, GIARELLI E PROIETTI A PAG. 2-3

EMENDAMENTO AL DECRETO PNRR FI fa la norma contro Gratteri "Punire i pm che vanno in tv"

● SALVINI A PAG. 3

DA PIF A GERMANO, DA GOLINO A ELIO Referendum, la serata del 'Fatto': artisti in campo per dire il loro No

● A PAG. 4-5

» PAROLE CONTUNDENTI

Ho pianto su quei cori antifascisti in italiano a Lione

» Paolo Nori

Mia nonna Carmela si chiamava Carmela e era comunista. Mio nonno Gaspare si chiamava anche lui Gaspare e era anarchico e comunista. Mia mamma Liliana era socialista.

A PAG. 16

LE NOSTRE

FIRME

- D'Andrea a pag. 13
- Fini a pag. 13
- Valentini a pag. 13
- Caselli a pag. 20
- Gaiani, Battistelli e Bertolini a pag. 7



La cattiveria

Stretto di Hormuz, aumenta la fila di petroliere bloccate. Tufani: "C'è una nave grigia metallizzata da spostare, grazie"

LA PALESTRA/LUDOVICO CARTA

CHE C'È DI BELLO

Miracolo a Milano, la vicina perfetta, le Lince di St Auby

● DA PAG. 17 A 19



ANNO XXXI NUMERO 62 EDIZIONE WEEKEND DIRETTORE CLAUDIO CERASA SABATO 14 E DOMENICA 15 MARZO 2026 - € 2,50 + € 0,50 Review n. 49 + € 1,50 libro CAMBIARE LA GIUSTIZIA

Fare i conti con il gratterismo. Perché il referendum è un voto su un sistema in cui la cultura dello scalpo conta più dello stato di diritto

Nicola Gratteri è un magistrato molto importante, ormai lo conoscete, ha scelto di fare il suo voto a capo della campagna per il No al referendum costituzionale, con una certa vivacità, e merita di essere preso sul serio, vista la sua storia, sia quando lancia avvertimenti ai giornali non amici - con voi facciamo i conti dopo il referendum, ci ha detto minacciosamente qualche giorno fa - sia quando offre elementi per spiegare le ragioni del suo No. La storia di Gratteri - magistrato eroe, certo, almeno quando indovina le persone da arrestare, perché non è raro purtroppo che le persone per le quali Gratteri chiede l'arresto vengano risarcite dallo stato, dal 2016 al 2024 sono stati pagati 78 milioni per le ingiuste detenzioni in Calabria, e non è malizioso ricordare che Gratteri prima di arrivare a Napoli è stato prima a Reggio Calabria e poi a Catanzaro, dove è stato capo della

procura dal 2016 al 2023 - ci impone di fare uno sforzo di riflessione, di non saltare un passo in avanti e di concentrarsi non sul significato dell'essere Gratteri ma sul significato del gratterismo e sul perché il fronte del No non poteva oggettivamente scegliere un volto migliore per opporsi alla riforma della giustizia. Il gratterismo, che la rima più con garbamento è la cultura della gogna non esattamente contrastata (meglio uno scalpo in più che un dubbio in più), di irresponsabilità dei magistrati trasformata nell'unica forma possibile di indipendenza della magistratura (meglio un ma-

gistrato che sbaglia che un sospettato che sfugge alla giustizia solo per una sciocca mancanza di prove). Il gratterismo, introdotto da un punto di vista, è perfettamente coerente con il No alla riforma costituzionale. Perché il gratterismo incarna la visione del processo inquisitorio, in cui lo stato deve essere protetto a tal punto da sacrificare la libertà dei cittadini: meglio un cittadino in più in galera che uno sospettato, potenzialmente pericoloso, fuori. Nel rito inquisitorio il procuratore guida le indagini, raccoglie le prove e decide: il processo è centrato sullo stato che cerca la verità ed è comprensibile che la figura del pubblico ministero e quella del giudice coincidano. Nel rito accusatorio invece accusa e difende si confrontano ad armi pari davanti a un giudice terzo: le prove si formano nel dibattimento e la libertà dell'imputato è più tutelata. Il passaggio storico dal rito inquisitorio a quello accusatorio vi è stato nel

1988, quando Giuliano Vassalli, ministro socialista già medaglia d'argento al valor militare per la Resistenza, introdusse il nuovo codice di procedura penale. La riforma Nordio, separando le carriere tra pm e giudici e rafforzando il giudice terzo e il contraddittorio nel processo, punta a rendere il passaggio dal rito inquisitorio al rito accusatorio effettivo. E il gratterismo in fondo non fa altro che ribadire ogni giorno: dire no alla riforma della giustizia significa dire no al riequilibrio tra pubblici ministeri e giudici. E conseguentemente dire no alla riforma della giustizia si significa fare di tutto per affermare la centralità del pubblico ministero come motore del processo, come tutore dello stato, come figura deputata a difendere il bene del male, anche con un ruolo pedagogico che sconfigge nello stato etico.

(segue a pagina quattro)

È ORA DI ISOLARE L'IRAN, NON L'UCRAINA

La guerra finirà a Hormuz, soluzioni armate e negoziati fra missili e droni (anche in Turchia)

Roma. Lo stretto di Hormuz è la calamita, tutti e tutti cercano una soluzione per liberare la via attraverso la quale transita il venti per cento del petrolio mondiale. Fino a quando la Repubblica islamica dell'Iran continuerà a usare la paura del suo blocco bersagliando chi transita, a meno che non si tratti di amici di Teheran, la guerra non finirà. Quindi in questo momento si fanno piani militari e piani diplomatici. Gli Stati Uniti dispiegano fino a cinquemila uomini, secondo il Wall Street Journal, una spedizione per operazioni mirate, ma non di grandi dimensioni. Gli europei, secondo il Financial Times, con Francia e Italia ne vogliono con il regime l'apertura di Hormuz, Roma ha smentito, la Francia ha risposto dicendo che è stato il presidente Emmanuel Macron per primo a parlare con l'iraniano Masoud Pezeshkian per sottolineare la necessità di "garantire la libertà di navigazione dello Stretto di Hormuz", quindi non c'è nulla di segreto. (segue nell'inserto XVI)

Oltre le ville di Mojtaba, L'iran ha costruito un "ecosistema perfetto" in Inghilterra

Roma. Cantili di "Morte al dittatore" rimbalzano nei cortili delle università iraniane. Manifestanti di Teheran alzano le mani sopra la testa e le agitano per irridere il defunto Ali Khamenei, il cui braccio destro rimase paralizzato in un attentato nel 1981. Alla Sharif University of Technology hanno appeso dei topi giocattolo agli alberi, un riferimento a Khamenei che si nascondeva nei bunker di Teheran. Invece gli studenti di almeno 27 università britanniche hanno pianto l'ex GUIDA SUPREMA DELL'IRAN. La Henry Jackson Society rivela il sostegno alla Repubblica islamica nelle facoltà del prestigioso "Russell Group", come Cambridge, l'University College London o Edimburgo. "Condannare il martirio di Khamenei", si leggeva nelle pagine studentesche. Altre università hanno organizzato veglie per l'ayatollah. (Molti segue nell'inserto XVI)

Il generale e l'ammiraglio da ascoltare per decifrare l'America oltre gli show di Hedges e Trump

Milano. Il Pentagono ha mobilitato un'unità dei marines e altre navi da guerra in medio oriente - ha scritto ieri il Wall Street Journal - dando seguito alla richiesta del Centcom, il comando centrale delle Forze armate americane, guidato da Brad Cooper, ammiraglio da grande esperienza che ha passato i suoi anni nella base in Bahrain a osservare e preparare questo momento. Fino a cinquemila uomini e la Uss Tripoli, di stanza in Giappone, sono diretti verso lo Stretto di Hormuz, secondo tre fonti anonime che hanno parlato con il quotidiano americano: non c'è una conferma ufficiale del Pentagono ma per capire come si muovono gli Stati Uniti nella guerra contro il regime iraniano gli esperti hanno imparato a guardare quel che fanno e dicono il capo di stato maggiore, il generale Dan Caine, e l'ammiraglio Cooper: il primo parla poco e chiaro - e non dimentica di ricordare le vittime - e il secondo, se può, non parla proprio. (Pubblicato segue nell'inserto XVI)

Meloni di Difesa

Sintonia con Mattarella: "Non entriamo in guerra". La smentita di una trattativa con l'Iran

Roma. Il caso più di Meloni è sempre Mattarella. I pensieri sono del governo, ma l'accento è del Quirinale. "L'Italia non entra in guerra", si sono "effetti destabilizzanti" che possono arrivare "da gravissime iniziative terroristiche". E' il Consiglio Supremo di Difesa ma è anche "lo stringamose" di Meloni. Il tavolo con la Francia con i nuovi missili dell'Iran. Non c'è mai stata, non ci può essere. Dico: no al governo: "Con chi avremmo dovuto trattare? Non si conosce neppure chi guida l'Iran". Il tavolo con le opposizioni è "sentimentale per le vie brevi". In brevità: Conte non offre la sedia a Schleier. (Corrispondente segue a pagina quattro)

Smithsonian a Venezia

Bene difendere dal controllo politico l'autonomia della cultura. Ma solo up to a point?

Scorrendo l'elenco della ventina di musei che fanno parte del sistema dello Smithsonian Institution si incrociano il Smithsonian Anacostia Community Museum, il Museo e centro per la storia e cultura americana e africana, il Museo nazionale di storia e cultura africana, il National Museum of African Art, il National Museum of American Indian. Tutta una apertura e attenzione ai nuovi mondi, e molti saluti quelli vecchi e bianchi, che farebbe concorrenza alla Biennale di Venezia come piace a Pietrangelo Buttice, ma anche nella voglia di scappare alla National Gallery o al Museo Correr. Due posti che Trump non frequenterebbe, ma è difficile dargli torto se non si appassiona nemmeno allo Smithsonian. Che è un board in cui siedono il vicepresidente degli Stati Uniti e il capo della Corte suprema: dunque con uno status d'indipendenza non proprio scritto nel marmo. Eppure tutti, nel mondo libero, sono insorti a difesa della sua indipendenza quando lo scorso anno il presidente Maga si presentò con ordini del giorno da repulisti ideologici e la fornice in mano. Lo Smithsonian non si tocca, perché non si tocca la cultura. La stessa sacrosanta reazione il mondo libero ha avuto in difesa di Harvard e di altri grandi università minacciate di tagli o di gravi lesioni alla propria autonomia. Poi è arrivata la Biennale. (segue nell'inserto XVI)

Diversamente alleati

Facci e Di Pietro insieme per lo St. Puoi sceglierli i nemici, non gli alleati: una regola di igiene politica

La compresenza sul palco del Si di un eroe della democrazia repubblicana come Filippo Facci, proficuo e disarmato bastonatore di Giuliano Ferrara dell'ignobile campagna contro i partiti e Craxi nata dalle inchieste di Milano, tanti anni fa, e dell'eroe della persecuzione giudiziaria con gli arresti a grappolo, Antonio Di Pietro, dimostra che aveva ragione il grande sociologo francese e iperbolico Raymond Aron. Puoi sceglierli i nemici, non gli alleati. Una regola di igiene politica alla quale attenersi senza tentennamenti o indugi, sempre. Vale anche per la nostra imbarazzante vicinanza a tipiche come l'abominevole Trump (Sofri copyright), l'impompatato Hegesht capo del Pentagono, i ministri Smorch e Ben-Gvir, suprematisti ebraici di Gerusalemme. Nessun imbarazzo, se l'alternativa sono Ali Lariani o Mojtaba Khamenei o altri aguzzini della specie che impeccano chi preferisce la democrazia senza tanti complimenti e tramano per la bomba nichilista e antisemita. Così come nessun imbarazzo è possibile nell'abbraccio con Tonino Di Pietro, al quale quest'anno è dedicato le devastanti controinchieste di Marcarano nell'anno del Grande Terrore giustizialista, e uno di noi una campagna elettorale k-mixte nel Mezzogiorno, si tocca, perché non si tocca la cultura. La stessa sacrosanta reazione il mondo libero ha avuto in difesa di Harvard e di altri grandi università minacciate di tagli o di gravi lesioni alla propria autonomia. Poi è arrivata la Biennale. (segue nell'inserto XVI)

Macchine di guerra

Trump sospende le sanzioni alla Russia, gli europei lo criticano e non lo seguono

Bruxelles. Dopo aver inflitto all'Europa le conseguenze economiche della guerra unilaterale contro l'Iran, nella sua risposta improvvisata all'impegnata del prezzo del petrolio, Donald Trump ha inflitto un altro colpo agli interessi di sicurezza europei, rafforzando la Russia nella sua guerra di aggressione contro l'Ucraina. "La decisione unilaterale degli Stati Uniti di revocare le sanzioni sulle esportazioni di petrolio russo è motivo di grande preoccupazione, perché ha ripercussioni sulla sicurezza europea", ha detto ieri il presidente del Consiglio europeo, Antonio Costa. Per quanto limitata nel tempo, e mirata al petrolio che si trova già in mare, la decisione di Trump è una bocca d'ossigeno per Vladimir Putin. Vale "circa 10 miliardi di dollari", ha spiegato Volodymyr Zelenskyy, "questo elemento non aiuta la pace", ha detto il presidente ucraino, avvertendo che il denaro servirebbe a fabbricare droni da utilizzare anche nel Golfo e in medio oriente. (Corrispondente segue nell'inserto XVI)

Pronti a combattere

"Aspettiamo solo che l'Iran diventi uno stato fallito per entrare in azione", ci dicono i peshmarga

Roma. Se c'è qualcuno convinto almeno quanto gli americani e gli israeliani che l'operazione Furia epica sia "l'occasione senza scelta", quella unica nella vita per sollevare i pasdaran, bisogna andarlo a cercare tra le montagne che dividono l'Iraq dall'Iran. E' lì che i peshmarga iraniani aspettano il loro momento per entrare in azione, per aprire un altro fronte direttamente all'interno dell'Iran. Nei giorni scorsi, la Cna aveva riferito di una rivolta in terra al paese foraggiata dalla Cia, con i peshmarga a fare da capofila. "Siamo sempre in contatto con questa Amministrazione americana, così come lo siamo stati con le precedenti", dice al Foglio Asa Saleh, portavoce del Partito democratico del Kurdistan iraniano (PDK). "Noi siamo pronti. Siamo armati, siamo addestrati, abbiamo già sconfitto l'Isis. Il grosso della nostra forza è nel Kurdistan iraniano. Ora aspettiamo solo che il regime diventi uno stato fallito. A quel punto entreremo in azione". (Corrispondente segue nell'inserto XVI)

Una guerra cara

Trump pensava di non pagare il prezzo di Hormuz. Stagflation e midterm lo smentiranno

Se gli effetti del conflitto in Iran sull'economia mondiale dipendono dalla durata delle ostilità, è anche vero che la durata del conflitto dipende da quella economica. Più negativi saranno le ripercussioni, soprattutto per chi andrà a votare alle elezioni del novembre, più aumenteranno le pressioni su Trump per far finire la guerra al più presto. Questo è quello che suggerisce l'analisi razionale. Che non sembra però essere l'unico elemento da prendere in considerazione se si vuole anticipare le prossime mosse degli Usa. (segue a pagina quattro)

Era soltanto un libro

Un uomo, al Teatro Parenti, si avvicina a Meloni. La sicurezza era più lasca. Per scelta di chi?

Roma. Se Palazzo Chigi non enfatizza, dal canto suo la Polizia non si addossa la croce. Cos'è andato storto, a Milano? "Sono andato, sono entrato, mi sono accostato...", ha detto Orazio Maurizio Musumeci, il catanese che giovedì - un soffio prima dell'attentissimo intervento di Giorgio Meloni sul referendum - si è accostato al palco del Teatro Parenti. "Prima che iniziassi, ho chiesto a un agente della sicurezza di spostarsi... Non ho fatto nessuna forzatura, ho aggiunto - nessuna violenza". Tanto che, come nulla fosse, Musumeci ha consegnato un oggetto alla presidente del Consiglio. Un libro. Che per buona sorte era soltanto un libro. Ma che pure, nella sua innocenza, ha avuto un suo destino. Una sua tutte: com'è potuto accadere? Cos'è andato storto? Soprattutto: qual è stata la filiera decisionale che ha portato al colpo di scena al Parenti? (L'agenzia segue a pagina quattro)

Bruno Contrada

Morto a 94 anni, si porta nella tomba i segni di una tortura più crudele di un ergastolo

Quando vi parlano di giustizia, pensate a Bruno Contrada. l'ex capo della Squadra mobile di Palermo stritolato da un ingranaggio che DI GIUSEPPE SOTTILE lo ha tenuto in croce per quarant'anni senza che le sue colpe fossero state mai accertate oltre ogni ragionevole dubbio. E se vi parliamo di processo giusto e di equilibrio fra accusa e difesa, pensate a un uomo che, con tutta la sua storia, i suoi meriti e le tante medaglie appese al muro, è stato costretto per quarant'anni a salire e scendere le scale dei tribunali e delle Corti d'appello, a inseguire la costruzione e pure la Corte di giustizia europea ma è riuscito a ottenere un risarcimento che però non gli ha restituito l'onore e non ha neppure sanato la sua innocenza. E poi, per completare la vostra idea e i vostri convincimenti sulla fantascienza giudiziaria, pensate anche all'antimafia chiodata, al dire e non dire dei pentiti e alle tante "boiate perzeche" montate per smascherare trame oscure e ricche occulte, tavoli ovali e servizi devianti. Contrada, che al tempo stesso era stato il mafioso ha avuto la malavita di diventare il numero tre del Sida, è stato uno dei tanti investigatori sospettati di doppio gioco, presi e appesi all'albero della gogna giudiziaria, non ha avuto nemmeno l'attenuante di una imputazione a piede libero. (segue a pagina due)

Woodcock e garantismo

"Non è come sembra, Henry è un garantista" dice Larosa, avvocato del pm e capo del comitato per il Si

Napoli. Tocca a un avvocato che si sta battendo senza sosta a favore del Si alla riforma della magistratura difendere Henry John Woodcock, celebre pubblico ministero tornato alla ribalta nelle ultime settimane per la sua campagna per il No alla riforma. "Vi sembrerà strano, ma Henry è tra i magistrati più garantisti che esistano", dice l'avvocato Bruno Larosa, presidente del comitato "Mario Pagano" per il Si. Il giudizio di Larosa è certamente informato ma anche di parte, perché è l'avvocato di Woodcock in molte cause (spesso contro i giornalisti). E le recenti uscite del pm napoletano in netto contrasto con l'articolo 27 della Costituzione sulla presunzione di non colpevolezza ("La mia idea è che il processo serve a dimostrare non la colpevolezza, ma l'innocenza dell'imputato"), oltre che il track record del pm dai tempi di Potenza, fanno pensare il contrario. Ma l'avv. Larosa sostiene che in questo caso non è l'amico a parlare "può chiedere a tutti gli avvocati a Napoli, scoprirà che ne hanno grande stima, perché ritenuto di parola. Franco Coppi lo ha definito come il più insidioso degli inquisitori, per come svolgeva il suo lavoro". E la sua iscrizione che coincide con le dichiarazioni e l'immagine di Woodcock, divenuto noto con le megachieste nazionali dalla periferia Potenza, le interpellazioni e i vizi di legge, i vizi indagati, poi spesso assolti. "Per tutti noi è sempre un'evoluzione, una crescita professionale e alla fine di quando si è giovani subentra la responsabilità". (Corrispondente segue nell'inserto XVI)

Il cliente saudita

Gli accordi milionari di Riad con Kyiv. Nel Golfo si stragole la bugia russa dell'Ucraina mendicante

Roma. Nel maggio del 2023, il principe ereditario saudita, Mohammed bin Salman, accolse il vertice della Lega araba a Gedda. Tutte le attenzioni erano su due invitati. Un riammeso e un ospite inatteso. Per la prima volta la Lega araba riapriva al dittatore siriano Bashar al Assad (il riammeso) e fra gli scritti dedicati ai emiri, presidenti e primi ministri, si sedette Volodymyr Zelenskyy (l'inatteso). Assad e Zelenskyy nella stessa assemblea erano il risultato della politica regionale di Bin Salman, accorciarsi voleva dire mostrare anche la qualità delle relazioni saudite, pronte a muoversi fra chi sceglie la Russia per una guerra contro il suo popolo e chi la pubblica per mantenere la libertà del proprio paese. Assad è fuggito a Mosca, dopo essere stato cacciato dalla rapida avanzata delle forze Hayat Tahrir al Sham dell'attuale presidente Ahmed al Sharaa, che ha in Bin Salman il suo alleato, protettore, promotore. (Flaminio segue nell'inserto XVI)

Meste sfilate

Il nocciolo duro del regime iraniano si fa bastare i messaggi smozziati per credere alla sopravvivenza

Roma. Ieri, sotto un cielo plumbeo, interrotto da dense colonne di fumo, la Repubblica islamica ha celebrato la giornata di al Quds con una processione, a favore di Teheran, per le strade di Teheran. Ai lati del corteo volteggiavano le bandiere siriano Bashar al Assad (il riammeso) e fra gli scritti dedicati ai emiri, presidenti e primi ministri, si sedette Volodymyr Zelenskyy (l'inatteso). Assad e Zelenskyy nella stessa assemblea erano il risultato della politica regionale di Bin Salman, accorciarsi voleva dire mostrare anche la qualità delle relazioni saudite, pronte a muoversi fra chi sceglie la Russia per una guerra contro il suo popolo e chi la pubblica per mantenere la libertà del proprio paese. Assad è fuggito a Mosca, dopo essere stato cacciato dalla rapida avanzata delle forze Hayat Tahrir al Sham dell'attuale presidente Ahmed al Sharaa, che ha in Bin Salman il suo alleato, protettore, promotore. (Flaminio segue nell'inserto XVI)

Bastoni il Camuno

E' una gran bella notizia, o almeno un bel respiro controcorrente, che in un paese assillato dai giudizi-

CONTRO MASTRO CILIEGIA smo sia tribale sia ordinamentale, in un paese che si avvia a votare No al referendum costituzionale, c'è il gran garantista, ma anche interista, Giuliano Pisapia in campo per il Sì, è una bella notizia si diceva che Alessandro Bastoni si stia scelto per ricevere il premio "Rosa Camuna" della Regione Lombardia che riconosce pubblicamente "l'impegno, l'operosità, la creatività e l'impegno di coloro che si sono particolarmente distinti nel contribuire allo sviluppo economico, sociale, culturale e sportivo della Lombardia". Fischia da settimane da tutte le curve graterane d'Italia, la stessa Italia che ha sempre chiuso i portelli morali davanti alla mano infersa di Diòs, Bastoni è stato riabilitato nella sua terra con candidatura onorevole nella lista del presidente del Consiglio regionale Federico Romani (Fdi) e Pietro Busolati, consigliere Pd. Motivazione: "Ha saputo distinguersi per la maturità dimostrata nel riconoscere e perseguitare un proprio errore, un atteggiamento non scontato e non comune e che testimonia il rispetto per il gioco, per gli avversari e per i tifosi. A Enrico Letta, invece, pare non abbia dato nessun premio." (Maurizio Crippa)

Il Salvini perfetto

Parla meno, rinuncia al viaggio nel bosco. La Lega cresce. E' un sogno (il 23 va da Orbán)

Roma. E' perfetto quando tace e fa crescere la Lega quando scompare. Non è uno sberleffo ma una vera lode: il miglior Salvini è questo Salvini che tace. Il Salvini che tace, per il pensatore di Rodin, il Salvini riflessivo. Non illudetevi, è una epifania destinata a finire già dal 23 marzo, quando Salvini voterà a Budapest dal compagno Orbán, il suo cugino di campagna. Lodatelo ora, e chi può gli tolga il bagaglio a mano. Salvini ha annunciato la visita alla famiglia della casa nel Bosco da visita era prevista ieri) ma per merito del babbo Trevalloni, anche "il pensatore" si è convinto che è meglio evitare. E' andato in tv da Debbio ed è stato più misurato di Giusti Pastorelli. Il Salvini che è in Salvini sta migrando nel corpo di Urso e i suoi fratelli. (Corrispondente segue a pagina quattro)

LA CORSA DI SALS. RENZI LANCIA LE PRIMARIE Montenegro nell'inserto XVI

Moneta Oggi in allegato con «il Giornale»: le nuove rotte del gas e il ritorno al nucleare

 60314
9 771124 883008

il Giornale



www.ilgiornale.it

039 5334-071 il Giornale (ed. nazionale)

SABATO 14 MARZO 2026

Anno LIII - Numero 62 - 1,50 euro**

Direttore editoriale VITTORIO FELTRI

FONDATA DA INDRO MONTANELLI

Direttore responsabile TOMMASO CERNO



controcorrente

LA MECCA DICE NO

di Tommaso Cerno

I leader islamista Roberto Hamza Piccardo - uno dei fondatori dell'Ucoi, il centro di potere dell'islam in Italia - lo ha detto chiaro: bisogna che i musulmani votino No, perché conviene. E in questa parola, convenienza, si annida il patto politico fra la piazza antagonista e violenta, la sinistra parlamentare e l'ala radicale dell'islamismo legata ai Fratelli Musulmani, l'organizzazione terroristica che dalla Francia muove da anni la propaganda e che vuole la sostituzione dei nostri ruoli istituzionali con figure religiose e l'inserimento - a dosi pediatriche, protette dalla favola dell'integrazione - della sharia e delle leggi coraniche dentro il nostro sistema laico e democratico. Tutto ciò in nome di quel Mohammad Hannoun che dal carcere si è trasformato da pericoloso affiliato di Hamas a eroe della nuova sinistra italiana. D'altra parte i giudici del No, quelli che oggi saranno sostenuti proprio da questa piazza antagonista ed estremista, sono gli stessi che decidono sulle sorti dei clandestini di religione islamica che tentano di entrare senza averne titolo nell'Unione Europea, gli stessi che per sentenza affermano che la violenza su una moglie può far parte della cultura, gli stessi che processano i nostri marinai e i nostri soldati quando, dopo avere salvato migliaia di vite, rischiando la propria, si vedono imputata la disgrazia di Cutro. Non è quindi una coincidenza, ma un progetto preciso quello che vede oggi dentro il fronte del No un interesse della sinistra a spostare su magistratura e immigrazione il peso elettorale e culturale che domani intendono trasformare in politico. Per dare una spallata al governo, spiegando al Paese che la nostra Costituzione prevede toghe con simboli di Partito, accuse che pesano più di condanne definitive e religioni trasformate in movimenti estremisti. Che da oggi orientano verso la Mecca perfino il No al referendum.

SCONTRO GIULI-BUTTAFUOCO
Caso Biennale,
la battaglia culturale
non si vince così

Gnocchi e Sacchi a pagina 9


 la stanza di
Vittorio Feltri

 La presunta innocenza
alle pagine 20-21


SINISTRA IN TILT

 Piovano insulti
contro Pisapia:
«Voterà Sì?
Ormai è anziano»

Luca Fazio a pagina 4



L'EX 007

 Addio Contrada,
morto incensurato
ma con il marchio
di mafioso

Filippo Facci a pagina 7

LA PIAZZA ROSSA DEL NO I giudici arruolano anarchici e islamisti

 Oggi antagonisti in corteo contro la riforma
Deliri Md: «Col Sì gli italiani rischiano la vita»

■ Roma, Milano, ma soprattutto Torino. Saranno questi gli epicentri principali delle manifestazioni di oggi cui sta aderendo ora dopo ora un numero sempre crescente di sigle, tra cui associazioni islamiche e la galassia anarchica e insurrezionalista dei centri sociali.

IL COMMENTO

 Se chi odia lo Stato
si scopre difensore
di leggi e Costituzione

di Gabriele Barberis a pagina 2

Giulia Sorrentino a pagina 2 e servizio a pagina 3

PARLA L'EX PREMIER

Renzi tifa separazione delle carriere «Nel 2016 il voto fu su di me, oggi no»

Il leader Iv: «Libertà di scelta, si decida sui contenuti»

■ Le incertezze di Matteo Renzi sulla riforma della giustizia: nessun vincolo di partito. Ognuno valuti individualmente cosa votare. Il leader di Italia Viva lascia libertà di voto ai suoi elettori. «Nel 2016 si votò contro di me, questa volta prevalgono i contenuti».

LA MALAGIUSTIZIA

 Reclusi «dimenticati»
e innocenti in carcere:
la lista delle toghe impunte

Felice Mantì a pagina 6

Francesco Boezi alle pagine 4-5

DOPO LA RIAPERTURA DI WASHINGTON AL PETROLIO RUSSO

Hormuz, il giallo della trattativa Ue-Iran

Palazzo Chigi smentisce l'asse con Parigi. E Trump invia 5mila marines

Matteo Basile

■ Guerra e petrolio. A incendiare ulteriormente il clima arriva un'inscrizione del *Financial Times* secondo cui Francia e Italia avrebbero avviato contatti riservati con l'Iran per cercare di garantire il passaggio sicuro delle navi europee da Hormuz, notizia smentita seccamente da Roma, anche con le parole della premier Giorgia Meloni.

con Rebecca alle pagine 10-11 e Liconti a pagina 13

CONSIGLIO DI DIFESA

 La sintonia
governo-Quirinale:
«Mai in guerra
ma ok alle basi»

Scalfi a pagina 14

LA NUOVA GUIDA

 Taglia da 10 milioni
sull'ayatollah Mojtaba
Gli Usa: «Lui sfidato
Gli altri come topi»

Cesare a pagina 12

GIÙ LA MASCHERA

di Luigi Mascheroni

TELEFONO-CASA

Quando scoppiò il caso della famiglia del bosco si capì subito che sarebbe finita male, dai. Per i bambini e per la famiglia. Quando in casa tua s'infilava un assistente sociale o uno psicologo o un giudice, sono guai. Figurati tutti e tre.

Da quando li hanno tolti dalla loro casa, ai bambini hanno dato: cibo regolare e abbondante, e dolci, grassi, bevande zuccherate e patatine (anche se uno dei tre sembra non voglia più mangiare fino a quando non riavrà mamma e papà); vaccini; animali di peluche al posto di quelli veri; una vita protetta invece che una vita all'aria aperta; la tecnologia al posto della creatività; finalmen-

te un'istruzione regolare (speriamo sia prevista anche un'ora all'affettività), la tv - non si esclude a breve la Playstation per una maggiore integrazione con i coetanei - e adesso anche il cellulare! Lo stesso che presidi, professori, psicologi, sociologi e pedagogisti stanno iniziando a vietare nelle scuole. Bene, dai...

Il segreto del Bosco Vecchio. Sei passeggiato nei boschi narrativi. Passaggio al bosco. «E cosa c'entra?». «Niente, così».

Hanno fatto bene. Giudici, psicologi e assistenti sociali - che dio li promuova tutti - avranno pensato: «Poveri bimbi, perché loro non hanno ciò che hanno tutti gli altri? Diamoglielo».

E in un colpo solo hanno infranto: il concetto di famiglia, quello di patria potestà, il diritto all'educazione e il sentimento di umanità. Ma in cambio di uno smartphone. Speriamo almeno un iPhone 16. E che nel bosco ci sia campo.

OCCIDENTE DIVISO

 La guerra giusta
e il cinismo
dei pacifisti
che cercano voti

di José María Aznar

Per farsi un'idea equilibrata della crisi iraniana serve una parola che oggi sembra fuori moda: prospettiva. Perché non siamo davanti a uno scontro locale esplosivo all'improvviso una (...)



segue a pagina 15

IL RUOLO DI ISRAELE

 Perché la vittoria
non è negoziabile

Fiamma Nirenstein a pagina 15

LA BASE ATTACCATA

 «Non lasciamo Erbil,
ci colpirebbero»

Fausto Biloslavo a pagina 14

 **ITALIA: PATE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI VEDI GERENZA
PREZZI DI VENDITA: IL GIORNALE € 1,50 (IVA INCLUSA) - IL GIORNALE € 1,50 (IVA INCLUSA)

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



Oggi su Alias

REPORTAGE Nella Guyana francese tra inquinamento ambientale estremo, legionari e trafficanti d'oro in un territorio ingestibile



Domani su Alias D

FRANCO MORETTI «Bandiera nera», un saggio dove l'autore legge nella tragedia la forma simbolica per eccellenza della guerra civile



Visioni

THE ALABAMA SOLUTION Il doc candidato agli Oscar, realizzato insieme ai detenuti di Easterling
Cristina Piccino pagina 13

■ CON
LE MONDE DIPLOMATIQUE
+ EURO 2,30
■ CON
L'ARABE DEL MONDO
+ EURO 4,00

il manifesto

quotidiano comunista

oggi con
ALIAS

SABATO 14 MARZO 2026 - ANNO LVI - N° 62

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

Vladimir Putin inaugura il tratto russo dell'oleodotto Russia-Cina nella regione dell'Amur foto di Alexei Druzhinin/Agf

Senza energia
Lo shock più grande
e il crollo
delle illusioni

FRANCESCO SASSI

Mentre i mercati energetici e quelli finanziari guardano con preoccupazione e spavento quanto sta accadendo nello Stretto di Hormuz e le implicazioni della sua chiusura a petroliere e metanieri dei paesi del Golfo, le grandi potenze globali si trovano di fronte al dilemma delle sanzioni agli idrocarburi russi.

— segue a pagina 3 —

all'interno

Mediterraneo

Una nave del gas
alla deriva: rischio
disastro ambientale

Potrebbe avvicinarsi all'Italia la nave metaniera russa Arctic Metagaz attaccata dai droni, è alla deriva da dieci giorni al largo di Malta senza equipaggio.

ALEX GIUZZO
PAGINA 3

La grande crisi petrolifera è un affare per Mosca. Trump deve togliere le sanzioni: torna sul mercato il greggio russo e Putin incassa miliardi. Le riserve non bastano, il prezzo del barile sale ancora, l'Europa strilla, l'Ucraina protesta. La guerra di Trump e Netanyahu ha un vincitore

pagine 2 e 3

ANCHE I VERTICI IRANIANI IN PIAZZA CON LA FOLLA, MENTRE I RAID SI FANNO PIÙ INTENSI. E IL GOLFO BRUCIA

L'Iran non cede, Pentagono smentito

■ Un altro giorno iniziato e concluso dai bombardamenti su Teheran e molte altre zone dell'Iran, mentre la tv di stato mandava in onda la folla che in marcia nella capitale ha continuato a gridare slogan contro «l'aggressore» anche dopo che un'esplosione ha ucciso

una donna e provocato molti feriti. In piazza sono stati visti anche il presidente Pezeshkian, il ministro degli Esteri Araçchi e altri alti funzionari. Intanto dagli Usa, dove Trump minaccia attacchi ancora più devastanti, il capo del Pentagono prova a rassicurare sulle ca-

pacità di risposta azzerate della Repubblica islamica. Ma il Golfo continua a bruciare. E Netanyahu continua a sperare in una guerra civile innescata dall'esterno, ma molti iraniani, anche se dissidenti, non mineranno l'unità nazionale. **LUCIA A PAGINA 4**

LIBANO NEL BARATRO

Beirut, Gaza: nessuno è al sicuro

■ Volantini lanciati dal cielo dall'aviazione israeliana, bombe ovunque: Beirut si scopre Gaza, nessuno è al sicuro. E non è finita, né lo sarà a breve: ieri il ministro della difesa israeliano Katz ha promesso di radere al suolo il Libano fino al disarmo di Hezbollah. **PORCIELLO, GIORGIO A PAGINA 5**

Scenari di guerra

Perché Meloni
ha ragione a temere
per il suo consenso

MARIO RICCIARDI

Secondo l'ultimo sondaggio Ipsos sulla popolarità delle forze politiche Fratelli d'Italia si conferma il primo partito, con un distacco considerevole rispetto al Pd, e la presidente del consiglio può contare ancora su un solido consenso personale. Alla luce di questi dati, si direbbe che Giorgia Meloni è destinata a rimanere ancora a lungo palazzo Chigi. Eppure, a giudicare dalle sue uscite pubbliche degli ultimi giorni, il capo del governo appare tutt'altro che soddisfatto. C'è qualcosa che non torna, e dal tono delle sue dichiarazioni credo si possa escludere che a infastidirla sia il disappunto per non avere un gradimento ancora più alto di quello rilevato dai sondaggi.

— segue a pagina 15 —

CULTURA MILITARIZZATA

Biennale commissariata

Giuli chiede le «carte»



■ Il ministro Giuli chiede alla Fondazione La Biennale di presentare la «corrispondenza» con la Russia per verificare che non ci siano incompatibilità con le sanzioni decise dall'Ue. Prosegue così la rissa con il presidente dell'istituzione Buttafuoco, che intanto pensa di invitare anche una compagine di dissidenti. **DI GENOVA A PAGINA 7**

In Laguna

La scomparsa degli artisti dal discorso politico

MANUELA GANDINI

È state 1993. All'ingresso del padiglione tedesco, su una parete rossa, è appesa una fotografia a grandezza naturale di Adolf Hitler, in visita ufficiale alla Biennale di Venezia del 1934, esattamente due settimane prima della notte dei lunghi coltelli.

— segue a pagina 7 —

COMITATO EUROPEO

Scioperi, troppi limiti

Condannata l'Italia



■ Sono troppe le limitazioni imposte dall'Italia al diritto di sciopero nei servizi pubblici essenziali. Restrizioni così pesanti da portare il Comitato europeo dei diritti sociali ad accogliere il ricorso presentato dall'Usb, ravvisando una violazione della Carta sociale europea. Il legislatore dovrà adeguarsi o potranno intervenire i giudici. **CHIARI A PAGINA 9**



8 977 02323 2 1310 11
Prima Italiana Sped. in a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, DpaC/PM/23/2103



IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCCCIV - N° 72
ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20/11, 10/2016

Fondato nel 1892



Sabato 14 Marzo 2026 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A BONA E PRODA "IL MATTINO" - "LEGGIMI" EURO L23

L'omaggio alla diva
Napoli lancia
il progetto Loren:
libro e centro studi

Donatella Longobardi a pag. 12



Il libro
Forsyth postumo:
i nazisti non sono
ancora sconfitti

Francesco Mannoni a pag. 13



L'editoriale
QUANDO
CONDANNARE
NON HA
SENSO

Luca Ricolfi

Non so se è solo una mia impressione, ma mai come di questi tempi ho ascoltato tante, così frequenti, e così perentorie richieste di condannare qualcuno o qualcosa. A voler stare dietro alla pioggia di richieste che inonda quotidianamente i media, partiti e ministeri dovrebbero istituire uffici stampa appositi, attrezzati per incanalare il flusso delle intimidazioni e rispondere a ciascuna di esse.

Il format della richiesta di condanna è spesso del tipo: o condanni "senza se e senza ma" il misfatto X, oppure di quel misfatto sei complice o corrispondi. Ma ha senso questo gioco?

Talora sì. Ci sono situazioni nelle quali si può deplorare l'eccesso di richieste di condanna, ma la richiesta ha senso. Si tratta dei casi nei quali la richiesta avviene in nome di valori generalmente condivisi, ma di cui una delle parti politiche in causa non sembra preoccuparsi abbastanza. Per esempio: ha senso che, di fronte all'assalto alla CGIL (9 ottobre 2023), promosso da membri di una forza di estrema destra (Forza Nuova), la sinistra chieda alla destra di condannare quell'azione. La richiesta si basa sulla comune adesione ai valori della democrazia e della non violenza. Allo stesso modo, e per le medesime ragioni, ha senso che la destra chieda alla sinistra di condannare le violenze al corteo per Askatasuna, che pochi mesi fa hanno devastato Torino.

Queste richieste, se non diventano quotidiane e pretestuose, hanno senso perché richiamano al rispetto di valori condivisi, ma che una delle due parti accetta con qualche riserva mentale.

Continua a pag. 35

IL MEDIO ORIENTE IN FIAMME

Petrolio russo, l'Ue contro Trump

► Il tycoon sospende le sanzioni a Mosca per abbassare il prezzo del greggio. L'Europa: scelta che mina la nostra sicurezza. Dagli Usa 5mila marines verso Hormuz. L'Italia: no alle azioni unilaterali in Iran

Andrea Bulleri, Anna Maria Capparelli, Mauro Evangelisti, Ileana Sciarra, Angelo Paura, Nando Santonastaso e Lorenzo Vita da pag. 2 a 7
Il focus di Eleonora Tafuro Ambrosetti a pag. 2, l'analisi di Marco Ventura a pag. 3

L'analisi

IL TRAMONTO DELLE REGOLE
E IL CONTO DA PAGARE

Umberto Ranieri
a pag. 35

L'architetto di Battipaglia

«Non scappo da Dubai
c'è crisi ma ho fiducia»

Fabio Jouakim
a pag. 7

I conti pubblici

Fitch conferma il rating italiano
L'Istat: Pil 2025 in crescita a +0,5%

L'agenzia Fitch lascia a BBB+ con outlook stabile il giudizio sull'Italia e stima il deficit 2026 al 2,9%.
Andrea Pira a pag. 11

Il ds Manna: progettiamo con lui la prossima stagione. Oggi il Lecce



Francesco Buja, Angelo Rossi, Mario Sapio e Pino Taormina da pag. 14 a 17

CONTE, PROVE
DI FUTURO

VERSO IL REFERENDUM, ULTIMI FUOCHI

Picerno: riforma
giusta, va sostenuta
anche se varata
dal centrodestra



Adolfo Pappalardo a pag. 9

Vito: io dico No
la separazione
delle carriere
un falso problema



Dario De Martino a pag. 9

Le analisi

QUEI VALORI
COSTITUZIONALI
CHE IL SI PRESERVA

Bruno Vespa

I DUBBI NEL MERITO
DI QUELLI
CHE VOTANO NO

Mario Ajello

Mentre la premier Giorgia Meloni è scesa in campo per mobilitare la "maggioranza silenziosa" degli italiani favorevole alla riforma della giustizia (—)
Continua a pag. 35

Ci sono quelli del No non ideologico, non apocalittico, privo di pensieri ideologici o landini del tipo: se passa la riforma Nordio si crea una «emergenza democratica». Continua a pag. 35

CAPSULE O PONTI STACCATI?

PONTEFIX®
FISSA PROVVISORIAMENTE PONTI E CAPSULE DENTALI
IN CASO DI IMPOSSIBILITÀ DI IMMEDIATO INTERVENTO ODONTOTECNICO

- ✓ FISSA PROVVISORIAMENTE PONTI, CORONE, CAPSULE E DENTI A PERNO
- ✓ DA SOLI E IN POCHE MINUTI
- ✓ SIA SU IMPIANTI CHE SU DENTI PREPARATI
- ✓ FACILE DA USARE
- ✓ NON COMPROMETTE IL SUCCESSIVO INTERVENTO DEL DENTISTA

FIMO da oltre 30 anni in farmacia

QUALITÀ APPROVATA DAL MINISTERO DELLA SANITÀ - È UN DISPOSITIVO MEDICO DA AUTORE, DAL 1986, CERTIFICATO



La tragedia del bimbo non frena la generosità

Trapianti, donazioni in aumento
anche dopo la morte di Domenico

Giuseppe Crimaldi

A ben guardare le cose, questo è un piccolo grande miracolo che dobbiamo a Domenico: il tanto temuto rimbalzo negativo sul trend delle donazioni di organo non c'è stato. Anzi, le donazioni sono aumentate rispetto al 2025.

A pag. 10

L'inchiesta

Monaldi, tensioni
in sala operatoria
e infermieri trasferiti:
il pm chiede la lista

Leandro Del Gaudio a pag. 10



201 € 1,40* ARNO 148 - N° 77
ITALIA
Sped. in A.P. 08.03.2020 conv. L. 48/2004 art. 1 c. 1 DDG RM

Sabato 14 Marzo 2026 • S. Matilde

Il Messaggero

NAZIONALE



9 771129 622404

IL GIORNALE DELL'EUROPA

Commenta le notizie su [ILMESSAGGERO.IT](https://ilmessaggero.it)

**Dopo nove mesi
Palazzo Apostolico
terminati i lavori
il Papa torna a casa**

Giansoldati a pag. 11

**Ieri 3 ori e un argento
Paralimpiadi super
le medaglie sono 14
un'Italia da record**

Nicolielo nello Sport

**Presentata la stagione
Santa Cecilia,
il nuovo corso
punta al mondo**

Antonucci a pag. 20



**L'editoriale
QUANDO
CONDANNARE
NON HA
SENSO**

Luca Ricolfi

Non so se è solo una mia impressione, ma mai come di questi tempi ho ascoltato tante, così frequenti, e così perentorie richieste di condannare qualcuno o qualcosa. A voler stare dietro alla pioggia di richieste che inonda quotidianamente i media, partiti e ministeri dovrebbero istituire uffici stampa appositi, attrezzati per incanalare il flusso delle intimazioni e rispondere a ciascuna di esse.

Il format della richiesta di condanna è spesso del tipo: o condanni "senza se e senza ma" il misfatto X, oppure di quel misfatto sei complice o corresponsabile. Ma ha senso questo gioco?

Talora sì. Ci sono situazioni nelle quali si può deplorare l'eccesso di richieste di condanna, ma la richiesta ha senso. Si tratta dei casi nei quali la richiesta avviene in nome di valori generalmente condivisi, ma di cui una delle parti politiche in causa non sembra preoccuparsi abbastanza.

Per esempio: ha senso che, di fronte all'assalto alla Cgil (9 ottobre 2021), promosso da membri di una forza di estrema destra (Forza Nuova), la sinistra chieda alla destra di condannare quell'azione. La richiesta si basa sulla comune adesione ai valori della democrazia e della non violenza. Allo stesso modo, e per le medesime ragioni, ha senso che la destra chieda alla sinistra di condannare le violenze al corteo per Askatasuna, che pochi mesi fa hanno devastato Torino.

Continua a pag. 23

GUERRA IN MEDIO ORIENTE/ TRUMP sospende le sanzioni a Mosca, scontro con l'Europa

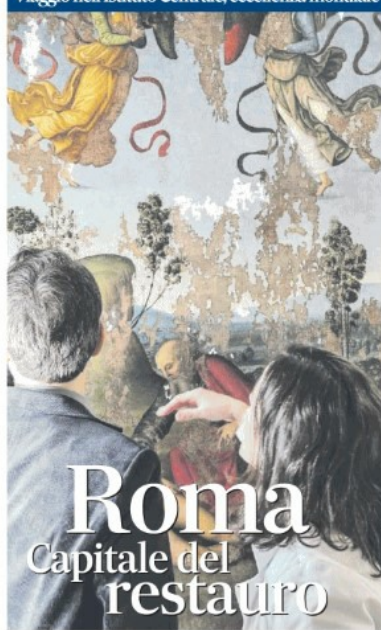
Il ritorno del petrolio russo

► L'Unione in allarme: una scelta che mina la nostra sicurezza. Zelensky: così si allontana la pace
► Iran, gli Usa inviano 5mila marines verso Hormuz. L'Italia: non prenderemo parte alla guerra

NEW YORK Torna il petrolio russo, gli Usa danno l'ok agli acquisti.

Bulleri, Capparelli, Evangelisti, Paura, Sciarra e Vita da pag. 2 a pag. 7

Viaggio nell'Istituto Centrale, eccellenza mondiale



**Roma
Capitale del
restauro**

L'Istituto Centrale è a San Michele in Trastevere Larcana a pag. 17

30 Gli approfondimenti

● Il Colle auspica unità multipartisan

Andrea Bulleri a pag. 5

● Cremlino, l'economia in ginocchio

Eleonora Tafuro Ambrosetti a pag. 2

● In campo cinque banche centrali

Rosario Dimito a pag. 7

La partita a scacchi globale del petrolio

100\$

Il prezzo del barile

Bassi e Bessi a pag. 6

Il Pil sale: +0,5%
E Fitch conferma
il rating italiano
Pira a pag. 13

30 Le analisi/ Il referendum e la sinistra

Quelli che votano sì
perché rispettano
la loro storia

Bruno Vespa

Mentre Giorgia Meloni è scesa in campo per mobilitare la "maggioranza silenziosa" degli italiani (...) Continua a pag. 23

Quelli che votano no
perché hanno
dubbi nel merito

Mario Ajello

Ci sono quelli del No non ideologico, non apocalittico, privo di pensieri dietrologici (...) Continua a pag. 23

Scorta, lampeggiante e badge: la truffa del finto agente segreto

► Roma, offriva assunzioni nelle istituzioni e aveva già raccolto 150 mila euro

Allegri e Chiriatti a pag. 12

1931-2026



**Addio a Contrado
lo 007 dei misteri
di Palermo**

Valeria Di Corrado

Si è spento Bruno Contrado, aveva 94 anni. L'ex super poliziotto scontò 8 anni per concorso esterno in associazione mafiosa poi risarcito per ingiusta detenzione. A pag. 9



Il Segno di LUCA

SAGITTARIO
RISOLVI I PROBLEMI

Prima di lasciare il Capricorno, la Luna forma un bell'aspetto con Urano e ti offre la possibilità di risolvere in maniera inaspettata una questione economica, restituendoti la libertà di iniziativa e una piena autonomia. Sono quei momenti in cui le cose vanno improvvisamente a posto e non si capisce neanche come sia potuto succedere. Non perdere tempo a farti domande e accetta i doni del cielo che sono sempre arbitrari. MANTRA DEL GIORNO La spiegazione difende una credenza.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 23

* Tante con altri quotidiani (non acquistabili separatamente) nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; nel Molise, il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,50. "Le grandi coppie di Roma" • € 7,80 (Roma)

il Resto del Carlino

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

SABATO 14 marzo 2026
1,80 Euro*

Nazionale - Imola

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Forlì 2028. I sentieri della bellezza



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

SABATO 14 MARZO 2026

IL SECOLO XIX

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

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,50€ con "GENTE+ELLE" in Liguria, AL e AT - 1,80€ in tutte le altre zone - Anno CXI - NUMERO 62, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. (AUT. N° LO 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

IL PADIGLIONE DELLA RUSSIA

LASCIATE FUORI LA POLITICA DALLA BIENNALE

DINO COFRANCESCO

“Le nostre civiltà sanno di essere mortali”, scriveva Paul Valéry in uno dei suoi Cahiers. E, purtroppo, quella liberale lo sta sperimentando. 21 paesi dell'Unione Europea, più l'Ucraina, hanno chiesto al Presidente della Biennale di Venezia di non riaprire il padiglione russo, a causa dell'aggressione putiniana a Kiev. È improbabile che pensatori come Locke, Kant, Stuart Mill siano i suoi punti di riferimento ma certo Pietrangelo Buttafuoco, resistendo alle pressioni europee, dimostra di aver interiorizzato - più di tanti retori della “società aperta” di destra e di sinistra - la quintessenza del liberalismo: l'arte della separazione, del tenere distinte etica e politica, arte e scienza, religione e diritto.

Il Presidente della Biennale può benissimo vietare alla delegazione russa di esporre manifesti di esaltazione di Putin e della sua “operazione speciale” - certamente un vulnus del diritto internazionale - ma non può espellere un artista (come in altri campi, non possono venir espulsi atleti, pianisti, orchestrali, registi etc.) solo perché, in cuor suo, condivide (o si suppone) la politica di Putin. Per questa via, vieteremo che si rappresentino a teatro le opere di Luigi Pirandello, il più grande drammaturgo del suo secolo, solo perché prese, con convinzione, la tessera del Pnf. Negli Stati Uniti del politicamente corretto, ci si sta arrivando ma nella vecchia Europa sarebbe il segno sicuro di una inarrestabile decadenza morale e soprattutto intellettuale.

E qui bisogna essere coerenti. Ho molta stima dell'amico Massimo Cacciari e ho apprezzato la sua difesa di Buttafuoco. Non mi convince, però, quando, in un'intervista al Corriere della Sera scrive: “Sono ancora più solidale con la condotta di Buttafuoco, perché proprio in un momento in cui occorre fare ogni sforzo per trovare un compromesso per chiudere questa immane tragedia alla quale assistiamo ormai da oltre quattro anni la riapertura del Padiglione facilita questo compito”. Anch'io penso che occorra “fare ogni sforzo per trovare un compromesso per chiudere questa immane tragedia” della guerra ucraina, ma che c'entra con la Biennale di Venezia? Se la politica deve rimanere fuori del Tempio della Cultura, ci deve valere anche per la politica che dà buoni consigli.

PARMA, IL PROCESSO A CHIARA PETROLINI Uccise i due figli appena nati L'accusa chiede ventisei anni

TOMMASO ROMANINI / PAGINA 9



GENOVA, L'ESITO DELL'AUTOPSIA Straziata con tredici coltellate l'anziana uccisa in casa

MATTEO INDICE / PAGINA 18



Trump, via libera al petrolio russo L'Europa protesta: grave errore

Mossa degli Usa per ridurre il prezzo del greggio. Zelensky: «Così non si favorisce la pace in Ucraina»

Trump alleggerisce le sanzioni per il petrolio proveniente dalla Russia. La mossa è volta a tranquillizzare i mercati e ad abbassare il prezzo del greggio. Ma provoca la reazione di Bruxelles e di Kiev. «Così non si favorisce la pace in Ucraina», commenta Zelensky. Mentre l'Ue parla di «decisione unilaterale molto preoccupante che incide sulla sicurezza europea». Secondo indiscrezioni del Financial Times, alcuni Paesi Ue starebbero trattando con l'Iran per il passaggio delle navi nello stretto di Hormuz.

MICHELE SPOSITO / PAGINA 2



CONSIGLIO SUPREMO DI DIFESA

Paolo Cappelleri / PAGINA 4

Italia, no alla guerra «Inaccettabili gli attacchi ai civili»

«L'Italia non partecipa e non prenderà parte alla guerra» e condanna gli «inaccettabili» attacchi ai civili. È la linea emersa nella riunione del Consiglio supremo di Difesa con Mattarella, Meloni, alcuni ministri e i vertici della Difesa. È allerta terrorismo.



Brambilla e i dossier sul Secolo: «Bucci ha mentito, c'è la prova»

Mandò al nostro editore le istruzioni in vista del voto

Il presidente della Regione Bucci, dopo la bufera sui dossier contro il Secolo XIX, attacca mostrando alcune chat che, per lui, dimostrano l'esistenza di un accordo con il direttore Brambilla. Quest'ultimo smentisce e replica pubblicando a sua volta un elenco di chat: «Bucci mente anche quando dice di non sapere nulla di un manuale di istruzioni inviato al mio editore su cosa avremmo dovuto fare in campagna elettorale».

SERVIZI / PAGINA 7

SUBACQUEA

Cavi sottomarini il primo master nascerà in Liguria

Daniele Izzo / PAGINA 11

I cavi sottomarini che trasportano dati sono la nuova frontiera dell'informatica e aprono possibilità di studio e di lavoro.

ENERGIA NUCLEARE

Apertura europea ai mini reattori Resta il nodo scorie

Francesco Margiocco / PAGINA 5

La Commissione europea apre ai piccoli reattori nucleari modulari, finanziabili con i fondi Ets. Restano i dubbi sulle scorie.

GENNAIO NEGATIVO

La produzione industriale ancora in calo

Barbara Marchegiani / PAGINA 13

Parte male l'anno per la produzione industriale. Confermando la tendenza degli ultimi quattro anni, a gennaio è calata: -0,6%.

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

GENOVA, LO SPETTACOLO DI KEPLER - 452

«In scena con la Sea Watch È la nostra indagine civile»

GUGLIELMINA AUREO

Cinque settimane a bordo della “Sea Watch 5” per capire. Guardare negli occhi chi è soccorso. Sentire quell'odore di nafta, acqua salata, carne ustionata ed escrementi impossibile da dimenticare. E poi approdare alla Spezia con 156 persone. La storia va in scena da giovedì a domenica al Teatro Modena: “A place of safety - viaggio nel Mediterraneo centrale” della compagnia Kepler - 452. L'ARTICOLO / PAGINA 31



PARLA L'EX GIOCATORE E TECNICO DEL GENOA

Gli 80 anni di mister Perotti «Mezza mi diceva: tira di punta»

VALERIO ARRICCHIELLO

Il giovane Attilio Perotti crossava, Peppin la buttava dentro, come ai Mondiali del '34 e del '38. «Ero nelle giovanili dell'Inter e Giuseppe Meazza era il responsabile del vivaio. Vederlo giocare era ancora uno spettacolo». Perotti al Genoa è stato calciatore, allenatore delle giovanili, dove scopri Eranio, e della prima squadra in 4 occasioni diverse. «Ora vivo tra Nervi e Carabita». L'ARTICOLO / PAGINA 37



GOLD INVEST
ACQUISTIAMO E
VENDIAMO PREZIOSI
**ACQUISTIAMO ORO A
€145/GR**
**ACQUISTIAMO ARGENTO A
€2.500/KG**
STERLINA € 1000
*LE OPERAZIONI POSSONO SOGGERGERE VARIAZIONI IN BASE AL PRIMO
GIORNALE D'ORDINE DELLE SPORTE INTERNAZIONALI

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Giustizia
Nordio: in vista
un decreto legge
sull'esame
per gli avvocati



Giovanni Negri
— a pag. 26

Da oggi in edicola
Tsunami Trump
Il nazionalismo
americano
e l'Europa



— Il libro di
Sergio Fabbrini
in edicola
a 12,90 euro
oltre il prezzo
del quotidiano



FTSE MIB 44316,92 -0,31% | SPREAD BUND 10Y 80,19 -0,20 | SOLE24ESG MORN. 1590,91 +0,28% | SOLE40 MORN. 1646,66 -0,34% | Indici & Numeri → p. 27-31

Scontro Usa-Europa sul petrolio russo Riparte il rally del dollaro: euro a 1,14

Guerra in Medio Oriente

Merz e Costa: sbagliato
allentare le sanzioni
sul greggio di Mosca

L'Italia nega negoziati
con l'Iran su Hormuz
per sbloccare le petroliere

Il biglietto verde risale
ai massimi da otto mesi
sulla moneta unica

È scontro tra Unione europea e Stati Uniti sul petrolio russo. Washington, nel contesto delle difficoltà di approvvigionamento dovute alla guerra, ha infatti concesso una deroga di 30 giorni per acquistare greggio di Mosca attualmente soggetto a sanzioni. Secondo il presidente del Consiglio europeo, Antonio Costa, «la decisione Usa sul petrolio russo è molto preoccupante, dato che incide sulla sicurezza europea aumentando le risorse russe nella guerra contro l'Ucraina». Palazzo Chigi ha smentito l'indiscrezione di Ft su una presunta trattativa di Francia e Italia con Teheran sul passaggio delle loro navi da Hormuz. Intanto accelera il rally del dollaro che tocca 1,14, ai massimi da 8 mesi sull'Euro.

— Servizi a pag. 3

MATTARELLA

Consiglio difesa:
Italia non partecipa
e non prenderà
parte alla guerra

Palmerini e Perrone — a pag. 6

DESTINAZIONE HORMUZ

In arrivo altri
5 mila marines
Ipotesi assalto
all'isola di Kharg

Marco Valsania — a pag. 4



Attacco. Un aereo F35 Usa

INTERVISTA AL CARDINALE

Zuppi: «Non
bisogna mai
abituarsi
alla guerra»

Carla Caramelli — a pag. 6

I PRIMI DATI DEL MINISTERO

Università, doppia
doccia fredda:
giù matricole
e iscritti Stem

Eugenio Bruno — a pag. 11



A caccia di laureati. Nella foto, il cortile dell'Università Statale di Milano

**Crisi del Golfo, riviste
al ribasso le prospettive
dell'economia mondiale**

Istat

Dal conflitto uno shock sul lato dell'offerta di prodotti energetici con «effetti sistemici su crescita economica, occupazione e inflazione». Così la Nota sull'andamento dell'economia dell'Istat.

Marroni — a pag. 7

RINCARI E MATERIE PRIME

Riserve gas, pronte
le contromisure
Piammata (+150%)
di costi nell'edilizia

Dominelli e Landolfi — a pag. 2

**Professionisti: Camere
alla ricerca di soluzioni
sulla responsabilità**

Dopo la Cassazione

Dopo l'ordinanza anticipata ieri sul Sole che allarga la responsabilità dei commercialisti si lavora a un correttivo. Lo annuncia Marco Osnato (Commissione Finanze della Camera).

Galimberti — a pag. 25

ACCERTAMENTO

Carbone (Entrate):
«La Cedu non
vincola la nostra
lotta all'evasione»

Mobili e Parente — a pag. 24



Futuro. L'incertezza americana

QUARTO TRIMESTRE '25

Frena la crescita
americana:
Pil dimezzato
allo 0,7%

— a pag. 12

2.400

MILIARDI DI DOLLARI
Il valore dell'industria del private credit americana nel 2024, contro i 280 miliardi di dollari di dieci anni prima

STATI UNITI

Crisi dei fondi
di private credit:
i riscatti ai clienti
salgono
a quota 7 miliardi

Morya Longo — a pag. 21

Acquistiamo il tuo Argento

Diamo valore alla tua storia, prima che ai tuoi preziosi.
Ti aspettiamo dal lunedì al venerdì orario continuato 9:00-17:00. Sabato 9:00-13:00.

6.000
€ in contanti
e stelle 5 su 5

Ambrosiano
VIA DEL BULLO 7 - MILANO
WHATSAPP: +39 347 278 4040 TEL: +39 02 489 19 280
WWW.AMBROSIANOONLINE.IT

PANORAMA

CONFINDUSTRIA

Giustizia, Orsini:
«Il referendum?
Invitiamo
tutti a partecipare
al voto»

«Il referendum? Confindustria non partecipa a dibattiti partitici. Il nostro compito è rappresentare i problemi e le esigenze delle imprese italiane. Invitiamo però i cittadini a partecipare al voto. La partecipazione è sempre un segnale di responsabilità verso il Paese». Così il presidente di Confindustria Emanuele Orsini che aggiunge: alle imprese occorrono «stabilità delle regole, certezza del diritto, quadro normativo chiaro». Ogni rafforzamento di questi elementi è «un passo avanti per la competitività del sistema produttivo italiano». — a pagina 11

BUSSOLA & TIMONE

MAGISTRATURA
PIÙ DEBOLE
A PRESCINDERE
DALE URNE

di Giovanni Trià — a pag. 13

L'INTERVENTO

TUTELARE
IL LAVORO
DAI RISCHI
DELL'IA

di Daniela Pumarola — a pag. 15

DAL 10 AL 70% IN 5 MINUTI

Byd, arriva in Europa
la ricarica ultraveloce

Byd sta per presentare in Europa la tecnologia di ricarica rapida da 1.500 kW. Con il sistema Denza Z9GT è possibile caricare la batteria dal 10% al 70% in cinque minuti, meglio dei supercharger di Tesla.

— a pagina 23

Motori 24

Sportive italiane
Ferrari Amalfi
ora anche GT spider

Giulia Paganoni — a pag. 18

Food 24

Grano duro
Nuovi fondi per
i contratti di filiera

Alessio Romeo — a pag. 19

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
Scopri le offerte
ilsol24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti: 02.30.300.600



DOMANI ALLE ORE 18
Crocevia Champions
per la Roma a Como
E c'è il nuovo sponsor
Turchetti a pagina 26



VIA AI LAVORI ENTRO IL 2027
L'aula Giulio Cesare
dice «sì» allo stadio
giallorosso a Pietralata
Mariani a pagina 17



LA LAZIO NEL POSTICIPO
Maldini contro il suo passato
Per la sfida al Milan
all'Olimpico tomano i tifosi
Rocca a pagina 27



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Sant'Alessandro, martire

Sabato 14 marzo 2026

DIRETTO DA DANIELE CAPEZONE

Anno LXXXII - Numero 72 - € 1,50* (con Moneta)

ISSN 0391-6990
www.iltempo.it



**Continuiamo
a non voler vedere
il pericolo islamista**

DI DANIELE CAPEZONE

Oggi Il Tempo vi propone un documento inquietante: il comunicato con cui le comunità islamiche scite, piangendo Khamenei padre e esaltandone il figlio, celebrano il «martirio» e invitano la nuova Guida Suprema a rimanere in quel «lucente solco». Non serve un sofisticato conoscitore dell'Islam per capire di cosa stiamo parlando: un pericoloso discorso sul filo della violenza.

La nota è firmata da associazioni e centri culturali che non si nascondono, e almeno questo è positivo ai fini dei controlli indispensabili per garantire la sicurezza nazionale.

Ma il punto è proprio questo: se già vengono dette cose del genere apertis verbis, immaginiamo il tenore delle prediche che nessun «estraneo» ascolta, dei sermoni più infiammati a porte chiuse. Anzi, c'è da sorridere amaramente quando qualcuno immagina che il proselitismo fondamentalista avvenga solo online, sottovalutando la forza di trascinamento delle aggregazioni fisiche nel cuore delle nostre città. E allora? Non si tratta di chiudere a prescinde le porte, lasciando spazio a raduni in case private ancora meno controllabili. E tuttavia si rende indispensabile un'attività che andrà peraltro costantemente aggiornata, perché nomi e persone cambiano vorticosamente.

Occorre un censimento (uso approssimativo un concetto slogantistico, che evoca solo positive esigenze di trasparenza) di tutti i luoghi di culto, di incontro e di associazionismo ispirati all'Islam sul nostro territorio. E la medesima trasparenza va richiesta sulle relative fonti di finanziamento.

È il minimo sindacale, a maggior ragione in assenza di un'intesa con lo stato italiano che non è stata possibile per ben due volte (con governi di centrosinistra e di centrodestra) a causa delle diverse scelte delle comunità islamiche, che non hanno saputo indicare rappresentanze unitarie, e si sono opposte a far sapere chi le finanziava. Ma la mancata intesa con lo Stato non può significare assenza di trasparenza su attività, persone, finanziamenti. Non credo sia necessario aggiungere altro: cosa sia in gioco è fin troppo chiaro.

GIORGIO NERI

MINACCE E MARTIRIO TEHERAN CHIAMA ROMA RISPONDE

La nuova Guida Suprema invoca vendetta
Dall'Olanda agli Usa, prima pioggerellina di attentati
E da Roma, le comunità islamiche scite, piangendo Khamenei
ed esaltando il figlio appena eletto, celebrano il «martirio»
Ecco perché le reti islamiste sono un pericolo reale

Campigli, Impallomeni, Martini
e Novelli alle pagine 2 e 3



Il Tempo di Osho

Meloni chiama Schlein per la guerra
Conte rosica e mina il campo largo



Rosati a pagina 9

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

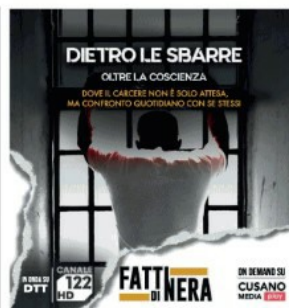
INTAXI APP



SCOPRI DI PIÙ SU WWW.INTAXI.IT



TORACIATA
Sta guerra...
Crosetto telefona a Bonelli
Meloni chiama i leader
delle opposizioni
Signori magistrati per favore
ora non intercettateli



FATTI NERI

IL CASO

Parlano Ferrato di Offside FC e l'avvocato Vocalelli sul mistero dei fondi di fine carriera dei giocatori

«Muro di gomma e omertà nel calcio» Chiesto un incontro con Gravina

RISARCITO DALLO STATO

Addio a Contrada
Il superpoliziotto
che lottò contro
Cosa Nostra

Bruni a pagina 12

EDITORIA

Guarda cosa succede
a Tele Cairo
I giornalisti de La7
verso lo sciopero

Di Capua a pagina 9

Continua la richiesta di trasparenza al
Fondo di Fine Carriera del calcio. Offside
FC vuole risolvere la questione con un
tavolo presieduto da Gravina.

Biafora a pagina 29

Oggi in edicola l'inserto
MONETA

MONTE DEI PASCHI

Pista svizzera
per l'ad Lovaglio
che punta
a rientrare nel cda

Caleri a pagina 13

CULTURA

Biblioteca Nazionale
La casa dei libri
festeggia a Roma
i suoi 150 anni

Conti a pagina 21

Sabato 14 Marzo 2026
Nuova serie - Anno 35 - Numero 62 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 4604, DCB MilanoUk £ 1,40 - Ch.fr. 3,50
Francie € 2,50

€ 2,00*

**Stato sociale tedesco: bye-bye. I cittadini lo vogliono, ma non sono disposti a pagare di più**

Roberto Giardina a pag. 11

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO**AGENZIA DOGANE**
Minitassa di due euro sui pacchi extraUe, la riscossione è rinviata a luglio
Cecilia a pag. 21

Obiettivo è l'uranio iraniano

Devono essere recuperati 460 chili arricchiti al 60%. Ma per farlo i soldati debbono prelevarli fisicamente. L'operazione militare viene giudicata, quindi, molto rischiosa

ORSI & TORI

DIPAOLO PANERAI

Mentre il mondo civile e realmente democratico guarda con crescente terrore alle guerre di **Donald Trump**, di **Benjamin Netanyahu** e degli ayatollah, oltre a quella di **Vladimir Putin** contro l'Ucraina, ci sono altre guerre senza morti e feriti, senza distruzioni fumanti e quindi apparentemente non cruente, ma in realtà molto gravi, anzi gravissime per il futuro democratico ed economico delle popolazioni coinvolte.

È il caso del tentativo di distruzione del primo, faticoso nucleo di un mercato borsistico e quindi finanziario europeo, che va sotto il nome di **Euronext**, la peraltro incompiuta borsa europea. Perché quel prefisso Euro non corrisponde affatto in realtà all'Europa, no non è proprio Europa. Prima di tutto perché è solo la borsa di otto Paesi della Ue: Belgio, Francia, Italia, Grecia, Irlanda, Norvegia, Paesi Bassi, Portogallo. Come si vede, già mancano Paesi

continua a pag. 2

È il punto di svolta di questa guerra, un punto militare ma anche geopolitico: il sequestro dell'uranio arricchito in questi anni dagli iraniani in barba agli accordi internazionali e protocolli voluti dall'Occidente. Si tratta di 460 kg di uranio arricchito al 60%, più altri mille circa al 20%, che gli Usa e Israele hanno discusso di prelevare dai depositi sotterranei degli ayatollah. Una decisione ardita, perché i soldati debbono recuperarli fisicamente.

D'Anna a pag. 7

DA LUNEDÌ IN EDICOLA, DA DOMANI IN VERSIONE DIGITALE

Evasione, gli Isa? Un indizio carente per l'accertamento

Hongi a pag. 25



DIRITTO & ROVESCIO

Secondo la Commissione deontologica dei giornalisti belgi (Cdj), l'agenzia di stampa 21 News ha violato l'etica giornalistica per aver pubblicato la trascrizione completa del discorso pronunciato il 14 febbraio 2025 dal vicepresidente Usa, **J.D. Vance**, alla Conferenza sulla sicurezza di Monaco: un testo molto critico nei confronti della cultura politica dominante in Europa. In pratica la colpa sarebbe quella di avere infranto la censura che la gran parte della stampa belga riserva ai discorsi e ai protagonisti della cultura di destra. Secondo 21 News questa condanna "testimonierà una visione paternalistica" che imporrebbe "un preventivo filtraggio giornalistico". Nei fatti questa condanna finisce per confermare le accuse di Vance alla cultura politica europea, liberticida e pronta a censurare tutto ciò che ostacola il mainstream liberal-socialista.

**IL FACTORING
E LA CRISI D'IMPRESA**
scegliere per crescere**GENERALFINANCE**
trasformiamo il futuro
in nuove opportunità

in collaborazione con



con il patrocinio del



ASSIFACT

24 MARZO

ROMA

Dehor Casina
Valadier**Istituzioni
e imprese:**
modelli efficaci
di prevenzione
e ripartenza.

Con il Dizionario dei Bilanci 2026 a € 9,90 in più; - Con La Riforma del terzo settore a € 9,90 in più

LA NAZIONE

Magazine
SPORT

SABATO 14 marzo 2026
1,80 Euro

Firenze - Empoli +

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it



FIRENZE La scuola: «Questione delicatissima»

Professore sospeso
Aveva una relazione
con l'alunna sedicenne

Ulivelli e Brogioni a pagina 13



Trump invia 5.000 marines L'Italia: «Noi mai in guerra»

Prove d'invasione, il Pentagono sposta soldati in Medio Oriente. Un altro missile sulla Turchia Il consiglio di difesa al Quirinale: grave preoccupazione. Borse, già bruciati 1.160 miliardi

Servizi
e Ottaviani
da p. 2 a p. 5

Intervista a Toninelli (Isipi)

«Terrorismo,
adesso il rischio
sono i cani sciolti»

Mantiglionni a pagina 4

GIUSTIZIA

L'analisi sulla riforma

Carriere separate,
la sinistra
ha cambiato idea

Bruno Vespa a pagina 8

Il dibattito sul referendum

Sorpresa Pisapia,
si schiera per il sì
Conte a Meloni:
«Voto politico»

Anastasio e servizi alle p. 8 e 9



Mohammed
Ben Sulayem,
presidente Fia,
con Lando Norris

F1, cancellati i Gp del Golfo In fumo miliardi di dollari

Niente F1 nel Golfo in fiamme. I Gp del Bahrein (12 aprile) e dell'Arabia Saudita (il 19) sono stati annullati per il rischio sicurezza. Un altro danno a una regione che, anche in caso di risoluzione rapida del conflitto, perderà 23 milioni di turisti

e 34 miliardi di dollari. E se la guerra dovesse protrarsi, potrebbe tornare in gioco l'autodromo di Imola ospitando, eventualmente, il Gp previsto in Azerbaijan (24-26 settembre).

Bolognini e Agnelli a pagina 7

DALLE CITTÀ

TOSCANA Verso le Amministrative



Marcucci
si candida
a sindaco
di Viareggio

Di Grazia a pagina 14

MONTESPERTOLI Inchiesta della GdF

Tasse evase con gli affitti
di ville e case di lusso

Servizio in Cronaca

FUCECCHIO In una stazione di servizio

«È la terza volta in 20 giorni
che i ladri ci attaccano»

Baroni in Cronaca

VINCI Lutto per un ingegnere di 58 anni

Fa incidente
con la moto
Trovato morto
nel canale



Capobianco e Cecchetti in Cronaca



Morto a 94 anni l'ex poliziotto

Contrada e i misteri
negli anni delle stragi

Matteo Massi a pagina 11



Chiara Petrolini, 22 anni

Parma, i pm: scelta deliberata
La donna non aveva mai parlato

Neonati sepolti
in giardino,
chiesti 26 anni
per la mamma
Lei: «Non sono
un'assassina»

D'Amato a pagina 12

FLACCONI
NOTA E DEVI

SUSTENIUM PLUS 50+
ENERGIA PER LA VITA
15 COMPRESI
FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+
ALTO CONTENUTO DI VITAMINA B12

L'ENERGIA
PER SENTIRSI
TOSTI!

AL. BERNARDINI



la Repubblica



Fondatore
EUGENIO SCALFARI

Direttore
MARIO ORFEO



DOMANI IN EDICOLA

Robinson
Così Niccolò Ammaniti
racconta il nuovo libro

R sport

Paralimpiadi azzurre
è record di medaglie
dal nostro inviato **COSIMO CITO**
a pagina 41



gruppomagis.it

Sabato
14 marzo 2026
Anno 51 - N° 60
Oggi con
d
In Italia **€ 2,90**

Scontro sul petrolio russo

Gli Usa allentano le sanzioni sulle forniture. L'Ue protesta e denuncia: a Mosca 150 milioni extra al giorno da guerra in Iran. Il Pentagono mobilita 5mila marines. Trump incita: le navi attraversino Hormuz. L'Europa chiede l'intervento dell'Onu

Affare per pochi
rovina per tutti

di **MASSIMO GIANNINI**

Della tragedia umanitaria causata dalle bombe teniamo ogni giorno l'oscena contabilità. Della bancarotta etico-morale decretata dagli Imperi che risorgono abbiamo già detto tutto. Della "liquidazione coatta" del diritto internazionale decisa dai nuovi architetti del caos abbiamo ragionato più volte. Ancora una volta, restano da valutare "le conseguenze economiche della guerra". Mai John Maynard Keynes avrebbe immaginato che l'esaurita Europa sarebbe stata costretta a ripescare con tanta frequenza il titolo di quel suo profetico saggio del 1919, col quale prevede il secondo conflitto mondiale ragionando sugli effetti devastanti dei costi di riparazione inflitti alla Germania dopo il primo. Da allora tutto è cambiato, tranne questo: la guerra è un grosso affare per alcuni, ma una rovina per tutti. Secondo *Politico*, finora la terza guerra del Golfo è costata all'America circa un miliardo di dollari al giorno. Il think tank Csic ha stimato 3,7 miliardi solo nelle prime cento ore di attacchi all'Iran, di cui 3,1 miliardi per le munizioni, 359 milioni per la sostituzione dei mezzi distrutti e 196 milioni per le operazioni militari.

continua a pagina 15

Nuovo scontro con gli Usa: la Ue non approva lo sblocco dell'acquisto del petrolio russo. "Dalla guerra Mosca guadagna 150 milioni extra ogni giorno". È l'ora dei marines in Iran: il Pentagono ne mobilita 5mila. Trump incita le navi all'attraversamento dello stretto di Hormuz e l'Europa si appella all'Onu.

di **CASTELLETTI, COLARUSSO, DI FEO, GINORI, LOMBARDI, MASTROLILLI, PERILLI, SANTELLI, TITO e TONACCI**
da pagina 2 a pagina 9

IL CONSIGLIO DI DIFESA

Vertice da Mattarella
"C'è rischio terrorismo"
Via da Erbil 70 italiani

di **DE CICCO, FOSCHINI e VECCHIO**
a pagina 10



Giorgio Meloni
con Sergio Mattarella

L'INTERVISTA

Renzi: l'ora è storica
governo incapace
ma serve il dialogo

di **FRANCESCO BEI**
a pagina 12



Giustizia, 270 sindaci firmano per il no

Scende in campo per il no la squadra dei sindaci: in 270, a partire dalle grandi città, Roma, Napoli, Torino, Bari, Bologna, Firenze e Genova, aderiscono all'appello di Ali (Autonomie locali italiane). «Chi ha giurato sulla Costituzione, bocci questa legge». Intanto il procuratore di Roma Lo Voi, partecipando al congresso di Magistratura democratica, attacca il ministro Nordio pur senza nominarlo. «Chi parla di sistema paramafioso», riferendosi al Csm, «o non capisce niente di mafia o non capisce nulla di magistratura». E poi cita la capo di gabinetto Bartolozzi: «Saluti dal plotone».

di **BETTAZZI e SANNINO**
alle pagine 18 e 19

Morto Contrada
il superpoliziotto
dei misteri
della mafia

di **ABBATE e PALAZZOLO**
a pagina 25

LA POLEMICA

di **SERENA RIFORMATO**

Biennale d'arte
Giuli sente Kiev
e invia gli ispettori

È il secondo affondo in quarantotto ore: il ministro della Cultura Alessandro Giuli chiede ufficialmente alla Biennale di fornire «con la massima urgenza» la documentazione sulla partecipazione della Russia alla mostra. Come anticipato da *Repubblica*, il Collegio romano pretende di conoscere «le modalità di allestimento e di gestione del padiglione».

a pagina 20
con un'intervista di **SCARAFIA**



Robin Gunningham
che ora si fa
chiamare David
Jones. Sarebbe
lui Banksy. Sopra
una sua opera

IL CASO

Svelata l'identità di Banksy
è Gunningham, anzi Jones

dal nostro corrispondente **ANTONELLO GUERRERA**

Il re della street art è nudo. L'anonimo ma famosissimo Banksy è Robin Gunningham, misterioso 53enne di Bristol. La conferma definitiva arriva da un'inchiesta della Reuters.

a pagina 33

G. FORNERO F. RIMOLI R. D'ANDREA
DIRITTO DI VIVERE E DI MORIRE
UNA RIVOLUZIONE COPERNICANA

18 MARZO 2026
ORE 11:00
saluti di

interventi di

UNIVERSITÀ ROMA TRE
DIP. DI GIURISPRUDENZA

CARLO COLAPIETRO,
ANTONIO CARRATTA

PAOLO CARNEVALE,
MARILISA D'AMICO,
FILOMENA GALLO,
ANDREA PUGIOTTO,
LUCIA RISICATO

UTET

Prezzi di vendita all'estero: Grecia € 3,30 - Croazia, Francia, Marocco P., Slovenia € 4,00 - Svizzera italiana CHF 3,50 - Svizzera francese e tedesca CHF 4,30

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

Concessionaria di pubblicità: A. Mazzoni & C. Milano - via F. Agnelli, 9 - Tel. 02/574941, email: pubblici@admanzoni.it



LA MORTE DELLO 007

Contrada si porta via
i segreti di Palermo

FRANCESCO LA LICATA — PAGINA 17



IL PERSONAGGIO

D'Angelo: pazzo del metal
per ribellarmi a papà Nino

FULVIA CAPRARA — PAGINA 21



IL CALCIO

Il Toro ritrova sé stesso
e vince 4-1 con il Parma

MANASSERO, ODDENINO — PAGINE 32 E 33

2,40€ (CON TUTTI I LIBRI) // ANNO 160 // IL N. 70 // IN ITALIA // SPEDIZIONE ABB. POSTALE // D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) // ART. 1 COMMA 1, DCB-TO // WWW.LASTAMPA.IT



LA STAMPA

SABATO 14 MARZO 2026

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



NELLA NOTTE BOMBE SUL TERMINAL DELL'ISOLA DI KHARG DA CUI PASSA IL 90% DEL GREGGIO IRANIANO, I MARINES PRONTI ALLO SBARCO

Petrolio russo, il no della Ue

Scontro Meloni-Salvini su Mosca. La Lega: seguiamo Trump. La premier allineata all'Europa

IL COMMENTO

Così Washington
favorisce il Cremlino

ETTORE SEQUI

La decisione americana di consentire la vendita del petrolio russo rimasto bloccato in mare fa emergere una tensione strategica nuova. Per contenere lo choc energetico provocato dalla crisi di Hormuz, Washington riduce la pressione economica su Mosca. Il blocco di Hormuz ha riportato il petrolio attorno ai 100 dollari al barile e ha trasformato una crisi regionale in choc sistemico. — PAGINA 24

L'ANALISI

La vittoria di Donald
soltanto a parole

STEFANO STEFANINI

Chi di idrocarburi ferisce, di idrocarburi perisce. Con fervore quasi religioso, Donald Trump ha fatto dei combustibili fossili un punto cardinale di politica estera, vedi Venezuela, non solo energetica. Ma la sua "guerra di scelta" scivola proprio sul petrolio. — PAGINA 21

L'INTERVISTA

Sonmez: noi curdi
non ci faremo usare

MARC OVARVELLO

«Perché anche questa volta i curdi dovrebbero scegliere tra due malvagità? Quella degli Ayatollah la combattiamo da sempre. Ma gli attacchi israelo-americani non sono meglio». Sconforto e ben poca speranza in queste parole di una delle più importanti voci della cultura curda, Burhan Sonmez, autore di sei romanzi. — PAGINA 13

L'UCRAINA

Le carte truccate
tra Putin e Kiev

ANNA ZAFESOVA

«Le minacce si contrastano solo insieme», recita il post di Emmanuel Macron su Instagram, mostrando il presidente francese che accoglie Zelensky sotto la pioggia parigina. — PAGINE 8 E 9

Zelensky agli studenti
"La vita per la libertà"

GIORGIO BARBANA VARETTI

Siamo abituati a vedere Volodymyr Zelensky con i suoi vestiti da campagna militare a quasi tutti i vertici politici del globo, a lavorare con efficacia per coagulare un sostegno al suo paese. — PAGINA 9

UN MURALE IN UN VILLAGGIO UCRAINO DISTRUTTO DALLA GUERRA RICONDUCE ALL'IDENTITÀ DELL'ARTISTA



L'immagine ideata da Banksy che si può osservare a Gorenka, un villaggio ucraino distrutto dai combattimenti — PAGINA 20

LE IDEE

Surrealisti più che fascisti
la destra cade sulla cultura

ALBERTO MATTIOLI

La vagheggiata egemonia culturale della destra finisce nella sua capitale. No, non è Roma, ma Venezia. La destra aveva installato la sua fabbrica del bello proprio lì. — PAGINA 25

IL LEADER SS A LA STAMPA

Conte: giustizia
perché voto No
Meloni assurda
sui pedofili

GIULIA RICCI



Quello che per la premier Giorgia Meloni è stato un appello alla mobilitazione per il "sì" al referendum, secondo il presidente del Movimento 5 Stelle Giuseppe Conte è diventato «un clamoroso autogol», «uno dei punti più bassi della sua vita politica». — CARATELLI DEL VECCHIO, MOSCATELLI — PAGINE 16 E 18

LA STORIA

"Anche noi viviamo
protetti dal bosco"

FLAVIA AMABILE

Non sono la famiglia nel bosco, loro vivono in cima a una montagna, a oltre mille metri di altezza, ma con i Tre Valloni hanno molto in comune. Loro sono la famiglia Pica, quattro figli cresciuti nel mezzo del nulla, a due chilometri dal primo centro abitato. — OCCHIUTO — PAGINA 19

IL DIBATTITO

Se la ricerca di voti
vale più dei minori

MATTEO LANCINI

La relazione tra minori e giustizia è in questo periodo al centro del dibattito italiano. Numerosi fatti di cronaca richiamano l'attenzione pubblica. Dall'ormai stracitata vicenda dei genitori del bosco alle iniziative volte a prevenire la violenza armata giovanile. — PAGINA 25

**BANCA
DI ASTI**
bancadiasti.it

Buongiorno

La sempre più entusiasmante, ma anche sempre più deprimente vicenda della Biennale di Venezia, si dimostra soprattutto sempre più istruttiva. La comunanza di sentimenti mi porta a leggere il blog di Luigi Iannone nelle pagine online del *Giornale*. Anche lui, come me, condivide la scelta di Pietrangelo Buttafuoco di aprire l'Esposizione d'arte agli artisti russi, e a quelli iraniani e palestinesi e israeliani, nella convinzione che l'arte si ama o si critica o si contesta ma non si censura. Chi censura l'arte e gli artisti è la Russia: un motivo in più per fare l'opposto. A colpirmi maggiormente, del blog di Luigi Iannone, è stata però un'inezia: laddove lo scrittore accenna di avere perduto, a causa della sua opinione, una cinquantina di follower in poche ore. Un'inezia, ma interessante. Perché sappia-

Tagliare la testa

MATTIA FELTRI

mo come tutti noi ci muoviamo — soprattutto in internet — secondo bias di conferma. E cioè diamo credito, e l'algoritmo ce lo offre, alle notizie che rafforzano le nostre opinioni — o i nostri pregiudizi — e non ne diamo a quelle che le mettono in discussione. Se uno dice che ho scritto un buon articolo e un altro invece che era pessimo, penserò che probabilmente abbia ragione il primo. Però ora stiamo scavallando verso il bias di ghigliottina. Uno che la pensa diversamente da me, non è uno che la vede in altro modo e magari sbaglia e chiusa lì: no, è un essere indegno di me, devo toglierlo da davanti, polverizzare lui e la sua idea. E in questo caso la (metaforica) ghigliottina al quadrato è strepitosa: gli artisti russi vanno depennati e, se qualcuno sta con loro, depennano anche lui.

**BANCA
DI ASTI**
bancadiasti.it

Vanguard
VALUE TO INVESTORS

Questo è la
V GENERATION

UK1342-CH1: 10.00
Prezzo € 6,50

GESTORI AFFIDARSIRENDE IL 6% IN PIÙ, PERÒ I COSTI... **BANCHE COSÌ LO STATO USCIRÀ D'AMP SE NON SOLO**

MILANO FINANZA

www.milanoфинanza.it

Vanguard è nata nel 1975 e da allora ha contribuito alla creazione di valore per 50 milioni di investitori.

Scepri di più su www.it.vanguard

Comunicazione di marketing.
© 2025 Vanguard Group (Ireland), Limited. Tutti i diritti riservati.

€ 4,50

Sabato 14 Marzo 2026 Anno XXXVII - Numero 652

MF il quotidiano dei mercati finanziari

Investimenti

Spedizione in A.P. art. 1, c.1, L. 4808, DCN Milano

INTERVISTA IL NUMERO UNO DI UNIPOL
Cimbri: vi spiego perché le banche servono eccome

INCHIESTA IL PAESE È TERZO AL MONDO
Dai paperoni stranieri più di 20 miliardi in Italia

AL RIPARO *La guerra nel Golfo infiamma il petrolio e fa tornare lo spettro di un forte aumento dei prezzi al consumo. Per proteggere il portafoglio ecco come costruirsi uno scudo...*

GLI ANTI INFLAZIONE

Quali azioni, Etf e Btp comprare se il caro vita torna a mordere

ORSI & TORI

di PAOLO PANERAI

Mentre il mondo civile e realmente democratico guarda con crescente terrore alle guerre di Donald Trump, di Benjamin Netanyahu e degli ayatollah, oltre a quella di Vladimir Putin contro l'Ucraina, ci sono altre guerre senza morti e feriti, senza distruzioni fumanti e quindi apparentemente non eurenti, ma in realtà molto gravi, anzi gravissime per il futuro democratico ed economico delle popolazioni coinvolte.

È il caso del tentativo di distruzione del primo, faticoso nucleo di un mercato borsistico e quindi finanziario europeo, che va sotto il nome di **Euronext**, la peraltro incompiuta borsa europea. Perché quel prefisso Euro non corrisponde affatto in realtà all'Europa, no non è proprio Europa. Prima di tutto perché è solo la borsa di otto Paesi della Ue: Belgio, Francia, Italia, Grecia, Irlanda, Norvegia, Paesi Bassi, Portogallo. Come si vede, già mancano Paesi fondamentali come la Germania, la Spagna e gli altri 17 che fanno parte della Ue. Se non bastasse per capire quanto l'Europa unita sia fragile proprio nel campo economico e finanziario, che era stato il primo a essere messo in comune fin dal nome **Cee** (Comunità economica europea), ora si assiste a una lite assurda fra due Paesi fondamentali come Italia e Francia. E lo scontro è proprio nel



LA HOLDING LMDV AI RAGGI X
Ecco dove Del Vecchio jr ha speso mezzo miliardo

DA ANTHROPIC A OPENAI
La pagella ai cinque big dell'intelligenza artificiale

FINTECH, PARLA IL CEO DALMASSO
Nella mia Satispay anche welfare e fondi pensione

Algebris INVESTMENTS

Algebris Financial Income Fund
Rendimento del +124%¹ in 10 anni.
I numeri parlano da soli.

2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
5.3%	15.6%	-18.4%	23.2%	1.7%	18.6%	-4.4%	13.2%	17.7%	19.4%

Algebris Financial Income Fund è nel top 1% dei fondi EUR Moderate Allocation - Global secondo Morningstar², su migliaia di fondi. A tre, cinque e dieci anni.

¹ Il rendimento indicato (%) è netto e relativo alla classe R (ad accumulazione) in Euro del comparto e rappresenta quello ottenuto dagli investitori rimasti investiti nel fondo per almeno 10 anni, dal 2016 al 2025. I rendimenti passati non sono indicativi di quelli futuri. Il fondo è considerato come gestito attivamente, ma senza fare riferimento ad alcun benchmark. **Non vi è alcun rendimento minimo garantito. È possibile perdere l'importo originariamente investito o parte di esso.**

Questa è una comunicazione di marketing. Si prega di consultare il prospetto dell'OICVM e il documento contenente le informazioni chiave per gli investitori (KIID/KID) prima di prendere una decisione finale di investimento. Tali documenti sono disponibili in lingua italiana e sono stati depositati presso la Consob. Prima di investire nel fondo si prega di considerare che il valore delle azioni e delle obbligazioni sottostanti può aumentare o diminuire e vi è il rischio di perdere il capitale investito e che il fondo può investire in strumenti finanziari il cui valore potrebbe essere influenzato da numerosi rischi quali, a titolo meramente esemplificativo e non esaustivo, il rischio di (i) Credito e tassi di interesse, (ii) CoCo-Bonds, (iii) Mercato, (iv) Mercati emergenti (v) Cambio, (vi) Sostenibilità e (vii) Derivati. Questo documento di marketing è stato emesso da Algebris Investments (Ireland) Limited. Algebris Investments (Ireland) Limited, autorizzata e regolamentata dalla Banca Centrale d'Irlanda (C433985), è la Società di Gestione del Fondo. 2 Il fondo è al percentile 2 a 1 anno, e al percentile 1 a 3, 5, 10 anni. Il ranking si riferisce alla classe R EUR (ad accumulazione) del fondo ed esprime il percentile rispettivamente su 3070 (a 1 anno), 2659 (a 3 anni), 2235 (a 5 anni) e 1289 (a 10 anni) fondi nella categoria EUR Moderate Allocation - Global al 31/12/2025. © 2025 Morningstar, Inc. Tutti i diritti riservati. Le informazioni contenute nel presente documento: (1) sono di proprietà di Morningstar; (2) non possono essere copiate o distribuite; e (3) non si garantisce che siano accurate, complete o tempestive. Né Morningstar né i suoi fornitori di contenuti sono responsabili di eventuali danni o perdite derivanti dall'uso di queste informazioni. Le performance passate non sono garanzia di risultati futuri.

COMUNICAZIONE DI MARKETING

Ship 2 Shore

Primo Piano

Da Venezia a Verona, suona l'adunata dei porti italiani

Assoporti fa il pieno di Autorità di Sistemi Portuali sul palco di Casa ALIS, con parola d'ordine: fare sistema, confrontarsi, coordinarsi anche in vista della nuova riforma portuale dal nostro inviato Angelo Scorza Verona - Come sempre, tutte e 16 le Autorità di Sistemi Portuali nazionali hanno risposto 'presente!' all'adunata convocata da ALIS in occasione della nuova edizione di LET Expo. Per molte 'new entry' al ruolo presidenziale è stata anche l'occasione - una delle prime in pubblico, di fronte ad una platea così ecumenica - di farsi conoscere nell'ambito di una delle due tavole rotonde che si sono svolte nella prima e nella seconda giornata, quali momenti clou a livello partecipativo, nel vasto palinsesto andato in scena sull'ampio palco di Casa ALIS. D'altronde, come evidenziato anche dallo stesso slogan che ha sotteso l'intera manifestazione - "Il punto d'incontro per chi muove il mondo" - i porti sono il momento vettoriale cruciale nella supply chain, essendo l'interfase tra mare e terra, il nodo e lo snodo tra la nave e i mezzi terrestri di inoltro a destino finale delle merci (e viceversa, logicamente). Dunque essi possono essere alternativamente momento di fluidificazione dei flussi commerciali o, al contrario, punti di strozzature dei medesimi. Giova ricordare che gli incontri di Verona hanno fatto seguito a brevissima distanza a quello che si era tenuto a inizio settimana a Venezia, organizzato da Assoporti, sulla scorta dell'invito rivolto ai 16 dal nuovo presidente Roberto Petri, il quale pare essere entrato nel ruolo col piede giusto. Interessante rilevare come l'Assemblea di Venezia sia stata la prima volta 'extra moenia' (usando il gergo ospedaliero), ovvero l'inedita riunione degli associati al di fuori dalla tradizionale sede di Assoporti a Roma, a testimonianza della volontà di rafforzare il dialogo diretto con i territori portuali e con le diverse realtà del sistema portuale nazionale; e così da permettere anche ai colleghi di visionare di persona la realtà locale in cui operano le altre AdSP. Sotto l'ospitalità fornita dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, col nuovo presidente Matteo Gasparato, il summit svolto alla Serenissima aveva per oggetto principale quello di discutere come interfacciarsi, in maniera unitaria e sistemica, presentandosi dunque come un 'tutt'uno' compatto, specie con rilevanza al confronto con l'estero, nell'affrontare le principali sfide che attendono il sistema portuale nazionale in una fase di profonde trasformazioni economiche, geopolitiche e normative. Queste vanno, come ben noto, dalla complessa transizione energetica in fieri alla 'spada di Damocle' rappresentata dall'ETS, dalle novità in ambito di frontiere di sviluppo commerciale (quali India, che si sta ponendo da alternativa alla Cina; al Nord Africa, nell'ambito del rinnovato Piano Mattei) alla 'minaccia' potenziale alla tradizionale direttrice sull'asse Est-Ovest del Pianeta rappresentata dalla Rotta Artica. Il tutto va esaminato anche alla luce delle recentissime

Ship 2 Shore

Da Venezia a Verona, suona l'adunata dei porti italiani

03/13/2026 12:41

Assoporti fa il pieno di Autorità di Sistemi Portuali sul palco di Casa ALIS, con parola d'ordine: fare sistema, confrontarsi, coordinarsi anche in vista della nuova riforma portuale dal nostro inviato Angelo Scorza Verona - Come sempre, tutte e 16 le Autorità di Sistemi Portuali nazionali hanno risposto 'presente!' all'adunata convocata da ALIS in occasione della nuova edizione di LET Expo. Per molte 'new entry' al ruolo presidenziale è stata anche l'occasione - una delle prime in pubblico, di fronte ad una platea così ecumenica - di farsi conoscere nell'ambito di una delle due tavole rotonde che si sono svolte nella prima e nella seconda giornata, quali momenti clou a livello partecipativo, nel vasto palinsesto andato in scena sull'ampio palco di Casa ALIS. D'altronde, come evidenziato anche dallo stesso slogan che ha sotteso l'intera manifestazione - "Il punto d'incontro per chi muove il mondo" - i porti sono il momento vettoriale cruciale nella supply chain, essendo l'interfase tra mare e terra, il nodo e lo snodo tra la nave e i mezzi terrestri di inoltro a destino finale delle merci (e viceversa, logicamente). Dunque essi possono essere alternativamente momento di fluidificazione dei flussi commerciali o, al contrario, punti di strozzature dei medesimi. Giova ricordare che gli incontri di Verona hanno fatto seguito a brevissima distanza a quello che si era tenuto a inizio settimana a Venezia, organizzato da Assoporti, sulla scorta dell'invito rivolto ai 16 dal nuovo presidente Roberto Petri, il quale pare essere entrato nel ruolo col piede giusto. Interessante rilevare come l'Assemblea di Venezia sia stata la prima volta 'extra moenia' (usando il gergo ospedaliero), ovvero l'inedita riunione degli associati al di fuori dalla tradizionale sede di Assoporti a Roma, a testimonianza della volontà di rafforzare il dialogo diretto con i territori portuali e con le diverse realtà del sistema portuale nazionale; e così da permettere anche ai colleghi di visionare di persona la realtà locale in cui operano le altre AdSP. Sotto l'ospitalità fornita dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, col nuovo presidente Matteo Gasparato, il summit svolto alla Serenissima aveva per oggetto principale quello di discutere come interfacciarsi, in maniera unitaria e sistemica, presentandosi dunque come un 'tutt'uno' compatto, specie con rilevanza al confronto con l'estero, nell'affrontare le principali sfide che attendono il sistema portuale nazionale in una fase di profonde trasformazioni economiche, geopolitiche e normative. Queste vanno, come ben noto, dalla complessa transizione energetica in fieri alla 'spada di Damocle' rappresentata dall'ETS, dalle novità in ambito di frontiere di sviluppo commerciale (quali India, che si sta ponendo da alternativa alla Cina; al Nord Africa, nell'ambito del rinnovato Piano Mattei) alla 'minaccia' potenziale alla tradizionale direttrice sull'asse Est-Ovest del Pianeta rappresentata dalla Rotta Artica. Il tutto va esaminato anche alla luce delle recentissime mosse da parte della Commissione Europea, che ha appena elaborato due importanti documenti che possono essere di riferimento per le politiche da implementare in futuro, quali la Strategia Marittima

Ship 2 Shore

Primo Piano

mosse da parte della Commissione Europea, che ha appena elaborato due importanti documenti che possono essere di riferimento per le politiche da implementare in futuro, quali la Strategia Marittima Industriale Europea e la Strategia Portuale Europea. E naturalmente nella considerazione che finalmente entro il termine del 2026 dovrebbe essere finalizzata la nuova riforma della legislazione portuale, in discussione da parecchio (forse troppo?) tempo, che punta a rafforzare la cooperazione tra i porti italiani e a migliorare la capacità del sistema nazionale di competere nello scenario internazionale. Come a Venezia, anche a Verona le diverse voci che si sono elevate da parte dei vertici delle AdSP hanno sottolineato come spiri un nuovo vento di coesione tra colleghi, tutti convintamente protesi a consolidare il ruolo dei porti italiani come hub logistici ed energetici in uno scenario di un Mediterraneo - che deve restare caposaldo baricentrico dei traffici mondiali - in forte fermento ed evoluzione. Anche se i workshop non hanno logicamente potuto svolgersi 'facendo finta di niente' riguardo ai profondi sconvolgimenti causati dalla belligeranza in corso che stanno sottoponendo a forti tensioni l'intero pianeta, l'idea è stata quella di ragionare a bocce ferme, nell'auspicio che la crisi mondiale attualmente in pieno corso possa presto trovare una conclusione lieta. In fondo il settore dei trasporti, sia in ambito merci (quando la logistica è stata la leva per tenere in piedi il sistema-Paese durante la pandemia) che in quello passeggeri (ricordando che, nella stessa fase critica del Covid, le crociere sono state il primo segmento del turismo a ripartire), hanno sempre dato prova di grande resilienza e dunque di capacità di trascinarsi degli altri fattori socio-economici verso la ripresa. La principale conclusione che si può trarre avendo ascoltato le prolusioni dei diversi presidenti di AdSP è che si respiri nel consesso un clima di coordinamento (comunque da rafforzare) e di cooperazione che possa portare a sviluppi tesi a valorizzare una visione di sistema capace di rispondere alle sfide di un mercato in forte evoluzione e dunque di sostenere la competitività del settore, e pertanto del nostro Paese. Anche dal palco di Verona, ribadendo quanto affermato un paio di giorni prima a Venezia, il presidente **Petri** ha sottolineato come la fase storica attuale, caratterizzata da forti tensioni geopolitiche e da profonde trasformazioni delle catene globali del commercio, rendano sempre più centrale il ruolo delle infrastrutture portuali e della logistica marittima, rappresentandone la strategicità ai fini dell'economia nazionale e quindi per favorire il corretto (ri)posizionamento dell'Italia quale ombelico cruciale nel Mediterraneo, bene inserito nei corridoi logistici (trans)europei. "In un contesto internazionale segnato da così tante instabilità e nuove dinamiche geopolitiche, è fondamentale rafforzare la capacità del sistema portuale di operare in modo coordinato, efficiente e competitivo; e la riforma del sistema portuale attualmente in discussione costituisce un passaggio decisivo per consolidare il lavoro di squadra tra le Autorità di Sistema Portuale e per rafforzare il ruolo dei porti italiani nello scenario internazionale" ha riaffermato il Presidente di Assoporti, rimarcando "la concreta e forte partecipazione di tutti i 16 Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale alle iniziative di LET Expo quale conferma circa la volontà reale del sistema portuale italiano di contribuire attivamente al dibattito sulla logistica

Ship 2 Shore

Primo Piano

e sul commercio internazionale, mettendo a disposizione competenze, progettualità e capacità infrastrutturale al servizio dello sviluppo economico d'Italia. Dal suo canto, Assoporti continuerà a promuovere il dialogo istituzionale e il confronto con tutti gli attori della filiera logistica e marittima, con l'obiettivo di rafforzare la competitività del sistema portuale italiano e sostenere il ruolo dell'Italia come piattaforma logistica strategica nel Mediterraneo. La prima tavola rotonda ha avuto come oggetto le 'idee, visioni e politiche per lo sviluppo dell'intermodalità nazionale', ed ha visto gli interventi di: Domenico Bagalà, Presidente AdSP del Mare di Sardegna; Francesco Benevolo, Presidente AdSP del Mar Adriatico Centro-Settentrionale; Marco Consalvo, Presidente AdSP del Mar Adriatico Orientale; Vincenzo Garofalo, Presidente AdSP del Mar Adriatico Centrale; Matteo Gasparato, Presidente AdSP del Mar Adriatico Settentrionale; Raffaele Latrofa, Presidente AdSP del Mar Tirreno Centro-Settentrionale; Matteo Paroli, Presidente AdSP del Mar Ligure Occidentale; Annalisa Tardino, Commissario Straordinario AdSP del Mare di Sicilia Occidentale. "Il nostro sistema portuale sta affrontando una fase di trasformazione profonda: stiamo investendo 167 milioni di euro per rendere la rete ferroviaria dei porti di Genova e Savona pienamente integrata con le grandi infrastrutture nazionali. Il rispetto dei tempi delle opere e l'impegno di tutta la filiera logistica saranno decisivi per cogliere questa opportunità" è stato il messaggio centrale dell'intervento del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Matteo Paroli. "A regime nel 2029 Genova potrà contare su nove fasci binari da 750 metri e un'interconnessione diretta con la variante di Voltri, in piena sinergia con l'entrata in funzione del Terzo Valico dei Giovi, infrastruttura strategica per i collegamenti tra il porto ligure e i corridoi logistici europei. Stiamo lavorando per sincronizzare i tempi delle opere: la nostra infrastruttura dovrà essere pienamente operativa quando il Terzo Valico sarà transitabile. Su questo allineamento si gioca la credibilità del sistema logistico italiano. Ma lo sviluppo dell'intermodalità richiede uno sforzo condiviso tra pubblico e privato" ha concluso Paroli. A sua volta il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale ha evidenziato il ruolo strategico del network di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, sottolineando come il sistema dei porti di Roma e del Lazio rappresenti già oggi una realtà avanzata sotto il profilo dell'integrazione logistica. "Civitavecchia si consolida sempre più come hub logistico e crocieristico di livello mediterraneo, mentre Gaeta evidenzia importanti margini di crescita nel traffico delle rinfuse solide. Fiumicino, con il traffico energetico a servizio dell'aeroporto intercontinentale Leonardo da Vinci, continua a svolgere una funzione strategica per il sistema infrastrutturale nazionale" ha detto Raffaele Latrofa, per poi ribadire l'importanza del completamento delle grandi infrastrutture di collegamento, a partire dalla trasversale Civitavecchia-Orte, destinata a collegare il porto con l'interporto di Orte, l'autostrada A1 e quindi con il corridoio europeo Scandinavo-Mediterraneo della rete TEN-T. "È forte l'impegno del sistema portuale sul fronte della transizione energetica e dell'innovazione; abbiamo in pancia il progetto della prima hydrogen valley portuale italiana, in fase di realizzazione proprio a Civitavecchia in collaborazione con l'interporto di CFFT. L'iniziativa prevede anche la sperimentazione

Ship 2 Shore

Primo Piano

nello scalo del primo treno a idrogeno, un progetto che punta a rafforzare la sostenibilità ambientale del sistema logistico e a promuovere nuove tecnologie per il trasporto ferroviario a basse emissioni" ha annunciato Latrofa, prima di concludere evidenziando due strumenti fondamentali per lo sviluppo del sistema portuale: l'approvazione del Documento di Programmazione di Sistema Strategico (DPSS), base per la pianificazione tra aree portuali e retroportuali, e le politiche di sviluppo economico come la Zona Logistica Semplificata per i porti di Civitavecchia e Fiumicino e la zona franca doganale per la provincia di Latina, e il porto di Gaeta, che potranno rafforzare l'integrazione tra porti, retroporti e sistema produttivo del territorio. "Per il potenziamento dell'intermodalità puntiamo a rendere sempre più efficiente il Corridoio trasversale fra il porto di Ancona e quello di Civitavecchia al fine di cogliere le opportunità di incrementare i traffici marittimi fra la Penisola balcanica e quella iberica. Un'occasione che purtroppo deve fare i conti con le difficoltà economiche che gli operatori stanno affrontando con l'applicazione di alcune normative ambientali, come l'ETS, su cui occorrerebbe fare una riflessione collettiva" è stato il succo dell'intervento del Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale. Vincenzo Garofalo ha sottolineato come l'AdSP d'ora stia investendo sia sull'intermodalità con il progetto di estensione a 650 metri dei binari alla darsena Marche, sia sui fondali del porto, con il piano di dragaggio delle banchine commerciali. "Con un maggiore pescaggio, possiamo accogliere navi commerciali più grandi che trasportano più merci; con l'intermodalità le spostiamo sui binari per portarle a destinazione senza impattare sul territorio. Essenziali sono gli investimenti ferroviari, come hanno anche affermato di recente la Comunità europea delle compagnie e dei gestori ferroviari e l'ESPO associazione dei porti europei, e la necessità di essere pronti per cogliere le opportunità di nuovi collegamenti per la piattaforma logistica nazionale con la prossima apertura del Brennero" ha concluso Garofalo. Il commissario straordinario dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale è intervenuto rammentando che la Sicilia possiede tre elementi che pochi territori europei hanno contemporaneamente: posizione geografica centrale nel Mediterraneo, un sistema portuale già rilevante e un forte traffico ro-ro consolidato. "La vera sfida non è la posizione, ma l'integrazione infrastrutturale: collegamenti ferroviari efficienti, retroporti e piattaforme logistiche. Se questi elementi verranno sviluppati, la Sicilia potrà diventare una piattaforma logistica euro-mediterranea di grande rilevanza. Quando si discute del Ponte sullo Stretto di Messina, il confronto pubblico finisce spesso per concentrarsi su argomentazioni emotive o su posizioni legate a interessi locali". Secondo Annalisa Tardino esiste una prospettiva diversa, che troppo frequentemente viene trascurata: quella europea. "Il Ponte, infatti, non rappresenta soltanto una grande infrastruttura nazionale, ma costituisce anche una componente strutturale della Rete Trans-Europea dei Trasporti (TEN-T), un progetto strategico volto a rafforzare i collegamenti tra le regioni europee e a renderle più competitive, sostenibili e integrate. Le reti TEN-T costituiscono la vera ossatura dei collegamenti continentali: un sistema integrato composto da ferrovie, porti, strade, nodi logistici e aeroporti progettato per consentire la circolazione

Ship 2 Shore

Primo Piano

continua di merci e persone in tutta l'Unione, da nord a sud e da est a ovest. In questo contesto l'Italia, grazie alla sua posizione centrale nel Mediterraneo, riveste un ruolo strategico. Tuttavia, è nel Mezzogiorno che si gioca la partita decisiva: senza un collegamento stabile tra la Sicilia e la Penisola, l'intero progetto europeo rimane incompleto. Naturalmente, come per tutte le grandi opere infrastrutturali, il valore del Ponte dipenderà dalla sua integrazione con il resto del sistema dei trasporti. Senza il potenziamento della rete ferroviaria e delle infrastrutture logistiche dell'isola, il rischio sarebbe quello di avere un'opera isolata. Se, invece, verrà inserito in una strategia più ampia di sviluppo delle infrastrutture del Mezzogiorno, il Ponte potrà rappresentare un elemento di riequilibrio territoriale e di rafforzamento della competitività logistica del Paese" ha detto infine Tardino. La seconda giornata ha visto 7 presidenti di AdSP impegnati a discutere il tema della 'risorsa mare come leva strategica per crescita e sicurezza del territorio', sotto la moderazione di Ship2Shore. A questa tavola rotonda sono intervenuti Francesco Di Sarcina, Presidente AdSP del Mare di Sicilia Orientale, Davide Gariglio, Presidente AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, Giovanni Gugliotti, Presidente AdSP del Mare Ionio, Francesco Mastro, Presidente AdSP del Mare Adriatico Meridionale, Paolo Piacenza, Presidente AdSP del Mare Ionio e Tirreno Meridionale, Bruno Pisano, Presidente AdSP del Mar Ligure Orientale, Francesco Rizzo, Presidente AdSP dello Stretto, con l'assenza preventivata di Eliseo Cuccaro, Presidente AdSP del Mar Tirreno Centrale. Infatti il rappresentante partenopeo, pur presente in fiera, ha dovuto declinare la partecipazione per evidenti discrasie logistiche. Anche quest'anno l'AdSP del Mare di Sicilia Orientale ha visto il Presidente quale protagonista. I punti chiave del suo intervento sono stati: Piani Regolatori Portuali, lo strumento essenziale e imprescindibile per uno sviluppo coordinato e strategico. Visione di Sistema, far crescere i singoli porti (Catania, Augusta, Siracusa, Pozzallo) all'interno di una logica comune. Sinergia Nazionale, l'importanza di una visione strategica unitaria per tutta la portualità italiana, su cui il Governo sta investendo con decisione. Sostenibilità, efficienza e pianificazione: questa è la rotta che stiamo seguendo" ha detto Francesco Di Sarcina. Fare sempre più squadra in una logica di sistema, per il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, è la priorità di tutte le AdSP. Davide Gariglio ha plaudito alla capacità di ALIS di riuscire a organizzare un evento che metta insieme le istituzioni e il mondo delle imprese e della logistica. "Si tratta di un approccio condivisibile che il Ministero delle Infrastrutture ha fatto proprio quando ha deciso di riorganizzarsi in una direzione generale che tenesse insieme tutta la filiera. Lo stesso ragionamento può e deve essere fatto per i porti, che non esistono da soli ma sono sempre di più hub geostrategici profondamente legati con i poli di consumo e i centri manifatturieri. Le AdSP non devono muoversi come delle monadi ma operare in una logica di squadra; rimanere autonome, e questa autonomia va preservata, ma occorre che ci sia un coordinamento esterno da parte del MIT o di una realtà ad esso vicina. L'obiettivo è quello di far sì che ad ogni porto sia consentito di investire le risorse necessarie a promuovere la visione industriale del Governo. In fondo siamo come delle aziende che hanno

Ship 2 Shore

Primo Piano

bisogno di una holding forte. Noi presidenti non dobbiamo essere giudicati per il fatturato che portiamo ma per la nostra capacità di servire il Paese attraverso i porti sotto la nostra giurisdizione". Il presidente dei porti di Livorno e Piombino ha annotato come sotto l'egida di Assoporti ci si stia muovendo in modo sinergico, studiando un approccio condiviso mirato alla risoluzione dei problemi comuni. "Vedo i presidenti dell'AdSP lavorare insieme e accettare le decisioni che vengono prese a maggioranza. Ognuno vede nell'altro, non già un competitor, ma una parte del Sistema Paese, in cui ciascuno deve fare un pezzo del lavoro complessivo. Proprio in questa logica invito, pragmaticamente, a ragionare sempre di più in termini di archi geografici, andando oltre i confini amministrativi. Nel Piano Operativo Triennale che stiamo redigendo ci consideriamo come parte integrante di un Sistema macro-territoriale che abbraccia tutto l'arco tirrenico-ligure, interessando non soltanto Livorno e Piombino, ma anche Genova, Savona e La Spezia. Abbiamo lo stesso sistema economico di riferimento: ritengo che oggi ci siano le condizioni perché questi sistemi portuali possano lavorare uno a fianco all'altro per portare in dote ai nostri porti nuove occasioni di crescita". Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio ha parlato del contributo che Gioia Tauro, primo porto di transhipment d'Italia, offre al mercato nazionale. "Il 2025 è stato un anno storico concluso con la movimentazione di 4,5 milioni di teus sugli 11 milioni movimentati in Italia; da solo, movimenta il 40% del totale nazionale. Va altresì aggiunto che 1 milione di TEUs interessa l'import nazionale. Si tratta di contenitori destinati ad altri porti italiani che grazie al nostro hub logistico intermodale del Centro-Sud Italia hanno la possibilità di raggiungere lo scalo nazionale di destinazione. Bisogna dunque evidenziare e sostenere il ruolo del porto di Gioia Tauro che, essendo un porto di transhipment, non beneficia dell'apporto dello sdoganamento e, quindi, dell'introito dell'IVA, con evidenti carenze di cassa da poter investire nel suo ulteriore sviluppo e sul territorio" ha detto Paolo Piacenza, proseguendo il ragionamento che - induce a una riflessione, proprio, in ottica di riforma portuale, affinché si valuti attentamente il ruolo del transhipment nel mercato e nell'economia nazionale. "Perché se ci si crede dobbiamo ricevere risorse ulteriori da investire nel transhipment quale leva di crescita nazionale. Dobbiamo essere accompagnati maggiormente, proprio perché penalizzati dal non avere l'introito dell'IVA per investire ulteriormente nell'intermodalità e fare di Gioia Tauro l'hub logistico del Centro-Sud Italia al centro del Mediterraneo. Del resto i numeri parlano chiaro; quest'anno abbiamo movimentato 800 treni contenitori e 150 treni automobili, una crescita esponenziale indirizzata a crescere ulteriormente perché anche in questo settore stiamo investendo. In questa ottica, stiamo, infatti, ragionando con la Regione Calabria per la realizzazione del nuovo piano dei trasporti e delle infrastrutture, affinché ci sia una connessione, una di quelle strutture di ultimo miglio, che possa consentire al porto di evolversi anche come hub logistico e punto di riferimento intermodale del centro-sud Italia" ha concluso Piacenza. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha visto intervenire il neo-presidente, che ha richiamato il ruolo strategico dei porti come motori di sviluppo economico e di rigenerazione urbana, sottolineando come oggi la sfida

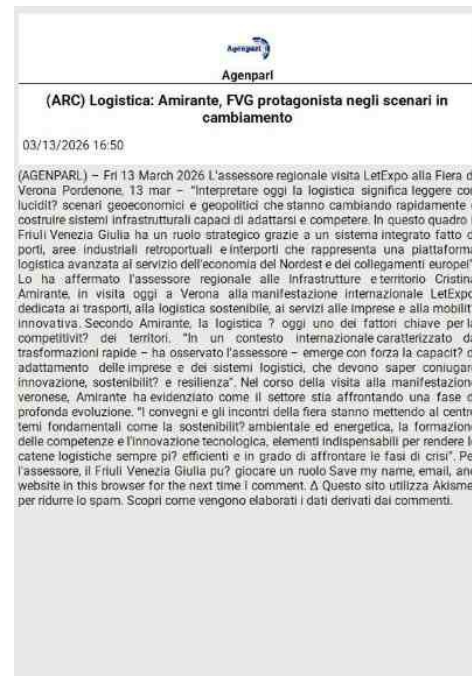
Ship 2 Shore

Primo Piano

non sia più soltanto infrastrutturale, ma soprattutto culturale: trasformare gli scali marittimi in piattaforme integrate capaci di dialogare con le città, con i territori, con le filiere produttive e con una grande attenzione nei confronti dell'ambiente e dell'ecosostenibilità. "Una visione che l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale sta già traducendo in progetti concreti nei sei porti di Bari, Brindisi, Barletta, Monopoli, Manfredonia e Termoli, un Sistema 'diffuso': 6 porti con vocazioni diverse ma complementari che insieme costituiscono una piattaforma logistica naturale al servizio del Mediterraneo orientale, dei Balcani e dei mercati del Medio Oriente" ha affermato Francesco Mastro. "In questa prospettiva gli investimenti in corso puntano a rafforzare la competitività degli scali e allo stesso tempo a renderli sempre più sostenibili: nuove infrastrutture portuali, potenziamento dei collegamenti intermodali, digitalizzazione dei servizi logistici e interventi di riqualificazione delle aree portuali per migliorare l'integrazione tra porto e città. L'obiettivo è fare dei porti dell'Adriatico meridionale non soltanto luoghi di transito delle merci, ma veri e propri ecosistemi economici, capaci di generare lavoro, attrarre investimenti e creare nuove opportunità di sviluppo per l'intero territorio. Il porto del futuro - ha sottolineato Mastro - non è più solo una banchina, ma una infrastruttura complessa che produce valore economico, innovazione e sostenibilità. Proprio su tale equilibrio tra crescita e tutela del territorio stiamo costruendo la nuova visione dei nostri scali".

(ARC) Logistica: Amirante, FVG protagonista negli scenari in cambiamento

(AGENPARL) - Fri 13 March 2026 L'assessore regionale visita LetExpo alla Fiera di Verona Pordenone, 13 mar - "Interpretare oggi la logistica significa leggere con lucidità? scenari geoeconomici e geopolitici che stanno cambiando rapidamente e costruire sistemi infrastrutturali capaci di adattarsi e competere. In questo quadro il Friuli Venezia Giulia ha un ruolo strategico grazie a un sistema integrato fatto di **porti**, aree industriali retroportuali e interporti che rappresenta una piattaforma logistica avanzata al servizio dell'economia del Nordest e dei collegamenti europei". Lo ha affermato l'assessore regionale alle Infrastrutture e territorio Cristina Amirante, in visita oggi a Verona alla manifestazione internazionale LetExpo, dedicata ai trasporti, alla logistica sostenibile, ai servizi alle imprese e alla mobilità innovativa. Secondo Amirante, la logistica ? oggi uno dei fattori chiave per la competitività dei territori. "In un contesto internazionale caratterizzato da trasformazioni rapide - ha osservato l'assessore - emerge con forza la capacità di adattamento delle imprese e dei sistemi logistici, che devono saper coniugare innovazione, sostenibilità e resilienza". Nel corso della visita alla manifestazione veronese, Amirante ha evidenziato come il settore stia affrontando una fase di profonda evoluzione. "I convegni e gli incontri della fiera stanno mettendo al centro temi fondamentali come la sostenibilità ambientale ed energetica, la formazione delle competenze e l'innovazione tecnologica, elementi indispensabili per rendere le catene logistiche sempre più efficienti e in grado di affrontare le fasi di crisi". Per l'assessore, il Friuli Venezia Giulia può giocare un ruolo Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.



Da Confartigianato uno studio per una nuova Euroregione Adriatico-Carsica

Analisi sulle potenzialità per le Pmi transfrontaliere di Italia, Slovenia e Croazia. Definire le opportunità di sviluppo e rafforzamento della rete delle associazioni imprenditoriali all'interno della macroarea transfrontaliera adriatico-carsica, intesa come mercato unico da essere in prospettiva allargabile alle regioni di frontiera fra Slovenia e Austria. E' l'obiettivo dello studio di fattibilità sulle potenzialità di un'Euroregione Adriatico-Carsica, presentato oggi a Trieste dalle sezioni di Confartigianato Gorizia e Trieste. Inizialmente, secondo la proposta, l'Euroregione sarebbe costituita da due province italiane, Gorizia e Trieste, 3 regioni statistiche slovene e 2 contee croate, per un totale di 135 comuni. "Attraverso la cooperazione tra associazioni imprenditoriali dell'area transfrontaliera e la raccolta di dati omogenei sulle imprese - è stato spiegato - sarà possibile costruire un sistema economico integrato, caratterizzato da un'offerta di mercato unica e coordinata che possa impattare positivamente le Pmi artigiane", per la crescita economica. Lo studio analizza i contesti geografico, storico e giuridico-economico. Inoltre determina alcune potenzialità derivanti dall'aggregazione dei sistemi transfrontalieri e dalla formazione di un'offerta unica per i mercati internazionali, tra cui: l'integrazione dei porti del Nord Adriatico e il potenziamento ulteriore delle infrastrutture di collegamento con le grandi reti europee dei trasporti e i Balcani; la creazione di una valley transfrontaliera dell'innovazione; il potenziamento e l'integrazione delle reti infrastrutturali energetiche e cibernetiche; lo sviluppo di un'offerta integrata turistica, artigianale e dell'accoglienza; il rafforzamento di un mercato ittico comune. Per il presidente di Confartigianato Trieste, Lino Calcina, "lo studio serve anche a dare la possibilità alle piccole imprese di orientare gli investimenti". E "serve come superamento di una mentalità" di confine "per affrontare il futuro da una posizione europeista". "Possiamo essere artigiani di pace, oltre che di sviluppo economico. È questo un forte valore aggiunto", ha osservato il presidente di Confartigianato Gorizia, Ariano Medeot.



Autotrasporto chiede una unità di crisi al Porto di Venezia per costi gasolio

'Nello scalo veneziano rischio congestioni operative e difficoltà organizzative' I rappresentanti dell'autotrasporto veneto chiedono l'istituzione di una Unità di crisi operativa per il Porto di Venezia, per monitorare l'evoluzione della situazione internazionale e prevenire possibili criticità nella catena logistica. La richiesta è stata formalizzata con una lettera inviata al presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Matteo Gasparato, dalle associazioni regionali dell'autotrasporto Confartigianato Imprese Veneto, Fai Veneto e Cna Fita Veneto. Alla base della richiesta ci sono le crescenti tensioni geopolitiche nell'area mediorientale, che potrebbero avere ricadute dirette sulle rotte marittime internazionali e sui costi energetici, con possibili disallineamenti nei flussi delle navi e nei tempi di arrivo nei porti europei. Uno scenario che rischia di generare anche nello scalo veneziano congestioni operative e difficoltà organizzative per le imprese di autotrasporto che garantiscono il collegamento tra il porto e il sistema produttivo regionale. L'Unità di crisi, secondo le associazioni, dovrebbe coinvolgere i principali attori della filiera portuale e logistica - Autorità portuale, terminalisti, operatori logistici e autotrasporto - con l'obiettivo di monitorare costantemente l'andamento dei traffici, coordinare eventuali misure straordinarie e prevenire fenomeni di congestione nelle aree portuali. "In una fase di forte incertezza internazionale - sottolinea Michele Varotto, presidente Federazione Trasporti di Confartigianato Veneto - è fondamentale disporre di strumenti di coordinamento che permettano di anticipare eventuali criticità e salvaguardare l'efficienza del porto di Venezia e dell'intera filiera logistica regionale".



Autotrasporto veneto chiede unità di crisi per il porto di Venezia

Agenzia Stampa Mobilità

Le associazioni venete dell'autotrasporto Confartigianato Imprese Veneto, Fai Veneto e Cna Fita Veneto hanno richiesto formalmente l'istituzione di una Unità di crisi operativa per il porto di Venezia. La lettera, indirizzata al presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Matteo Gasparato, sollecita un presidio stabile per monitorare l'evoluzione dello scenario internazionale e limitare ricadute sulla catena logistica regionale. Alla base della richiesta vi sono le crescenti tensioni geopolitiche in Medio Oriente, fattore che può alterare rotte marittime, incrementare i costi energetici e generare disallineamenti nei piani di arrivo delle navi. Per gli operatori dell'autotrasporto questi squilibri rischiano di tradursi in picchi di congestione nei piazzali, ritardi nei trasferimenti hinterland e complessità organizzative nelle fasi di presa/resa merce. Le associazioni propongono una task force che coinvolga Autorità portuale, terminalisti, spedizionieri, operatori logistici e imprese di autotrasporto, con funzioni di sorveglianza dei flussi, condivisione degli indicatori operativi (ETA/ETD, dwell time, occupancy rate) e attivazione coordinata di contromisure straordinarie per mitigare i colli di bottiglia. "Di fronte a un contesto internazionale altamente volatile afferma Michele Varotto, presidente della Federazione Trasporti di Confartigianato Veneto è essenziale dotarsi di strumenti di coordinamento in grado di anticipare criticità e preservare la continuità operativa del porto di Venezia e dell'intera filiera produttiva regionale".



Mossa: Più che una situazione stabile, attendiamo una redistribuzione dei flussi

Con la commercial director Vado Gateway Spa e membro di Wista Italy per parlare del terminal e di parità di genere

Giulia Sarti

VADO LIGURE Daniela Mossa è la commercial director Vado Gateway Spa e membro di Wista Italy. Seguendo il nostro filone di interviste a donne impegnate nei nostri settori di riferimento, l'abbiamo raggiunta per farci dire qualcosa di più sul suo ruolo in società e sulla situazione attuale dello shipping anche in prospettiva di parità di genere. Il vostro è un terminal da record: è difficile mantenere certi standard di qualità/efficienza? Come ci riuscite? Siamo molto soddisfatti dei risultati ottenuti dal sistema portuale Vado Gateway nei primi cinque anni di attività del Container Terminal. Ad Agosto 2025 è stato raggiunto il record mensile di oltre 39.700 container movimentati, con una produttività media di 28 CMPH. Un ulteriore milestone di un trend di crescita che ha fatto registrare nel 2025 un aumento dei contenitori movimentati del +60% sul 2024 (oltre 600mila teus), di cui 26% export, 38% import e 36% transhipment. La gestione di un terminal richiede grande dedizione, impegno e una forte attenzione ai bisogni del cliente. Questo è possibile grazie alla combinazione di personale altamente specializzato, una disciplina volta al miglioramento continuo e la tecnologia che contraddistingue il sistema portuale. Tutte le movimentazioni sono gestite da un sistema operativo che identifica i container tramite videocamere sulle gru e coordina il loro passaggio tra banchina, piazzale e aree di scambio. Per quanto riguarda queste ultime, l'accesso dei camion avviene attraverso 14 corsie reversibili automatizzate, gestite da un sistema di appuntamenti digitali denominato Truck Appointment System. Inoltre, grazie a un'attenta e costante pianificazione, siamo in grado di prevedere i picchi di traffico e di ridurre al minimo le interferenze tra le attività di banchina e di piazzale migliorando ulteriormente le condizioni di sicurezza nelle aree operative. Tale sinergia ci permette di migliorare continuamente le nostre performance in termini di port hours saved (nel 2025 +34% rispetto al 2021) e di Truck Turnaround Time (22 min in media). Il vostro è al momento l'unico terminal semi automatizzato in Italia. Sulla banchina la presenza umana è azzerata? La banchina è strutturata con una netta segregazione tra l'area operativa, in cui si svolgono le attività automatizzate e i percorsi dedicati al personale per l'accesso a bordo nave, garantendo così una gestione ordinata e controllata dei flussi. È importante sottolineare come la tecnologia sia utilizzata come supporto ai lavoratori e non in loro sostituzione. Infatti, le gru di piazzale completamente automatizzate sono supervisionate da remoto da colleghi specializzati che intervengono, assumendone il controllo diretto, ogni qual volta sia necessario. L'automazione, pertanto, porta anche un beneficio in termini di formazione e crescita professionale, permettendo loro di specializzarsi nell'esecuzione di nuove tipologie di operazioni. Inoltre, la dotazione tecnologica di Vado Gateway ha portato alla



Messaggero Marittimo

Savona, Vado

creazione di figure tecniche specializzate anche nelle operazioni di manutenzione dei macchinari più avanzati adottati dai terminal. Oggi che momento vive il mercato marittimo italiano rispetto a quello mondiale? Il mercato marittimo italiano, come quello globale, sta vivendo una fase di forte instabilità, determinata principalmente dal contesto geopolitico internazionale. Negli ultimi cinque anni abbiamo assistito a una sequenza di disruption senza precedenti: la pandemia globale, la carenza di semiconduttori, la guerra in Ucraina. Già nel 2023 era evidente che non saremmo tornati a una 'normalità' intesa come stabilità prevedibile e lineare. La chiusura del Canale di Suez e il recente blocco dello stretto di Hormuz a causa delle operazioni militari in corso nel Golfo Persico stanno ulteriormente ridisegnando gli equilibri, e anche una loro piena riapertura non comporterà automaticamente un ritorno alla stabilità, ma piuttosto una nuova redistribuzione dei flussi. Sviluppo e nuove opportunità commerciali: su cosa puntate? In questo scenario, la priorità è essere pronti a gestire la complessità e l'imprevedibilità. Come terminal, puntiamo a consolidarci tra i principali gateway di accesso al Centro Europa. Abbiamo dimostrato al mercato di poter accogliere e servire navi di grande stazza in tempi competitivi, anche grazie a fondali superiori ai 16 metri. Riteniamo di poter rappresentare un'opzione solida ed efficiente non solo per il Nord Italia, ma anche per mercati strategici come la Svizzera e la Germania meridionale, offrendo affidabilità operativa in un contesto globale sempre più dinamico. Il suo ruolo unisce capacità di relazione e comunicazione con strategie di vendita, analisi dati etc. Sente di dare un tocco femminile nel suo approccio alla cosa? Credo che le competenze non abbiano genere. Il mio ruolo richiede capacità di ascolto, visione strategica, analisi dei dati e orientamento al risultato: elementi che prescindono dall'essere uomo o donna. Se c'è un tratto che cerco di avere nel mio approccio, è l'attenzione alla relazione e alla costruzione di fiducia nel tempo, che considero fondamentali tanto quanto la solidità delle analisi e delle strategie commerciali. Il processo di parità si sta comunque sviluppando o siamo a un punto fermo? Gli ultimi dati pubblicati da Wista indicano una crescita della presenza femminile nel settore shipping rispetto al 2021 ma c'è un MA nei board non si arriva al 40%, a bordo delle navi si sfiora l'1%. Il processo è sicuramente partito, ma richiede tempo. I dati, però, mostrano che qualcosa si sta muovendo, anche se in modo non uniforme. Non siamo a un punto fermo ma stiamo assistendo a un'evoluzione progressiva, che va sostenuta con continuità e visione di lungo periodo. Gli ostacoli generali sono più culturali, formali o pratici? Le azioni da mettere in campo devono essere anche politiche? Oggi direi soprattutto culturali. Dal punto di vista formale molte barriere sono state superate, ma restano percezioni e modelli tradizionali che influenzano ancora l'accesso a determinati ruoli, soprattutto in un settore storicamente tecnico come lo shipping. Il vero cambiamento passa dalla cultura organizzativa: dalla capacità di valorizzare competenze e merito senza schemi predefiniti. Le politiche possono dare un impulso importante, soprattutto nel creare condizioni di accesso e pari opportunità. Tuttavia, la parità reale si costruisce anche all'interno delle aziende, attraverso percorsi di crescita trasparenti, criteri meritocratici e modelli di leadership inclusivi. Non è solo una questione normativa, ma di

Messaggero Marittimo

Savona, Vado

responsabilità condivisa tra istituzioni e imprese. Il divario retributivo è un altro tema cruciale, soprattutto nei benefit e extra. Il tema del divario retributivo va affrontato con trasparenza. Personalmente credo che la parità non sia solo un tema di equità, ma anche di competitività: il nostro settore, per crescere e innovare, deve essere attrattivo per tutti i talenti. Valorizzare competenze e merito, indipendentemente dal genere, è la strada per rafforzare l'intero sistema. Un suo commento personale su shipping e parità di genere? Credo che il tema della parità di genere nello shipping non sia solo una questione di equità, ma anche di evoluzione del settore. È un ambito in cui bisogna essere pronti a cambiamenti repentini per far fronte alle esigenze del mercato e alle continue trasformazioni della catena logistica globale. Proprio per questo ha bisogno di valorizzare competenze come capacità di adattamento, visione strategica, problem solving, leadership inclusiva e orientamento ai risultati qualità che non hanno genere. La presenza femminile sta crescendo e il percorso è avviato: consolidarlo significa rendere il settore più solido, moderno e competitivo. La vostra società come si pone di fronte alla parità di genere? Oggi in Vado Gateway e Reefer Terminal lavorano 75 donne, pari al 17% della forza lavoro, di cui 18 impiegate nei ruoli operativi e di manutenzione dei terminal. Le due società stanno portando avanti diverse iniziative per rafforzare la sensibilizzazione interna sui temi della parità di genere. Tra queste, un ciclo di incontri formativi dedicati alla Diversity, Equity & Inclusion rivolti inizialmente al top management e ai responsabili di funzione, e poi all'intera popolazione aziendale. Sotto il coordinamento delle Risorse Umane sono state avviate anche attività di sensibilizzazione sulla violenza e sulle differenze di genere, in collaborazione con l'attiva partecipazione e stretta collaborazione delle volontarie del Centro Antiviolenza di Savona. Le due società avvieranno, inoltre, il percorso per ottenere la UNI/PdR 125:2022, unica certificazione italiana sulla parità di genere, basata su specifici KPI che riguardano cultura aziendale, governance, gestione del personale, crescita professionale, equità retributiva, tutela della genitorialità e conciliazione vita-lavoro. I prossimi step prevedono la costituzione di un comitato guida interno e la definizione della policy aziendale prima dell'audit dell'ente certificatore.

Porto Genova, sindacati 'manca ancora un presidio medico interno'

'Criticità nella gestione delle emergenze sul lavoro nello scalo' "Ancora oggi nel porto di Genova manca un presidio medico interno che potrebbe rappresentare un ausilio importante anche in ottica di una conoscenza di un'area ad complessità e ad alto rischio come quella del porto". Lo denunciano i sindacati Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti al termine di un'assemblea dei rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza nello scalo. "La situazione legata alla gestione delle emergenze in ambito lavorativo nel porto di Genova ha mostrato diverse criticità - intervengono i sindacati -. In particolare abbiamo registrato il mancato rispetto delle procedure previste in alcuni interventi effettuati dal 118. Queste carenze, avvenute in concomitanza con il congestionamento del traffico all'interno del porto, hanno causato ritardi e problemi ai mezzi di soccorso. Pertanto sarà necessaria una verifica, con tutti i soggetti istituzionali competenti in materia, della procedura d'emergenza prevista per il porto". Tra le varie problematiche discusse ne sono emerse alcune che coinvolgono tutti i lavoratori del porto di Genova, dal bacino di Sampierdarena sino al Terminal PSA di Genova Prà. "Il porto di Genova è interessato da numerosi cantieri strategici, dalla nuova diga foranea al tunnel sub-portuale, fino agli interventi sulla sopraelevata portuale, che aggravano ulteriormente una situazione già da tempo presente e che genera pesanti ricadute sulla viabilità interna e sulle condizioni di sicurezza, come da tempo denunciavamo - rimarcano i sindacati -. Per non parlare di una carenza assoluta di vie di camminamento pedonali adeguate e sicure. I problemi determinati dai cantieri si sommano con la mancanza di 'aree buffer' all'esterno della cinta portuale per gli autotrasportatori e il parcheggio indiscriminato e disordinato di camion e semirimorchi all'interno del porto che contribuiscono, in maniera significativa, a lunghe code di mezzi pesanti che creano notevoli disagi ai lavoratori per raggiungere il posto di lavoro e, cosa ancora più grave, ostacolano il passaggio dei mezzi di soccorso".



Sicurezza sul lavoro, assemblea degli Rsl di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti del porto di Genova

Tra le criticità emerse quelle legate ai cantieri, alla mancanza di camminamenti pedonali e di un presidio medico interno. Gli Rls di Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti e gli Rls di sito del porto di Genova si sono riuniti ieri alla presenza delle segreterie sindacali per discutere le criticità e ribadire gli interventi necessari per la sicurezza dei lavoratori all'interno del porto di Genova, dal bacino di Sampierdarena sino al Terminal Psa di Genova Pra'. "Dopo un ampio e approfondito dibattito, è emerso con chiarezza un quadro di criticità che richiede attenzione e interventi concreti al fine di rafforzare la tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori all'interno del porto", scrivono Marco Pietrasanta e Fabio Ferretti di Filt Cgil, Mauro Scognamiglio e Antonio Vella Fit Cisl e Duilio Falvo e Stefano Degl'innocenti di Uiltrasporti. Cantieri in porto e viabilità "Il porto di Genova è interessato da numerosi cantieri strategici, dalla nuova diga foranea al tunnel sub-portuale, fino agli interventi sulla sopraelevata portuale, che aggravano ulteriormente una situazione già da tempo presente e che genera pesanti ricadute sulla viabilità interna e sulle condizioni di sicurezza, come da tempo denunciavamo. Per non parlare di una carenza assoluta di vie di camminamento pedonali adeguate e sicure". "I problemi determinati dai cantieri si sommano con la mancanza di "aree buffer" all'esterno della cinta portuale per gli autotrasportatori e il parcheggio indiscriminato e disordinato di camion e semirimorchi all'interno del porto che contribuiscono, in maniera significativa, a lunghe code di mezzi pesanti che creano notevoli disagi ai lavoratori per raggiungere il posto di lavoro e, cosa ancora più grave, ostacolano il passaggio dei mezzi di soccorso". Emergenze e presidio medico La situazione legata alla gestione delle emergenze secondo i rappresentanti sindacali ha mostrato diverse criticità. "In particolare abbiamo registrato il mancato rispetto delle procedure previste in alcuni interventi effettuati dal 118. Queste carenze, avvenute in concomitanza con il congestionamento del traffico all'interno del porto, hanno causato ritardi e problemi ai mezzi di soccorso. Pertanto sarà necessaria una verifica, con tutti i soggetti istituzionali competenti in materia, della procedura d'emergenza prevista per il porto. Ancora ad oggi nel porto di Genova manca un presidio medico interno che potrebbe rappresentare un ausilio importante anche in ottica di una conoscenza di un'area complessità e ad alto rischio come quella del porto. Sempre sul tema delle emergenze l'assemblea ha avanzato alcune precise richieste: rendere obbligatoria l'installazione di defibrillatori in tutte le aziende operanti in porto e nelle aree comuni gestite dall'Autorità di Sistema Portuale, garantendone una distribuzione capillare e facilmente accessibile. Allo stesso modo bisognerebbe far sì che aziende effettuino la formazione Blsd (supporto vitale di base e defibrillazione) così come quella per la gestione



BizJournal Liguria

Genova, Voltri

delle emorragie massive, con la presenza di tourniquet accanto ai defibrillatori". Agibilità RIs di sito Gli RIs di sito hanno inoltre evidenziato la necessità di una maggiore agibilità operativa per poter intervenire tempestivamente e quindi poter accedere con maggiore facilità all'interno dei terminal in caso di segnalazioni di rischio. "Così come sarebbe importante un aumento delle ore dedicate a questa attività, per garantire una presenza effettiva visto che il porto lavora 24 ore su 24. A questo si aggiunge il problema della carenza di personale degli ispettori dell'**Autorità di Sistema Portuale**, che rende difficili le attività di prevenzione, controllo e intervento e limita anche l'operatività degli stessi RIs di sito". Inoltre "è necessario rafforzare con decisione la formazione sulla sicurezza, valorizzare il ruolo degli RIs aziendali e rafforzare la collaborazione con gli RIs di sito, anche attraverso la segnalazione sistematica di infortuni e "near miss", con l'obiettivo di agire in termini preventivi e ridurre i rischi". Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti chiederanno quindi un incontro urgente all'AdSP e la convocazione di una seduta del Comitato igiene e sicurezza del porto di Genova.

Condividere è proteggere: Rolli Days compie vent'anni con l'edizione di primavera 2026. I palazzi aperti e il programma

Genova Nel ventesimo anniversario dell'iscrizione delle Strade Nuove e del Sistema dei Palazzi dei Rolli nella lista del Patrimonio Mondiale UNESCO , l'edizione primaverile 2026 dei Rolli Days propone un viaggio attraverso i principali palazzi aristocratici cittadini, tra il Cinquecento e il Settecento. I visitatori, accompagnati dai divulgatori scientifici, potranno immergersi in un racconto che intreccia architettura, storia dell'arte, diplomazia, economia e vita quotidiana , nel solco dei principi UNESCO: rispetto universale, dialogo tra culture, responsabilità condivisa.

Condividere è proteggere è infatti il titolo di questa edizione, che si svolge da venerdì 27 a domenica 29 marzo 2026 , che vuole rendere accessibile il patrimonio per tutelarlo. Proprio per questo, oltre ai palazzi situati nelle principali arterie del centro, si è scelto di coinvolgere alcuni siti del centro storico , tra cui Palazzo Brancalone Grillo in vicolo Mele 6, Palazzo Bernardo e Giuseppe de Franchi in piazza della Posta Vecchia 2 e Palazzo Domenico Grillo in piazza delle Vigne 3. Tra i protagonisti di questa edizione, i palazzi più iconici come Palazzo Bianco , straordinario esempio di architettura del

Siglo de Oro genovese, con la mostra dedicata a Giovanni Andrea de Ferrari , e le ville suburbane che già da parecchie edizioni completano il racconto delle residenze nobiliari tra Cinquecento e Seicento. Per la prima volta all'interno dei Rolli Days sarà visitabile la Grotta Doria Pavese , uno degli esempi più fini delle tradizionali decorazioni di ville e giardini genovesi. La grotta, che si trova nel quartiere di Sampierdarena in salita Belvedere e all'interno di Villa Doria De Mari è stata resa visitabile a seguito dell'intervento del ministero della Cultura per i lavori di restauro e per l'eliminazione delle cause di degrado, grazie al progetto pilota nato dalla collaborazione tra la Soprintendenza, l'Opificio delle Pietre Dure di Firenze e la proprietà del bene, con la partecipazione dell'Università di **Genova**. Palazzo Francesco Grimaldi, foto di I. Murtas. New entry nei Rolli Days, anche uno dei complessi monastici di Cornigliano: la Badia di Sant'Andrea , fondata nell'epoca in cui le ville nobiliari genovesi punteggiavano le colline di fronte alla spiaggia, ancora priva di impianti industriali e del **porto** cittadino. Un importante intervento di restauro e riqualificazione dell'edificio ha reso possibile ammirare il complesso in una nuova veste - la sede del nuovo convitto giovanile della società calcistica Genoa CFC - che mette in evidenza il passaggio del tempo e delle destinazioni d'uso variegate. Confermata anche la sinergia con la Diocesi di **Genova**, con l'apertura straordinaria della Basilica di Santa Maria Immacolata , in via Assarotti 24, e la visita guidata speciale alla facciata, attualmente interessata da un restauro conservativo. Non mancheranno eventi collaterali importanti, come il ritorno di Palazzi in Luce. Nella serata di venerdì 27 e sabato 28 marzo , dall'ora del tramonto



MenteLocale

Genova, Voltri

fino alla mezzanotte, i palazzi che si affacciano su piazza della Meridiana, via Garibaldi e piazza Fontane Marose apriranno le loro grandi finestre e accenderanno le luci che illumineranno piani nobili, affreschi e vedute interne, offrendo una visione d'insieme degli ambienti affacciati sulla strada. I Rolli Days di primavera 2026 sono dedicati alla professoressa Giovanna Rotondi Terminiello, ideatrice di Palazzi in Luce, recentemente scomparsa. «I Rolli Days rappresentano uno dei momenti più significativi, attraverso cui **Genova** racconta sé stessa al mondo», dichiara la sindaca di **Genova** Silvia Salis, «nel ventennale del riconoscimento UNESCO delle Strade Nuove e del sistema dei Palazzi dei Rolli, celebriamo un patrimonio architettonico, artistico e profondamente civico: una storia di apertura, di relazioni internazionali e di cultura che continua a vivere nel presente. Questo nuovo appuntamento con i Rolli Days ci dimostra ancora una volta come la cultura possa diventare un motore di partecipazione, conoscenza e attrattività, capace di coinvolgere cittadini, studenti e visitatori in un racconto della nostra identità. Continuare a investire nella tutela e nella valorizzazione dei Rolli significa rafforzare il legame tra **Genova** e la sua storia, rendendo questo patrimonio sempre più accessibile e vivo per le nuove generazioni, proiettandolo nel futuro». «Il ventennale del riconoscimento UNESCO delle Strade Nuove e del sistema dei Palazzi dei Rolli rappresenta un momento particolarmente significativo per la nostra città», commenta l'assessore alla Cultura Giacomo Montanari. «I Rolli Days sono diventati negli anni uno degli strumenti più efficaci per raccontare e condividere questo patrimonio con cittadini e visitatori, grazie al lavoro di divulgazione scientifica e alla collaborazione tra istituzioni, università, proprietari dei palazzi e realtà culturali. Questa edizione, con nuove aperture e luoghi visitabili per la prima volta, testimonia quanto il patrimonio dei Rolli sia vivo e in continua evoluzione, capace di generare conoscenza, partecipazione e senso di appartenenza. L'inserimento, per la prima volta nella storia dei Rolli Days, di una delle uniche cinque grotte polimateriche del Cinquecento superstiti a **Genova**, in collaborazione con la Soprintendenza e la Diocesi di **Genova** è anche il segnale che il motto Condividere è proteggere non rappresenta solo una intenzione, ma un impegno concreto alla salvaguardia dei beni del nostro territorio. Inoltre, la grotta Pavese Doria si trova nel cuore di Sampierdarena, a dimostrazione che parlare di Palazzi dei Rolli non significa limitarsi a via Garibaldi. In questo senso vanno le aperture di vico Mele, piazza della Posta Vecchia e piazza delle Vigne: vogliamo recuperare il ruolo dei Palazzi e dei beni monumentali come presidio culturale del Centro storico». «I Rolli Days sono oggi uno degli appuntamenti più riconosciuti e apprezzati dell'offerta turistico/culturale di **Genova** e, nel ventennale UNESCO, diventano anche un'occasione per rafforzare il posizionamento internazionale della città e per invitare un pubblico sempre più ampio a scoprire non solo i palazzi delle Strade Nuove, ma anche ville, giardini e luoghi meno conosciuti del nostro territorio», aggiunge l'assessora al Turismo Tiziana Beghin. «Cultura e turismo qui si incontrano in modo naturale: valorizzare il patrimonio significa creare esperienze autentiche e sostenibili, capaci di generare ricadute positive per tutta la città». Palazzo Stefano Balbi, foto di I. Murtas «Vent'anni dal riconoscimento Unesco

MenteLocale

Genova, Voltri

rappresentano un traguardo importante. La Camera di Commercio è stata protagonista di questo percorso fin dall'inizio, dalla costruzione del dossier di candidatura, con il contributo di Paolo Odone, alla nascita e dei Rolli Days e di Mirabilia, la rete delle Camere di Commercio italiane impegnate a creare valore nei territori UNESCO, attraverso un turismo lento e di qualità», commenta Maurizio Caviglia, segretario generale di Camera di Commercio. «In questo filone si inserisce bene la mostra L'accoglienza a **Genova** e il sistema dei Rolli, in corso presso l'Archivio di Stato di **Genova**, che espone documenti originali capaci di raccontare come funzionava il sistema con cui la Repubblica ospitava ambasciatori, sovrani e personalità illustri nelle dimore dell'aristocrazia cittadina. I Rolli, insomma, non sono solo palazzi, ma un racconto vivo di imprese, diplomazia, relazioni internazionali, la testimonianza di una città che ha saputo coniugare bellezza e capacità economica e che nel 2028 celebrerà i 500 anni dalla nascita della Repubblica ad opera di Andrea Doria». La lista dei siti aperti e le prenotazioni sono disponibili a questo link Sono previste anche le seguenti visite in lingua Rolli in English Palazzo Lercari Parodi, via Garibaldi, 3 saturday 28th march, 3.30 pm, sunday 29th march, 10 am Palazzo Lauro, piazza della Nunziata 5, saturday 28 march, 4.30 pm, sunday 29 march, 11 am Rolli in Zeneize Palazzo De Franchi, piazza della Posta Vecchia 2, sabato 28 marzo, ore 10 e domenica 29 marzo, ore 16 Rolli en Français Museo Diocesano, via Tommaso Reggio 20r, samedi 28 mars à 12h, dimanche 29 mars à 16h Rolli en Español: Basilica Immacolata - via Assarotti 24, sábado 28 de marzo a las 11, domingo 29 de marzo a las 15.30 Visite dedicate a persone fragili a cura di Lidia Schichter a Palazzo Bianco (via Garibaldi 11) sabato 28 marzo ore 10 e domenica 29 marzo ore 10 Visite guidate con guida turistica abilitata, a cura dell'Ufficio IAT di Via Garibaldi, con partenza davanti allo stesso ufficio: in italiano, sabato 28 marzo alle ore 10 e alle 15:30 e domenica 29 marzo alle 15 in italiano/inglese, sabato 28 marzo alle 15 e domenica 29 marzo alle 10:30 Inoltre sono in previsione visite in LIS, condotte da Carlo di Biase a Palazzo San Giorgio, via della Mercanzia 2, domenica 29 marzo ore 15.30 L'associazione Open Aps propone Rolli Kids, una serie di attività dedicate ai bambini e alle loro famiglie. Insieme ai divulgatori scientifici, i piccoli scopriranno le bellezze dei siti UNESCO, con giochi e visite guidate interattive. Di seguito il programma, sabato 28 e domenica 29 marzo: un puzzle di **Genova**, a Palazzo Doria-Spinola, largo Eros Lanfranco 1: com'era **Genova** prima che nascesse Strada Nuova? I bambini si potranno divertire a costruire, pezzo dopo pezzo, un frammento della decorazione pittorica presente nel palazzo, che svelerà loro tante curiosità sul passato della città (ore 15); caccia al dettaglio a Palazzo Tobia Pallavicino, via Garibaldi 4: la sede della Camera di Commercio nasconde nelle sue sale tantissimi dettagli, che i piccoli esploratori dovranno rintracciare per aiutare il divulgatore a raccontare la storia di questo palazzo (ore 16); un memory d'arte a Palazzo Tursi, via Garibaldi 9: il cortile del Comune di **Genova** si popolerà delle immagini dei Palazzi Patrimonio UNESCO che i piccoli divulgatori dovranno osservare bene, se vorranno accumulare più tessere possibile in questo memory d'arte (ore 17) Palazzo Rosso,

MenteLocale

Genova, Voltri

foto di I. Murtas I Rolli Days si animano con Rolli Live - I Palazzi dei Rolli dal vivo , tra musica e atti performativi, progetto curato da Forevergreen. Nell'ambito di questo progetto, sabato 28 e domenica 29 marzo con Open Piano - A piano for all alcuni pianoforti saranno posizionati in via Garibaldi, in corrispondenza di Palazzo Tursi e Palazzo Angelo Giovanni Spinola, per la libera fruizione del pubblico: dalle 10 alle 18 chiunque potrà sedersi e suonare, creando una colonna sonora spontanea nel cuore della città. Rolli Live comprende anche un'altra iniziativa che sorprenderà e arricchirà questa edizione speciale dei Rolli Days sia sabato che domenica. Forevergreen è un'impresa culturale creativa attiva nello spettacolo dal vivo e nella produzione culturale contemporanea con iniziative come Electropark Festival. Ancora musica con il concerto Note sopra i tetti , a Palazzo BPER Via Cassa di Risparmio, 15 in programma domenica 29 marzo alle ore 10.45. Il Concerto in collaborazione con l'Associazione Amici di Paganini. Di fronte allo splendido panorama che si gode dalla balconata al Quindicesimo piano della sede di via Cassa di Risparmio, 15, Filippo Taccogna, una delle giovani promesse del violino italiano, eseguirà la Sonata in Sol Minore BWV 1001 di J.S. Bach, la Danse Rustique di Eugène Ysaie per concludere con la Paganiniana di Nathan Milstein. Anche le danze storiche sono protagoniste a Villa Spinola di San Pietro , in via Spinola di San Pietro 1: appuntamento venerdì 27 e sabato 28 dalle 15 alle 16. Inoltre sono previste visite a cura degli studenti del Liceo Coreutico Piero Gobetti con danze storiche eseguite utilizzando vari spazi della villa e una presentazione storico artistica da parte di alcune studentesse. A Villa Spinola di San Pietro, inoltre arriva anche una Escape Room a tema , sia sabato 28, sia domenica 29 alle ore 11 (durata 80 minuti circa), ideata e realizzata dagli studenti del Liceo Statale Piero Gobetti. Non è finita qui, perchè presso l'Abbazia di San Nicolò del boschetto, in via del Boschetto 29 è possibile partecipare all'incontro mostra **Genova** - Buenos Aires Sola Andata . Il viaggio della famiglia Bergoglio in Argentina. Appuntamento sabato 28 marzo ore 16.30, Abbazia di San Nicolò del boschetto, via del Boschetto 29. Di e con Massimo Minella, con Franco Piccolo alla fisarmonica, per una produzione Teatro Pubblico Ligure. **Genova**-Buenos Aires, sola andata è una storia di mare, di quelle che ripercorrono sul filo della memoria le tappe più significative nella storia di un Paese. E se il Paese in questione è l'Italia allora il mare non può non esserne il protagonista. Il racconto è un invito a non dimenticare di quando anche gli italiani sono stati migranti in cerca di fortuna in terre lontane, desiderosi di riscatto, alla ricerca di una nuova occasione, in fuga dalla disperazione . Ognuno, dalla seconda metà dell'Ottocento fino alla prima metà del secolo successivo, aveva un motivo sufficiente per indurlo a lasciare l'Italia. Molti sono tornati, moltissimi hanno sfruttato quel viaggio verso la Merica soltanto nella tratta di andata. Come la famiglia Bergoglio (i nonni paterni e il padre di Papa Francesco) che da Asti raggiunse il **porto** di **Genova** e nel febbraio del 1929 si trasferì in Argentina, senza fare più ritorno. Una storia che diventa il paradigma di un Paese che cerca altrove il suo riscatto e che trova, spesso ma non sempre, risposte dall'Argentina. Un viaggio nella storia che ancora ci sorprende e ci spinge a indagare sul nostro passato, trovando chiavi di lettura

MenteLocale

Genova, Voltri

utili a leggere anche il nostro futuro (informazioni sul sito teatropubblicoligure.it). Anche la Chiesa di Sant'Anna e l'Antica Farmacia , in piazza sant' Anna 8 aprono le porte alle visite guidate: sabato 28 marzo alle ore 10, 11, 12, 13.30, 14.30, 15.30 e 16.30 mentre domenica 29 marzo, alle ore 13.30, 14.30, 15.30 e alle 16.30. Si tratta di un piccolo gioiello a due passi dal centro raggiungibile comodamente a piedi da piazza Portello con la Funicolare di Sant'Anna. Situato nell'omonima piazzetta, il convento di Sant'Anna dei Frati Carmelitani Scalzi, fondato nel 1584 da Padre Nicolò Doria, è un luogo ricco di storia, arte e tradizione erboristica unica nel cuore di **Genova**. La chiesa mostra la ricchezza culturale e artistica del tardo Cinque e del primo Seicento, con opere di Gherardo delle Notti, Domenico Fiasella, Agostino Ciampelli, Aurelio Lomi e Francesco Maria Schiaffino. Il convento (non visitabile) ospita tutt'oggi la clausura dove vive, studia e prega la vivace comunità dei frati di Sant'Anna. Il chiostro maggiore è oggi un roseto con varietà di rose antiche e moderne. Ma il fiore all'occhiello è l'antica spezieria del convento, oggi Antica Farmacia Sant'Anna, dove da quasi 400 anni, senza soluzione di continuità, i frati preparano rimedi erboristici, cosmetici naturali, liquori e delizie. La visita dura un'ora e mezza, prenotazioni a questo link Infine ecco le visite guidate a cura di Explora **Genova**, che propone un nuovo percorso curioso e appassionante alla scoperta dei Palazzi dei Rolli da un altro punto di vista. Prenotazioni online a questo link. Per info è possibile inviare una mail a questo indirizzo Gli sponsor principali sono IREN, sponsor istituzionale del Comune di **Genova**, BPER, premium sponsor e Gruppo FINSEA.

Messina: "Macché porto litigioso, siamo signorine rispetto ai nostri predecessori"

Stefano Messina, vice direttore esecutivo della Ignazio Messina, riflette con Primocanale sulla presunta conflittualità nel porto di Genova × Il tuo browser è obsoleto. Si è tornati a parlare di pace in porto a Genova, recentemente, dopo il viaggio del presidente del porto **Matteo Paroli** e del vice ministro dei Trasporti Edoardo Rixi a Singapore, per siglare con Psa (che guida il terminal di Pra' a Genova) un'intesa che prevede un miliardo di dollari di investimenti e la rinuncia a contenziosi nel porto di Genova. Ne abbiamo parlato con Stefano Messina, vice presidente esecutivo della Ignazio Messina nonché presidente di Assarmatori. Ha visto che il presidente del porto di Genova **Matteo Paroli** e il viceministro dei Trasporti Edoardo Rixi, hanno preso un aereo, hanno fatto 12-13 ore di volo, sono andati a Singapore per firmare un'intesa con PSA per un potenziamento del terminal di Pra' con un miliardo di dollari di investimenti, anche in nuove tecnologie, con la promessa che non verranno erosi i spazi della città, e lo dico solo perché parlavamo poc'anzi del rapporto tra città e porto, in cambio di una sorta di pace in porto, cioè PSA rinunciarebbe a tutti i contenziosi in corso a Genova. Poi bisognerà vedere la sorte del SECH, forse arriveranno lì le crociere oppure forse arriverà Grimaldi, chi lo sa, ci saranno delle gare sicuramente, come vede questo passo? "Sono stato recentemente in Far East a novembre per lavoro, è più comodo andare a Singapore con un bel volo diretto da Milano, 13 ore, comodo, mangi, bevi, che andare a Roma, quindi... tolta la battuta: PSA è il più importante terminalista a Genova, è normale che abbia un'interlocuzione, anzi è positivo che ci sia anche il Governo, il viceministro Rixi. Mi sembra che questa cosa della pace in porto... forse ci siamo dimenticati di che cosa era negli anni '90 e nel 2000, la conflittualità si è azzerata, noi siamo delle signorine rispetto ai nostri papà o chi c'era prima. Io sono cresciuto con dei grandi maestri, che si chiamavano Messina, ma non solo, ma dove c'era una lotta al metro quadro, oggi c'è molto più buonsenso. Le dico una cosa, che è quello che dico riferito al presidente **Paroli**. Conta l'autorevolezza di un Governo centrale, cioè il Governo deve ascoltare tutti, chi è legittimato, ma poi decidere. La fermezza di un Governo che presidia la Blue Economy, che mette persone all'altezza di decidere, persone che abbiano la responsabilità, perché fare il presidente dell'Autorità portuale è un mestiere difficile. Ci vuole una grande preparazione, devi avere una squadra, non puoi essere bravo solo tu. Quindi smonterei molto questa cosa della conflittualità. Poi ci sono problemi, è come la tassa delle crociere. Dicevo, è un po' la stessa cosa, se poi vengono lesi dei diritti, secondo una parte, l'altra parte ha il diritto di fare il proprio ricorso, ma non è che stiamo parlando di guerra in porto, cioè il cluster è molto più unito rispetto a vent'anni fa: ci parliamo, terminalisti, armatori, io quasi tutti i giorni parlo



con colleghi, concorrenti, cioè poi ci sta". Il terminal Psa di Genova Pra'.

Rider di Genova di nuovo in piazza: "Sfruttati e non tutelati. Ogni mese un incidente durante le consegne"

La testimonianza: "Mancano dispositivi di protezione, nessun mezzo sostitutivo in caso di guasto" Tornano in piazza i riders che effettuano consegne a Genova per Just Eat, Deliveroo e Glovo: questa mattina dalle 12 alle 14 i lavoratori si sono riuniti in presidio davanti al McDonalds di via Fiume, per evidenziare ancora una volta le proprie richieste. In sintesi, le rivendicazioni dei lavoratori riguardano sicurezza sul lavoro, la possibilità di avere da parte dell'azienda un mezzo sostitutivo in caso di guasto e l'apertura a contratti che prevedano un maggior numero di ore lavorative settimanali. Il presidio è stato preceduto da un incontro tra il sindacato Si. Cobas e l'assessore comunale al Lavoro, Emilio Robotti: "Abbiamo presentato una serie di problemi: ad esempio sull'utilizzo degli ascensori e delle funicolari con le biciclette. C'è un regolamento che è cambiato da qualche mese che contraddice quello che è il regolamento di Polizia Urbana, e abbiamo chiesto chiarimenti su questo." - afferma Jacopo Surico, del sindacato di categoria Si.Cobas. E poi c'è una richiesta che riguarda l'accesso ai varchi portuali per le consegne "Tanti lavoratori marittimi e portuali ordinano da mangiare dalla

zona del porto: da una settimana registriamo un cambio delle misure di sicurezza e quindi un divieto di accesso per i fattorini, che si trovano in difficoltà e rallentano i tempi di consegna. Abbiamo chiesto che il Comune si attivi per chiedere risposte all'**Autorità di Sistema portuale** anche su questo" Un incidente al mese coinvolge un rider Soltanto i lavoratori iscritti al Si. Cobas sono una cinquantina: dal sindacato un dato preoccupante: a Genova ogni mese si registra un incidente stradale che coinvolge un rider: "Il 2023 è stato un anno nero per la categoria, a Genova sono morti tre rider impegnati nella consegna del cibo: Genova è una delle città più pericolose per chi va in bicicletta e in moto." In Just Eat c'è poi un paradosso: nel caso in cui un lavoratore si faccia male a causa di un incidente stradale sul lavoro, verrebbe pagato nonostante sia fuori servizio. Ma se il suo mezzo si guasta e lui non lavora, il contratto non prevede retribuzione: "Un doppio danno economico, quello della riparazione e il fermo di salario. Senza contare il rincaro dei prezzi del carburante che attualmente è salito alle stelle".



La testimonianza: "Mancano dispositivi di protezione, nessun mezzo sostitutivo in caso di guasto" Tornano in piazza i riders che effettuano consegne a Genova per Just Eat, Deliveroo e Glovo: questa mattina dalle 12 alle 14 i lavoratori si sono riuniti in presidio davanti al McDonalds di via Fiume, per evidenziare ancora una volta le proprie richieste. In sintesi, le rivendicazioni dei lavoratori riguardano sicurezza sul lavoro, la possibilità di avere da parte dell'azienda un mezzo sostitutivo in caso di guasto e l'apertura a contratti che prevedano un maggior numero di ore lavorative settimanali. Il presidio è stato preceduto da un incontro tra il sindacato Si. Cobas e l'assessore comunale al Lavoro, Emilio Robotti: "Abbiamo presentato una serie di problemi: ad esempio sull'utilizzo degli ascensori e delle funicolari con le biciclette. C'è un regolamento che è cambiato da qualche mese che contraddice quello che è il regolamento di Polizia Urbana, e abbiamo chiesto chiarimenti su questo." - afferma Jacopo Surico, del sindacato di categoria Si.Cobas. E poi c'è una richiesta che riguarda l'accesso ai varchi portuali per le consegne "Tanti lavoratori marittimi e portuali ordinano da mangiare dalla zona del porto: da una settimana registriamo un cambio delle misure di sicurezza e quindi un divieto di accesso per i fattorini, che si trovano in difficoltà e rallentano i tempi di consegna. Abbiamo chiesto che il Comune si attivi per chiedere risposte all'Autorità di Sistema portuale anche su questo" Un incidente al mese coinvolge un rider Soltanto i lavoratori iscritti al Si. Cobas sono una cinquantina: dal sindacato un dato preoccupante: a Genova ogni mese si registra un incidente stradale che coinvolge un rider: "Il 2023 è stato un anno nero per la categoria, a Genova sono

Porto di Genova, i sindacati chiedono un presidio medico

Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti: "Sarebbe un aiuto importante, ci tante criticità da risolvere" **Genova** - "Ancora oggi nel **porto** di **Genova** manca un presidio medico interno che potrebbe rappresentare un ausilio importante anche in ottica di una conoscenza di un'area ad complessità e ad alto rischio come quella del **porto**". Lo denunciano i sindacati Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti al termine di un'assemblea dei rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza nello scalo. "La situazione legata alla gestione delle emergenze in ambito lavorativo nel **porto** di **Genova** ha mostrato diverse criticità - intervengono i sindacati -. In particolare abbiamo registrato il mancato rispetto delle procedure previste in alcuni interventi effettuati dal 118. Queste carenze, avvenute in concomitanza con il congestionamento del traffico all'interno del **porto**, hanno causato ritardi e problemi ai mezzi di soccorso. Pertanto sarà necessaria una verifica, con tutti i soggetti istituzionali competenti in materia, della procedura d'emergenza prevista per il **porto**".



La Spezia, le barche d'epoca agli storici Cantieri Navali

Cantieri Navali di La Spezia non hanno mai cessato di essere un punto di riferimento nel settore delle imbarcazioni d'epoca e classiche. Nel corso degli anni, è stata ospitata una parte della flotta storica della Marina Militare. Accolte e restaurate anche grandi golette. Navetta Menorca (1961)_Foto Maccione (AGR) Sono presenti nel Golfo dei Poeti da ben 60 anni, i Cantieri Navali di La Spezia (www.cnlaspezia.com) non hanno mai cessato di essere un punto di riferimento nel settore delle imbarcazioni d'epoca e classiche. Qui, nel corso degli anni, è stata ospitata una parte della flotta storica della Marina Militare, da Capricia e Grifone del 1963 a Stella Polare del 1965, Artica II del 1956, Chaplin del 1974, Gemini del 1983 e, più recentemente, Tarantella, lo Sparkman & Stephens costruito dal Cantiere Carlini di Rimini nel 1969 entrato a fare parte del naviglio della Marina dopo la donazione avvenuta nel dicembre 2023 da parte dell'armatore tedesco Peter Schmidt. Non solo. I piazzali e i capannoni di rimessaggio hanno accolto grandi golette come il maestoso tre alberi Croce del Sud del 1931, Deva del 1930, Invader del 1905 e scafi minori come Aurora del 1905, il cutter Alcor del 1966 e Ellad, un raro Fife con la poppa a canoa costruito in teak nel 1957. Oggi i cantieri continuano ad essere guidati dal 31enne Marco Agnese, con alla direzione operativa il lunigianese Moreno Cantinotti. Nel corso della presente stagione sono proseguiti i lavori a bordo di alcuni scafi in legno, tra i quali Aleph del 1951, l'ammiraglia del cantiere che dopo le recenti vittorie conseguite nel 2025 tornerà alla partecipazione attiva in occasione dei raduni di vele d'epoca. Aleph è uno splendido yawl Marconi lungo 16 metri, varato nel 1951 con il nome di Konigin dal cantiere tedesco Abeking & Rasmussen su progetto di quest'ultimo. Costruito in fasciame di pino e mogano Honduras su ordinate di acacia, nel 1970 è stato acquistato da Mario Pirri, futuro armatore di Latifa, un 21 metri di Fife del 1936. Con Aleph, Pirri ha attraversato l'Oceano Atlantico per quattro volte, di cui tre in solitario. Nel 2009 l'imbarcazione è stata rilevata dai Cantieri Navali di La Spezia per uso prettamente **crocieristico**. Tra settembre e ottobre del 2025 è tornata a regata ai raduni di vele d'epoca, partecipando alle Regate delle Isole di Imperia, Le Vele d'Epoca in Passeggiata Morin alla Spezia e alla ventesima edizione del Raduno Vele Storiche Viareggio. In quest'ultima occasione, oltre a primeggiare sia nella Classifica CIM che nel proprio Raggruppamento, si è aggiudicata il Trofeo Vele Storiche Viareggio, riconoscimento assegnato all'imbarcazione che abbia mantenuto inalterata nel tempo la propria originalità. Quest'anno su Aleph, che tornerà a frequentare i campi di regata al comando dello skipper Steven Salamone, sono previsti interventi di pitturazione del bellissimo fasciame a vista e dell'alberatura, affidati al restauratore del cantiere Antonio Mascia. Marida è la costruzione numero 110 dello storico cantiere ligure Sangermani. Varato nel 1959 è un II Classe RORC armato a yawl



Cantieri Navali di La Spezia non hanno mai cessato di essere un punto di riferimento nel settore delle imbarcazioni d'epoca e classiche. Nel corso degli anni, è stata ospitata una parte della flotta storica della Marina Militare. Accolte e restaurate anche grandi golette. Navetta Menorca (1961)_Foto Maccione (AGR) Sono presenti nel Golfo dei Poeti da ben 60 anni, i Cantieri Navali di La Spezia (www.cnlaspezia.com) non hanno mai cessato di essere un punto di riferimento nel settore delle imbarcazioni d'epoca e classiche. Qui, nel corso degli anni, è stata ospitata una parte della flotta storica della Marina Militare, da Capricia e Grifone del 1963 a Stella Polare del 1965, Artica II del 1956, Chaplin del 1974, Gemini del 1983 e, più recentemente, Tarantella, lo Sparkman & Stephens costruito dal Cantiere Carlini di Rimini nel 1969 entrato a fare parte del naviglio della Marina dopo la donazione avvenuta nel dicembre 2023 da parte dell'armatore tedesco Peter Schmidt. Non solo. I piazzali e i capannoni di rimessaggio hanno accolto grandi golette come il maestoso tre alberi Croce del Sud del 1931, Deva del 1930, Invader del 1905 e scafi minori come Aurora del 1905, il cutter Alcor del 1966 e Ellad, un raro Fife con la poppa a canoa costruito in teak nel 1957. Oggi i cantieri continuano ad essere guidati dal 31enne Marco Agnese, con alla direzione operativa il lunigianese Moreno Cantinotti. Nel corso della presente stagione sono proseguiti i lavori a bordo di alcuni scafi in legno, tra i quali Aleph del 1951, l'ammiraglia del cantiere che dopo le recenti vittorie conseguite nel 2025 tornerà alla partecipazione attiva in occasione dei raduni di vele d'epoca. Aleph è uno splendido yawl Marconi lungo 16 metri, varato nel 1951 con il nome di Konigin dal cantiere tedesco Abeking & Rasmussen su progetto di quest'ultimo. Costruito in fasciame di pino e mogano Honduras su ordinate di acacia, nel 1970 è stato acquistato da Mario Pirri, futuro armatore di Latifa, un 21 metri di Fife del 1936. Con Aleph, Pirri ha attraversato l'Oceano Atlantico per quattro volte, di cui tre in solitario. Nel 2009 l'imbarcazione è stata rilevata dai Cantieri Navali di La Spezia per uso prettamente **crocieristico**. Tra settembre e ottobre del 2025 è tornata a regata ai raduni di vele d'epoca, partecipando alle Regate delle Isole di Imperia, Le Vele d'Epoca in Passeggiata Morin alla Spezia e alla ventesima edizione del Raduno Vele Storiche Viareggio. In quest'ultima occasione, oltre a primeggiare sia nella Classifica CIM che nel proprio Raggruppamento, si è aggiudicata il Trofeo Vele Storiche Viareggio, riconoscimento assegnato all'imbarcazione che abbia mantenuto inalterata nel tempo la propria originalità. Quest'anno su Aleph, che tornerà a frequentare i campi di regata al comando dello skipper Steven Salamone, sono previsti interventi di pitturazione del bellissimo fasciame a vista e dell'alberatura, affidati al restauratore del cantiere Antonio Mascia. Marida è la costruzione numero 110 dello storico cantiere ligure Sangermani. Varato nel 1959 è un II Classe RORC armato a yawl

bermudiano lungo 13,48 metri. Marida è entrata ai Cantieri Navali di La Spezia lo scorso inverno per una serie di interventi di ebanisteria all'opera viva eseguiti dai maestri d'ascia Michele e Andrea Balistreri della Spezia, padre e figlio, da tanti anni maestranze di riferimento del cantiere. "Su Marida", racconta Andrea Balistreri, "abbiamo sostituito una parte delle ordinate nella zona sinistra prodiera, sotto la linea di galleggiamento, affiancando rinforzi volgarmente detti 'bastardi'. Successivamente sono state posate le nuove tavole di fasciame in legno di mogano e ripristinata la tenuta stagna". La barca è stata ceduta recentemente ad un nuovo armatore e si spera di vederla presto partecipare alle regate di vele d'epoca soprattutto nel corso del 2026, anno in cui i Cantieri Sangermani compiono ben 130 anni dalla fondazione. In oltre un secolo si calcola che questa realtà ligure abbia realizzato oltre 300 imbarcazioni, di cui circa 230 nella storica sede di Lavagna, attiva dal 1946. Dopo la manutenzione invernale continuerà a navigare Bianca, un Classe Requin, monotipo da regata lungo 9,60 metri progettato nel 1931 dal finlandese Gunnar L. Stenbäck. Il nome originale del Requin è Hai, che in lingua scandinava significa "squalo", scelto come simbolo della Classe. Era l'epoca in cui la vela internazionale era praticata quasi esclusivamente su scafi appartenenti alle classi metriche, tra cui i blasonati 6 Metri Stazza Internazionale. Il Requin finlandese, così come lo svedese Tumlare e il norvegese Dragone, vennero definiti "i 6 Metri del povero", per il tipo di costruzione più economica e costi più accessibili. Il Requin è un'imbarcazione sensibile alla barra, divertente e veloce, utilizzata anche per brevi crociere costiere. Bianca (ex Ghost), numero di costruzione 306, è stata varata nel 1963 presso il cantiere francese Pouvreau. Questo esemplare è privo di tuga e ha un unico grande pozzetto interamente scoperto. Nel 2009 era stato completato un importante restauro, dopo il quale aveva partecipato alle regate di vele d'epoca nel Golfo della Spezia. Si calcola che nel corso dei decenni siano stati costruiti oltre 500 Requin, presenti in Francia, Nord Europa, a Dakar, in Martinica, Algeria, Marocco, Svizzera e Libano. Esiste inoltre una versione moderna di questa barca, costruita in vetroresina e con l'alberatura in alluminio Photo gallery.

Strage Mecnavi, la città ricorda i 13 lavoratori morti nel porto di Ravenna

Ravenna ha ricordato questa mattina le tredici vittime della strage della Mecnavi, avvenuta il 13 marzo 1987 nel **porto** cittadino durante le operazioni di manutenzione straordinaria della nave gasiera Elisabetta Montanari. A 39 anni dalla tragedia, la città ha reso omaggio ai lavoratori scomparsi con una cerimonia promossa dal Comune di **Ravenna** insieme alle organizzazioni sindacali Cgil, Cisl e Uil e a diverse realtà culturali del territorio. La commemorazione si è aperta alle 9.15 sullo scalone della residenza municipale, in piazza del Popolo, con la deposizione delle corone alla lapide che ricorda i caduti. Alla cerimonia hanno preso parte le autorità cittadine e i rappresentanti delle organizzazioni sindacali. La mattinata è poi proseguita alle Artificerie Almagià, dove si sono susseguiti gli interventi istituzionali del sindaco di **Ravenna** Alessandro Barattoni, del sindaco di Bertinoro Filippo Scogli e della segretaria generale della Cgil **Ravenna** Manuela Trancossi, intervenuta anche a nome di Cisl e Uil. Nel suo intervento, il sindaco Alessandro Barattoni ha ricordato il significato che la tragedia della Mecnavi continua ad avere per la città. "A **Ravenna** c'è stato un prima e un dopo il 13 marzo 1987. Quella tragedia, nella quale purtroppo persero la vita 13 lavoratori in maniera tragica e vergognosa, ha portato a seminare una cultura del lavoro diversa rispetto a quella che c'era in precedenza. Il 13 marzo è diventato l'occasione per commemorare 13 vite, 13 lavoratori che purtroppo non ci sono più". "Ma è diventato anche un monito rispetto al fatto che il profitto non deve mai dimenticare la dignità della persona umana, il rispetto della legge e delle condizioni di lavoro. Chiedo a tutti di fare in modo che il 13 marzo continui a essere una data viva tutto l'anno, perché la cultura della sicurezza e del rispetto della vita dei lavoratori e delle lavoratrici non sia solo un ricordo e una commemorazione" ha aggiunto il sindaco. A seguire, l'assessora al Lavoro Federica Moschini ha introdotto la lettura di Massimo Padua, dedicata al ricordo del padre. Il programma ha proposto inoltre il "Cantico della città muta", lettura scenica tratta dal testo teatrale Lo squalo di Eugenio Sideri, con Enrico Caravita ed Eugenio Sideri e le musiche di Andrea Fioravanti. La commemorazione si è conclusa con un momento di riflessione sul tema del caporalato, affidato al sociologo Marco Omizzolo, per collegare la memoria della tragedia alla questione, ancora attuale, dello sfruttamento e della sicurezza sul lavoro. All'iniziativa hanno partecipato anche studenti e studenti degli istituti superiori, coinvolti nel progetto promosso da Cgil, Cisl e Uil su salute e sicurezza nelle scuole. La giornata si inserisce inoltre nel programma della Settimana contro il razzismo 2026, riaffermando come il ricordo della Mecnavi continui a interrogare la città sui diritti, la dignità e la tutela dei lavoratori.



La Gazzetta di Massa e Carrara

Marina di Carrara

A Carrara il Congresso Uilm Lucca e Massa Carrara

Il 1° Congresso Territoriale di Uilm Lucca Massa Carrara di terrà martedì 18 marzo 2026 alle ore 9.30 presso l'Autorità Portuale di Marina di Carrara. All'iniziativa sarà presente Rocco Palombella , segretario nazionale Uilm, che aprirà il confronto sulle sfide decisive per il settore metalmeccanico e per il lavoro. Tra i temi centrali del congresso ci sarà anche la situazione del cantiere navale TISG The Italian Sea Group , realtà strategica per l'area apuana e oggi al centro di una fase complessa, tra tensioni finanziarie, prospettive di risanamento e preoccupazioni per l'occupazione .Il congresso sarà l'occasione per fare il punto sulle priorità sindacali, sulle prospettive industriali e sulle proposte della Uilm per garantire più salario, meno orario e un lavoro migliore , in linea con il messaggio della campagna congressuale. Condividi Save Whatsapp.

La Gazzetta di Massa e Carrara

A Carrara il Congresso Uilm Lucca e Massa Carrara

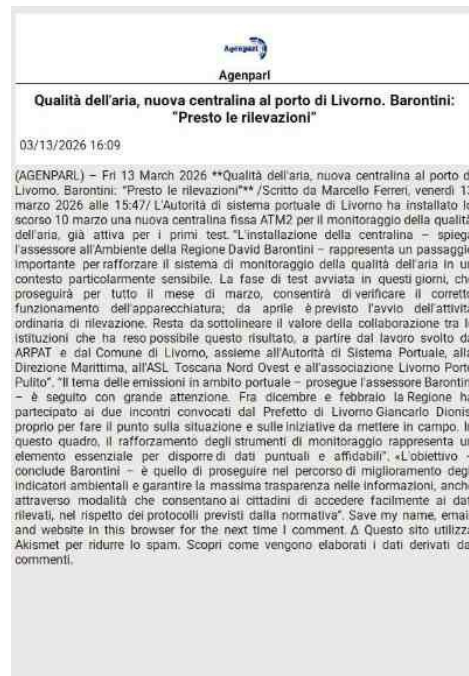


03/13/2026 12:38

Il 1° Congresso Territoriale di Uilm Lucca Massa Carrara di terrà martedì 18 marzo 2026 alle ore 9.30 presso l'Autorità Portuale di Marina di Carrara. All'iniziativa sarà presente Rocco Palombella , segretario nazionale Uilm, che aprirà il confronto sulle sfide decisive per il settore metalmeccanico e per il lavoro. Tra i temi centrali del congresso ci sarà anche la situazione del cantiere navale TISG - The Italian Sea Group , realtà strategica per l'area apuana e oggi al centro di una fase complessa, tra tensioni finanziarie, prospettive di risanamento e preoccupazioni per l'occupazione .Il congresso sarà l'occasione per fare il punto sulle priorità sindacali, sulle prospettive industriali e sulle proposte della Uilm per garantire più salario, meno orario e un lavoro migliore , in linea con il messaggio della campagna congressuale. Condividi Save Whatsapp.

Qualità dell'aria, nuova centralina al porto di Livorno. Barontini: "Presto le rilevazioni"

(AGENPARL) - Fri 13 March 2026 **Qualità dell'aria, nuova centralina al porto di Livorno. Barontini: "Presto le rilevazioni"*** /Scritto da Marcello Ferreri, venerdì 13 marzo 2026 alle 15:47/ L'Autorità di sistema portuale di Livorno ha installato lo scorso 10 marzo una nuova centralina fissa ATM2 per il monitoraggio della qualità dell'aria, già attiva per i primi test. "L'installazione della centralina - spiega l'assessore all'Ambiente della Regione David Barontini - rappresenta un passaggio importante per rafforzare il sistema di monitoraggio della qualità dell'aria in un contesto particolarmente sensibile. La fase di test avviata in questi giorni, che proseguirà per tutto il mese di marzo, consentirà di verificare il corretto funzionamento dell'apparecchiatura; da aprile è previsto l'avvio dell'attività ordinaria di rilevazione. Resta da sottolineare il valore della collaborazione tra le istituzioni che ha reso possibile questo risultato, a partire dal lavoro svolto da ARPAT e dal Comune di Livorno, assieme all'Autorità di Sistema Portuale, alla Direzione Marittima, all'ASL Toscana Nord Ovest e all'associazione Livorno Porto Pulito". "Il tema delle emissioni in ambito portuale - prosegue l'assessore Barontini - è seguito con grande attenzione. Fra dicembre e febbraio la Regione ha partecipato ai due incontri convocati dal Prefetto di Livorno Giancarlo Dionisi proprio per fare il punto sulla situazione e sulle iniziative da mettere in campo. In questo quadro, il rafforzamento degli strumenti di monitoraggio rappresenta un elemento essenziale per disporre di dati puntuali e affidabili". «L'obiettivo - conclude Barontini - è quello di proseguire nel percorso di miglioramento degli indicatori ambientali e garantire la massima trasparenza nelle informazioni, anche attraverso modalità che consentano ai cittadini di accedere facilmente ai dati rilevati, nel rispetto dei protocolli previsti dalla normativa". Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.



«Indispensabile più sinergia tra gli attori, bisogna smetterla con gli orticelli»

Parla la presidente dell'interporto "Vespucchi", Monica Bellandi **LIVORNO**. Monica Bellandi, presidente dell'interporto "Vespucchi" di Guasticce, ha una lunga storia di professionalità sulle tematiche della logistica portuale, iniziata da giovanissima all'interno della Compagnia dei portuali e sviluppata poi con un curriculum di gestione non solo amministrativa ma anche operativa di terminal merci. È l'unica donna al timone di un interporto nazionale, una delle poche conosciute per parlare poco ma agire («speak softly but carry a big stick» dall'immortale suggerimento del presidente Roosevelt), forse la più apprezzata anche dai lavoratori del mondo della logistica perché ha toccato con mano, nei vari incarichi, le loro problematiche. L'abbiamo intervistata in un momento estremamente delicato per il sistema **porto** labronico, per i pesanti ritardi nei collegamenti dell'ultimo miglio che pesano anche sulla funzionalità del "Vespucchi". Domande forse scomode, ma risposte, come leggerete, precise e coerenti. Presidente Bellandi, l'interporto Vespucchi ha da tempo esaurito gli spazi: e anche durante il suo mandato presidenziale sono state annunciate iniziative per allargarsi e recepire altri insediamenti. Come si è sviluppata la cosa? «Il nostro obiettivo è un progetto di espansione di Interporto che permetta al territorio di cogliere le opportunità che il mercato della logistica sta offrendo per potenziali nuovi insediamenti. In sintesi, la nostra finalità è quella di integrare la configurazione di Interporto con le esigenze degli operatori logistici, del **porto** e dell'area collegata: una piattaforma logistica a servizio dell'intermodalità, dei flussi da/per i terminal portuali che faciliti insediamenti industriali e produzione/stockaggio di energia da rinnovabili. Per questo scopo, stiamo dialogando con il Comune di Collesalveti per una programmazione urbanistica che recepisca tale visione, nell'interesse comune del territorio, inteso in senso lato, **porto**-interporto-area vasta- regione». Uno dei successi è quello del prestito di 10 milioni da parte dei soci istituzionali, concesso anche per l'importanza dei vostri progetti. Com'è stato impiegato quel capitale? «La definizione del percorso per il prestito a titolo oneroso da parte dei soci pubblici (Autorità di Sistema Portuale, Regione, Comuni di **Livorno** e di Collesalveti, Camera di Commercio, Provincia di **Livorno**) è stata senz'altro una pietra miliare per il percorso di Interporto verso le iniziative collegata alla risposta precedente: la ristrutturazione del debito verso istituti finanziari consentirà ad Interporto di interpretare in concreto il progetto di espansione, con iniziative per infrastrutture intermodali, impianti di produzione energetica "verde", servizi all'autotrasporto (colonnine elettriche), implementazione sistemi di gestione della sosta-ingresso-uscita di camion e treni condivisi con i diversi terminal del **porto**. È chiaro che questi investimenti - conseguenti, ripeto, a un piano di espansione condiviso con le Istituzioni - potrebbe avere anche necessità di ulteriori



La Gazzetta Marittima

Livorno

finanziamenti, ad esempio da Cassa Depositi e Prestiti, oppure derivanti da progetti pubblici & privati, in stile Darsena Europa». Si è parlato molto del secondo grande magazzino Reefer: quando entrerà in funzione e chi lo gestirà? «Il magazzino in oggetto, gemello di quello già in funzione per il "freddo", è di proprietà della Autorità di Sistema Portuale e la sua gestione consegue alle procedure previste: Interporto come società pubblica si considera, per dirla semplice, il braccio operativo dell'ente che gestisce il demanio portuale e le sue strutture, quindi è disponibile a mettere il suo know-how e la sua capacità logistica a disposizione dell'Autorità di Sistema Portuale anche per questo magazzino. Così da rendere più ampia l'offerta di servizio per un settore, quello della refrigerazione, che ha una domanda non soddisfatta dal territorio: intendo la domanda di conservazione sotto zero». Una delle criticità, il collegamento ferroviario con le banchine, attende da anni la soluzione con lo "scavalco", che però va alla lunghe. Tempi concreti? «Il collegamento ferroviario diretto dalla stazione "Darsena Toscana" al terminal ferroviario di Interporto, vitale per la funzione di una piattaforma logistica intermodale, sarà finalmente completato a fine 2027, superate le prescrizioni ambientali a cui Rfi ha ottemperato». Il convegno che si è svolto all'Interporto di recente ha affrontato anche il tema delle energie rinnovabili per il Vespucci: idrogeno, parco eolico, campi solari. Ci sono soluzioni prossime e quali? «La funzione delle piattaforme logistica - porti & interporti - non deve limitarsi alla movimentazione e deposito di merci da/per le banchine del porto, ma può costituire una leva strategica per la decarbonizzazione, operando una sorta di rivoluzione nel settore logistico. La piattaforma di Interporto può consentire produzione di idrogeno in loco, eliminando costi e difficoltà di trasporto, integrando diverse produzioni (fotovoltaico-eolico) con un effetto moltiplicativo degli investimenti e della capacità di attrazione di insediamenti industriali che privilegiano aree con fonti di energia sostenibile e a minore costo. I vantaggi di produzione, deposito, distribuzione di energia "verde" in area Interporto sono oggettivi. L'utilità riguarderebbe l'intera Toscana che potrebbe così superare la difficoltà di individuazione di un'area idonea per un "hub" energetico (considerando la grande bellezza del suo territorio che deve assolutamente essere preservata). Le soluzioni allo studio per una problematica così complessa possono essere quindi coordinate solo dalla Regione che ne sta curando il percorso anche a livello di coinvolgimento dei fondi europei». L'Autorità di Sistema Portuale, che pure è uno dei soci primari, è da mesi senza rappresentanza in consiglio per le dimissioni del "marittimo consultant" Angelo Roma. Un "vulnus" abbastanza atipico: ci sono iniziative in campo? «Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale è naturalmente informato e consapevole di questa nomina "sospesa" e senz'altro ne darà esito nei tempi che riterrà opportuni». Presidente, ormai a metà del suo mandato, come vede il prossimo futuro del Vespucci anche in relazione ai tanti problemi che sembra ritardino ancora la Darsena Europa e al piano nazionale sugli interporti? «Personalmente sono convinta che sia pure con qualche ritardo (che mi auguro minimo) l'entrata in funzione del nuovo terminal contenitori della Darsena Europa determinerà un complessivo rinnovamento delle aree funzionali del porto, come previsto

La Gazzetta Marittima

Livorno

dal piano regolatore portuale, perché consentirà di: destinare a multipurpose/ro-ro la Sponda Ovest e la Sponda Est della Darsena Toscana; dare di conseguenza migliore operatività di spazi e banchine e quindi maggiore capacità di attrarre nuovi traffici per merci diverse dai contenitori. È quindi ovvio lo sviluppo che Interporto potrà avere, offrendo servizi integrati e coordinati con i diversi terminal e soprattutto intermodalità, al fine di contribuire alla fluidità di in e out delle merci (su gomma e su ferro). La digitalizzazione delle pratiche di gestione e controllo avrà un ruolo fondamentale ed Interporto potrà avere un ruolo determinante». Che cosa serve, oltre alle risorse pubbliche e private, perché tutti questi obiettivi siano concretizzati? «Serve l'azione sinergica delle parti (istituzioni, imprese, lavoratori) perché si operi in ogni sede a sostegno del progetto Darsena Europa e delle sue implicazioni di riassetto funzionale del porto. Convinche che l'egoismo di un vantaggio contingente di oggi (un raccolto da orticello) è un pesante freno alla costruzione di ben più stabili vantaggi per la Città Porto. Penso soprattutto al processo per l'assegnazione del progetto Darsena Europa ed alla transizione operativa verso la Darsena Europa: non esisterà un D-Day in cui si chiude l'attuale destinazione delle Sponde Ovest ed Est della Darsena Toscana come fosse un time-lapse. Credo sia imprescindibile una pianificazione costruita e condivisa dalla comunità portuale insieme a chi ha la responsabilità della gestione del porto, l'Autorità di Sistema. Ritengo che solo con questa prassi gli ingenti investimenti pubblici e privati in porto e Interporto avranno una importante ricaduta in termini di sviluppo industriale e di occupazione. E la Città Porto di Livorno sicuramente trarrà linfa per la sua qualità di vita». A.F.

Artigiani Cna: impossibile viaggiare senza adeguare le tariffe ai rincari choc

«Impatto pesante sui trasporti sia merci che passeggeri, e oltretutto il porto rallenta» **LIVORNO**. I rincari dei carburanti gonfiano le tasche degli speculatori (che ovviamente quel petrolio l'hanno acquistato mesi fa senza aumenti) e li paghiamo noi operatori di trasporto perché ovviamente non erano prevedibili e «hanno sconvolto qualsiasi preventivo o tariffa siano stati fatti precedentemente alla guerra nel Medio Oriente». Il grido di dolore arriva dagli artigiani Cna livornesi: in tandem perché lo lanciano sia Massimo Angioli, alla guida dell'organizzazione Cna del trasporto merci, sia Pasquale Scalesia, dal fronte del trasporto persone. L'uno e l'altro sottolineano che si parla di cifre veramente importanti: «impattano con forza sull'economia del trasporto su gomma sia delle merci (che siano TIR o corrieri) sia delle persone (bus o ncc)». Lo ripetono per spiegare che, «con il gasolio schizzato sopra i 2 euro in pochissimi giorni, è impossibile andare avanti senza adeguare le tariffe ai progressivi aumenti», o si fa così o «si rischia il blocco dell'operatività». È indispensabile scongiurare questo pericolo: «sarebbe drammatico perché l'economia che viaggia su gomma di fatto si bloccherebbe». Le imprese artigiane raggruppate sotto le insegne dell'artigianato Cna insieme ad altre associazioni del trasporto hanno chiesto misure precise, soprattutto nel settore merci quali: la possibilità di utilizzare immediatamente il rimborso trimestrale delle accise, senza dover attendere il silenzio-assenso dei 60 giorni per utilizzare il credito spettante; la sospensione temporanea dei versamenti fiscali, previdenziali, contributivi per affrontare una situazione emergenziale e dare liquidità immediata alle imprese; un contributo straordinario sotto forma di credito d'imposta per compensare i maggiori costi sostenuti negli acquisti dei carburanti, come già avvenuto per la guerra russo-ucraina; l'adeguamento del costo carburante nei valori indicativi dei costi di esercizio che devono essere aggiornati dal ministero delle infrastrutture e dei trasporti («e sono cogenti nei contratti in forma non scritta»); la valorizzazione della clausola del "fuel surcharge" quale «elemento indispensabile nei contratti scritti, pena la nullità del contratto»; il proseguimento del tavolo di confronto per monitorare la situazione emergenziale con il coinvolgimento di Mr. Prezzi e degli altri ministeri competenti. «I contraccolpi della guerra - avvisa Angioli - si sentono anche sul versante del calo dei traffici merci in porto: è un motivo in più per sperare che il conflitto cessi il prima possibile. Nel frattempo per non fermarsi o viaggiare in rimessa, le aziende di trasporto dovranno adeguare le proprie tariffe agli aumenti del gasolio».



«Impatto pesante sui trasporti sia merci che passeggeri, e oltretutto il porto rallenta» **LIVORNO**. I rincari dei carburanti gonfiano le tasche degli speculatori (che ovviamente quel petrolio l'hanno acquistato mesi fa senza aumenti) e li paghiamo noi operatori di trasporto perché ovviamente non erano prevedibili e «hanno sconvolto qualsiasi preventivo o tariffa siano stati fatti precedentemente alla guerra nel Medio Oriente». Il grido di dolore arriva dagli artigiani Cna livornesi: in tandem perché lo lanciano sia Massimo Angioli, alla guida dell'organizzazione Cna del trasporto merci, sia Pasquale Scalesia, dal fronte del trasporto persone. L'uno e l'altro sottolineano che si parla di cifre veramente importanti: «impattano con forza sull'economia del trasporto su gomma sia delle merci (che siano TIR o corrieri) sia delle persone (bus o ncc)». Lo ripetono per spiegare che, «con il gasolio schizzato sopra i 2 euro in pochissimi giorni, è impossibile andare avanti senza adeguare le tariffe ai progressivi aumenti», o si fa così o «si rischia il blocco dell'operatività». È indispensabile scongiurare questo pericolo: «sarebbe drammatico perché l'economia che viaggia su gomma di fatto si bloccherebbe». Le imprese artigiane raggruppate sotto le insegne dell'artigianato Cna insieme ad altre associazioni del trasporto hanno chiesto misure precise, soprattutto nel settore merci quali: la possibilità di utilizzare immediatamente il rimborso trimestrale delle accise, senza dover attendere il silenzio-assenso dei 60 giorni per utilizzare il credito spettante; la sospensione temporanea dei versamenti fiscali, previdenziali, contributivi per affrontare una situazione emergenziale e dare liquidità immediata alle imprese; un contributo straordinario sotto forma di credito d'imposta per compensare i maggiori costi sostenuti negli acquisti dei carburanti, come già avvenuto per la guerra russo-ucraina; l'adeguamento del costo carburante nei valori indicativi dei costi di esercizio che devono essere aggiornati dal ministero delle infrastrutture e dei trasporti («e sono cogenti nei contratti in forma non scritta»); la valorizzazione della clausola del "fuel surcharge" quale «elemento indispensabile nei contratti scritti, pena la nullità del contratto»; il proseguimento del tavolo di confronto per monitorare la situazione emergenziale con il coinvolgimento di Mr. Prezzi e degli altri ministeri competenti. «I contraccolpi della guerra - avvisa Angioli - si sentono anche sul versante del calo dei traffici merci in porto: è un motivo in più per sperare che il conflitto cessi il prima possibile. Nel frattempo per non fermarsi o viaggiare in rimessa, le aziende di trasporto dovranno adeguare le proprie tariffe agli aumenti del gasolio».

Agenparl

Piombino, Isola d' Elba

Rigassificatore, Giani: "Senza interventi di compensazione non firmo proroga per Piombino"

(AGENPARL) - Fri 13 March 2026 **Rigassificatore, Giani: "Senza interventi di compensazione non firmo proroga per **Piombino**"** /Scritto da Massimo Orlandi, venerdì 13 marzo 2026 alle 13:43/ "Se con il decreto è stato prolungato ciò che riguarda l'autorizzazione del rigassificatore di **Piombino**, questa volta io quelle dieci opere di compensazione per il territorio le voglio, altrimenti non firmo". Lo ha detto il presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani, parlando con i giornalisti a Firenze sulla proroga della permanenza del rigassificatore nel **porto di Piombino**. Giani ha fatto riferimento all'articolo 9 del decreto legge 32 che al comma quinto disciplina il prolungamento del rigassificatore a **Piombino**, ricordando che quel testo ha una formulazione precisa: "Si parla di una autorizzazione da prolungare, facendo riferimento all'autorizzazione che ne ha disposto, nell'agosto del 2022, il posizionamento. In quell'atto c'è scritto, con molta chiarezza, che accanto all'autorizzazione del rigassificatore, vi erano dieci interventi di compensazione sul territorio che avevo concordato con il presidente Draghi". "Anche se l'avevo concordato con il presidente Draghi - ha concluso Giani - il presidente Meloni deve rispettare quei 10 punti. Altrimenti non firmo". Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.



Agenparl

Rigassificatore, Giani: "Senza interventi di compensazione non firmo proroga per Piombino"

03/13/2026 14:04

(AGENPARL) - Fri 13 March 2026 **Rigassificatore, Giani: "Senza interventi di compensazione non firmo proroga per Piombino" /Scritto da Massimo Orlandi, venerdì 13 marzo 2026 alle 13:43/ "Se con il decreto è stato prolungato ciò che riguarda l'autorizzazione del rigassificatore di Piombino, questa volta io quelle dieci opere di compensazione per il territorio le voglio, altrimenti non firmo". Lo ha detto il presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani, parlando con i giornalisti a Firenze sulla proroga della permanenza del rigassificatore nel porto di Piombino. Giani ha fatto riferimento all'articolo 9 del decreto legge 32 che al comma quinto disciplina il prolungamento del rigassificatore a Piombino, ricordando che quel testo ha una formulazione precisa: "Si parla di una autorizzazione da prolungare, facendo riferimento all'autorizzazione che ne ha disposto, nell'agosto del 2022, il posizionamento. In quell'atto c'è scritto, con molta chiarezza, che accanto all'autorizzazione del rigassificatore, vi erano dieci interventi di compensazione sul territorio che avevo concordato con il presidente Draghi". "Anche se l'avevo concordato con il presidente Draghi - ha concluso Giani - il presidente Meloni deve rispettare quei 10 punti. Altrimenti non firmo". Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.

Rigassificatore Piombino, Giani: 'Senza compensazioni, nessuna proroga'*Il decreto del governo consente la permanenza oltre il 2026, ma si apre lo scontro politico*

Andrea Puccini

PIOMBINO Si accende il confronto istituzionale sul futuro del rigassificatore ormeggiato nel porto di Piombino. Il presidente della Regione Toscana Eugenio Giani ha annunciato che non firmerà alcuna proroga della permanenza dell'impianto se prima non verranno realizzate le opere di compensazione promesse al territorio. La presa di posizione arriva dopo l'entrata in vigore del decreto legge 32/2026, che consente agli impianti di rigassificazione di gas naturale liquefatto in scadenza entro il 2026 di continuare a operare fino alla conclusione delle procedure di rinnovo o di trasferimento in un altro sito. La norma riguarda direttamente la nave rigassificatrice gestita da Snam (oggi Italis Lng, già Golar Tundra), installata nello scalo labronico dal 2022 per rafforzare la sicurezza energetica nazionale. Le condizioni della Regione Toscana Secondo Giani, la proroga non può essere considerata automatica. Il governatore ricorda infatti che l'autorizzazione originaria, firmata nell'Agosto 2022 quando era commissario straordinario, prevedeva dieci interventi di compensazione per il territorio, concordati con l'allora presidente del Consiglio Mario Draghi. Se il decreto prolunga l'autorizzazione del rigassificatore - ha dichiarato - voglio vedere realizzate quelle dieci opere di compensazione. In caso contrario non firmerò. Giani ha inoltre sottolineato che il governo guidato da Giorgia Meloni dovrebbe rispettare gli impegni presi all'epoca con il territorio. Lo scontro politico La decisione del governo ha alimentato un acceso dibattito politico. Esponenti del Partito Democratico parlano di un 'colpo di mano' da parte dell'esecutivo, accusato di aver prorogato l'impianto senza concertazione con il territorio e senza garantire le compensazioni promesse a cittadini e imprese. Critiche arrivano anche da altre forze politiche regionali, che denunciano il rischio che la Toscana diventi un hub energetico legato ai combustibili fossili senza adeguati benefici per la comunità locale. La posizione del sindaco e degli operatori Il sindaco di Piombino Francesco Ferrari, da tempo contrario alla permanenza dell'impianto nel porto cittadino, ha definito il provvedimento una proroga tecnica legata alla sicurezza degli approvvigionamenti energetici, in un contesto internazionale segnato da tensioni geopolitiche. Di diverso avviso una parte del mondo imprenditoriale portuale, che negli ultimi mesi si è espressa a favore della permanenza della nave rigassificatrice, ritenuta funzionale allo sviluppo del porto e alla stabilità delle attività economiche locali. Il dibattito sulla sicurezza energetica Il confronto resta dunque aperto: mentre il decreto consente la continuità operativa dell'impianto, la Regione Toscana chiede il rispetto degli impegni presi con il territorio. Il futuro del rigassificatore di Piombino sarà quindi al centro di un nuovo negoziato tra governo, istituzioni locali e operatori del settore energetico.



ACCOGLIENZA CROCIERISTI COMUNE DI ANCONA UFFICIO STAMPA COMUNICATI DI VENERDI' 13 MARZO

(AGENPARL) Fri 13 March 2026 Ancona, 13 marzo 2026 PORTO DI ANCONA, ACCORDO CON L'AUTORITÀ PORTUALE PER L'ACCOGLIENZA DEI CROCIERISTI NELLA STAGIONE 2026 La Giunta comunale ha approvato lo schema di accordo tra il Comune di Ancona e l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Centrale per l'accoglienza dei crocieristi che faranno scalo nel porto dorico durante la stagione 2026.

L'intesa conferma la collaborazione tra le due istituzioni per migliorare i servizi di accoglienza ai passeggeri delle navi da crociera e rafforzare il ruolo del porto di Ancona come porta di accesso turistica alla città e al territorio marchigiano. Con l'approvazione dell'accordo la città si prepara quindi ad accogliere la stagione crocieristica 2026, puntando a consolidare i flussi turistici e a valorizzare il porto come uno dei principali punti di ingresso internazionali per la scoperta di Ancona e del territorio regionale. «Il traffico crocieristico rappresenta una grande opportunità per Ancona e per tutto il territorio marchigiano», afferma l'assessore al Turismo Daniele Berardinelli. «Ogni approdo porta in città migliaia di visitatori che entrano in contatto con il nostro patrimonio culturale, architettonico e paesaggistico, oltre che con le eccellenze del territorio e sono invitati a ritornare per approfondire poi la visita. L'accordo con l'Autorità di sistema portuale consente di organizzare in modo più efficace l'accoglienza e di offrire ai crocieristi un primo contatto ordinato e qualificato con la città, rafforzando il ruolo di Ancona come porta turistica delle Marche».

Nel 2025 il porto di Ancona ha registrato 78.228 crocieristi, un dato che conferma l'interesse crescente delle compagnie e dei viaggiatori verso lo scalo dorico. Anche per il 2026 numerosi operatori del settore, compresi alcuni attivi nel segmento di lusso, hanno già programmato la propria presenza ad Ancona. Tra il 19 febbraio e il 6 dicembre 2026 sono previsti complessivamente 45 approdi di navi da crociera, con l'arrivo della MSC Lirica e di unità appartenenti ad altri operatori internazionali. L'arrivo dei passeggeri genera un flusso significativo di visitatori diretti verso il centro storico, le chiese e i principali luoghi di interesse culturale della città. L'accordo consente al Comune di utilizzare il terminal crociere all'interno dell'area portuale anche per l'accoglienza dei passeggeri in sbarco da navi diverse dalla MSC Lirica attraccate alla banchina 15. La struttura è la stessa tensostruttura già utilizzata nella scorsa stagione, che permette di organizzare l'accoglienza in uno spazio coperto e attrezzato direttamente nell'area delle banchine. Il Comune sosterrà esclusivamente i costi relativi alla pulizia della struttura nelle giornate di sbarco delle navi extra MSC, per un importo complessivo di 1.812,92 euro, mentre climatizzazione, utenze e servizio di vigilanza resteranno a carico dell'Autorità portuale. Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono



(AGENPARL) - Fri 13 March 2026 Ancona, 13 marzo 2026 PORTO DI ANCONA, ACCORDO CON L'AUTORITÀ PORTUALE PER L'ACCOGLIENZA DEI CROCIERISTI NELLA STAGIONE 2026 La Giunta comunale ha approvato lo schema di accordo tra il Comune di Ancona e l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Centrale per l'accoglienza dei crocieristi che faranno scalo nel porto dorico durante la stagione 2026. L'intesa conferma la collaborazione tra le due istituzioni per migliorare i servizi di accoglienza ai passeggeri delle navi da crociera e rafforzare il ruolo del porto di Ancona come porta di accesso turistica alla città e al territorio marchigiano. Con l'approvazione dell'accordo la città si prepara quindi ad accogliere la stagione crocieristica 2026, puntando a consolidare i flussi turistici e a valorizzare il porto come uno dei principali punti di ingresso internazionali per la scoperta di Ancona e del territorio regionale. «Il traffico crocieristico rappresenta una grande opportunità per Ancona e per tutto il territorio marchigiano», afferma l'assessore al Turismo Daniele Berardinelli. «Ogni approdo porta in città migliaia di visitatori che entrano in contatto con il nostro patrimonio culturale, architettonico e paesaggistico, oltre che con le eccellenze del territorio e sono invitati a ritornare per approfondire poi la visita. L'accordo con l'Autorità di sistema portuale consente di organizzare in modo più efficace l'accoglienza e di offrire ai crocieristi un primo contatto ordinato e qualificato con la città, rafforzando il ruolo di Ancona come porta turistica delle Marche». Nel 2025 il porto di Ancona ha registrato 78.228 crocieristi, un dato che conferma l'interesse crescente delle compagnie e dei viaggiatori verso lo scalo dorico. Anche per il 2026 numerosi operatori del settore, compresi alcuni attivi nel segmento di lusso, hanno già programmato la propria presenza ad Ancona. Tra il 19 febbraio e il 6 dicembre 2026 sono previsti complessivamente 45 approdi di navi da crociera, con l'arrivo della MSC Lirica e di unità appartenenti ad altri operatori internazionali. L'arrivo dei passeggeri genera un flusso significativo di visitatori diretti verso il centro storico, le chiese e i principali luoghi di interesse culturale della città. L'accordo consente al Comune di utilizzare il terminal crociere all'interno dell'area portuale anche per l'accoglienza dei passeggeri in sbarco da navi diverse dalla MSC Lirica attraccate alla banchina 15. La struttura è la stessa tensostruttura già utilizzata nella scorsa stagione, che permette di organizzare l'accoglienza in uno spazio coperto e attrezzato direttamente nell'area delle banchine. Il Comune sosterrà esclusivamente i costi relativi alla pulizia della struttura nelle giornate di sbarco delle navi extra MSC, per un importo complessivo di 1.812,92 euro, mentre climatizzazione, utenze e servizio di vigilanza resteranno a

Agenparl

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

elaborati i dati derivati dai commenti.

Croceristi, arriva l'accordo tra Comune e autorità portuale sulla banchina 15

L'Amministrazione cittadina sosterrà solamente i costi per lo sbarco delle navi che non sono della Msc. La struttura è la stessa dello scorso anno **ANCONA** - La Giunta comunale ha approvato lo schema di accordo tra il Comune di **Ancona** e l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Centrale per l'accoglienza dei croceristi che faranno scalo nel **porto** dorico durante la stagione 2026. L'intesa conferma la collaborazione tra le due istituzioni per migliorare i servizi di accoglienza ai passeggeri delle navi da crociera e rafforzare il ruolo del **porto** di **Ancona** come porta di accesso turistica alla città e al territorio marchigiano. Con l'approvazione dell'accordo la città si prepara quindi ad accogliere la stagione croceristica 2026, puntando a consolidare i flussi turistici e a valorizzare il **porto** come uno dei principali punti di ingresso internazionali per la scoperta di **Ancona** e del territorio regionale. "Leggi le notizie di AnconaToday su WhatsApp: iscriviti al canale" Nel 2025 il **porto** di **Ancona** ha registrato 78.228 croceristi, un dato che conferma l'interesse crescente delle compagnie e dei viaggiatori verso lo scalo dorico. Anche per il 2026 numerosi operatori del settore, compresi alcuni attivi nel segmento di lusso, hanno già programmato la propria presenza ad **Ancona**. Tra il 19 febbraio e il 6 dicembre 2026 sono previsti complessivamente 45 approdi di navi da crociera, con l'arrivo della Msc Lirica e di unità appartenenti ad altri operatori internazionali. L'arrivo dei passeggeri genera un flusso significativo di visitatori diretti verso il centro storico, le chiese e i principali luoghi di interesse culturale della città. L'accordo consente al Comune di utilizzare il terminal crociere all'interno dell'area portuale anche per l'accoglienza dei passeggeri in sbarco da navi diverse dalla Msc Lirica attraccate alla banchina 15. La struttura è la stessa tensostruttura già utilizzata nella scorsa stagione e che permette di organizzare l'accoglienza in uno spazio coperto e attrezzato direttamente nell'area delle banchine. Il Comune sosterrà esclusivamente i costi relativi alla pulizia della struttura nelle giornate di sbarco delle navi extra Msc, per un importo complessivo di 1.812,92 euro, mentre climatizzazione, utenze e servizio di vigilanza resteranno a carico dell'Autorità portuale. Daniele Berardinelli «Il traffico croceristico - afferma l'assessore al Turismo Daniele Berardinelli - rappresenta una grande opportunità per **Ancona** e per tutto il territorio marchigiano. Ogni approdo porta in città migliaia di visitatori che entrano in contatto con il nostro patrimonio culturale, architettonico e paesaggistico, oltre che con le eccellenze del territorio e sono invitati a ritornare per approfondire poi la visita. L'accordo con l'Autorità di sistema portuale - spiega - consente di organizzare in modo più efficace l'accoglienza e di offrire ai croceristi un primo contatto ordinato e qualificato con la città, rafforzando il ruolo di **Ancona** come porta



L'Amministrazione cittadina sosterrà solamente i costi per lo sbarco delle navi che non sono della Msc. La struttura è la stessa dello scorso anno ANCONA - La Giunta comunale ha approvato lo schema di accordo tra il Comune di Ancona e l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Centrale per l'accoglienza dei croceristi che faranno scalo nel porto dorico durante la stagione 2026. L'intesa conferma la collaborazione tra le due istituzioni per migliorare i servizi di accoglienza ai passeggeri delle navi da crociera e rafforzare il ruolo del porto di Ancona come porta di accesso turistica alla città e al territorio marchigiano. Con l'approvazione dell'accordo la città si prepara quindi ad accogliere la stagione croceristica 2026, puntando a consolidare i flussi turistici e a valorizzare il porto come uno dei principali punti di ingresso internazionali per la scoperta di Ancona e del territorio regionale. "Leggi le notizie di AnconaToday su WhatsApp: iscriviti al canale" Nel 2025 il porto di Ancona ha registrato 78.228 croceristi, un dato che conferma l'interesse crescente delle compagnie e dei viaggiatori verso lo scalo dorico. Anche per il 2026 numerosi operatori del settore, compresi alcuni attivi nel segmento di lusso, hanno già programmato la propria presenza ad Ancona. Tra il 19 febbraio e il 6 dicembre 2026 sono previsti complessivamente 45 approdi di navi da crociera, con l'arrivo della Msc Lirica e di unità appartenenti ad altri operatori internazionali. L'arrivo dei passeggeri genera un flusso significativo di visitatori diretti verso il centro storico, le chiese e i principali luoghi di interesse culturale della città. L'accordo consente al Comune di utilizzare il terminal crociere all'interno dell'area portuale anche per l'accoglienza dei passeggeri in sbarco da navi diverse

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

turistica delle Marche».

Ancona, accordo con l'autorità portuale per l'accoglienza dei crocieristi

L'assessore Daniele Berardinelli: "Ogni approdo porta in città migliaia di visitatori" La Giunta comunale ha approvato lo schema di accordo tra il Comune di **Ancona** e l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Centrale per l'accoglienza dei crocieristi che faranno scalo nel **porto** dorico durante la stagione 2026. L'intesa conferma la collaborazione tra le due istituzioni per migliorare i servizi di accoglienza ai passeggeri delle navi da crociera e rafforzare il ruolo del **porto** di **Ancona** come porta di accesso turistica alla città e al territorio marchigiano. Con l'approvazione dell'accordo la città si prepara quindi ad accogliere la stagione crocieristica 2026, puntando a consolidare i flussi turistici e a valorizzare il **porto** come uno dei principali punti di ingresso internazionali per la scoperta di **Ancona** e del territorio regionale. «Il traffico crocieristico rappresenta una grande opportunità per **Ancona** e per tutto il territorio marchigiano», afferma l'assessore al Turismo Daniele Berardinelli. «Ogni approdo porta in città migliaia di visitatori che entrano in contatto con il nostro patrimonio culturale, architettonico e paesaggistico, oltre che con le eccellenze del territorio e sono invitati a ritornare per approfondire poi la visita.

L'accordo con l'Autorità di sistema portuale consente di organizzare in modo più efficace l'accoglienza e di offrire ai crocieristi un primo contatto ordinato e qualificato con la città, rafforzando il ruolo di **Ancona** come porta turistica delle Marche». Nel 2025 il **porto** di **Ancona** ha registrato 78.228 crocieristi, un dato che conferma l'interesse crescente delle compagnie e dei viaggiatori verso lo scalo dorico. Anche per il 2026 numerosi operatori del settore, compresi alcuni attivi nel segmento di lusso, hanno già programmato la propria presenza ad **Ancona**. Tra il 19 febbraio e il 6 dicembre 2026 sono previsti complessivamente 45 approdi di navi da crociera, con l'arrivo della MSC Lirica e di unità appartenenti ad altri operatori internazionali. L'arrivo dei passeggeri genera un flusso significativo di visitatori diretti verso il centro storico, le chiese e i principali luoghi di interesse culturale della città. L'accordo consente al Comune di utilizzare il terminal crociere all'interno dell'area portuale anche per l'accoglienza dei passeggeri in sbarco da navi diverse dalla MSC Lirica attraccate alla banchina 15. La struttura è la stessa tensostruttura già utilizzata nella scorsa stagione, che permette di organizzare l'accoglienza in uno spazio coperto e attrezzato direttamente nell'area delle banchine. Il Comune sosterrà esclusivamente i costi relativi alla pulizia della struttura nelle giornate di sbarco delle navi extra MSC, per un importo complessivo di 1.812,92 euro, mentre climatizzazione, utenze e servizio di vigilanza resteranno a carico dell'Autorità portuale.



Centro Pagina

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Quarantacinque navi in arrivo: Ancona si prepara alla stagione crocieristica 2026

Giuseppe Poli

ANCONA Il porto dorico torna ad aprirsi ai grandi flussi turistici internazionali. La giunta comunale ha approvato lo schema di accordo con l'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico centrale per organizzare l'accoglienza dei crocieristi che faranno scalo ad Ancona nel corso della stagione 2026. Crociere, i numeri parlano chiaro: nel 2025 il porto ha registrato 78.228 crocieristi, e per l'anno in corso sono già programmati 45 approdi tra il 19 febbraio e il 6 dicembre, con l'arrivo della MSC Lirica e di unità di altri operatori internazionali, compresi alcuni attivi nel segmento di lusso. Un calendario fitto che conferma il crescente interesse delle compagnie di navigazione verso lo scalo dorico. «Il traffico crocieristico rappresenta una grande opportunità per Ancona e per tutto il territorio marchigiano sottolinea l'assessore al turismo Daniele Berardinelli. Ogni approdo porta in città migliaia di visitatori che entrano in contatto con il nostro patrimonio culturale, architettonico e paesaggistico, oltre che con le eccellenze del territorio, e sono invitati a ritornare per approfondire poi la visita». Per Berardinelli, l'intesa con l'Autorità portuale «consente di organizzare in modo più efficace l'accoglienza e di offrire ai crocieristi un primo contatto ordinato e qualificato con la città, rafforzando il ruolo di Ancona come porta turistica delle Marche». Sul piano operativo, l'accordo autorizza il Comune a utilizzare il terminal crociere all'interno dell'area portuale anche per i passeggeri in sbarco da navi diverse dalla MSC Lirica attraccate alla banchina 15. Si tratta della stessa tensostruttura già impiegata nella scorsa stagione, uno spazio coperto e attrezzato direttamente sulle banchine. I costi a carico del Comune si limitano alla pulizia della struttura nelle giornate di sbarco delle navi extra MSC, per un totale di 1.812,92 euro; climatizzazione, utenze e vigilanza restano invece in capo all'Autorità portuale. Ogni sbarco si traduce in un flusso diretto di visitatori verso il centro storico, le chiese e i principali luoghi di interesse culturale della città. Non solo, naturalmente, visto che molti crocieristi utilizzano i pullman organizzati che li portano a visitare altre realtà delle Marche, come per esempio Urbino. Per Ancona si tratta comunque di un'occasione che intende sfruttare fino in fondo, puntando a trasformare lo scalo di un giorno in un motivo per tornare.



03/13/2026 16:27

Giuseppe Poli

ANCONA – Il porto dorico torna ad aprirsi ai grandi flussi turistici internazionali. La giunta comunale ha approvato lo schema di accordo con l'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico centrale per organizzare l'accoglienza dei crocieristi che faranno scalo ad Ancona nel corso della stagione 2026. Crociere, i numeri parlano chiaro: nel 2025 il porto ha registrato 78.228 crocieristi, e per l'anno in corso sono già programmati 45 approdi tra il 19 febbraio e il 6 dicembre, con l'arrivo della MSC Lirica e di unità di altri operatori internazionali, compresi alcuni attivi nel segmento di lusso. Un calendario fitto che conferma il crescente interesse delle compagnie di navigazione verso lo scalo dorico. «Il traffico crocieristico rappresenta una grande opportunità per Ancona e per tutto il territorio marchigiano – sottolinea l'assessore al turismo Daniele Berardinelli –. Ogni approdo porta in città migliaia di visitatori che entrano in contatto con il nostro patrimonio culturale, architettonico e paesaggistico, oltre che con le eccellenze del territorio, e sono invitati a ritornare per approfondire poi la visita». Per Berardinelli, l'intesa con l'Autorità portuale «consente di organizzare in modo più efficace l'accoglienza e di offrire ai crocieristi un primo contatto ordinato e qualificato con la città, rafforzando il ruolo di Ancona come porta turistica delle Marche». Sul piano operativo, l'accordo autorizza il Comune a utilizzare il terminal crociere all'interno dell'area portuale anche per i passeggeri in sbarco da navi diverse dalla MSC Lirica attraccate alla banchina 15. Si tratta della stessa tensostruttura già impiegata nella scorsa stagione, uno spazio coperto e attrezzato direttamente sulle banchine. I costi a carico del Comune si limitano alla pulizia della struttura nelle giornate di sbarco delle navi extra MSC, per un totale di 1.812,92 euro; climatizzazione, utenze e vigilanza restano invece in capo all'Autorità portuale. Ogni sbarco si traduce in un flusso diretto di visitatori verso il centro storico, le chiese e i principali luoghi di

Sos dai campi al mare nelle Marche: «Il gasolio è alle stelle, una delle crisi più gravi degli ultimi 30 anni»

ANCONA Non è solo il pieno dell'auto a costare di più: intere filiere produttive vedono esplodere i propri costi, e l'effetto si riflette direttamente sul carrello della spesa. La prima a reagire è la filiera del cibo: gli agrumi si fanno più rari, il pomodoro siciliano diventa un bene scarso, il gasolio agricolo è davvero oro nero e i pescherecci fanno i conti se valga la pena salpare. Geografia della crisi Dal magazzino ortofrutticolo di **Porto** Sant'Elpidio alle campagne del Pesarese, fino ai moli di Ancona, il racconto è uno solo: i costi esplodono, i margini si assottigliano e l'energia cara si traduce in nuove tensioni sui prezzi alimentari. «Fra poco finirà la campagna degli agrumi nazionali e quelli egiziani già arrivano in quantità ridotte», spiega Gianluca Sbrolla, grossista di **Porto** Sant'Elpidio. Avverte: «Molta domanda e meno prodotto fanno quindi salire i prezzi». Nel caso del pomodoro a grappolo, al calo degli arrivi da Marocco, Turchia, Spagna ed Egitto si sommano gli effetti dell'uragano che ha colpito la Sicilia e danneggiato il frutto. «Il Nord Italia, che prima si riforniva anche da Spagna e Marocco - osserva Sbrolla - ora chiede più merce siciliana, spingendo ulteriormente i listini. È la legge del mercato: offerta in calo, domanda sostenuta, prezzi in salita, con il caro carburante della logistica che completa il quadro». Sui campi marchigiani, la situazione è molto tesa. «Nel giro di due settimane il gasolio agricolo è aumentato del 40%» segnala Marcello Storoni, direttore della Coop Acof di Fano, che aggrega oltre mille aziende agricole nel Pesarese e solo di cereali movimentata ogni anno 180-200mila quintali. «Siamo di fronte a una delle crisi più gravi degli ultimi trent'anni: i costi non sono più governabili e il rischio è di non riuscire nemmeno a coprire le spese». Lo scoraggia guardare i prezzi all'estero: «In altri Paesi europei - sottolinea - il gasolio agricolo costa 20-30 centesimi in meno al litro». E già si vede un effetto a cascata su tutti i derivati del petrolio «Spesso senza una logica apparente, visto che le scorte ci sono». Fertilizzanti, concimi, pesticidi, erbicidi, fitofarmaci e plastiche per tunnel e pacciamatura stanno registrando rincari, a volte a doppia cifra. La tonnellata di urea - il fertilizzante azotato più utilizzato - se costava 515-525 euro a dicembre 2025, il 5 marzo era arrivata a 660-670 euro, quasi +30%. Settore in affanno Sul versante della pesca, stesse preoccupazioni. «Stiamo già pagando il gasolio 0,92 euro al litro, ma sappiamo che lunedì il prezzo di acquisto salirà a 1,10», afferma Francesco Petta, direttore della Cooperativa Pescatori Motopescherecci di Ancona. «Per navi che consumano fino a 2.000 litri al giorno, il salto dei costi di esercizio è immediato e va ad innestarsi sia sul reddito del pescatore sia dell'intera filiera». Apollinare Lazzari, presidente dell'Associazione Produttori Pesca di Ancona, sintetizza così il cambio di scenario: «Domani (oggi per chi legge), molte cooperative dal Nord al Sud delle Marche si riuniranno



per decidere in merito alla riduzione delle giornate di pesca». Le conseguenze Meno uscite significano minori volumi nelle aste di pesci e un'ulteriore pressione rialzista sui prezzi al dettaglio con i costi del trasporto in aumento. «Lo shock congiunturale - conclude Lazzari - rischia di diventare fattore strutturale con ricadute durature sulla competitività delle nostre aziende e sul potere d'acquisto delle famiglie». Un effetto domino che percorre tutta la filiera e arriva ad impattare anche sul carrello della spesa. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Giornate Fai, la provincia di Ancona svela i suoi gioielli: dal porto al centro, viaggio nella storia

ANCONA Saranno 16, quattro ad Ancona città, le aperture al pubblico per le Giornate Fai di Primavera, il più grande evento di piazza dedicato al patrimonio culturale e paesaggistico dell'Italia che svelerà, sabato 21 e domenica 22, luoghi ed angoli nascosti visitabili solo in queste occasioni. La presentazione Le aperture di Ancona sono state presentate ieri pomeriggio al Museo Archeologico delle Marche dalla nuova delegazione di Ancona, coordinata da Elena Viezzoli, alla presenza di autorità e pubblico e del presidente regionale del Fai Giuseppe Rivetti. Particolarmente significativo, è stato sottolineato, la presenza degli apprendisti-ciceroni, studenti di alcuni Istituti scolastici cittadini (liceo classico Rinaldini, liceo scientifico Volterra-Elia, liceo scientifico Galilei e liceo artistico Mannucci). Ragazzi che sono stati formati dai loro insegnanti e che rappresentano un vero e proprio valore aggiunto di questo evento. «Siamo felici di inaugurare il nostro percorso partendo proprio dall'energia delle Giornate Fai di Primavera, insieme al Gruppo Fai Giovani (coordinato da Giorgia Casali) e Fai Ponte fra Culture (Alessandro Mariotti e Claudua Fadilla i referenti) - ha detto Viezzoli, nel presentare la composizione della delegazione - invitiamo tutti a riscoprire la meraviglia che ci circonda, certi che la cura dei luoghi in cui viviamo, sia il primo passo per sostenere la cultura e promuovere la difesa della bellezza di un patrimonio immenso che appartiene a tutti noi». Saranno quattro ad Ancona i beni di valore storico e artistico, scelti per raccontare da differenti angolazioni l'identità più autentica del capoluogo di regione. Si tratta del complesso di san Domenico (chiesa, con il suo patrimonio artistico, chiostro ex convento domenicano e Caserma Paolini della Guardia di finanza) in piazza del Papa. L'antico palazzo Poi, riservato ai soli soci Fai, il Palazzo Benincasa di via della Loggia, con la sua storia e quella della famiglia Giambuzzi- Amatori, la vastissima raccolta di libri di Franco Amatori, e le sue numerose opere d'arte custodite al suo interno. E ancora: Fincantieri, luogo di lavoro tanto importante quanto identitario per la città, in cui lavorano persone da 54 nazionalità diverse. Saranno svelati al pubblico l'officina, il bacino e la banchina, con l'opportunità di ascoltare nelle varie tappe le testimonianze di lavoratori. Ed infine la caserma Paolini del Comando regionale della Guardia di finanza. Occasione preziosa per visitare un luogo mai aperto al pubblico. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Crocieristi ad Ancona: siglato l'accordo tra Comune e porto

TURISMO - Via libera alla convenzione per l'accoglienza dei turisti al terminal. L'assessore Berardinelli: «Grande opportunità per promuovere il nostro patrimonio» Facebook X LinkedIn Whatsapp Stampa Email La Giunta comunale ha approvato lo schema di accordo tra il Comune di Ancona e l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Centrale per l'accoglienza dei crocieristi che faranno scalo nel porto dorico durante la stagione 2026.

L'intesa conferma la collaborazione tra le due istituzioni per migliorare i servizi di accoglienza ai passeggeri delle navi da crociera e rafforzare il ruolo del porto di Ancona come porta di accesso turistica alla città e al territorio marchigiano. Con l'approvazione dell'accordo la città si prepara quindi ad accogliere la stagione crocieristica 2026, puntando a consolidare i flussi turistici e a valorizzare il porto come uno dei principali punti di ingresso internazionali per la scoperta di Ancona e del territorio regionale. «Il traffico crocieristico rappresenta una grande opportunità per Ancona e per tutto il territorio marchigiano afferma l'assessore al Turismo Daniele Berardinelli - . Ogni approdo porta in città migliaia di visitatori che entrano in contatto con il

nostro patrimonio culturale, architettonico e paesaggistico, oltre che con le eccellenze del territorio e sono invitati a ritornare per approfondire poi la visita. L'accordo con l'Autorità di sistema portuale consente di organizzare in modo più efficace l'accoglienza e di offrire ai crocieristi un primo contatto ordinato e qualificato con la città, rafforzando il ruolo di Ancona come porta turistica delle Marche». Daniele Berardinelli Nel 2025 il porto di Ancona ha registrato 78.228 crocieristi, un dato che conferma l'interesse crescente delle compagnie e dei viaggiatori verso lo scalo dorico. Anche per il 2026 numerosi operatori del settore, compresi alcuni attivi nel segmento di lusso, hanno già programmato la propria presenza ad Ancona. Tra il 19 febbraio e il 6 dicembre di quest'anno sono previsti complessivamente 45 approdi di navi da crociera, con l'arrivo della Msc Lirica e di unità appartenenti ad altri operatori internazionali. L'arrivo dei passeggeri genera un flusso significativo di visitatori diretti verso il centro storico, le chiese e i principali luoghi di interesse culturale della città. L'accordo consente al Comune di utilizzare il terminal crociera all'interno dell'area portuale anche per l'accoglienza dei passeggeri in sbarco da navi diverse dalla Msc Lirica attraccate alla banchina 15. La struttura è la stessa tensostruttura già utilizzata nella scorsa stagione, che permette di organizzare l'accoglienza in uno spazio coperto e attrezzato direttamente nell'area delle banchine. Il Comune sosterrà esclusivamente i costi relativi alla pulizia della struttura nelle giornate di sbarco delle navi extra Msc, per un importo complessivo di 1.812,92 euro, mentre climatizzazione, utenze e servizio di vigilanza resteranno a carico dell'Autorità portuale. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Ciccioli (FDI-ECR): "Il Porto di Ancona è l'infrastruttura strategica per le Marche per rafforzare il ruolo nell'Adriatico, nell'Europa e nella Macroregione Adriatico-Ionica"

"La scelta di riunire ad Ancona i vertici nazionali delle Capitanerie di porto è un segnale molto significativo che conferma il ruolo strategico del porto dorico nello scenario dell'Adriatico e, più in generale, nel sistema marittimo nazionale ed europeo, in attesa del progetto di legge, già in iter parlamentare, per la Riforma del Sistema portuale italiano che prevede una S.p.A. pubblica centrale e le sedi autonome periferiche. Il fatto che proprio Ancona sia stata scelta per ospitare questi lavori dimostra come il suo porto rappresenti un punto di riferimento centrale per la gestione della sicurezza marittima e delle emergenze nell'Adriatico. Non è solo una questione logistica o geografica, piuttosto è il riconoscimento di una funzione strategica che negli anni è cresciuta e che oggi guarda sempre più a una dimensione internazionale nell'ambito della Macroregione Adriatico-Ionica". Queste le dichiarazioni dell'europarlamentare di Fratelli d'Italia, on. Carlo Ciccioli, a pochi giorni dalla riunione che si è svolta ad Ancona. "Il rafforzamento della centrale operativa per la gestione delle emergenze marittime nell'Adriatico centrale rappresenta «un investimento importante che valorizza la capacità operativa del porto

dorico e il lavoro delle strutture presenti sul territorio, rendendo Ancona uno snodo fondamentale per il coordinamento dei soccorsi e per la sicurezza della navigazione. Il porto di Ancona è un'infrastruttura chiave non solo per le Marche, ma per l'intero sistema dei collegamenti dell'Adriatico. In un contesto europeo in cui la sicurezza marittima, la tutela delle coste e la gestione dei traffici sono sempre più centrali, rafforzare il ruolo di questo scalo significa rafforzare la competitività e la sicurezza dell'Italia. In quest'ottica il dialogo tra Capitanerie, Regione e istituzioni locali è fondamentale per sostenere lo sviluppo costiero, migliorare i servizi portuali e affrontare le nuove sfide legate alla sicurezza del mare, al turismo balneare e alla gestione delle attività demaniali. Ancona ha tutte le caratteristiche per diventare sempre più un punto di riferimento della macroarea adriatico-ionica e corridoio diretto da Suez e dal Golfo Persico. È su infrastrutture strategiche come il suo porto che si costruisce una visione di crescita per il territorio e per l'Italia nel Mediterraneo", conclude. Questo è un comunicato stampa pubblicato il 13-03-2026 alle 10:51 sul giornale del 13 marzo 2026 0 letture.



"La scelta di riunire ad Ancona i vertici nazionali delle Capitanerie di porto è un segnale molto significativo che conferma il ruolo strategico del porto dorico nello scenario dell'Adriatico e, più in generale, nel sistema marittimo nazionale ed europeo, in attesa del progetto di legge, già in iter parlamentare, per la Riforma del Sistema portuale italiano che prevede una S.p.A. pubblica centrale e le sedi autonome periferiche. Il fatto che proprio Ancona sia stata scelta per ospitare questi lavori dimostra come il suo porto rappresenti un punto di riferimento centrale per la gestione della sicurezza marittima e delle emergenze nell'Adriatico. Non è solo una questione logistica o geografica, piuttosto è il riconoscimento di una funzione strategica che negli anni è cresciuta e che oggi guarda sempre più a una dimensione internazionale nell'ambito della Macroregione Adriatico-Ionica". Queste le dichiarazioni dell'europarlamentare di Fratelli d'Italia, on. Carlo Ciccioli, a pochi giorni dalla riunione che si è svolta ad Ancona. "Il rafforzamento della centrale operativa per la gestione delle emergenze marittime nell'Adriatico centrale rappresenta «un investimento importante che valorizza la capacità operativa del porto dorico e il lavoro delle strutture presenti sul territorio, rendendo Ancona uno snodo fondamentale per il coordinamento dei soccorsi e per la sicurezza della navigazione. Il porto di Ancona è un'infrastruttura chiave non solo per le Marche, ma per l'intero sistema dei collegamenti dell'Adriatico. In un contesto europeo in cui la sicurezza marittima, la tutela delle coste e la gestione dei traffici sono sempre più centrali, rafforzare il ruolo di questo scalo significa rafforzare la competitività e la sicurezza dell'Italia. In quest'ottica il dialogo tra Capitanerie, Regione e istituzioni locali è fondamentale per sostenere lo sviluppo costiero, migliorare i servizi portuali e affrontare le nuove sfide legate alla sicurezza del mare, al turismo balneare e alla

Porto di Ancona, accordo con Autorità Portuale per l'accoglienza dei crocieristi nella stagione 2026

La Giunta comunale ha approvato lo schema di accordo tra il Comune di Ancona e l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Centrale per l'accoglienza dei crocieristi che faranno scalo nel porto dorico durante la stagione 2026. L'intesa conferma la collaborazione tra le due istituzioni per migliorare i servizi di accoglienza ai passeggeri delle navi da crociera e rafforzare il ruolo del porto di Ancona come porta di accesso turistica alla città e al territorio marchigiano. Con l'approvazione dell'accordo la città si prepara quindi ad accogliere la stagione crocieristica 2026, puntando a consolidare i flussi turistici e a valorizzare il porto come uno dei principali punti di ingresso internazionali per la scoperta di Ancona e del territorio regionale. «Il traffico crocieristico rappresenta una grande opportunità per Ancona e per tutto il territorio marchigiano», afferma l'assessore al Turismo Daniele Berardinelli. «Ogni approdo porta in città migliaia di visitatori che entrano in contatto con il nostro patrimonio culturale, architettonico e paesaggistico, oltre che con le eccellenze del territorio e sono invitati a ritornare per approfondire poi la visita. L'accordo con l'Autorità di sistema portuale consente di organizzare in modo più efficace l'accoglienza e di offrire ai crocieristi un primo contatto ordinato e qualificato con la città, rafforzando il ruolo di Ancona come porta turistica delle Marche». Nel 2025 il porto di Ancona ha registrato 78.228 crocieristi, un dato che conferma l'interesse crescente delle compagnie e dei viaggiatori verso lo scalo dorico. Anche per il 2026 numerosi operatori del settore, compresi alcuni attivi nel segmento di lusso, hanno già programmato la propria presenza ad Ancona. Tra il 19 febbraio e il 6 dicembre 2026 sono previsti complessivamente 45 approdi di navi da crociera, con l'arrivo della MSC Lirica e di unità appartenenti ad altri operatori internazionali. L'arrivo dei passeggeri genera un flusso significativo di visitatori diretti verso il centro storico, le chiese e i principali luoghi di interesse culturale della città. L'accordo consente al Comune di utilizzare il terminal crociere all'interno dell'area portuale anche per l'accoglienza dei passeggeri in sbarco da navi diverse dalla MSC Lirica attraccate alla banchina 15. La struttura è la stessa tensostruttura già utilizzata nella scorsa stagione, che permette di organizzare l'accoglienza in uno spazio coperto e attrezzato direttamente nell'area delle banchine. Il Comune sosterrà esclusivamente i costi relativi alla pulizia della struttura nelle giornate di sbarco delle navi extra MSC, per un importo complessivo di 1.812,92 euro, mentre climatizzazione, utenze e servizio di vigilanza resteranno a carico dell'Autorità portuale. Questo è un comunicato stampa pubblicato il 13-03-2026 alle 14:36 sul giornale del 13 marzo 2026 0 letture Commenti.



La Giunta comunale ha approvato lo schema di accordo tra il Comune di Ancona e l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Centrale per l'accoglienza dei crocieristi che faranno scalo nel porto dorico durante la stagione 2026. L'intesa conferma la collaborazione tra le due istituzioni per migliorare i servizi di accoglienza ai passeggeri delle navi da crociera e rafforzare il ruolo del porto di Ancona come porta di accesso turistica alla città e al territorio marchigiano. Con l'approvazione dell'accordo la città si prepara quindi ad accogliere la stagione crocieristica 2026, puntando a consolidare i flussi turistici e a valorizzare il porto come uno dei principali punti di ingresso internazionali per la scoperta di Ancona e del territorio regionale. «Il traffico crocieristico rappresenta una grande opportunità per Ancona e per tutto il territorio marchigiano», afferma l'assessore al Turismo Daniele Berardinelli. «Ogni approdo porta in città migliaia di visitatori che entrano in contatto con il nostro patrimonio culturale, architettonico e paesaggistico, oltre che con le eccellenze del territorio e sono invitati a ritornare per approfondire poi la visita. L'accordo con l'Autorità di sistema portuale consente di organizzare in modo più efficace l'accoglienza e di offrire ai crocieristi un primo contatto ordinato e qualificato con la città, rafforzando il ruolo di Ancona come porta turistica delle Marche». Nel 2025 il porto di Ancona ha registrato 78.228 crocieristi, un dato che conferma l'interesse crescente delle compagnie e dei viaggiatori verso lo scalo dorico. Anche per il 2026 numerosi operatori del settore, compresi alcuni attivi nel segmento di lusso, hanno già programmato la propria presenza ad Ancona. Tra il 19 febbraio e il 6 dicembre 2026 sono previsti complessivamente 45 approdi di navi da crociera, con l'arrivo della MSC Lirica e di unità appartenenti ad altri operatori internazionali. L'arrivo dei passeggeri genera un flusso significativo di visitatori diretti verso il centro storico, le chiese e i principali luoghi di interesse culturale della

Andrea Raschia: "Novità sul Molo Clementino. Il Porto condiziona la Città: non possiamo rimanere indifferenti"

Triste davvero la condizione di spettatori inerti di fronte ad accadimenti che sembrano ineluttabili. Guerre incomprensibili dal tratto comune: persone inermi a farne le spese. Guerre che fanno carta straccia di ONU e diritto internazionale. Siamo nel caos. Mettiamo insieme le nostre voci per dire almeno: BASTA! Al tempo stesso vibrano sensazioni di vivere passaggi decisivi sui quali, però, incidere. Il primo è il Referendum. Ci sfilano sotto il naso ben sette articoli della Costituzione con non chalance. Tema: carriera dei magistrati; bersaglio: principio di separazione dei poteri che regge una sana democrazia. Tra una settimana abbiamo l'opportunità di dire la nostra, noi, popolo sovrano sempre meno coinvolto e sempre più ai margini. Ormai disilluso. La politica pensa di far da sé. Non di rado pensa a sé. Infine, come Anconetani, ci sarebbe un punto. A ben guardare non proprio di poco conto. Anche se per alcuni dall'esito ormai scontato: il banchinamento del Molo Clementino. Com'è noto siamo alle battute finali con l'iter al Ministero Ambiente. Finora ha prevalso la volontà di chi antepone ragioni di ipotetico sviluppo relegando in secondo piano preoccupazioni legate ai rischi per la salute pubblica. C'è una novità, però. Nei giorni scorsi sono emerse posizioni unitarie del Sindacato di categoria pronto ad incontrare l'**Autorità Portuale**. Valutazioni che consegnano, con nuovi elementi, un nuovo quadro. Vediamole. Creazione di posti di lavoro? Per quanto riguarda i lavoratori del porto non cambia niente. Incremento di attività commerciali? Questo modello non porterà ricchezza, creerà un sistema chiuso gestito dall'armatore. Toglie lavoro a commercianti e ai dipendenti. Per non dire della fact-checking su l'elettificazione delle banchine: insufficiente per consentire di spegnere i motori in porto. Cosa rimane? Lavori certo utili allo scalo dorico. Ci mancherebbe coi robusti investimenti preventivati. Ma soprattutto la salvaguardia di giganteschi interessi privati. Possiamo rimanere indifferenti? Il Porto ha sempre condizionato la Città. Patrimonio non sempre curato a dovere. Con opere non sempre di senso e significato. Ricordate la storica Fiera della Pesca? Un centro di attività culturali che oggi lascia spazio a magazzini. Pensate se qualcuno, Politica o lo stesso Sindacato, ritenesse finalmente opportuno chiamare la Città, discutere nei quartieri, coinvolgere comitati e movimenti. Pensate se insieme condividessimo una piattaforma rivendicativa da presentare alle **Autorità**, pronti a sostenerla con iniziative e mobilitazione, se necessario. Pensate se... Questo è un comunicato stampa pubblicato il 13-03-2026 alle 17:56 sul giornale del 13 marzo 2026 0 letture.



Triste davvero la condizione di spettatori inerti di fronte ad accadimenti che sembrano ineluttabili. Guerre incomprensibili dal tratto comune: persone inermi a farne le spese. Guerre che fanno carta straccia di ONU e diritto internazionale. Siamo nel caos. Mettiamo insieme le nostre voci per dire almeno: BASTA! Al tempo stesso vibrano sensazioni di vivere passaggi decisivi sui quali, però, incidere. Il primo è il Referendum. Ci sfilano sotto il naso ben sette articoli della Costituzione con non chalance. Tema: carriera dei magistrati; bersaglio: principio di separazione dei poteri che regge una sana democrazia. Tra una settimana abbiamo l'opportunità di dire la nostra, noi, popolo sovrano sempre meno coinvolto e sempre più ai margini. Ormai disilluso. La politica pensa di far da sé. Non di rado pensa a sé. Infine, come Anconetani, ci sarebbe un punto. A ben guardare non proprio di poco conto. Anche se per alcuni dall'esito ormai scontato: il banchinamento del Molo Clementino. Com'è noto siamo alle battute finali con l'iter al Ministero Ambiente. Finora ha prevalso la volontà di chi antepone ragioni di ipotetico sviluppo relegando in secondo piano preoccupazioni legate ai rischi per la salute pubblica. C'è una novità, però. Nei giorni scorsi sono emerse posizioni unitarie del Sindacato di categoria pronto ad incontrare l'Autorità Portuale. Valutazioni che consegnano, con nuovi elementi, un nuovo quadro. Vediamole. Creazione di posti di lavoro? Per quanto riguarda i lavoratori del porto non cambia niente. Incremento di attività commerciali? Questo modello non porterà ricchezza, creerà un sistema chiuso gestito dall'armatore. Toglie lavoro a commercianti e ai dipendenti. Per non dire della fact-checking su l'elettificazione delle banchine: insufficiente per consentire di spegnere i motori in porto. Cosa rimane? Lavori certo utili allo scalo dorico. Ci mancherebbe coi robusti investimenti preventivati. Ma soprattutto la salvaguardia di giganteschi interessi privati. Possiamo rimanere indifferenti? Il

Consorzio Industriale del Lazio: l'Assemblea dei Soci approva l'ingresso di 33 nuovi Comuni.

Si è svolta oggi l'Assemblea generale dei soci del Consorzio Industriale del Lazio, che ha esaminato e approvato le richieste di adesione presentate da 33 nuovi Comuni, segnando un passaggio di grande rilievo nel processo di consolidamento e rafforzamento dell'ente. Le nuove adesioni riguardano amministrazioni appartenenti a quattro province del Lazio e rappresentano un ampliamento significativo della base territoriale del Consorzio, con una distribuzione così articolata: 25 Comuni della provincia di Viterbo, 2 della provincia di Rieti, 4 della provincia di Roma e 2 della provincia di Frosinone.

«Le nuove adesioni non rappresentano un mero ampliamento formale della compagine sociale, ma costituiscono un passaggio strategico e simbolico nel processo di costruzione di un vero Consorzio Industriale Unico del Lazio - ha affermato il Commissario del Consorzio Industriale del Lazio, prof. Raffaele Trequattrini - L'ingresso di 33 nuovi Comuni dimostra come i territori riconoscano nel Consorzio uno strumento concreto di sviluppo e di programmazione delle politiche industriali. Particolarmente significativo è l'ingresso di 25 Comuni della provincia di Viterbo, compreso il capoluogo,

territori che storicamente non hanno mai avuto un consorzio industriale, non essendo stati interessati dalle politiche della Cassa per il Mezzogiorno. Si tratta di un fatto epocale che consente di colmare una storica lacuna e di includere pienamente anche questo quadrante del Lazio nelle politiche regionali di sviluppo industriale e logistico. Allo stesso modo, l'adesione del Comune di **Civitavecchia** rappresenta un elemento di straordinaria rilevanza strategica: il **porto di Civitavecchia** è infatti il principale scalo marittimo del Lazio e uno snodo logistico fondamentale per i collegamenti nazionali e internazionali, con ricadute rilevanti per l'intero sistema produttivo regionale. Questo risultato è stato possibile grazie a una fitta e costante interlocuzione con le amministrazioni comunali che hanno scelto di aderire al Consorzio e al forte lavoro di impulso istituzionale portato avanti dalla Vicepresidente della Regione Lazio, Roberta Angelilli, che ha sostenuto con convinzione il percorso di rafforzamento dell'Ente quale strumento centrale delle politiche industriali regionali. Con queste adesioni il Consorzio Industriale del Lazio compie un vero salto di scala. Non si tratta semplicemente di nuovi ingressi, ma dell'estensione di un progetto di sviluppo che coinvolge territori strategici della regione e che mette in rete infrastrutture, logistica e aree produttive. L'obiettivo è costruire un sistema sempre più integrato, capace di attrarre investimenti, sostenere la crescita delle imprese e generare nuove opportunità di lavoro. Il Consorzio si conferma così uno strumento centrale delle politiche industriali del Lazio e un punto di riferimento sempre più forte per i territori, chiamato ad accompagnare una nuova fase di sviluppo fondata su integrazione territoriale, competitività e innovazione». «Le nuove adesioni rafforzano il Consorzio industriale del Lazio,



Si è svolta oggi l'Assemblea generale dei soci del Consorzio Industriale del Lazio, che ha esaminato e approvato le richieste di adesione presentate da 33 nuovi Comuni, segnando un passaggio di grande rilievo nel processo di consolidamento e rafforzamento dell'ente. Le nuove adesioni riguardano amministrazioni appartenenti a quattro province del Lazio e rappresentano un ampliamento significativo della base territoriale del Consorzio, con una distribuzione così articolata: 25 Comuni della provincia di Viterbo, 2 della provincia di Rieti, 4 della provincia di Roma e 2 della provincia di Frosinone. «Le nuove adesioni non rappresentano un mero ampliamento formale della compagine sociale, ma costituiscono un passaggio strategico e simbolico nel processo di costruzione di un vero Consorzio Industriale Unico del Lazio - ha affermato il Commissario del Consorzio Industriale del Lazio, prof. Raffaele Trequattrini - L'ingresso di 33 nuovi Comuni dimostra come i territori riconoscano nel Consorzio uno strumento concreto di sviluppo e di programmazione delle politiche industriali. Particolarmente significativo è l'ingresso di 25 Comuni della provincia di Viterbo, compreso il capoluogo, territori che storicamente non hanno mai avuto un consorzio industriale, non essendo stati interessati dalle politiche della Cassa per il Mezzogiorno. Si tratta di un fatto epocale che consente di colmare una storica lacuna e di includere pienamente anche questo quadrante del Lazio nelle politiche regionali di sviluppo industriale e logistico. Allo stesso modo, l'adesione del Comune di Civitavecchia rappresenta un elemento di straordinaria rilevanza strategica: il porto di Civitavecchia è infatti il principale scalo marittimo del Lazio e uno snodo logistico

rendendolo più strutturato e competitivo. Siamo orientati a consolidare il ruolo del Consorzio come soggetto attuatore delle politiche industriali della Regione Lazio, al servizio delle imprese e delle misure di sviluppo del territorio - ha dichiarato la vicepresidente e assessore allo Sviluppo economico della Regione Lazio, Roberta Angelilli intervenuta durante l'assemblea - La prima occasione operativa sarà la Zona Logistica Semplificata di prossima attivazione e che consente agevolazioni fiscali, come il credito d'imposta, e procedure burocratiche più agili. Per la ZLS sarà aperto uno sportello unico di assistenza e il Consorzio sarà un partner fondamentale per gli aspetti tecnici e urbanistici. Ricordo che per le imprese ricadenti nelle aree del Consorzio industriale del Lazio, il Governo ha messo a disposizione 100 milioni di euro. A queste risorse, si aggiungono gli ulteriori 100 milioni per l'innovazione e il trasferimento tecnologico dei bandi regionali che puntano a creare sinergie operative tra imprese, università e centri di ricerca per progettualità ad alto impatto innovativo. Ringrazio il Consorzio industriale del Lazio per questi due intensi anni di lavoro e mi auguro che altri Comuni aderiscano. Per le aree in cui operano insediamenti industriali, artigianale e logistici, si traduce in un valore aggiunto e un supporto reale alla crescita produttiva». Di seguito l'elenco dei Comuni entrati ufficialmente nella compagine societaria del Consorzio Industriale del Lazio: Provincia di Viterbo (25): Civita Castellana, Viterbo, Orte, Corchiano, Fabrica di Roma, Tarquinia, Caprarola, Capranica, Bassano Romano, Villa San Giovanni in Tuscia, Vallerano, Canepina, Gallese, Nepi, Montefiascone, Acquapendente, Valentano, Bagnoregio, Barbarano Romano, Bolsena, Canino, Celleno, Montalto di Castro, Vetralla, Vignanello. Provincia di Rieti (2): Pescorocchiano, Magliano Sabina. Provincia di Frosinone (2): Vico nel Lazio, Pico. Provincia di Roma (4): Cave, **Civitavecchia**, Velletri, Tolfa.

Agenparl**Napoli****"Il Direttore Generale Cons. Roberto Alesse in visita Istituzionale alla Direzione Territoriale Campania"**

Sarà a **Napoli** nella mattinata di martedì 17 marzo il Direttore Generale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Cons. Roberto Alesse, per una visita istituzionale agli Uffici Territoriali della Campania. È previsto l'incontro con gli organi di informazione alle ore 12:00 del giorno 17 marzo 2026 presso la Sala Mangiacapra della Direzione Territoriale Campania sita in via Alcide De Gasperi, 20. Ad accogliere il Direttore Generale Cons. Alesse, con a seguito una delegazione costituita dal Direttore Centrale Antifrode, Cons. Sergio Gallo, Direttore Centrale Audit, Gen. D. Rosario Massino, Direttore Organizzazione e Trasformazione Digitale, Ing. Stefano Saracchi, sarà il Direttore Territoriale Campania, Maria Alessandra Santillo. La visita del Direttore Generale ADM, Cons. Alesse, proseguirà nella giornata presso gli Uffici del Distaccamento Locale Aeroporto di **Napoli** - Capodichino e il giorno seguente presso gli Uffici UADM del **Porto** di **Napoli** e il Laboratorio Chimico di **Napoli**. Comments are closed.


Agenparl

"Il Direttore Generale Cons. Roberto Alesse in visita Istituzionale alla Direzione Territoriale Campania"



03/13/2026 10:22

Sarà a Napoli nella mattinata di martedì 17 marzo il Direttore Generale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Cons. Roberto Alesse, per una visita istituzionale agli Uffici Territoriali della Campania. È previsto l'incontro con gli organi di informazione alle ore 12:00 del giorno 17 marzo 2026 presso la Sala Mangiacapra della Direzione Territoriale Campania sita in via Alcide De Gasperi, 20. Ad accogliere il Direttore Generale Cons. Alesse, con a seguito una delegazione costituita dal Direttore Centrale Antifrode, Cons. Sergio Gallo, Direttore Centrale Audit, Gen. D. Rosario Massino, Direttore Organizzazione e Trasformazione Digitale, Ing. Stefano Saracchi, sarà il Direttore Territoriale Campania, Maria Alessandra Santillo. La visita del Direttore Generale ADM, Cons. Alesse, proseguirà nella giornata presso gli Uffici del Distaccamento Locale Aeroporto di Napoli - Capodichino e il giorno seguente presso gli Uffici UADM del Porto di Napoli e il Laboratorio Chimico di Napoli.

Comments are closed.

Agenparl

Napoli

ADM: Il Direttore Generale Cons. Roberto Alesse in visita Istituzionale alla Direzione Territoriale Campania

(AGENPARL) - Fri 13 March 2026 COMUNICATO STAMPA "Il Direttore Generale Cons. Roberto Alesse in visita Istituzionale alla Direzione Territoriale Campania" **Napoli**, 13 marzo 2026 - Sarà a **Napoli** nella mattinata di martedì 17 marzo il Direttore Generale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Cons. Roberto Alesse, per una visita istituzionale agli Uffici Territoriali della Campania. È previsto l'incontro con gli organi di informazione alle ore 12:00 del giorno 17 marzo 2026 presso la Sala Mangiacapra della Direzione Territoriale Campania sita in via Alcide De Gasperi, 20. Ad accogliere il Direttore Generale Cons. Alesse, con a seguito una delegazione costituita dal Direttore Centrale Antifrode, Cons. Sergio Gallo, Direttore Centrale Audit, Gen. D. Rosario Massino, Direttore Organizzazione e Trasformazione Digitale, Ing. Stefano Saracchi, sarà il Direttore Territoriale Campania, Maria Alessandra Santillo. La visita del Direttore Generale ADM, Cons. Alesse, proseguirà nella giornata presso gli Uffici del Distaccamento Locale Aeroporto di **Napoli** - Capodichino e il giorno seguente presso gli Uffici UADM del **Porto** di **Napoli** e il Laboratorio Chimico di **Napoli**. Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.



Gazzetta di Napoli

Napoli

Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, visita del Direttore Generale

Sarà a **Napoli** nella mattinata di martedì 17 marzo il Direttore Generale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Cons. Roberto Alesse, per una visita istituzionale agli Uffici Territoriali della Campania. È previsto l'incontro con gli organi di informazione alle ore 12:00 del giorno 17 marzo 2026 presso la Sala Mangiacapra della Direzione Territoriale Campania sita in via Alcide De Gasperi, 20. Ad accogliere il Direttore Generale Cons. Alesse, con a seguito una delegazione costituita dal Direttore Centrale Antifrode, Cons. Sergio Gallo, Direttore Centrale Audit, Gen. D. Rosario Massino, Direttore Organizzazione e Trasformazione Digitale, Ing. Stefano Saracchi, sarà il Direttore Territoriale Campania, Maria Alessandra Santillo. La visita del Direttore Generale ADM, Cons. Alesse, proseguirà nella giornata presso gli Uffici del Distaccamento Locale Aeroporto di **Napoli** - Capodichino e il giorno seguente presso gli Uffici UADM del **Porto** di **Napoli** e il Laboratorio Chimico di **Napoli**.



Il Dispari

Napoli

Porto di Napoli, svolta per gli autotrasportatori. Riconosciuti i vettori per l'accesso al molo Bausan

Meta Time

Da inizio anno l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale ha intensificato i controlli agli ingressi del molo Bausan, uno dei principali punti di imbarco per i collegamenti marittimi verso le isole del Golfo. Una stretta che ha avuto effetti immediati soprattutto sui camion destinati a imbarcarsi per Ischia, Procida e Capri. Dal 1° gennaio, infatti, i mezzi pesanti che fino all'anno precedente accedevano senza particolari difficoltà si sono trovati di fronte a un nuovo sistema di controlli. L'ingresso nell'area portuale è stato subordinato alla presentazione del titolo di viaggio, documento che nel caso dei camion diretti sulle isole viene però emesso soltanto al momento dell'acquisto del biglietto in biglietteria. Un passaggio che avviene, di fatto, quando il mezzo si trova già all'interno dell'area portuale. Una situazione paradossale che ha creato non pochi problemi operativi per gli autotrasportatori. Nei fatti, i camion diretti agli imbarchi si sono visti bloccare all'ingresso del porto senza poter dimostrare di avere già il titolo necessario per proseguire verso il molo. Per provare a risolvere la questione, circa un mese fa era stata presentata una richiesta formale di autorizzazione all'Autorità Portuale, ma per settimane non era arrivato alcun riscontro. Nel frattempo, i disagi per chi trasporta merci verso le isole sono rimasti evidenti, con rallentamenti e difficoltà nella gestione dei carichi. La svolta è arrivata grazie all'intervento della New Atec e alla collaborazione con l'ACCSEA, l'Associazione Campana Corrieri e Autotrasportatori. In particolare, un ruolo decisivo è stato svolto dal presidente dell'associazione e vicepresidente di Fedespedit, Domenico De Crescenzo, delegato ai rapporti con l'Agenzia delle Dogane e alle questioni doganali. Attraverso questo lavoro di interlocuzione istituzionale è stato ottenuto il riconoscimento degli autotrasportatori come vettori iscritti nel registro previsto dall'articolo 68 del Codice della Navigazione. Una classificazione che consente ora alle imprese interessate di richiedere un permesso annuale di accesso al porto, con l'inserimento delle targhe dei mezzi autorizzati. In questo modo i camion potranno entrare nell'area portuale senza incorrere nelle difficoltà registrate nelle scorse settimane, garantendo una gestione più fluida delle operazioni di imbarco verso le isole. Soddisfazione è stata espressa dal presidente della New Atec, Marco Galano, che ha ringraziato sia Domenico De Crescenzo per la disponibilità e la collaborazione dimostrata nella risoluzione del problema, sia il presidente dell'Autorità Portuale, Eliseo Cuccaro, per aver compreso le difficoltà che gli autotrasportatori stavano affrontando nel transitare con i propri mezzi nella zona della Marina. Per il comparto dei trasporti destinati alle isole si tratta di un passaggio importante. Le merci che ogni giorno raggiungono Ischia e le altre realtà del Golfo passano infatti quasi tutte da quel tratto di porto, e qualsiasi rallentamento nella filiera logistica finisce inevitabilmente per riflettersi sulla vita economica delle



Da inizio anno l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale ha intensificato i controlli agli ingressi del molo Bausan, uno dei principali punti di imbarco per i collegamenti marittimi verso le isole del Golfo. Una stretta che ha avuto effetti immediati soprattutto sui camion destinati a imbarcarsi per Ischia, Procida e Capri. Dal 1° gennaio, infatti, i mezzi pesanti che fino all'anno precedente accedevano senza particolari difficoltà si sono trovati di fronte a un nuovo sistema di controlli. L'ingresso nell'area portuale è stato subordinato alla presentazione del titolo di viaggio, documento che nel caso dei camion diretti sulle isole viene però emesso soltanto al momento dell'acquisto del biglietto in biglietteria. Un passaggio che avviene, di fatto, quando il mezzo si trova già all'interno dell'area portuale. Una situazione paradossale che ha creato non pochi problemi operativi per gli autotrasportatori. Nei fatti, i camion diretti agli imbarchi si sono visti bloccare all'ingresso del porto senza poter dimostrare di avere già il titolo necessario per proseguire verso il molo. Per provare a risolvere la questione, circa un mese fa era stata presentata una richiesta formale di autorizzazione all'Autorità Portuale, ma per settimane non era arrivato alcun riscontro. Nel frattempo, i disagi per chi trasporta merci verso le isole sono rimasti evidenti, con rallentamenti e difficoltà nella gestione dei carichi. La svolta è arrivata grazie all'intervento della New Atec e alla collaborazione con l'ACCSEA, l'Associazione Campana Corrieri e Autotrasportatori. In particolare, un ruolo decisivo è stato svolto dal presidente dell'associazione e vicepresidente di Fedespedit, Domenico De Crescenzo, delegato ai rapporti con l'Agenzia delle Dogane e alle questioni doganali. Attraverso questo lavoro di interlocuzione istituzionale è stato ottenuto il riconoscimento degli autotrasportatori come vettori iscritti nel registro previsto dall'articolo 68 del Codice della Navigazione. Una classificazione che consente ora alle imprese interessate di

Il Dispari

Napoli

comunità isolate. Secondo Galano, l'esito della vicenda dimostra ancora una volta quanto possa essere determinante il ruolo delle associazioni di categoria, soprattutto per territori come quelli insulari, dove il sistema dei trasporti rappresenta una vera e propria infrastruttura vitale. Un passo alla volta, dunque, ma nella direzione di una gestione più ordinata e riconosciuta del lavoro degli autotrasportatori che ogni giorno garantiscono il collegamento tra la terraferma e le isole del Golfo di Napoli. Redazione Web Articolo realizzato dalla Redazione Web de Il Dispari Quotidiano. La redazione si occupa dell'analisi e della pubblicazione fedele degli atti e dei documenti ufficiali, garantendo un'informazione precisa, imparziale e trasparente. Ogni contenuto viene riportato senza interpretazioni o valutazioni personali, nel rispetto dell'integrità delle fonti e della veridicità dei fatti. Visualizza tutti gli articoli Iscriviti alla newsletter [LEAVE A REPLY](#).

Nautica, a Castellammare di Stabia tutto pronto per il Napoli Boat Show

Prima edizione del salone nautico del Golfo di Napoli: dal 18 al 22 marzo 2026 al Marina di Stabia, con prove in mare su prenotazione e brand di riferimento del settore. Si è svolta questa mattina presso la Reggia di Quisisana, la dimora storica di Castellammare di Stabia che dal XIII secolo custodisce la memoria dei sovrani angioini e borbonici e che oggi ospita il Museo Archeologico di Stabia Libero D'Orsi, la conferenza stampa di presentazione del Napoli Boat Show, il nuovo salone nautico in programma dal 18 al 22 marzo 2026 al Marina di Stabia. La scelta della sede non è casuale: la Reggia, che si erge sul costone del Monte Faito con vista sul Golfo di Napoli, incarna la stessa vocazione al bello e alla qualità che gli organizzatori intendono imprimere all'evento. Il Napoli Boat Show si inserisce in questo contesto come il primo "Boutique Boat Show" baricentrico del Mediterraneo, con un format che inverte la logica espositiva tradizionale. Ogni imbarcazione esposta è ormeggiata in acqua e pronta a navigare: le prove in mare, effettuabili su prenotazione diretta con l'espositore, non sono un'eccezione, ma parte integrante del programma. Il Golfo, con la Costiera Amalfitana e la penisola sorrentina sullo sfondo, Capri e Ischia raggiungibili a poca distanza, offre uno scenario difficilmente replicabile per chi vuole toccare con mano le prestazioni di un'imbarcazione. Tra i brand presenti Riva Rizzardi e Azimut Yachts - le cui imbarcazioni da 27 metri saranno le ammiraglie del salone - poi Cayman Cranchi Saxdor Airon Marine G Tender P Yachts Nautica Salpa, Prestige Nautica Esposito FIM Menorquin De Antonio Sacs Pirelli Mig tra le barche a motore e Lagoon e Jeanneau tra le barche a vela, con molti altri in arrivo. All'incontro con i giornalisti erano presenti, tra gli altri, il Sindaco di Castellammare di Stabia Luigi Vicinanza, l'ideatore e presidente dell'evento Fabio Piantedosi e il Comandante della Capitaneria di **Porto** di Stabia Andrea Pellegrino, il Consigliere Metropolitano del Comune di Napoli Giuseppe Gargiulo, l'AD del Marina di Stabia Salvatore La Mura, Fabio Piantedosi, ideatore e presidente del Napoli Boat Show: "Il Napoli Boat Show nasce con l'obiettivo di valorizzare la produzione nautica italiana, settore in cui la Campania esprime alcune tra le sue eccellenze più significative. L'evento è stato concepito come una piattaforma espositiva funzionale ed efficiente, capace di facilitare la visita a bordo e le prove in mare, offrendo agli operatori e al pubblico un'esperienza concreta e qualificata. La scelta del Marina di Stabia rappresenta un elemento strategico: una location di riferimento nell'area, in grado di coniugare infrastrutture moderne e qualità dell'accoglienza. Particolare attenzione è stata dedicata all'integrazione dell'evento con il territorio di Castellammare di Stabia, coinvolgendone le realtà economiche, produttive e istituzionali. Il Napoli Boat Show intende inoltre proporsi come promotore attivo delle ricchezze archeologiche, naturalistiche e culturali del territorio, contribuendo



Prima edizione del salone nautico del Golfo di Napoli: dal 18 al 22 marzo 2026 al Marina di Stabia, con prove in mare su prenotazione e brand di riferimento del settore. Si è svolta questa mattina presso la Reggia di Quisisana, la dimora storica di Castellammare di Stabia che dal XIII secolo custodisce la memoria dei sovrani angioini e borbonici e che oggi ospita il Museo Archeologico di Stabia Libero D'Orsi, la conferenza stampa di presentazione del Napoli Boat Show, il nuovo salone nautico in programma dal 18 al 22 marzo 2026 al Marina di Stabia. La scelta della sede non è casuale: la Reggia, che si erge sul costone del Monte Faito con vista sul Golfo di Napoli, incarna la stessa vocazione al bello e alla qualità che gli organizzatori intendono imprimere all'evento. Il Napoli Boat Show si inserisce in questo contesto come il primo "Boutique Boat Show" baricentrico del Mediterraneo, con un format che inverte la logica espositiva tradizionale. Ogni imbarcazione esposta è ormeggiata in acqua e pronta a navigare: le prove in mare, effettuabili su prenotazione diretta con l'espositore, non sono un'eccezione, ma parte integrante del programma. Il Golfo, con la Costiera Amalfitana e la penisola sorrentina sullo sfondo, Capri e Ischia raggiungibili a poca distanza, offre uno scenario difficilmente replicabile per chi vuole toccare con mano le prestazioni di un'imbarcazione. Tra i brand presenti Riva Rizzardi e Azimut Yachts - le cui imbarcazioni da 27 metri saranno le ammiraglie del salone - poi Cayman Cranchi Saxdor Airon Marine G Tender P Yachts Nautica Salpa, Prestige Nautica Esposito FIM Menorquin De Antonio Sacs Pirelli Mig tra le barche a motore e Lagoon e Jeanneau tra le barche a vela, con molti altri in arrivo. All'incontro con i giornalisti erano presenti, tra gli altri, il Sindaco di Castellammare di Stabia Luigi Vicinanza, l'ideatore e presidente dell'evento Fabio Piantedosi e il Comandante della Capitaneria di Porto di Stabia Andrea Pellegrino, il Consigliere Metropolitano del Comune di Napoli Giuseppe Gargiulo, l'AD del Marina di Stabia Salvatore La Mura, Fabio Piantedosi, ideatore e presidente del Napoli Boat Show: "Il Napoli Boat Show nasce con l'obiettivo di valorizzare la produzione nautica italiana, settore in cui la Campania esprime alcune tra le sue eccellenze più significative. L'evento è stato concepito come una piattaforma espositiva funzionale ed efficiente, capace di facilitare la visita a bordo e le prove in mare, offrendo agli operatori e al pubblico un'esperienza concreta e qualificata. La scelta del Marina di Stabia rappresenta un elemento strategico: una location di riferimento nell'area, in grado di coniugare infrastrutture moderne e qualità dell'accoglienza. Particolare attenzione è stata dedicata all'integrazione dell'evento con il territorio di Castellammare di Stabia, coinvolgendone le realtà economiche, produttive e istituzionali. Il Napoli Boat Show intende inoltre proporsi come promotore attivo delle ricchezze archeologiche, naturalistiche e culturali del territorio, contribuendo

alla valorizzazione di un patrimonio che rappresenta un asset strategico per lo sviluppo locale. Consapevoli delle sfide legate a una prima edizione, abbiamo scelto un'impostazione volutamente misurata, privilegiando qualità, sicurezza e solidità organizzativa, con l'obiettivo di costruire fin da subito basi concrete per una crescita strutturata nelle prossime edizioni." Andrea Pellegrino, comandante della Capitaneria di **Porto** di Castellammare di Stabia: "Mi rallegra sapere che lo splendido scenario stabiese sia stato scelto per questo importante evento a favore della nautica. La realtà stabiese è da sempre vicina alla portualità, alla cantieristica navale e ai crescenti usi del mare. Le professionalità coinvolte, le locali maestranze e gli operatori portuali sono una reale conferma che Castellammare di Stabia ha l'indubbia capacità di esprimere alte professionalità e, quindi, di farsi trovare pronta alle sfide di porti sempre più performanti. Senza dimenticare le sue origini e, quindi, di essere uno storico interlocutore per l'utenza, la Capitaneria di **porto** Guardia Costiera di Castellammare di Stabia opera nell'ambito delle proprie attribuzioni di legge per assicurare una razionale fruizione delle risorse, la sicurezza della navigazione e dei trasporti insieme alla tutela del habitat marino e delle risorse ittiche. A ciò si aggiunge una pratica azione di divulgazione e di sensibilizzazione della conoscenza e rispetto del mare. In tal senso si collocano i molteplici progetti sostenuti dal Comune di Castellammare di Stabia che ci vede in tutte le scuole di ogni ordine e grado. Ad oggi sono stati coinvolti oltre 5000 studenti. Anche la 2° edizione della Traversata delle Sirene, sempre col Comune di Castellammare di Stabia e con la locale sezione della Lega Navale, mira a diffondere la cultura del mare e permettere la conoscenza di questa costa dall'incantevole bellezza." Salvatore La Mura, a.d. del Marina di Stabia: "Il Napoli Boat Show è un evento di respiro internazionale che porta l'attenzione del mondo della nautica su un territorio che ha molto da offrire. Castellammare di Stabia, con il suo golfo, il suo patrimonio storico e la sua tradizione marinara, non ha nulla da invidiare alle più celebrate destinazioni del Mediterraneo. Iniziative come questa contribuiscono a valorizzarla nel modo che merita." Architetto Giuseppe Gargiulo, consigliere delegato della Città Metropolitana di Napoli, in rappresentanza del sindaco di Napoli Gaetano Manfredi: "È per me un grande piacere partecipare alla conferenza stampa di presentazione del Napoli Boat Show 2026, in qualità di Consigliere Delegato della Città Metropolitana di Napoli, in rappresentanza del Sindaco Metropolitano Gaetano Manfredi. Dal 18 al 22 marzo 2026, il **Porto** Turistico di Marina di Stabia ospiterà un evento che porterà nel nostro territorio il meglio della nautica nazionale e internazionale. Ma il valore di questa manifestazione va oltre l'esposizione di yacht, barche a motore e imbarcazioni a vela in uno degli scenari più suggestivi del Mediterraneo. Il Napoli Boat Show rappresenta soprattutto un potente volano economico per il territorio. Al centro ci sono gli imprenditori, gli artigiani, i maestri d'ascia, i tecnici e le maestranze che ogni giorno, con esperienza, professionalità e passione, contribuiscono a creare lavoro, innovazione e sviluppo per la nostra area metropolitana. Proprio Castellammare di Stabia custodisce una tradizione cantieristica navale centenaria, un patrimonio di competenze che affonda le radici nella storia industriale del Mezzogiorno

e che oggi è riuscito e continua a riuscire a elevarsi attraverso produzioni di eccellenza, riconosciute sui mercati nazionali e internazionali. Questa capacità di coniugare tradizione e innovazione è la vera forza del nostro territorio. Particolarmente significativa è anche l'attenzione alla transizione ecologica e alla sostenibilità, con soluzioni elettriche e ibride, nuovi materiali e startup innovative che dimostrano come la nautica possa evolversi in chiave moderna e responsabile, senza perdere la propria identità produttiva. Come Città Metropolitana crediamo fermamente che investire sull'economia del mare significhi sostenere una filiera strategica che genera occupazione qualificata, valorizza il saper fare locale e rafforza il ruolo di Napoli e della sua area metropolitana come hub mediterraneo della nautica. Il Napoli Boat Show è dunque non solo una vetrina internazionale, ma il riconoscimento concreto del lavoro quotidiano di chi, con competenza e visione, continua a costruire futuro sulle nostre coste." Luigi Vicinanza, sindaco di Castellammare di Stabia: "Il Napoli Boat Show rappresenta per Castellammare di Stabia una ulteriore opportunità di valorizzazione della nostra identità marinara e produttiva. Castellammare è una città che ha scritto pagine fondamentali della storia navale italiana: nei nostri cantieri è stata varata l'Amerigo Vespucci, simbolo nel mondo dell'eccellenza e della tradizione marinara del nostro Paese. Ospitare la prima edizione di questo salone nautico a Marina di Stabia significa rafforzare il ruolo strategico della nostra città nel panorama della nautica nazionale e internazionale. È anche un segnale concreto di fiducia verso il nostro tessuto economico, le nostre maestranze e le tante realtà imprenditoriali che operano con competenza e passione nel settore del mare. Come Amministrazione comunale sosteniamo questa iniziativa perché crediamo che investire sull'economia del mare significhi creare sviluppo, occupazione qualificata e nuove opportunità per i giovani. Il Napoli Boat Show sarà inoltre una vetrina importante per promuovere le bellezze storiche, culturali e paesaggistiche di Castellammare di Stabia, contribuendo a rafforzare la nostra vocazione turistica." La location: il Marina di Stabia L'evento si svolge al Marina di Stabia , una delle strutture nautiche più imponenti d'Europa, progettata dallo studio Massimiliano Fuksas . L'accoglienza segue gli standard dell'hotellerie di alto livello: lo Yacht Club, le lounge e le aree riservate sono pensate per favorire incontri tra cantieri, dealer e armatori, presentazioni di prodotto e momenti di networking. Un territorio che parla da solo Castellammare di Stabia si trova al crocevia di alcune delle mete più visitate del Mediterraneo. Dal tour delle Ville Archeologiche agli scavi di Pompei ed Ercolano nelle immediate vicinanze; lungo la costa si apre la Costiera Amalfitana , con Sorrento a portata di mano. Dal marina, le isole di Capri e Ischia sono raggiungibili in pochi minuti di navigazione: due destinazioni che, nel contesto di un salone nautico con prove in mare, diventano scenari naturali per testare le imbarcazioni in condizioni reali, tra fondali trasparenti, faraglioni e approdi di rara bellezza. La vicinanza all'aeroporto internazionale di Napoli completa un quadro logistico favorevole anche per espositori e visitatori provenienti dall'estero. Appuntamento al Marina di Stabia Il Napoli Boat Show apre al pubblico il 18 marzo 2026 e prosegue fino al 22 marzo (ore 10:00 - 18:30) . L'ingresso è a pagamento, in coerenza con la scelta degli organizzatori di privilegiare

un pubblico altamente profilato, composto da persone realmente interessate al settore nautico. Gli appassionati di nautica sono invitati a essere presenti al Marina di Stabia per seguire da vicino questa prima edizione: cinque giorni di fiera in cui l'offerta espositiva si unisce all'esperienza del mare e alla ricchezza di un territorio senza eguali.

Informatore Navale

Napoli

FNM lancia l'ibrido con BHS da 120kW al Napoli Boat Show e torna alla distribuzione diretta in Italia

FNM, il brand di motori marini di CMD S.p.A., presenta al **Napoli** Boat Show 2026 (18-22 marzo) il nuovo sistema ibrido FNM42HPE con Blue Hybrid System da 120kW e annuncia il ritorno alla gestione diretta del mercato italiano dal 1° febbraio 2026 **TECNOLOGIA IBRIDA AVANZATA PER LA NAUTICA SOSTENIBILE** La divisione nautica FNM di C.M.D. S.p.a. porta alla Marina di Stabia soluzioni di propulsione all'avanguardia per rispondere alle crescenti richieste di efficienza energetica e riduzione delle emissioni nel settore nautico. Il protagonista dello stand sarà il sistema FNM42HPE con Blue Hybrid System (BHS) da 120kW, soluzione ibrida che integra in un'architettura compatta motore endotermico, propulsore elettrico, elettronica di gestione e batterie. La tecnologia consente tre modalità operative - termica, elettrica e ibrida - con potenza di picco fino a 310 kW (421 CV) in modalità elettrica. **CARATTERISTICHE PRINCIPALI DEL NUOVO FNM42HPE CON BHS 120kW** Potenza di picco fino a 310 kW (421 CV) in modalità elettrica Basso rumore e zero emissioni in modalità elettrica Riduzione del consumo di carburante e delle emissioni a parità di velocità di crociera in modalità ibrida

Modalità di propulsione tripla: endotermica, elettrica e ibrida **PRESTAZIONI E VERSATILITÀ APPLICATIVA** Il BHS garantisce navigazione a zero emissioni e rumorosità ridotta alle basse velocità, ideale per aree marine protette, lagune e vie d'acqua interne. Il sistema ottimizza consumi ed emissioni in modalità ibrida, con ricarica automatica delle batterie durante il funzionamento termico. CMD offre inoltre soluzioni progettate su misura per qualsiasi tipo di motore, ottimizzando sia l'hardware che il software in base ai requisiti applicativi richiesti da cantieri e armatori. Il sistema BHS può essere integrato con motori a combustione interna di vari produttori, tra cui FPT, BUKH, BONI e VM. **SVOLTA STRATEGICA PER IL MERCATO ITALIANO** Dal 1° febbraio 2026 CMD riassume la distribuzione diretta di motori, accessori e ricambi FNM in Italia, per garantire maggiore prossimità a cantieri e officine. «Il mercato italiano è strategico per FNM. La gestione diretta ci permette di offrire tempi di risposta immediati e supporto tecnico-commerciale più efficace», spiega Giorgio Negri, Direttore Commerciale e socio fondatore di CMD. L'iniziativa rafforza il posizionamento di FNM nel segmento delle motorizzazioni marine efficienti, valorizzando le competenze ingegneristiche dell'azienda e il rapporto diretto con gli operatori nazionali.

Informatore Navale	
FNM lancia l'ibrido con BHS da 120kW al Napoli Boat Show e torna alla distribuzione diretta in Italia	
03/13/2026 18:06	Tecnologia Ibrida Avanzata, Nautica Sostenibile
FNM, il brand di motori marini di CMD S.p.A., presenta al Napoli Boat Show 2026 (18-22 marzo) il nuovo sistema ibrido FNM42HPE con Blue Hybrid System da 120kW e annuncia il ritorno alla gestione diretta del mercato italiano dal 1° febbraio 2026 TECNOLOGIA IBRIDA AVANZATA PER LA NAUTICA SOSTENIBILE La divisione nautica FNM di C.M.D. S.p.a. porta alla Marina di Stabia soluzioni di propulsione all'avanguardia per rispondere alle crescenti richieste di efficienza energetica e riduzione delle emissioni nel settore nautico. Il protagonista dello stand sarà il sistema FNM42HPE con Blue Hybrid System (BHS) da 120kW, soluzione ibrida che integra in un'architettura compatta motore endotermico, propulsore elettrico, elettronica di gestione e batterie. La tecnologia consente tre modalità operative - termica, elettrica e ibrida - con potenza di picco fino a 310 kW (421 CV) in modalità elettrica. CARATTERISTICHE PRINCIPALI DEL NUOVO FNM42HPE CON BHS 120kW Potenza di picco fino a 310 kW (421 CV) in modalità elettrica Basso rumore e zero emissioni in modalità elettrica Riduzione del consumo di carburante e delle emissioni a parità di velocità di crociera in modalità ibrida Modalità di propulsione tripla: endotermica, elettrica e ibrida PRESTAZIONI E VERSATILITÀ APPLICATIVA Il BHS garantisce navigazione a zero emissioni e rumorosità ridotta alle basse velocità, ideale per aree marine protette, lagune e vie d'acqua interne. Il sistema ottimizza consumi ed emissioni in modalità ibrida, con ricarica automatica delle batterie durante il funzionamento termico. CMD offre inoltre soluzioni progettate su misura per qualsiasi tipo di motore, ottimizzando sia l'hardware che il software in base ai requisiti applicativi richiesti da cantieri e armatori. Il sistema BHS può essere integrato con motori a combustione interna di vari produttori, tra cui FPT, BUKH, BONI e VM. SVOLTA STRATEGICA PER IL MERCATO ITALIANO Dal 1° febbraio 2026 CMD riassume la distribuzione diretta di motori, accessori e ricambi FNM in Italia, per garantire maggiore prossimità a cantieri e officine. «Il mercato italiano è strategico per FNM. La gestione diretta ci permette di offrire tempi di risposta immediati e supporto tecnico-commerciale più efficace», spiega Giorgio Negri, Direttore Commerciale e socio fondatore di CMD. L'iniziativa rafforza il posizionamento di FNM nel segmento delle motorizzazioni marine efficienti, valorizzando le competenze ingegneristiche dell'azienda e il rapporto diretto con gli operatori nazionali.	

Castellammare. Regione e Comune: «Una legge speciale per il cantiere stabiese»

TIZIANO VALLE

Confronto al Comune sul futuro dello stabilimento Fincantieri Tiziano Valle Il futuro dello storico cantiere navale di Castellammare di Stabia approda ufficialmente sui tavoli della politica nazionale. È questo l'esito del vertice d'urgenza tenutosi nella sala consiliare di Palazzo Farnese, dove i capigruppo consiliari hanno incontrato i rappresentanti sindacali provinciali e le RSU di Fim, Fiom e Uilm. L'obiettivo è chiaro: ottenere dal Governo una convocazione immediata che riunisca Comune, Regione Campania, Fincantieri e sindacati per definire una missione produttiva certa e duratura per le maestranze stabiesi. Il nodo della Difesa A dettare la linea è stato il sindaco Luigi Vicinanza, che ha inquadrato la vertenza nel complesso scenario internazionale attuale. Con i venti di guerra che spirano sull'Europa, il cantiere stabiese può e deve giocare un ruolo centrale nella sicurezza del continente. «Se il cantiere diventa strategico per la difesa nazionale ed europea con la produzione di navi militari, il Governo deve intervenire», ha scandito il primo cittadino. L'ipotesi è quella di una specializzazione del sito nella costruzione di unità per la Marina, un settore che garantirebbe carichi di lavoro costanti e stabilità occupazionale. Una Legge Speciale Il principale ostacolo strutturale resta il ribaltamento a mare, l'opera di ammodernamento necessaria per permettere al cantiere di varare navi di grandi dimensioni. Per superare le lungaggini burocratiche, dal summit di Palazzo Farnese è emersa una proposta politica audace: una norma speciale da far approvare in Parlamento. L'idea, sostenuta anche dal vicepresidente della Regione Mario Casillo e dall'assessore Fulvio Bonavitacola, è quella di semplificare drasticamente le procedure autorizzative, trattando l'opera come una priorità nazionale assoluta. Il fronte istituzionale Al tavolo, chiesto da Roberto Elefante, in qualità di presidente del consiglio comunale, hanno preso parte figure chiave della filiera istituzionale, tra cui il presidente dell'Autorità Portuale Eliseo Cuccaro. La compattezza tra enti locali e regionali mira a fare pressione sui parlamentari del territorio, che saranno convocati a breve per trasformare le istanze di Castellammare in emendamenti e decreti concreti. La palla passa ora a Roma: la comunità stabiese attende segnali dal Ministero delle Imprese e del Made in Italy per blindare quello che, da oltre due secoli, è il cuore pulsante dell'economia cittadina. CAMORRA, LA SENTENZA Michele De Feo LA SENTENZA Andrea Ripa LA VERTENZA Andrea Ripa IL PROGETTO Michele De Feo REFERENDUM GIUSTIZIA Serena Uvale UCCISA DAL SUO EX Andrea Ripa Patrimonio pubblico INCHIESTA SUL MONALDI BIODIVERSITÀ Rita Inflorato POLITICA Rita Inflorato metropolisweb.it @2017-2018-2019-...-2025 - Tutti i diritti riservati - Citypress Società Cooperativa - Privacy Policy.



Otto Pagine

Napoli

Fincantieri, Vicinanza: "Subito tavolo con il governo per il futuro del cantiere

Un appello al governo nazionale affinché si convochi in tempi rapidi un tavolo "Se il cantiere diventa strategico per la sicurezza e la difesa nazionale ed europea con la produzione di navi militari, il governo deve intervenire" Un appello al governo nazionale affinché si convochi in tempi rapidi un tavolo - insieme a Comune, Regione Campania, Fincantieri e organizzazioni sindacali - sul futuro del cantiere di Castellammare di Stabia. E la proposta di una norma speciale in Parlamento per accelerare le procedure di ribaltamento a mare e salvaguardare così il lavoro della maestranze. È quanto è emerso durante la riunione dei capigruppo consiliari di Castellammare con i rappresentanti delle segreterie provinciali e la Rsu di Fim, Fiom, Uilm, che si è svolta nella sala consiliare di Palazzo Farnese alla presenza del sindaco Luigi Vicinanza, del vicepresidente della Regione Campania Mario Casillo, dell'assessore alle Attività produttive e allo Sviluppo economico della Regione Campania Fulvio Bonavitacola, del presidente dell'autorità portuale Eliseo Cuccaro, e del presidente del Consiglio comunale Roberto Elefante. "Nella fase geopolitica attuale gli scenari di guerra sono predominanti. Se il cantiere diventa strategico per la sicurezza e la difesa nazionale ed europea con la produzione di navi militari, il governo deve intervenire - ha sottolineato il sindaco Luigi Vicinanza - Ci impegniamo a riunirci al più presto con i parlamentari del territorio per discutere anche di una norma speciale che possa semplificare in prospettiva i lavori di ribaltamento a mare del cantiere". Raccomandato per te.



Report Web Tv

Napoli

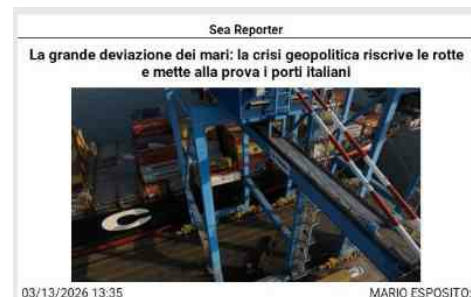
Fincantieri, Vicinanza: Subito tavolo con il governo per il futuro del cantiere

Un appello al governo nazionale affinché si convochi in tempi rapidi un tavolo - insieme a Comune, Regione Campania, Fincantieri e organizzazioni sindacali - sul futuro del cantiere di Castellammare di Stabia. E la proposta di una norma speciale in Parlamento per accelerare le procedure di ribaltamento a mare e salvaguardare così il lavoro della maestranze. È quanto è emerso durante la riunione dei capigruppo consiliari di Castellammare con i rappresentanti delle segreterie provinciali e la Rsu di Fim, Fiom, Uilm, che si è svolta nella sala consiliare di Palazzo Farnese alla presenza del sindaco Luigi Vicinanza, del vicepresidente della Regione Campania Mario Casillo, dell'assessore alle Attività produttive e allo Sviluppo economico della Regione Campania Fulvio Bonavitaola, del presidente dell'autorità portuale Eliseo Cuccaro, e del presidente del Consiglio comunale Roberto Elefante. Nella fase geopolitica attuale gli scenari di guerra sono predominanti. Se il cantiere diventa strategico per la sicurezza e la difesa nazionale ed europea con la produzione di navi militari, il governo deve intervenire - ha sottolineato il sindaco Luigi Vicinanza - Ci impegniamo a riunirci al più presto con i parlamentari del territorio per discutere anche di una norma speciale che possa semplificare in prospettiva i lavori di ribaltamento a mare del cantiere.



La grande deviazione dei mari: la crisi geopolitica riscrive le rotte e mette alla prova i porti italiani

Tra noli record, rotte allungate e traffici instabili, la tensione in Medio Oriente ridisegna la logistica globale. Nel Mediterraneo i porti del Tirreno, con **Napoli** in prima linea, diventano snodi chiave di resilienza operativa e sicurezza marittima. **Napoli** - Il 2026 si sta rivelando l'anno della "grande deviazione". Quello che fino a pochi mesi fa appariva come un rischio geopolitico latente si è trasformato in una realtà che riscrive quotidianamente le rotte marittime globali. Il Medio Oriente, ancora una volta epicentro di tensioni, scuote gli equilibri nello Stretto di Hormuz e nel Mar Rosso, trasformando il Mediterraneo - il nostro Mare Nostrum - da via privilegiata dei traffici a scacchiere di attesa e incertezza. Per chi vive il **porto** ogni giorno non si tratta soltanto di grafici economici o di noli in crescita, ma di una sfida operativa complessa, che richiede sangue freddo e visione strategica. Il mercato globale, infatti, non aspetta. Con la rotta del Capo di Buona Speranza ormai diventata lo standard operativo per evitare le aree di conflitto, i tempi di transito tra Asia ed Europa si sono allungati di circa due settimane. Un'estensione che incide direttamente sulle catene di approvvigionamento globali e che ha prodotto un effetto immediato sui costi: i noli delle grandi petroliere hanno raggiunto livelli record, superando i 300 mila dollari al giorno. Ma il vero nemico silenzioso della portualità italiana è l'instabilità dei programmi di navigazione. I sempre più frequenti blank sailings, ovvero i salti di scalo, insieme al fenomeno del vessel bunching - l'arrivo contemporaneo di più navi - stanno mettendo sotto pressione i terminal portuali italiani, costretti a gestire picchi di lavoro improvvisi in una continua corsa all'efficienza operativa. Il quadro nazionale appare dunque frammentato. I porti dell'Adriatico pagano la penalizzazione geografica di essere spesso l'ultima tappa di viaggi già prolungati dalla circumnavigazione dell'Africa. Al contrario, gli scali del Tirreno, con Genova, Livorno e **Napoli** in prima linea, continuano a mantenere un ruolo di gateway strategico per i traffici mediterranei. Tuttavia, questa centralità logistica non può essere considerata acquisita: deve essere difesa con infrastrutture efficienti e con la capacità di accogliere rapidamente le grandi unità navali. In questo contesto di congestione e resilienza, il **porto** di **Napoli** emerge come uno snodo osservato speciale. Non solo per il suo ruolo di hub energetico del Mezzogiorno, oggi messo sotto pressione dal caro-idrocarburi, ma anche per la tenuta dei servizi tecnico-nautici che garantiscono la funzionalità dello scalo. Quando le navi arrivano con ritardi coordinati, la pressione operativa si trasferisce immediatamente su piloti, rimorchiatori e ormeggiatori. Gestire l'attracco di grandi navi commerciali e traffico ordinario in finestre temporali sempre più ristrette richiede competenza tecnica, ma anche una nuova cultura della sicurezza e dell'efficienza organizzativa. È



Tra noli record, rotte allungate e traffici instabili, la tensione in Medio Oriente ridisegna la logistica globale. Nel Mediterraneo i porti del Tirreno, con Napoli in prima linea, diventano snodi chiave di resilienza operativa e sicurezza marittima. Napoli - Il 2026 si sta rivelando l'anno della "grande deviazione". Quello che fino a pochi mesi fa appariva come un rischio geopolitico latente si è trasformato in una realtà che riscrive quotidianamente le rotte marittime globali. Il Medio Oriente, ancora una volta epicentro di tensioni, scuote gli equilibri nello Stretto di Hormuz e nel Mar Rosso, trasformando il Mediterraneo - il nostro Mare Nostrum - da via privilegiata dei traffici a scacchiere di attesa e incertezza. Per chi vive il porto ogni giorno non si tratta soltanto di grafici economici o di noli in crescita, ma di una sfida operativa complessa, che richiede sangue freddo e visione strategica. Il mercato globale, infatti, non aspetta. Con la rotta del Capo di Buona Speranza ormai diventata lo standard operativo per evitare le aree di conflitto, i tempi di transito tra Asia ed Europa si sono allungati di circa due settimane. Un'estensione che incide direttamente sulle catene di approvvigionamento globali e che ha prodotto un effetto immediato sui costi: i noli delle grandi petroliere hanno raggiunto livelli record, superando i 300 mila dollari al giorno. Ma il vero nemico silenzioso della portualità italiana è l'instabilità dei programmi di navigazione. I sempre più frequenti blank sailings, ovvero i salti di scalo, insieme al fenomeno del vessel bunching - l'arrivo contemporaneo di più navi - stanno mettendo sotto pressione i terminal portuali italiani, costretti a gestire picchi di lavoro improvvisi in una continua corsa all'efficienza operativa. Il quadro nazionale appare dunque frammentato. I porti dell'Adriatico pagano la penalizzazione geografica di essere spesso l'ultima tappa di viaggi già prolungati dalla circumnavigazione dell'Africa. Al contrario, gli scali del Tirreno, con Genova, Livorno e Napoli in prima linea,

Sea Reporter

Napoli

proprio qui che si gioca la partita del futuro . L' efficienza dei servizi di banchina non è più un elemento accessorio del traffico marittimo, ma il pilastro su cui poggia la capacità di resilienza dei porti . Per uno scalo come **Napoli** , la modernizzazione delle unità di servizio , le innovazioni tecniche e l' ottimizzazione delle procedure di ormeggio - frutto della convergenza tra ricerca scientifica ed esperienza operativa - diventano oggi strumenti fondamentali di difesa economica per l'intero sistema portuale e logistico regionale La domanda che emerge è inevitabile: navigare a vista o cambiare rotta? La crisi mediorientale dimostra che la logistica globale non è un sistema immutabile. Il **porto di Napoli** possiede le competenze e le infrastrutture per confermarsi un hub resiliente nel Mediterraneo , ma la sfida del impone di guardare oltre l'emergenza Investire nella sicurezza operativa , nella modernizzazione dei mezzi portuali e nell' efficienza dei servizi tecnico-nautici non è soltanto una necessità tecnica: è la condizione indispensabile per garantire che le "arterie blu" dell'Italia continuino ad alimentare l'economia reale , anche mentre i venti di guerra ridisegnano gli equilibri del commercio marittimo globale. Mario Esposito.

Stabia Channel

Napoli

Castellammare - Fincantieri, Vicinanza: «Subito tavolo con il governo per il futuro del cantiere»

GIUSEPPE LEONE

Castellammare - Fincantieri, Vicinanza: «Subito tavolo con il governo per il futuro del cantiere» Un appello al governo nazionale affinché si convochi in tempi rapidi un tavolo - insieme a Comune, Regione Campania, Fincantieri e organizzazioni sindacali - sul futuro del cantiere di Castellammare di Stabia. Un appello al governo nazionale affinché si convochi in tempi rapidi un tavolo - insieme a Comune, Regione Campania, Fincantieri e organizzazioni sindacali - sul futuro del cantiere di Castellammare di Stabia. E la proposta di una norma speciale in Parlamento per accelerare le procedure di ribaltamento a mare e salvaguardare così il lavoro della maestranze. È quanto è emerso durante la riunione dei capigruppo consiliari di Castellammare con i rappresentanti delle segreterie provinciali e la Rsu di Fim, Fiom, Uilm, che si è svolta nella sala consiliare di Palazzo Farnese alla presenza del sindaco Luigi Vicinanza, del vicepresidente della Regione Campania Mario Casillo, dell'assessore alle Attività produttive e allo Sviluppo economico della Regione Campania Fulvio Bonavitacola, del presidente dell'autorità portuale Eliseo Cuccaro, e del presidente del Consiglio comunale Roberto Elefante. Nella fase geopolitica attuale gli scenari di guerra sono predominanti. Se il cantiere diventa strategico per la sicurezza e la difesa nazionale ed europea con la produzione di navi militari, il governo deve intervenire - ha sottolineato il sindaco Luigi Vicinanza - Ci impegniamo a riunirci al più presto con i parlamentari del territorio per discutere anche di una norma speciale che possa semplificare in prospettiva i lavori di ribaltamento a mare del cantiere. Video Ultimi News Juve Stabia Napoli Dirette Più Visti Sponsor Juve Stabia - Sampdoria. Conferenza stampa di mister Ignazio Abate Avellino - Juve Stabia 0-0. Il commento a fine gara di Giuseppe Leone.



Castellammare - Fincantieri, Vicinanza: «Subito tavolo con il governo per il futuro del cantiere» Un appello al governo nazionale affinché si convochi in tempi rapidi un tavolo - insieme a Comune, Regione Campania, Fincantieri e organizzazioni sindacali - sul futuro del cantiere di Castellammare di Stabia. E la proposta di una "norma speciale" in Parlamento per accelerare le procedure di ribaltamento a mare e salvaguardare così il lavoro della maestranze. È quanto è emerso durante la riunione dei capigruppo consiliari di Castellammare con i rappresentanti delle segreterie provinciali e la Rsu di Fim, Fiom, Uilm, che si è svolta nella sala consiliare di Palazzo Farnese alla presenza del sindaco Luigi Vicinanza, del vicepresidente della Regione Campania Mario Casillo, dell'assessore alle Attività produttive e allo Sviluppo economico della Regione Campania Fulvio Bonavitacola, del presidente dell'autorità portuale Eliseo Cuccaro, e del presidente del Consiglio comunale Roberto Elefante. "Nella fase geopolitica attuale gli scenari di guerra sono predominanti. Se il cantiere diventa strategico per la sicurezza e la difesa nazionale ed europea con la produzione di navi militari, il governo deve intervenire - ha sottolineato il sindaco Luigi Vicinanza - Ci impegniamo a riunirci al più presto con i parlamentari del territorio per discutere anche di una norma speciale che possa semplificare in prospettiva i lavori di ribaltamento a mare del cantiere". Video Ultimi News Juve Stabia Napoli Dirette Più Visti Sponsor Juve Stabia - Sampdoria. Conferenza stampa di mister Ignazio Abate

Tele Ischia

Napoli

Trasporti. La New Atec ottiene il passaggio libero al varco Bausan

Da oggi la New Atec ottiene il passaggio al varco Bausan sul porto di Napoli grazie ad un'importante e tenace azione dell'associazione di categoria. A dare la buona notizia il presidente Marco Galano che dichiara: Grazie alla collaborazione con il presidente ACCSEA (Associazione Campana Corrieri e Autotrasportatori) e vice presidente Fedespedi (Federazione Nazionale delle Imprese di Spedizioni) con delega a customs e rapporti con l'Agenzia delle Dogane Domenico De Crescenzo siamo riusciti ad essere riconosciuti da parte della Autorità Portuale vettori con l'iscrizione nel Registro ex art.68 del codice della Navigazione con la possibilità di richiedere regolare permesso di accesso annuale con l'inserimento delle targhe degli associati interessati. Da inizio anno l'Autorità Portuale di Napoli aveva intensificato i controlli all'ingresso del molo Bausan ed i camion che fino all'anno scorso passavano senza alcun problema dal 1° gennaio si sono trovati l'Alt con il permesso a passare solo muniti di titolo di viaggio. Purtroppo per chi si imbarca per le isole il titolo di viaggio lo emette la biglietteria nel momento in cui presentiamo libretto di circolazione (quindi già all'interno dell'area portuale). Da oggi quindi la problematica è stata affrontata e risolta. (Marco Galano) Il presidente Galano spiega: Dopo aver fatto richiesta di permesso circa un mese fa, l'Autorità non ci ha dato più riscontro in merito. Quest'oggi la New Atec scrive un'altra importante pagina di miglioramento. Grazie alla collaborazione con il presidente ACCSEA (Associazione Campana Corrieri e Autotrasportatori) e vice presidente Fedespedi (Federazione Nazionale delle Imprese di Spedizioni) con delega a customs e rapporti con l'Agenzia delle Dogane Domenico De Crescenzo siamo riusciti ad essere riconosciuti da parte della Autorità Portuale vettori con l'iscrizione nel Registro ex art.68 del codice della Navigazione con la possibilità di richiedere regolare permesso di accesso annuale con l'inserimento delle targhe degli associati interessati. Ringrazio sia il dottor De Crescenzo per la disponibilità, collaborazione e vicinanza affinché questo problema fosse risolto e soprattutto ringrazio il dottor Eliseo Cuccaro presidente della autorità per aver capito il disagio che stavamo attraversando nel percorrere la zona Marina con gli autocarri. Un'ennesima volta abbiamo dato dimostrazione di quanto sia importante un'Associazione di categoria soprattutto per un'isola come la nostra andiamo avanti un passo alla volta..



Da oggi la New Atec ottiene il passaggio al varco Bausan sul porto di Napoli grazie ad un'importante e tenace azione dell'associazione di categoria. A dare la buona notizia il presidente Marco Galano che dichiara: "Grazie alla collaborazione con il presidente ACCSEA (Associazione Campana Corrieri e Autotrasportatori) e vice presidente Fedespedi (Federazione Nazionale delle Imprese di Spedizioni) con delega a customs e rapporti con l'Agenzia delle Dogane Domenico De Crescenzo siamo riusciti ad essere riconosciuti da parte della Autorità Portuale vettori con l'iscrizione nel "Registro ex art.68 del codice della Navigazione" con la possibilità di richiedere regolare permesso di accesso annuale con l'inserimento delle targhe degli associati interessati". Da inizio anno l'Autorità Portuale di Napoli aveva intensificato i controlli all'ingresso del molo Bausan ed i camion che fino all'anno scorso passavano senza alcun problema dal 1° gennaio si sono trovati l'Alt con il permesso a passare solo muniti di titolo di viaggio. Purtroppo per chi si imbarca per le isole il titolo di viaggio lo emette la biglietteria nel momento in cui presentiamo libretto di circolazione (quindi già all'interno dell'area portuale). Da oggi quindi la problematica è stata affrontata e risolta. (Marco Galano) Il presidente Galano spiega: "Dopo aver fatto richiesta di permesso circa un mese fa, l'Autorità non ci ha dato più riscontro in merito. Quest'oggi la New Atec scrive un'altra importante pagina di miglioramento. Grazie alla collaborazione con il presidente ACCSEA (Associazione Campana Corrieri e Autotrasportatori) e vice presidente Fedespedi (Federazione Nazionale delle Imprese di Spedizioni) con delega a customs e rapporti con l'Agenzia delle Dogane Domenico De Crescenzo siamo riusciti ad essere riconosciuti da parte della Autorità Portuale vettori con l'iscrizione nel "Registro ex art.68 del codice della Navigazione" con la possibilità di richiedere regolare permesso di accesso annuale con l'inserimento delle targhe degli associati interessati. Ringrazio sia il dottor De Crescenzo per la disponibilità, collaborazione e vicinanza affinché questo problema fosse risolto e soprattutto ringrazio il dottor Eliseo Cuccaro presidente della autorità per aver capito il disagio che stavamo attraversando nel percorrere la zona Marina con gli autocarri. Un'ennesima volta abbiamo dato dimostrazione di quanto sia importante un'Associazione di categoria soprattutto per un'isola come la nostra andiamo avanti un passo alla volta..

Torre Sette

Napoli

Fincantieri a Castellammare, Vicinanza: Subito tavolo con il governo per il futuro del cantiere

FINCANTIERI A CASTELLAMMARE, VICINANZA: SUBITO TAVOLO CON IL GOVERNO PER IL FUTURO DEL CANTIERE Fincantieri a Castellammare, Vicinanza: Subito tavolo con il governo per il futuro del cantiere A Castellammare di Stabia, nella riunione dei capigruppo con sindacati e istituzioni, è stata chiesta al governo l'apertura urgente di un tavolo con Comune, Regione, Fincantieri e sindacati sul futuro del cantiere navale. Proposta una norma parlamentare speciale per accelerare i lavori di ribaltamento a mare e tutelare i posti di lavoro. A cura della Redazione Seguici su Ricevi le nostre notizie da Google News © Riproduzione riservata Un appello al governo nazionale affinché si convochi in tempi rapidi un tavolo - insieme a Comune, Regione Campania, Fincantieri e organizzazioni sindacali - sul futuro del cantiere di Castellammare di Stabia. E la proposta di una norma speciale in Parlamento per accelerare le procedure di ribaltamento a mare e salvaguardare così il lavoro delle maestranze. È quanto è emerso durante la riunione dei capigruppo consiliari di Castellammare con i rappresentanti delle segreterie provinciali e la Rsu di Fim, Fiom, Uilm, che si è svolta nella sala consiliare di Palazzo Farnese alla presenza del sindaco Luigi Vicinanza, del vicepresidente della Regione Campania Mario Casillo, dell'assessore alle Attività produttive e allo Sviluppo economico della Regione Campania Fulvio Bonavitacola, del presidente dell'autorità portuale Eliseo Cuccaro, e del presidente del Consiglio comunale Roberto Elefante. Nella fase geopolitica attuale gli scenari di guerra sono predominanti. Se il cantiere diventa strategico per la sicurezza e la difesa nazionale ed europea con la produzione di navi militari, il governo deve intervenire - ha sottolineato il sindaco Luigi Vicinanza -. Ci impegniamo a riunirci al più presto con i parlamentari del territorio per discutere anche di una norma speciale che possa semplificare in prospettiva i lavori di ribaltamento a mare del cantiere.



Costa di Bari, al via la rivoluzione delle concessioni: bando per 9 immobili storici

Dal Barion al Circolo della Vela, il Comune pubblica gli atti per le nuove gare. Concessioni fino a 15 anni e stop al vecchio sistema: ecco cosa cambia per lo sport e il sociale. Il volto del litorale barese si appresta a cambiare, o meglio, a rinnovarsi sotto il segno della trasparenza e delle regole europee. È in pubblicazione sull'albo pretorio la determina che avvia le procedure di gara per il rilascio delle concessioni demaniali marittime relative a 9 immobili simbolo della costa cittadina, da Santo Spirito a Torre a Mare, passando per il **Porto**

Vecchio. L'iniziativa del Comune di Bari punta a regolamentare aree destinate a finalità sociali, culturali e sportive, garantendo la continuità dei servizi oltre la scadenza del 30 settembre 2027, data segnata in rosso per l'adeguamento alla direttiva europea Bolkestein. Le strutture coinvolte: dai circoli storici alle proloco. Il bando interessa nove realtà profondamente radicate nel tessuto urbano. Tra queste spiccano i giganti del **Porto** Vecchio: il Circolo Canottieri Barion (con una superficie di quasi 20mila metri quadri) e il Circolo della Vela. A nord, riflettori accesi su Santo Spirito con il Maestrale, l'Associazione Nautica e l'Associazione Armatori, mentre a Palese è coinvolto il Circolo dei

Finanziari. A sud, il provvedimento tocca Torre a Mare con il Coispa, la Proloco e il Circolo Unione. Regole ferree: un solo immobile a testa. Il Comune ha stabilito criteri precisi per favorire il pluralismo: ogni operatore potrà presentare offerte per un massimo di due immobili, ma potrà risultare aggiudicatario di una sola concessione. La durata del contratto varierà da un minimo di 6 a un massimo di 15 anni, in base al Piano Economico Finanziario (Pef) presentato dai partecipanti. L'aggiudicazione avverrà con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa: il progetto tecnico peserà per l'80% del punteggio, mentre l'offerta economica per il restante 20%. Manutenzione, pulizia e sicurezza: i doveri dei concessionari. Chi vincerà la gara non avrà solo diritti, ma precisi oneri. I futuri concessionari dovranno farsi carico della riqualificazione funzionale delle strutture e della loro manutenzione ordinaria e straordinaria. Il decoro sarà centrale: il bando obbliga alla pulizia costante delle aree e allo smaltimento dei rifiuti con raccolta differenziata. Fondamentale anche l'aspetto della sicurezza: i gestori dovranno garantire il servizio di salvataggio e sorveglianza per la balneazione su tutto il fronte mare di pertinenza. "Tutela dei circoli e trasparenza". "Da anni portiamo avanti un confronto costante con i circoli nautici per salvaguardare la specificità delle loro attività nel rispetto delle leggi - ha spiegato l'assessore allo Sviluppo locale e alla Blue Economy, Pietro Petruzzelli - Il nostro obiettivo è tutelare i concessionari uscenti e, allo stesso tempo, procedere con bandi trasparenti e imparziali per non farci trovare impreparati alla scadenza della Bolkestein". I dettagli della gara: superfici, canoni e investimenti richiesti. Il provvedimento



Dal Barion al Circolo della Vela, il Comune pubblica gli atti per le nuove gare. Concessioni fino a 15 anni e stop al vecchio sistema: ecco cosa cambia per lo sport e il sociale. Il volto del litorale barese si appresta a cambiare, o meglio, a rinnovarsi sotto il segno della trasparenza e delle regole europee. È in pubblicazione sull'albo pretorio la determina che avvia le procedure di gara per il rilascio delle concessioni demaniali marittime relative a 9 immobili simbolo della costa cittadina, da Santo Spirito a Torre a Mare, passando per il Porto Vecchio. L'iniziativa del Comune di Bari punta a regolamentare aree destinate a finalità sociali, culturali e sportive, garantendo la continuità dei servizi oltre la scadenza del 30 settembre 2027, data segnata in rosso per l'adeguamento alla direttiva europea Bolkestein. Le strutture coinvolte: dai circoli storici alle proloco. Il bando interessa nove realtà profondamente radicate nel tessuto urbano. Tra queste spiccano i giganti del Porto Vecchio: il Circolo Canottieri Barion (con una superficie di quasi 20mila metri quadri) e il Circolo della Vela. A nord, riflettori accesi su Santo Spirito con il Maestrale, l'Associazione Nautica e l'Associazione Armatori, mentre a Palese è coinvolto il Circolo dei Finanziari. A sud, il provvedimento tocca Torre a Mare con il Coispa, la Proloco e il Circolo Unione. Regole ferree: un solo immobile a testa. Il Comune ha stabilito criteri precisi per favorire il pluralismo: ogni operatore potrà presentare offerte per un massimo di due immobili, ma potrà risultare aggiudicatario di una sola concessione. La durata del contratto varierà da un minimo di 6 a un massimo di 15 anni, in base al Piano Economico Finanziario (Pef) presentato dai partecipanti. L'aggiudicazione avverrà con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa: il progetto tecnico peserà per l'80% del punteggio, mentre l'offerta economica per il restante 20%. Manutenzione, pulizia e sicurezza: i doveri dei concessionari. Chi vincerà la gara non avrà solo diritti, ma precisi oneri. I futuri concessionari dovranno farsi carico della riqualificazione funzionale delle strutture e della loro manutenzione ordinaria e straordinaria. Il decoro sarà centrale: il bando obbliga alla pulizia costante delle aree e allo smaltimento dei rifiuti con raccolta differenziata. Fondamentale anche l'aspetto della sicurezza: i gestori dovranno garantire il servizio di salvataggio e sorveglianza per la balneazione su tutto il fronte mare di pertinenza. "Tutela dei circoli e trasparenza". "Da anni portiamo avanti un confronto costante con i circoli nautici per salvaguardare la specificità delle loro attività nel rispetto delle leggi - ha spiegato l'assessore allo Sviluppo locale e alla Blue Economy, Pietro Petruzzelli - Il nostro obiettivo è tutelare i concessionari uscenti e, allo stesso tempo, procedere con bandi trasparenti e imparziali per non farci trovare impreparati alla scadenza della Bolkestein". I dettagli della gara: superfici, canoni e investimenti richiesti. Il provvedimento

Bari Today

Bari

scende nel dettaglio tecnico per ognuno dei nove siti, definendo basi d'asta e valori complessivi delle concessioni. A Santo Spirito, lo scacchiere dei circoli vede protagonista Il Maestrale (1.964 metri quadri con oltre 1.500 di specchio acqueo), l'Associazione nautica dilettantistica Santo Spirito (2.243 mq comprensivi di pontili, passerelle e scoglio affiorante) e l'Associazione Armatori imbarcazioni da diporto (3.302 mq). Per tutte e tre queste realtà a finalità sportiva, il canone annuo a base di gara è fissato a 3.444,87 euro, per un valore di concessione totale stimato in 113.680,50 euro. Spostandosi a Palese, il Circolo dei Finanziari (1.623 mq) segue i medesimi parametri economici per le sue attività sportive e culturali. Nel cuore del **Porto** Vecchio, si trovano i lotti più imponenti. Il Circolo Canottieri Barion gestirà una superficie monumentale di 19.987 mq, di cui oltre 12mila mq di specchio acqueo: qui la base d'asta è di 26.325,42 euro annui (valore totale 868.738,80 euro). Poco distante, il Circolo della Vela mette a gara 8.008 mq tra banchine e specchio acqueo, con un canone annuo di 8.186,78 euro (valore 270.163,80 euro). A sud, nella cornice di Torre a Mare, il bando riguarda il Coispa (885 mq) e l'Associazione turistica Proloco (141 mq), entrambi con finalità sociale e un canone annuo di 3.204,53 euro. Chiude l'elenco il Circolo Unione, con i suoi 3.035 mq e un canone di 7.465,92 euro (valore 246.375,30 euro). Per tutti i lotti, gli investitori dovranno versare una garanzia provvisoria del 2% del canone e farsi carico delle indennità dovute ai concessionari uscenti, oltre al pagamento dell'imposta regionale e delle utenze.

Articolo21

Brindisi

Perché No, il 14 marzo a Brindisi

Sabato 14 marzo 2026 alle ore 17.30, presso la Sala Conferenze dell'Autorità Portuale di Brindisi, si terrà l'incontro pubblico dal titolo Perché NO, promosso nell'ambito delle iniziative territoriali del fronte del No in vista del referendum sulla giustizia. L'appuntamento nasce dalla collaborazione tra Articolo 21 e l'Associazione Nazionale Magistrati di Brindisi e rientra nel percorso di incontri e confronti che si stanno svolgendo in molte città italiane per approfondire le ragioni del No e favorire un dibattito pubblico informato sui temi che riguardano il sistema giudiziario e l'equilibrio tra i poteri dello Stato. Particolarmente significativa sarà la presenza di Beppe Giulietti, tra i fondatori e portavoce di Articolo21, da anni impegnato nella difesa della libertà di informazione e dei principi costituzionali. Il suo intervento si inserisce nel lavoro che l'associazione sta portando avanti a livello nazionale per promuovere momenti di confronto pubblico in vista della consultazione referendaria. All'incontro interverranno inoltre: Roberto Carrelli Palombi, magistrato Ludovico Vaccaro, magistrato Mitja Gialuz, professore ordinario di Procedura penale Fernando Gallone, magistrato della Corte dei Conti a moderare il dibattito saranno il magistrato Simone Orazio e la giornalista Maria Teresa Carrozzo. L'iniziativa di Brindisi rappresenta uno dei momenti di mobilitazione e approfondimento che stanno coinvolgendo associazioni, magistrati, studiosi e operatori dell'informazione in tutta Italia. L'obiettivo è offrire ai cittadini strumenti di conoscenza e spazi di discussione sulle conseguenze delle proposte referendarie e sulle ragioni che animano il fronte del No. Il confronto pubblico, aperto alla cittadinanza, vuole contribuire a rafforzare una partecipazione consapevole al voto, nel segno dei valori costituzionali, della tutela dell'indipendenza della magistratura e del diritto dei cittadini a un'informazione libera e completa.



Telemia

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Bacino nord del porto di Gioia Tauro, Cassazione conferma il risarcimento da 3,8 milioni

Condanna definitiva per l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio a favore delle società Trevi e Demoter per i lavori alla banchina del bacino nord Continua.... La Corte di Cassazione ha confermato la condanna dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio al pagamento di un risarcimento di 3,8 milioni di euro a favore delle società Trevi e Demoter, impegnate in passato nei lavori di costruzione di parte del porto di Gioia Tauro. La vicenda giudiziaria risale al 2010, quando la ditta Trevi, in proprio e in qualità di mandataria della Demoter, citò in giudizio davanti al Tribunale di Palmi l'allora Autorità Portuale di Gioia Tauro. Le società chiesero l'accertamento della fondatezza delle riserve iscritte nel registro di contabilità e la condanna dell'ente al pagamento della somma di 7.689.496,70 euro. La richiesta riguardava i maggiori costi sostenuti per l'esecuzione del contratto di appalto relativo al completamento della banchina a giorno del bacino nord del porto di Gioia Tauro. Con la decisione della Cassazione viene quindi confermata la condanna dell'ente portuale al risarcimento di 3,8 milioni di euro in favore delle due società coinvolte nei lavori.



Shipping Italy

Olbia Golfo Aranci

Per i dragaggi di Olbia respinto il ricorso dell'Adsp

Resta in piedi, innanzi al Tar della Sardegna, il diniego per l'impatto paesaggistico delle vasche di colmata Il dragaggio del porto di Olbia non s'ha da fare. Il Tar della Sardegna ha infatti respinto il ricorso dell'Autorità di sistema portuale con sede a Cagliari contro il decreto del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica sul progetto di dragaggio di Olbia, che, nell'ambito della valutazione di impatto ambientale, aveva recepito il negativo parere paesaggistico espresso da Soprintendenza e Ministero della cultura, legato in estrema sintesi all'impatto che le vasche di colmata essenziali per il deposito dei materiali di escavo avrebbero sulla linea di costa. "Il punto dirimente, a giudizio del Collegio, è proprio questo: il progetto proposto dall'Autorità non ha fornito alcuna localizzazione alternativa per la realizzazione delle vasche di colmata. Ciò ha precluso alle Amministrazioni, competenti alla salvaguardia del vincolo, di poter compiere pienamente le valutazioni loro spettanti in ordine alle alternative ragionevoli, inclusa la c.d. opzione zero. () A ben vedere, se il punto dirimente fosse stato esclusivamente quello dello stoccaggio del materiale dragato, allora l'Autorità

avrebbe potuto e dovuto elaborare soluzioni localizzative alternative, rappresentando poi l'opzione zero correlata alla mancata esecuzione delle opere; se, invece, lo scopo era la realizzazione di un nuovo banchinamento, tramite la collocazione delle vasche di colmata, le stesse perdono di rilevanza nell'ottica del più ampio progetto di dragaggio e di sistemazione delle quote dei fondali, rappresentando uno strumento per il perseguimento di un fine più ampio. Ad ogni modo, lo studio proposto dalla ricorrente era certamente carente sotto il profilo della individuazione di localizzazioni alternative per le vasche di colmata, essendo stato individuato esclusivamente il sito corrispondente al pontile Ex Palmera" hanno scritto i giudici. In sostanza il progetto dell'Adsp non sarebbe stato sufficientemente motivato: "Risulta, infatti, ineludibile dimostrare la convenienza economico-sociale e ambientale di un progetto, attraverso la misurazione del suo contributo al benessere collettivo, quantificando puntualmente i benefici socio-economici generati e le residue esternalità ambientali che la collettività dovrà sopportare. In tale contesto, la valutazione dell'opzione zero consente di stabilire se il progetto è in grado di produrre benefici socio-economici idonei a marginalizzare il sacrificio dei valori ambientali, rendendolo accettabile (rectius sostenibile)". Rigettati anche i motivi relativi alla concreta insistenza delle vasche su aree vincolate: "La valutazione discrezionale operata dall'Amministrazione appare esente da qualsiasi vizio, essendo stata ampiamente motivata dall'esigenza di tutelare il paesaggio, protetto dai citati D.M., dagli effetti pregiudizievoli derivanti dall'opera proposta, prescindendo anche dal fatto che la stessa ricada direttamente su area vincolata". Il sindacato di tale discrezionalità, ha



Resta in piedi, innanzi al Tar della Sardegna, il diniego per l'impatto paesaggistico delle vasche di colmata Il dragaggio del porto di Olbia non s'ha da fare. Il Tar della Sardegna ha infatti respinto il ricorso dell'Autorità di sistema portuale con sede a Cagliari contro il decreto del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica sul progetto di dragaggio di Olbia, che, nell'ambito della valutazione di impatto ambientale, aveva recepito il negativo parere paesaggistico espresso da Soprintendenza e Ministero della cultura, legato in estrema sintesi all'impatto che le vasche di colmata essenziali per il deposito dei materiali di escavo avrebbero sulla linea di costa. "Il punto dirimente, a giudizio del Collegio, è proprio questo: il progetto proposto dall'Autorità non ha fornito alcuna localizzazione alternativa per la realizzazione delle vasche di colmata. Ciò ha precluso alle Amministrazioni, competenti alla salvaguardia del vincolo, di poter compiere pienamente le valutazioni loro spettanti in ordine alle alternative ragionevoli, inclusa la c.d. opzione zero. (...) A ben vedere, se il punto dirimente fosse stato esclusivamente quello dello stoccaggio del materiale dragato, allora l'Autorità avrebbe potuto e dovuto elaborare soluzioni localizzative alternative, rappresentando poi l'opzione zero correlata alla mancata esecuzione delle opere; se, invece, lo scopo era la realizzazione di un nuovo banchinamento, tramite la collocazione delle vasche di colmata, le stesse perdono di rilevanza nell'ottica del più ampio progetto di dragaggio e di sistemazione delle quote dei fondali, rappresentando uno strumento per il perseguimento di un fine più ampio. Ad ogni modo, lo studio proposto dalla ricorrente era certamente carente sotto il profilo della individuazione di localizzazioni alternative per le vasche di colmata, essendo stato individuato esclusivamente il sito corrispondente al pontile Ex Palmera" hanno scritto i giudici. In sostanza il progetto dell'Adsp non sarebbe stato sufficientemente motivato: "Risulta, infatti, ineludibile dimostrare la convenienza economico-sociale e ambientale di un progetto, attraverso la misurazione del suo contributo al benessere collettivo, quantificando puntualmente i benefici socio-economici generati e le residue esternalità ambientali che la collettività dovrà sopportare. In tale contesto, la valutazione dell'opzione zero consente di stabilire se il progetto è in grado di produrre benefici socio-economici idonei a marginalizzare il sacrificio dei valori ambientali, rendendolo accettabile (rectius sostenibile)". Rigettati anche i motivi relativi alla concreta insistenza delle vasche su aree vincolate: "La valutazione discrezionale operata dall'Amministrazione appare esente da qualsiasi vizio, essendo stata ampiamente motivata dall'esigenza di tutelare il paesaggio, protetto dai citati D.M., dagli effetti pregiudizievoli derivanti dall'opera proposta, prescindendo anche dal fatto che la stessa ricada direttamente su area vincolata". Il sindacato di tale discrezionalità, ha

Shipping Italy

Olbia Golfo Aranci

sentenziato il Tar, è possibile solo "sul piano della verifica della non pretestuosità della valutazione degli elementi di fatto acquisiti e non può avvalersi di criteri che portano ad evidenziare la mera non condivisibilità della valutazione stessa". A.M. 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.

Giammoro nuovo hub dei traffici nel Mediterraneo: al via la linea Maersk-Grendi tra Sicilia, Sardegna e Algeria

Il pontile realizzato dall'Autorità di Sistema portuale dello Stretto diventa nodo strategico per container e general cargo

Andrea Puccini

MESSINA Il pontile di Giammoro si prepara a diventare un nuovo nodo logistico nel Mediterraneo grazie all'avvio stabile di un collegamento marittimo per container e general cargo tra Sardegna, Sicilia e Algeria . Il servizio, che collegherà Cagliari con i porti algerini con scalo intermedio nell'area dello Stretto, sarà operato dalla compagnia danese Maersk in collaborazione con l'operatore logistico italiano Grendi. Il nuovo collegamento, già sperimentato con successo nell'estate del 2025, entrerà ora a regime con frequenza settimanale , rafforzando la presenza della compagnia danese nell'isola e offrendo nuove opportunità ai traffici commerciali dell'area. Le prime rotazioni erano state effettuate dalla nave Silver London della compagnia Sider Navi. Il ruolo del pontile di Giammoro Determinante per l'avvio della linea è stata la disponibilità del pontile di Giammoro, infrastruttura realizzata dalla Autorità di sistema Portuale dello Stretto e oggi gestita in concessione da Duferco Terminal del Mediterraneo . L'opera consiste in un pontile a giorno lungo circa 460 metri , costruito su pali di grande diametro e con fondali compresi tra -9 e -25 metri , caratteristiche che consentono l'attracco anche di navi con pescaggi elevati. L'infrastruttura è stata progettata proprio per supportare nuove rotte commerciali e potenziare il ruolo logistico dell'area dello Stretto. Nuove opportunità per l'economia siciliana L'attivazione del servizio rappresenta un'opportunità significativa per il sistema produttivo siciliano. Il collegamento permetterà infatti di facilitare l'export delle produzioni locali , dal florovivaismo alle eccellenze enogastronomiche e ortofrutticole, oltre a ridurre tempi e costi per l'import di materie prime. Allo stesso tempo, la nuova linea offrirà agli operatori dell'isola un'alternativa stabile e competitiva per la movimentazione di container e merci varie , rafforzando i collegamenti con il Nord Africa e con il resto del Mediterraneo. Durante la presentazione del progetto, ospitata presso la Camera di Commercio, rappresentanti del mondo imprenditoriale e delle associazioni di categoria hanno evidenziato anche il potenziale occupazionale e lo sviluppo dell'indotto logistico legato alla nuova piattaforma. La visione dell'Autorità portuale Il pontile di Giammoro è un'infrastruttura strategica che abbiamo fortemente voluto e realizzato per rispondere alle esigenze di un territorio che ha bisogno di nuove connessioni efficienti, ha dichiarato il presidente dell'Autorità portuale, Francesco Rizzo. Secondo Rizzo, l'avvio del servizio Maersk conferma la validità della strategia infrastrutturale dell'ente: Questa nuova rotta apre opportunità importanti per l'intera area dello Stretto, che diventa più competitiva ed efficiente, pronta alle sfide globali e coerente con la strategia delineata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Con l'attivazione della linea settimanale, Giammoro si candida così a diventare un



Messaggero Marittimo

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

punto di riferimento per i traffici tra Italia, Sardegna e Nord Africa , rafforzando il ruolo della Sicilia nelle rotte logistiche del Mediterraneo.

Quanto la guerra in Iran sta influenzando su Reggio Calabria? Domotek: "occhio ai mesi estivi". E come evitare i rincari | INTERVISTA

Dallo Stretto di Hormuz allo Stretto di **Messina**: Domotek spiega quanto la guerra in Iran stia influenzando anche su Reggio Calabria e come evitare i rincari. Previous Next C'è chi ha la fortuna di vederlo ogni mattina e chi lo guarda alla sera prima di tornare a casa. Chi lo attraversa giornalmente facendo la spola tra Calabria e Sicilia. E chi come noi ce l'ha addirittura nel nome. Lo Stretto di **Messina** è parte integrante della cultura, della storia e della vita dei reggini. Eppure, negli ultimi giorni, quando si parla di 'Stretto', anche alle nostre latitudini la priorità ce l'ha quello 'di Hormuz', che da Reggio Calabria dista 3600 km, ma che riesce comunque a condizionare le vite all'estremo Sud d'Italia. Un'incongruenza geografica figlia dei risvolti della guerra in Iran e dell'impatto che il conflitto ha sul mercato energetico e petrolifero, con aumenti vertiginosi dei prezzi ed effetti diretti e tangibili in ogni parte del mondo, Reggio Calabria compresa. Per comprendere meglio le dinamiche che stiamo vivendo e quanto stiano influenzando sulle nostre vite, ci siamo rivolti a Domotek S.r.l., azienda leader nel settore energetico reggino, per fare il punto della situazione analizzandone cause, conseguenze e dando anche qualche consiglio utile al portafoglio. L'importanza dello Stretto di Hormuz e la chiarezza sul blocco navale. Ai microfoni di StrettoWeb è intervenuto Giuseppe Di Stefano, socio fondatore dell'azienda Domotek S.r.l., che ha fatto chiarezza sulla situazione presente nello Stretto di Hormuz. "È un punto nevralgico del mondo, un nodo cordiano attraverso il quale passa quasi il 20% del petrolio via mare. Si tratta di circa 30 km con un flusso navale imponente. Il problema, in questo momento, non è legato al fatto che non passino le navi, ma alla loro sicurezza", ha spiegato Di Stefano. A differenza di quanto si pensa, infatti, lo Stretto di Hormuz non è stato chiuso. L'Iran rende 'solo' più pericoloso e costoso il passaggio. "Gli hub che fanno questi attraversamenti con le petroliere non si sentono tutelati, hanno aumentato il prezzo delle polizze assicurative e il prezzo del noleggio delle navi e questo ha fatto schizzare alle stelle il prezzo del greggio". Le compagnie petrolifere ci mettono anche del loro: "tendono a speculare su queste operazioni quindi incrementano comunque il valore dell'energia in maniera anche ingiustificata e questo, secondo me, è un atto gravissimo. Cosa succede nelle nostre case? Succede che ovviamente i prezzi delle bollette salgono alle stelle. Tanto del gas quanto dell'energia elettrica perché, non dimentichiamolo, ancora oggi nonostante tutto l'Italia comunque dipende molto dalla produzione di energia elettrica con fonti non rinnovabili quindi col gas e quindi se aumenta il valore del gas ovviamente aumenta anche il costo in bolletta". I prezzi si alzano, occhio all'impatto nei mesi estivi. Di Stefano mette in guardia: "i prezzi tenderanno ancora a salire". Ma c'è un altro problema più preoccupante: "lo stiamo vedendo nei beni di prima



Dallo Stretto di Hormuz allo Stretto di Messina: Domotek spiega quanto la guerra in Iran stia influenzando anche su Reggio Calabria e come evitare i rincari. Previous Next C'è chi ha la fortuna di vederlo ogni mattina e chi lo guarda alla sera prima di tornare a casa. Chi lo attraversa giornalmente facendo la spola tra Calabria e Sicilia. E chi come noi ce l'ha addirittura nel nome. Lo Stretto di Messina è parte integrante della cultura, della storia e della vita dei reggini. Eppure, negli ultimi giorni, quando si parla di 'Stretto', anche alle nostre latitudini la priorità ce l'ha quello 'di Hormuz', che da Reggio Calabria dista 3600 km, ma che riesce comunque a condizionare le vite all'estremo Sud d'Italia. Un'incongruenza geografica figlia dei risvolti della guerra in Iran e dell'impatto che il conflitto ha sul mercato energetico e petrolifero, con aumenti vertiginosi dei prezzi ed effetti diretti e tangibili in ogni parte del mondo, Reggio Calabria compresa. Per comprendere meglio le dinamiche che stiamo vivendo e quanto stiano influenzando sulle nostre vite, ci siamo rivolti a Domotek S.r.l., azienda leader nel settore energetico reggino, per fare il punto della situazione analizzandone cause, conseguenze e dando anche qualche consiglio utile al portafoglio. L'importanza dello Stretto di Hormuz e la chiarezza sul blocco navale. Ai microfoni di StrettoWeb è intervenuto Giuseppe Di Stefano, socio fondatore dell'azienda Domotek S.r.l., che ha fatto chiarezza sulla situazione presente nello Stretto di Hormuz. "È un punto nevralgico del mondo, un nodo cordiano attraverso il quale passa quasi il 20% del petrolio via mare. Si tratta di circa 30 km con un flusso navale imponente. Il problema, in questo momento, non è legato al fatto che non passino le navi, ma alla loro sicurezza", ha spiegato Di Stefano. A differenza di quanto si pensa, infatti, lo Stretto di Hormuz non è stato chiuso. L'Iran rende 'solo' più pericoloso e costoso il passaggio. "Gli hub che fanno questi attraversamenti con le petroliere non si sentono tutelati, hanno aumentato il prezzo delle polizze assicurative e il prezzo del noleggio delle navi e questo ha fatto schizzare alle stelle il prezzo del greggio". Le compagnie petrolifere ci mettono anche del loro: "tendono a speculare su queste operazioni quindi incrementano comunque il valore dell'energia in maniera anche ingiustificata e questo, secondo me, è un atto gravissimo. Cosa succede nelle nostre case? Succede che ovviamente i prezzi delle bollette salgono alle stelle. Tanto del gas quanto dell'energia elettrica perché, non dimentichiamolo, ancora oggi nonostante tutto l'Italia comunque dipende molto dalla produzione di energia elettrica con fonti non rinnovabili quindi col gas e quindi se aumenta il valore del gas ovviamente aumenta anche il costo in bolletta". I prezzi si alzano, occhio all'impatto nei mesi estivi. Di Stefano mette in guardia: "i prezzi tenderanno ancora a salire". Ma c'è un altro problema più preoccupante: "lo stiamo vedendo nei beni di prima

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

necessità, nella pasta, nel latte. Quando il prezzo di un bene di consumo sale, è praticamente impossibile che scenda o devono passare davvero tanti mesi affinché scenda ". Il tutto da contestualizzare nell'incertezza sulla fine del conflitto. " Questo si ripercuoterà sulle bollette nei mesi estivi, quando ovviamente da noi a Reggio Calabria si utilizzeranno molto più i condizionatori, anche le apparecchiature elettriche, i frigoriferi, i freezer tenderanno a lavorare di più rispetto al periodo invernale e lì onestamente sarà davvero pesante, potrebbe diventare davvero imponente come costi specialmente per il ceto medio ". Come far fronte ai rincari? Di Stefano sottolinea come gli USA " abbiano le spalle coperte, perché la loro politica non si basa sull'utilizzo di fonti rinnovabili " e possano attingere alle loro grandi riserve di petrolio. Diversa la situazione dell'Italia che ne risente maggiormente. Come poter mitigare l'impatto della guerra anche alle nostre latitudini, dunque? La risposta è nel fotovoltaico. " La soluzione deve essere più strutturata, l'Italia deve sfruttare una risorsa che ha a tutte le latitudini: il sole. - spiega l'esperto di Domotek - Da noi è un grandissimo vantaggio, la nostra azienda si è fondata proprio sfruttando le fonti rinnovabili, sia ovviamente per una tutela del pianeta, ma anche per rendere le famiglie autonome dal punto di vista energetico. Secondo me l'unica soluzione può essere quella di sfruttare un bene che ci ha dato la natura per utilizzarlo per risparmiare in casa, ma anche per migliorare le condizioni di comfort ". I servizi che Domotek offre ai reggini Domotek è un alleato prezioso dei reggini per quanto riguarda il settore energetico. " Noi non siamo dei proponenti di pacchetti, noi cerchiamo sempre di trovare soluzioni che siano calzanti con quelle che sono le esigenze dei committenti ", sottolinea Di Stefano spiegando che l'azienda Domotek è certificata dal Ministero per rilasciare certificazioni energetiche e " dare al cliente parametri reali, certi, su quelle che possono essere le soluzioni che possono mettere in alto per risparmiare in casa sia dal punto di vista climatico, quindi sulla climatizzazione e riscaldamento, sia ovviamente sulla produzione di energie ". A breve è atteso il reddito energetico, una misura importantissima che Domotek ha molto a cuore perché " permette a famiglie con un isee al di sotto di 15 mila euro di avere un impianto fotovoltaico totalmente gratuito Noi stiamo già avviando un processo di raccolta dati, analisi dati e a differenza di altre aziende, non lo facciamo in maniera totalmente gratuita, quindi mettiamo a disposizione tutto il nostro know-how per fare consulenza, acquisire i dati, visionare i fabbricati per capire se sono adeguati ovviamente per la realizzazione di questi impianti e lì poi portiamo avanti la pratica ". Un occhio non solo alle famiglie, ma anche alle aziende. " Loro, forse anche più del privato verranno molto penalizzate da questo incremento dei costi energetici. Anche lì noi stiamo portando avanti dei bandi a livello nazionale europeo, abbiamo avuto davvero notevoli risultati con aziende ovviamente molto energivore, ma c'è molta sensibilità anche da parte dei bed and breakfast che si stanno sviluppando qui in città, delle strutture alberghiere ".

New Sicilia

Trapani

Sequestrato oltre un quintale di prodotto ittico ed attrezzatura da pesca nel Trapanese

TRAPANI - La motovedetta CP 2114 dell'ufficio circondariale marittimo di Marsala e la motovedetta CP 579 della Capitaneria di **Porto** di Trapani, hanno intercettato due unità da pesca della marineria di Mazara del Vallo intente in attività di pesca a strascico a circa 40 miglia ovest dall'isola di Marettimo. Di cosa si tratta? L'operazione della polizia costiera, per il rispetto delle leggi sulla pesca marittima è stata portata a termine dai militari della Capitaneria di **Porto** di **Trapani**. Insieme a loro anche l'ufficio circondariale marittimo di Marsala e dell'ufficio locale marittimo di Marettimo. Il tutto sotto il coordinamento del 12° CCAP della direzione marittima della Sicilia occidentale. Grazie al sistema di monitoraggio satellitare Vessel Monitoring System (V.M.S.), la Capitaneria di **Porto** di **Trapani**, ha individuato due unità da pesca. Si trovavano all'interno della zona di mare a nord ovest della Sicilia, istituita per monitorare lo stress di cattura delle specie e garantirne il ripopolamento. Confische e sanzioni. Gli accertamenti eseguiti dagli agenti riportano che tali navi non hanno ricevuto le autorizzazioni necessarie per la pesca del "gambero rosso e gambero viola" nella suddetta zona G.S.A. La pesca del gambero è, infatti, consentita solo in determinate unità. Devono essere autorizzate dal Ministero dell'Agricoltura, della Sovranità Alimentare e delle Foreste per gestire al meglio lo sfruttamento della risorsa ittica. Attrezzature sequestrate. Scatta il sequestro di un quintale di gambero e di due reti da pesca a strascico. Ai comandanti delle navi da pesca, invece, due sanzioni amministrative per un totale di 4mila euro. L'attività svolta dagli uomini della Guardia Costiera si inserisce nella quotidiana vigilanza, che viene assicurata, in orari diurni e notturni, dal personale a terra ed imbarcato in servizio in tutti gli uffici marittimi sul litorale del compartimento marittimo di **Trapani**.



Prima Pagina Trapani

Trapani

Trapani. Operazioni simultanee su due banchine, "confermano efficienza del porto"

PAOLO CERICOLA

La "Riccardo Sanges" sottolinea l'elevato livello di sicurezza e velocità raggiunto dallo scalo. Redazione Prima Pagina Trapani. Un'importante movimentazione portuale si è svolta nei giorni scorsi al porto di Trapani, dove due navi hanno lavorato contemporaneamente su due diverse banchine, confermando l'elevato livello di efficienza dello scalo. La movimentazione dei container ha interessato la nave MSC Med Urla, in attività presso la banchina Ronciglio, e la nave Skyview della compagnia CMA-CGM, impegnata presso la banchina Isolella. Un'attività coordinata che ha visto il personale della Riccardo Sanges & C. garantire lo svolgimento delle operazioni in modo simultaneo, assicurando rapidità, sicurezza e continuità anche nelle ore notturne. Pienamente soddisfatto Gaspere Panfalone, presidente della Riccardo Sanges & C. «È un momento importante perché realizziamo un risultato di alto livello: poter effettuare, nella stessa giornata e su due banchine diverse, operazioni portuali in contemporanea soddisfacendo i bisogni operativi delle compagnie di navigazione che hanno scelto Trapani come hinterland port». Un risultato che testimonia la capacità organizzativa e operativa dello scalo trapanese e terminal operator Riccardo Sanges & C. «Ringrazio tutto il personale coinvolto ha aggiunto Panfalone perché poter garantire questa efficienza e questa velocità rappresenta un traguardo significativo». Il presidente della Riccardo Sanges ha inoltre sottolineato come queste attività dimostrino concretamente il potenziale dello scalo: «Oggi in maniera inequivocabile il porto di Trapani si dimostra ancora una volta un porto veloce, sicuro, capace di garantire operatività in maniera evidente». Nel corso della dichiarazione è stata anche rilanciata l'importanza di completare il percorso di potenziamento infrastrutturale dello scalo. «Desideriamo mandare un messaggio costruttivo a tutte le autorità competenti (Prefettura, Regione Siciliana, Comune di Trapani, Autorità Marittima e soprattutto Autorità Portuale) ha concluso Panfalone e cioè quello di poter completare le operazioni di dragaggio quanto meno a 9 metri entro il mese di maggio, ottenendo l'ufficialità del nuovo pescaggio per tutte le banchine del porto di Trapani. Questo risultato rappresenterebbe un contributo importante per crescere ancora e portare benefici a tutta la comunità portuale». Il risultato raggiunto nelle ultime ore conferma dunque il ruolo sempre più strategico del porto di Trapani per i traffici marittimi e per lo sviluppo dell'economia del territorio. **NOTA STAMPA** Ti piacciono i nostri articoli? Non perderti le notizie più importanti. Ricevi una mail alle 19.00 con tutte le notizie del giorno iscrivendoti alla nostra rassegna via email. Tag Trapani Calcio: Paolo Cericola lascia il suo incarico Potrebbe Interessarti Anche.



03/13/2026 13:09 PAOLO CERICOLA:
La "Riccardo Sanges" sottolinea l'elevato livello di sicurezza e velocità raggiunto dallo scalo. Redazione Prima Pagina Trapani. Un'importante movimentazione portuale si è svolta nei giorni scorsi al porto di Trapani, dove due navi hanno lavorato contemporaneamente su due diverse banchine, confermando l'elevato livello di efficienza dello scalo. La movimentazione dei container ha interessato la nave MSC Med Urla, in attività presso la banchina Ronciglio, e la nave Skyview della compagnia CMA-CGM, impegnata presso la banchina Isolella. Un'attività coordinata che ha visto il personale della Riccardo Sanges & C. garantire lo svolgimento delle operazioni in modo simultaneo, assicurando rapidità, sicurezza e continuità anche nelle ore notturne. Pienamente soddisfatto Gaspere Panfalone, presidente della Riccardo Sanges & C. «È un momento importante perché realizziamo un risultato di alto livello: poter effettuare, nella stessa giornata e su due banchine diverse, operazioni portuali in contemporanea soddisfacendo i bisogni operativi delle compagnie di navigazione che hanno scelto Trapani come hinterland port». Un risultato che testimonia la capacità organizzativa e operativa dello scalo trapanese e terminal operator Riccardo Sanges & C. «Ringrazio tutto il personale coinvolto - ha aggiunto Panfalone - perché poter garantire questa efficienza e questa velocità rappresenta un traguardo significativo». Il presidente della Riccardo Sanges ha inoltre sottolineato come queste attività dimostrino concretamente il potenziale dello scalo: «Oggi in maniera inequivocabile il porto di Trapani si dimostra ancora una volta un porto veloce, sicuro, capace di garantire operatività in maniera evidente». Nel corso della dichiarazione è stata anche rilanciata l'importanza di completare il percorso di potenziamento infrastrutturale dello scalo. «Desideriamo mandare un messaggio costruttivo a tutte le autorità competenti (Prefettura, Regione Siciliana, Comune di Trapani, Autorità Marittima e

Sicilia Oggi Notizie

Trapani

Porto di Trapani, operazioni simultanee su due banchine: Riccardo Sanges & C. conferma efficienza e velocità dello scalo

Un'importante movimentazione portuale si è svolta nei giorni scorsi al porto di Trapani, dove due navi hanno lavorato contemporaneamente su due diverse banchine, confermando l'elevato livello di efficienza dello scalo. La movimentazione dei container ha interessato la nave MSC Med Urla, in attività presso la banchina Ronciglio, e la nave Skyview della compagnia CMA-CGM, impegnata presso la banchina Isolella. Un'attività coordinata che ha visto il personale della Riccardo Sanges & C. garantire lo svolgimento delle operazioni in modo simultaneo, assicurando rapidità, sicurezza e continuità anche nelle ore notturne. Pienamente soddisfatto Gaspare Panfalone, presidente della Riccardo Sanges & C. «È un momento importante perché realizziamo un risultato di alto livello: poter effettuare, nella stessa giornata e su due banchine diverse, operazioni portuali in contemporanea soddisfacendo i bisogni operativi delle compagnie di navigazione che hanno scelto Trapani come hinterland port». Un risultato che testimonia la capacità organizzativa e operativa dello scalo trapanese e terminal operator Riccardo Sanges & C. «Ringrazio tutto il personale coinvolto ha aggiunto Panfalone perché poter garantire questa efficienza e questa velocità rappresenta un traguardo significativo». Il presidente della Riccardo Sanges ha inoltre sottolineato come queste attività dimostrino concretamente il potenziale dello scalo: «Oggi in maniera inequivocabile il porto di Trapani si dimostra ancora una volta un porto veloce, sicuro, capace di garantire operatività in maniera evidente». Nel corso della dichiarazione è stata anche rilanciata l'importanza di completare il percorso di potenziamento infrastrutturale dello scalo. «Desideriamo mandare un messaggio costruttivo a tutte le autorità competenti (Prefettura, Regione Siciliana, Comune di Trapani, Autorità Marittima e soprattutto Autorità Portuale) ha concluso Panfalone e cioè quello di poter completare le operazioni di dragaggio quanto meno a 9 metri entro il mese di maggio, ottenendo l'ufficialità del nuovo pescaggio per tutte le banchine del porto di Trapani. Questo risultato rappresenterebbe un contributo importante per crescere ancora e portare benefici a tutta la comunità portuale». Il risultato raggiunto nelle ultime ore conferma dunque il ruolo sempre più strategico del porto di Trapani per i traffici marittimi e per lo sviluppo dell'economia del territorio.



Un'importante movimentazione portuale si è svolta nei giorni scorsi al porto di Trapani, dove due navi hanno lavorato contemporaneamente su due diverse banchine, confermando l'elevato livello di efficienza dello scalo. La movimentazione dei container ha interessato la nave MSC Med Urla, in attività presso la banchina Ronciglio, e la nave Skyview della compagnia CMA-CGM, impegnata presso la banchina Isolella. Un'attività coordinata che ha visto il personale della Riccardo Sanges & C. garantire lo svolgimento delle operazioni in modo simultaneo, assicurando rapidità, sicurezza e continuità anche nelle ore notturne. Pienamente soddisfatto Gaspare Panfalone, presidente della Riccardo Sanges & C. «È un momento importante perché realizziamo un risultato di alto livello: poter effettuare, nella stessa giornata e su due banchine diverse, operazioni portuali in contemporanea soddisfacendo i bisogni operativi delle compagnie di navigazione che hanno scelto Trapani come hinterland port». Un risultato che testimonia la capacità organizzativa e operativa dello scalo trapanese e terminal operator Riccardo Sanges & C. «Ringrazio tutto il personale coinvolto - ha aggiunto Panfalone - perché poter garantire questa efficienza e questa velocità rappresenta un traguardo significativo». Il presidente della Riccardo Sanges ha inoltre sottolineato come queste attività dimostrino concretamente il potenziale dello scalo: «Oggi in maniera inequivocabile il porto di Trapani si dimostra ancora una volta un porto veloce, sicuro, capace di garantire operatività in maniera evidente». Nel corso della dichiarazione è stata anche rilanciata l'importanza di completare il percorso di potenziamento infrastrutturale dello scalo. «Desideriamo mandare un messaggio costruttivo a tutte le autorità competenti (Prefettura, Regione Siciliana, Comune di Trapani, Autorità Marittima e soprattutto Autorità Portuale) - ha concluso Panfalone - e cioè quello di poter completare le operazioni

Trapani Oggi

Trapani

Marettimo: due unità da pesca a strascico fermate, confiscato un quintale di prodotti ittici

Marettimo (Favignana) - Due unità di pesca a strascico fermate, oltre un quintale di prodotti ittici e due attrezzature da pesca confiscati. E' questo il bilancio di una operazione di polizia marittima per il rispetto delle leggi sulla pesca marittima effettuata, sotto il coordinamento del 12° CCAP della Direzione Marittima della Sicilia Occidentale, dai militari della Capitaneria di porto di Trapani, dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Marsala e dell'Ufficio Locale Marittimo di Marettimo. Sul posto sono state inviate: la motovedetta CP 2114 dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Marsala e la motovedetta CP 579 della Capitaneria di porto di Trapani, che intercettavano le due unità da pesca della marineria di Mazara del Vallo intente in attività di pesca a strascico a circa 40 miglia ovest dall'isola di Marettimo. Dagli accertamenti eseguiti, è emerso che le unità da pesca non avevano le autorizzazioni necessarie per la pesca del "gambero rosso e gambero viola" nella suddetta zona G.S.A. 10. Le attrezzature da pesca utilizzate dalle due imbarcazioni, consistenti in due reti da pesca a strascico lunghe rispettivamente 56 metri e 48 metri, sono state sequestrate congiuntamente ad oltre un quintale di gamberi (circa 130 kg); ai comandanti delle unità da pesca sono state contestate complessivamente due sanzioni amministrative per un totale di 4.000 euro. "© Riproduzione Riservata" - E' vietata la copia anche parziale senza autorizzazione.



Petrolio, il rebus delle riserve che 'non servono' e dei percorsi 'obbligati'

La mossa della lea 'vale' 20 giorni di mancati transiti per Hormuz. Si cercano tragitti alternativi ma servirà tempo. Con il Brent solo di un soffio sotto quota 100 dollari (+47% in un mese) e un calo in 48 ore inferiore al 2% appare evidente che il segnale ai mercati inviato dalla lea, l'Agenzia Internazionale dell'Energia, non è servito a quell'inversione di rotta auspicata con l'annuncio del rilascio di 400 milioni di barili dalle riserve strategiche dei suoi membri. Anche se si tratta di uno sblocco superiore del doppio a quello del 2022, seguito all'invasione dell'Ucraina, è evidente che gli operatori chiedono altro prima di raffreddare i prezzi. Chiedono soprattutto certezza per la produzione e gli approvvigionamenti: prospettive difficili al momento in una regione percorsa da venti di guerra e che concentra il 50% delle riserve globali di petrolio: su circa 1700 miliardi di barili stimati in riserve Arabia Saudita, Iran e Iraq ne custodiscono oltre 600 miliardi. Con una produzione giornaliera pre-crisi di 105 milioni di barili al giorno, significa che i 3 paesi coprono oltre 15 anni della domanda globale stimata. Quanto ai 20 milioni di barili che ogni giorno transitavano attraverso lo Stretto di Hormuz rappresentavano quasi il

20% della domanda globale, una quota difficilmente compensabile facendo affidamento sulle riserve. I 400 milioni di barili dei membri lea (di questi circa 10 milioni dall'Italia, pari a 12 ore di 'buco' delle forniture e un valore di un miliardo di dollari) potrebbero insomma compensare circa tre settimane di 'disfunzioni' sulla rotta di Hormuz: il totale delle scorte (8,2 miliardi di barili) sono meno di tre mesi di domanda mondiale. Quanto messo in campo dall'Europa dopo l'invasione russa dell'Ucraina - con la progressiva rinuncia al gas di Mosca - mostra che la diversificazione degli approvvigionamenti è possibile ma richiede tempo e pragmatismo. I paesi Ue infatti, pur condannando l'attacco a Kiev, per anni hanno continuato gli acquisti di prodotti energetici di Mosca. Solo che nel caso di questa crisi, è l'Iran che punta allo stop della circolazione di petrolio e gas visto che può contare - in teoria - su altre rotte e altri clienti per i suoi prodotti. Teheran produce 4 milioni di barili di petrolio al giorno, e attraverso lo Stretto di Hormuz ha ripreso poco dopo i primi attacchi le movimentazioni nello stretto di Hormuz, con un solo cliente finale: la Cina. Più complicata la situazione per produttori come l'Iraq (145 miliardi di barili di riserve, 17% del Medio Oriente e 4,4 milioni di barili al giorno), Emirati Arabi Uniti (111 miliardi di barili di riserve e produzione di 4,3 milioni) oppure Kuwait (102 miliardi di riserve e 2,8 milioni di produzione). Da considerare peraltro la conformazione geo-marittima dell'area con alcune 'strette' obbligate come gli stretti di Hormuz, di Suez/Sumed e di Bab el-Mandeb: da soli questi passaggi hanno visto transitare nell'ultimo anno quasi il 30% della produzione globale di petrolio, rendendoli punti focali imprescindibili per gli approvvigionamenti di Asia ed Europa.



La mossa della lea 'vale' 20 giorni di mancati transiti per Hormuz. Si cercano tragitti alternativi ma servirà tempo. Con il Brent solo di un soffio sotto quota 100 dollari (+47% in un mese) e un calo in 48 ore inferiore al 2% appare evidente che il segnale ai mercati inviato dalla lea, l'Agenzia Internazionale dell'Energia, non è servito a quell'inversione di rotta auspicata con l'annuncio del rilascio di 400 milioni di barili dalle riserve strategiche dei suoi membri. Anche se si tratta di uno sblocco superiore del doppio a quello del 2022, seguito all'invasione dell'Ucraina, è evidente che gli operatori chiedono altro prima di raffreddare i prezzi. Chiedono soprattutto certezza per la produzione e gli approvvigionamenti: prospettive difficili al momento in una regione percorsa da venti di guerra e che concentra il 50% delle riserve globali di petrolio: su circa 1700 miliardi di barili stimati in riserve Arabia Saudita, Iran e Iraq ne custodiscono oltre 600 miliardi. Con una produzione giornaliera pre-crisi di 105 milioni di barili al giorno, significa che i 3 paesi coprono oltre 15 anni della domanda globale stimata. Quanto ai 20 milioni di barili che ogni giorno transitavano attraverso lo Stretto di Hormuz rappresentavano quasi il 20% della domanda globale, una quota difficilmente compensabile facendo affidamento sulle riserve. I 400 milioni di barili dei membri lea (di questi circa 10 milioni dall'Italia, pari a 12 ore di 'buco' delle forniture e un valore di un miliardo di dollari) potrebbero insomma compensare circa tre settimane di 'disfunzioni' sulla rotta di Hormuz: il totale delle scorte (8,2 miliardi di barili) sono meno di tre mesi di domanda mondiale. Quanto messo in campo dall'Europa dopo l'invasione russa dell'Ucraina - con la progressiva rinuncia al gas di Mosca - mostra che la diversificazione degli approvvigionamenti è possibile ma richiede tempo e pragmatismo. I paesi Ue infatti, pur condannando l'attacco a Kiev, per anni hanno continuato gli acquisti di prodotti energetici di Mosca. Solo che nel caso di questa crisi, è l'Iran che punta allo stop della circolazione di petrolio e gas visto che può contare - in teoria - su altre rotte e altri clienti per i suoi prodotti. Teheran produce 4 milioni di barili di petrolio al giorno, e attraverso lo Stretto di Hormuz ha ripreso poco dopo i primi attacchi le movimentazioni nello stretto di Hormuz, con un solo cliente finale: la Cina. Più complicata la situazione per produttori come l'Iraq (145 miliardi di barili di riserve, 17% del Medio Oriente e 4,4 milioni di barili al giorno), Emirati Arabi Uniti (111 miliardi di barili di riserve e produzione di 4,3 milioni) oppure Kuwait (102 miliardi di riserve e 2,8 milioni di produzione). Da considerare peraltro la conformazione geo-marittima dell'area con alcune 'strette' obbligate come gli stretti di Hormuz, di Suez/Sumed e di Bab el-Mandeb: da soli questi passaggi hanno visto transitare nell'ultimo anno quasi il 30% della produzione globale di petrolio, rendendoli punti focali imprescindibili per gli approvvigionamenti di Asia ed Europa.

Il fatto è che per evitare Hormuz esistono soprattutto due soluzioni via terra : l'oleodotto della East-West Pipeline e la Abu Dhabi-Fujairah Pipeline . Il primo, lungo 1.200 km, taglia a metà l'Arabia Saudita collegando Abqaiq nella Provincia Orientale a Yanbu sul Mar Rosso, e ha una capacità di 5 milioni di barili al giorno; il secondo invece è lungo 360 km, attraversa gli Emirati e permette al greggio di scavalcare lo Stretto di Hormuz. Sul fronte **porti**, invece, i principali terminal dell'area sono affacciati sul Golfo Arabico: Ras Tanura (Arabia Saudita); Al Basrah (Iraq), Kharg Island (Iran), Mina Al Ahmadi (Kuwait) . Per questo negli ultimi giorni si è assistito a uno spostamento parziale delle consegne attraverso infrastrutture più sicure sul Mar Rosso, come il porto saudita di Yanbu. Resta uno scenario complesso, in cui le stime dei diversi paesi non vanno oltre i tre mesi di disfuzioni, considerato il limite massimo per limitare i danni. Ogni giorno in realtà va a incidere sulle prospettive di crescita dell'area ma anche dell'economia mondiale, oltre che sugli equilibri geopolitici (vedi i benefici del rialzo del greggio sulle casse di Mosca, stimati in 150 milioni di dollari al giorno in entrate aggiuntive). Più che abbastanza per stimolare un ripensamento della logistica globale dei sistemi energetici, oltre che - naturalmente - per spingere a lavorare per la pace nella regione. (di Massimo Germinario.

Iran, Trump manda i Marines: "Le petroliere superino Hormuz". Italia smentisce dialogo con Teheran

Il Pentagono invia uomini e navi, nel mirino l'isola di Kharg. Lo stop americano alle sanzioni contro il petrolio russo viene bocciato dall'Ue. Donald Trump invia i Marines per liberare lo Stretto di Hormuz dai missili di Teheran. La guerra diventa un affare per Vladimir Putin mentre l'Ue e l'Ucraina incassano il colpo. L'Iran tiene in scacco la via del greggio, con effetti sul 20% del traffico mondiale. Risultato: prezzi alle stelle, con un barile a oltre 103 dollari - record da giugno 2022 - e effetti sul costo di benzina e diesel. Washington corre ai ripari con un' "autorizzazione temporanea" di 30 giorni che consente ai Paesi di acquistare carichi di greggio russo già in transito. La misura, ha spiegato il segretario al Tesoro Scott Bessent, è stata adottata mentre Trump "lavora per mantenere bassi i prezzi", dopo che negli Stati Uniti il costo medio del carburante è aumentato di 65 centesimi al gallone nell'ultimo mese. Trump manda rinforzi. Al provvedimento straordinario si accompagnano annunci e ulteriori mosse. Il Pentagono sta trasferendo 5000 uomini tra Marines e marinai. In movimento anche altre navi, secondo il Wall Street Journal. Sotto i riflettori l'isola di Kharg, nel Golfo Persico, considerata una delle infrastrutture

chiave per il settore petrolifero iraniano e da cui passa oltre il 90% delle esportazioni di greggio dell'Iran. C'è un assalto in vista? "Non posso rispondere a una domanda del genere. Non dovrebbe nemmeno essere posta", dice il presidente a Fox News. "Ok, diciamo che io abbia intenzione di farlo o diciamo che non abbia intenzione di farlo. Cosa dovrei dire? 'Oh, sì, sto pensando di farlo, lascia che ti faccia sapere a che ora e quando avrà luogo'. E' una domanda un po' sciocca". E' una corsa contro il tempo, mentre l'Iran mobilita imbarcazioni di ogni tipo per iniziare a posizionare mine nello Stretto. "Le petroliere devono mostrare gli attributi, possono passare: l'Iran non ha più la Marina, non c'è niente da temere", il messaggio di Trump, che non appare turbato nemmeno dall'acclarato sostegno di Mosca a Teheran: "La Russia sta un po' aiutando l'Iran. Anche noi stiamo aiutando l'Ucraina, Putin lo dice, e probabilmente lo dice anche la Cina. Loro lo dicono e noi lo diciamo, è tutto giusto". Pete Hegseth, segretario alla Difesa, afferma che "il mondo sta vedendo la disperazione dell'Iran nello Stretto di Hormuz. Ce ne siamo occupati e ce ne occuperemo, non c'è motivo di preoccuparsi Teheran e l'ipotesi di apertura. Il muro dell'Iran potrebbe cedere, almeno in parte. Secondo la Cnn, Teheran potrebbe concedere il semaforo verde ad un numero limitato di petroliere se gli acquisti di greggio venissero perfezionati in yuan, la moneta della Cina. Il commercio internazionale del petrolio avviene quasi esclusivamente in dollari: solo il petrolio russo chiama in causa yuan o rubli. L'Italia smentisce contatti. I messaggi e le contromisure degli Stati Uniti non bastano per tranquillizzare i mercati, mentre la revoca delle sanzioni alla Russia non piace affatto all'Europa che, secondo il Financial



Times, cerca soluzioni alternative. La Turchia fa sapere di aver chiesto e ottenuto il permesso per il passaggio di una nave. Da Roma, dopo la smentita fornita da fonti di Palazzo Chigi, ecco le parole del ministro degli Esteri Antonio Tajani: "Assolutamente non stiamo trattando con l'Iran per far passare navi italiane dallo Stretto di Hormuz", dice il numero 1 della Farnesina. Ue e Ucraina bocciano lo stop alle sanzioni anti-Russia Per ora, l'unica vincitrice nella corsa all'oro nero è la Russia . "La decisione unilaterale degli Stati Uniti è molto preoccupante, impatta sulla sicurezza europea", sottolinea il presidente del Consiglio Europeo Antonio Costa, via social. "Aumentare la pressione economica sulla Russia è decisivo perché accetti negoziati seri per una pace giusta e duratura. Indebolire le sanzioni aumenta le risorse della Russia per condurre la guerra di aggressione contro l'Ucraina", aggiunge. "Questa singola concessione da parte degli Stati Uniti potrebbe fornire alla Russia circa 10 miliardi di dollari per la guerra. Ciò non contribuisce certo alla pace", l'affondo del presidente ucraino Volodymyr Zelensky. Le voci critiche abbondano. Secondo il presidente francese Emmanuel Macron la situazione nello Stretto di Hormuz "non giustifica in alcun modo" un allentamento delle sanzioni contro la Russia. Il cancelliere tedesco Friedrich Merz è perentorio: "Voglio essere molto chiaro: rimuovere le sanzioni ora, per qualsiasi motivo, è qualcosa che riteniamo sbagliato". Affari d'oro per Putin Il dado ormai è tratto, almeno per un mese. Il semaforo verde made in America ridarà fiato al business della Russia, che già nelle ultime 2 settimane ha beneficiato delle condizioni internazionali. Con lo stop al petrolio del Medio Oriente, aumenta la richiesta di greggio russo. "Siamo stati informati che la Russia ha guadagnato 150 milioni di dollari al giorno in entrate aggiuntive dalle vendite di petrolio dall'inizio del conflitto in Medio Oriente, il che rende la Russia probabilmente il maggiore beneficiario di questo conflitto", dice la portavoce-capo della Commissione europea, Paula Pinho. Mosca, intanto, gongola . Gli interessi di Russia e Stati Uniti per la stabilizzazione dei mercati globali dell'energia "al momento coincidono", dice il portavoce del Cremlino, Dmitry Peskov. Prima della guerra, il petrolio russo si accumulava nelle navi in mare aperto e spesso veniva venduto con forti sconti. Il quadro, ora, è cambiato radicalmente. Gli analisti di Kpler, fornitore di dati sul tracciamento delle navi, come riferisce il Wall Street Journal stimano che circa 135 milioni di barili di greggio russo fossero in mare prima dell'inizio dell'offensiva di Usa e Israele. Ora il totale è sceso a 121 milioni di barili e questo indicherebbe che gli acquirenti asiatici hanno rapidamente acquistato il petrolio russo e lo hanno portato a terra. Non è chiaro esattamente quanti di quei barili siano già stati venduti, ma Naveen Das, analista senior del greggio presso Kpler, stima che in media più di 4 milioni di barili di greggio russo siano stati scaricati nei **porti** ogni giorno questo mese.

Iran, Tajani "Nessuna trattativa per passaggio navi italiane in Stretto Hormuz"

Iran, Tajani "Nessuna trattativa per passaggio navi italiane in Stretto Hormuz" MILANO (ITALPRESS) - "Non stiamo trattando con l'Iran per far passare navi italiane nello Stretto di Hormuz". Lo ha detto il ministro degli esteri Antonio Tajani nel corso della trasmissione "10 minuti" su Rete 4, rispondendo a una domanda su un articolo del Financial Times. Il governo non tratta con l'Iran, "anche perchè sarebbe molto complicato" far passare le navi dallo Stretto, "c'è uno stato di guerra". L'Italia "va avanti per la de-escalation, spingendo perchè si raggiunga un accordo tra le parti che **porti** al blocco della realizzazione dell'arma atomica da parte dell'Iran". -foto Ipa Agency- (ITALPRESS).

Facebook X WhatsApp Seguici sui social:.



Costa sospende le crociere in Medio Oriente e punta sulle Canarie

Compagnia, 'prospettive incerte in MO per la stagione invernale 2026/27' A seguito dello scoppio della guerra all'Iran Costa **Crociere** ridisegna l'offerta di destinazioni per l'inverno 2026/27 sospendendo le rotte in Medio Oriente ed Emirati puntando sulle isole Canarie e Madeira. L'ammiraglia Costa Smeralda debutterà alle Canarie, novità anche per Costa Pacifica che proporrà **crociere** di sette giorni alternate a itinerari più lunghi tra il sud dell'Europa e il Nord Africa. Lo annuncia la compagnia in una nota. "Con questa decisione Costa intende offrire fornire sin da subito chiarezza e certezza sulla pianificazione del prossimo inverno a tutti gli ospiti e travel partners - spiega la società -. Poiché le prospettive in Medio Oriente restano incerte per la stagione invernale 2026/27, Costa non opererà itinerari nell'area per la prossima stagione, al fine di garantire che ogni vacanza con Costa sia sempre rilassante, piacevole e senza preoccupazioni". Costa al momento non ha alcuna nave operativa in Medio Oriente. Analogamente le **crociere** di posizionamento di Costa Smeralda da e verso gli Emirati originariamente programmate non verranno effettuate.



Tajani, non stiamo trattando con l'Iran per il passaggio da Hormuz

'Nello Stretto uno stato di guerra, passano solo poche navi iraniane' "Non stiamo trattando con nessuno e con l'Iran per far passare navi italiane da Hormuz". Lo ha detto il vicepremier Antonio Tajani a 10 minuti su Rete4 rispondendo ad una domanda su un articolo del Financial Times. Il governo non tratta con l'Iran, "anche perché sarebbe molto complicato" far passare le navi dallo Stretto, "c'è uno stato di guerra", per ora passano solo pochissime navi, soprattutto iraniane, ha aggiunto. Tajani ha ribadito che l'Italia "va avanti per la de-escalation, spingendo perché si raggiunga un accordo tra le parti che **porti** al blocco della realizzazione dell'arma atomica da parte dell'Iran".



Ft: 'Francia e Italia cercano accordo con Iran per le navi a Hormuz'

Palazzo Chigi smentisce l'apertura di negoziati bilaterali o trattative dirette con Teheran. Alcuni Paesi europei hanno avviato colloqui con Teheran nel tentativo di negoziare un accordo che garantisca un passaggio sicuro alle loro navi attraverso lo Stretto di Hormuz. Lo riporta il Financial Times spiegando che "la Francia è uno dei Paesi coinvolti nei colloqui" e che "anche l'Italia ha compiuto dei tentativi di avviare delle discussioni con Teheran". "In merito a quanto riportato oggi da organi di stampa internazionali, la Presidenza del Consiglio dei ministri smentisce l'apertura di negoziati bilaterali o trattative dirette con l'Iran per garantire il passaggio delle navi italiane attraverso lo Stretto di Hormuz". Lo riferiscono fonti di Palazzo Chigi. Anche fonti della Farnesina sottolineano come non sia in corso "nessun negoziato riservato per garantire il passaggio ad Hormuz di navi o petroliere italiane". "Palazzo Chigi e Farnesina - si spiega - confermano che nei loro contatti diplomatici i leader italiani vogliono favorire le condizioni per una de-escalation militare generale. Ma non esiste nessun 'negoziato sottobanco' che punti a preservare soltanto alcuni mercantili rispetto ad altri". L'Ue "ha sempre mantenuto aperti i canali diplomatici con l'Iran", anche nei periodi più difficili, riconoscendone l'importanza fondamentale per il dialogo. Al momento l'Ue ritiene che la via da seguire "più auspicabile" sia "una forte iniziativa guidata dall'Onu volta a garantire un passaggio organizzato e legittimo attraverso lo Stretto di Ormuz", applicabile a tutte le spedizioni. Lo afferma un'alta fonte europea dopo l'articolo di Ft secondo cui Francia e Italia avrebbero aperto contatti sul tema con Teheran. I negoziati bilaterali con i Pasdaran sono considerati "insufficienti e meno appetibili", vista l'ampiezza della guerra. "Non stiamo trattando con nessuno e con l'Iran per far passare navi italiane da Hormuz". Lo ha detto il vicepremier Antonio Tajani a 10 minuti su Rete4 rispondendo ad una domanda su un articolo del Financial Times. Il governo non tratta con l'Iran, "anche perché sarebbe molto complicato" far passare le navi dallo Stretto, "c'è uno stato di guerra", per ora passano solo pochissime navi, soprattutto iraniane, ha aggiunto. Tajani ha ribadito che l'Italia "va avanti per la de-escalation, spingendo perché si raggiunga un accordo tra le parti che **porti** al blocco della realizzazione dell'arma atomica da parte dell'Iran".



Informare

Focus

Costa cancella le crociere originariamente previste in Medio Oriente

Costa **Crociere** ha annunciato oggi la rinuncia ad operare nella prossima stagione itinerari in Medio Oriente, dove al momento non ha alcuna nave in servizio. La compagnia ha specificato che, poiché le prospettive nella regione restano incerte per la stagione invernale 2026/27, anche le **crociere** di posizionamento della nave Costa Smeralda da e verso gli Emirati Arabi Uniti originariamente programmate non verranno effettuate. La società ha reso noto, inoltre, che gli ospiti prenotati sulle **crociere** di posizionamento da/per gli Emirati, così come coloro che avevano prenotazioni nell'area, potranno scegliere immediatamente un'altra crociera, ricevendo 200 credito di credito bordo per cabina (100 euro per persona).

Informare

Costa cancella le crociere originariamente previste in Medio Oriente



03/13/2026 13:07

Costa Crociere ha annunciato oggi la rinuncia ad operare nella prossima stagione itinerari in Medio Oriente, dove al momento non ha alcuna nave in servizio. La compagnia ha specificato che, poiché le prospettive nella regione restano incerte per la stagione invernale 2026/27, anche le crociere di posizionamento della nave Costa Smeralda da e verso gli Emirati Arabi Uniti originariamente programmate non verranno effettuate. La società ha reso noto, inoltre, che gli ospiti prenotati sulle crociere di posizionamento da/per gli Emirati, così come coloro che avevano prenotazioni nell'area, potranno scegliere immediatamente un'altra crociera, ricevendo 200 credito di credito bordo per cabina (100 euro per persona).

DA CANARIE A MADEIRA ALLE SPONDE DEL NORD AFRICA: COSTA RIDISEGNA L'INVERNO 2026/2027

Costa Smeralda debutta alle Canarie, novità anche per Costa Pacifica, che proporrà **crociere** di 7 giorni alternate a itinerari più lunghi tra il sud dell'Europa e il Nord Africa. Le Isole Canarie e Madeira continuano a essere tra le destinazioni invernali più apprezzate grazie al clima mite, ai paesaggi variegati e al ricco patrimonio culturale. Dopo l'ottimo riscontro ottenuto nella scorsa stagione invernale nell'area, Costa **Crociere** è lieta di annunciare un incremento della propria presenza nell'area per l'inverno 2026/27. Durante la prossima stagione invernale, l'ammiraglia Costa Smeralda sarà posizionata alle Isole Canarie e proporrà un nuovo itinerario di 7 giorni tra Canarie e Madeira. Questo nuovo programma garantirà una maggiore capacità di accoglienza e un ulteriore miglioramento dell'esperienza. Con questo programma con l'ammiraglia Costa aumenterà significativamente la capacità di accoglienza offrendo al tempo stesso esperienza di viaggio ulteriormente arricchita. Dopo il periodo di manutenzione programmata in bacino, Costa Pacifica (inizialmente prevista alle Canarie e Madeira) verrà invece posizionata nel Mediterraneo Occidentale, con **crociere** settimanali verso le principali destinazioni dell'area e con itinerari più lunghi attraverso destinazioni dell'Europa meridionale e il Nord Africa. Il programma di Costa Pacifica comprenderà anche itinerari più lunghi, attraverso una selezione di destinazioni particolarmente attrattive nel periodo invernale con tante nuove opportunità da scoprire. Con questa decisione, Costa intende offrire fornire sin da subito chiarezza e certezza sulla pianificazione del prossimo inverno a tutti gli Ospiti e Travel partners. Poiché le prospettive in Medio Oriente restano incerte per la stagione invernale 2026/27, Costa non opererà itinerari nell'area per la prossima stagione, al fine di garantire che ogni vacanza con Costa sia sempre rilassante, piacevole e senza preoccupazioni. (Costa, inoltre, al momento non ha alcuna nave operativa in Medio Oriente.) Analogamente le **crociere** di posizionamento di Costa Smeralda da e verso gli Emirati originariamente programmate non verranno effettuate. Gli ospiti prenotati sulle **crociere** di posizionamento da/per gli Emirati, così come coloro che avevano prenotazioni nell'area, potranno scegliere immediatamente un'altra crociera, ricevendo 200 di credito bordo per cabina (100 per persona). Gli ospiti prenotati sulle **crociere** invernali di Costa Pacifica alle Canarie saranno riprotetti alle medesime condizioni sugli itinerari alle Canarie di Costa Smeralda. I nuovi itinerari di Costa Smeralda alle Canarie e di Costa Pacifica nel Mediterraneo Occidentale e Nord Africa saranno disponibili alla vendita su tutti i canali entro la fine di marzo. Costa **Crociere** resta impegnata nel fornire soluzioni che rispondano alle esigenze dei propri ospiti, garantendo un'esperienza di viaggio serena e indimenticabile. Ringraziamo tutti gli ospiti e i partner commerciali per la collaborazione e la fiducia continua.

Informatore Navale

DA CANARIE A MADEIRA ALLE SPONDE DEL NORD AFRICA: COSTA RIDISEGNA L'INVERNO 2026/2027

03/13/2026 19:10

Costa Smeralda debutta alle Canarie, novità anche per Costa Pacifica, che proporrà crociere di 7 giorni alternate a itinerari più lunghi tra il sud dell'Europa e il Nord Africa. Le Isole Canarie e Madeira continuano a essere tra le destinazioni invernali più apprezzate grazie al clima mite, ai paesaggi variegati e al ricco patrimonio culturale. Dopo l'ottimo riscontro ottenuto nella scorsa stagione invernale nell'area, Costa Crociere è lieta di annunciare un incremento della propria presenza nell'area per l'inverno 2026/27. Durante la prossima stagione invernale, l'ammiraglia Costa Smeralda sarà posizionata alle Isole Canarie e proporrà un nuovo itinerario di 7 giorni tra Canarie e Madeira. Questo nuovo programma garantirà una maggiore capacità di accoglienza e un ulteriore miglioramento dell'esperienza. Con questo programma con l'ammiraglia Costa aumenterà significativamente la capacità di accoglienza offrendo al tempo stesso esperienza di viaggio ulteriormente arricchita. Dopo il periodo di manutenzione programmata in bacino, Costa Pacifica (inizialmente prevista alle Canarie e Madeira) verrà invece posizionata nel Mediterraneo Occidentale, con crociere settimanali verso le principali destinazioni dell'area e con itinerari più lunghi attraverso destinazioni dell'Europa meridionale e il Nord Africa. Il programma di Costa Pacifica comprenderà anche itinerari più lunghi, attraverso una selezione di destinazioni particolarmente attrattive nel periodo invernale con tante nuove opportunità da scoprire. Con questa decisione, Costa intende offrire fornire sin da subito chiarezza e certezza sulla pianificazione del prossimo inverno a tutti gli Ospiti e Travel partners. Poiché le prospettive in Medio Oriente restano incerte per la stagione invernale 2026/27, Costa non opererà itinerari nell'area per la prossima stagione, al fine di garantire che ogni vacanza con Costa sia sempre rilassante, piacevole e senza preoccupazioni. (Costa, inoltre, al momento non ha alcuna nave operativa in Medio Oriente.) Analogamente le crociere di posizionamento di Costa Smeralda da e verso gli Emirati originariamente programmate non verranno effettuate. Gli ospiti prenotati sulle crociere di posizionamento da/per gli Emirati, così come coloro che avevano prenotazioni nell'area, potranno scegliere immediatamente un'altra crociera, ricevendo 200 € di credito bordo per cabina (100 € per persona). Gli ospiti prenotati sulle crociere invernali di Costa Pacifica alle Canarie saranno riprotetti alle medesime condizioni sugli itinerari alle Canarie di Costa Smeralda. I nuovi itinerari di Costa Smeralda alle Canarie e di Costa Pacifica nel Mediterraneo Occidentale e Nord Africa saranno disponibili alla vendita su tutti i canali entro la fine di marzo. Costa Crociere resta impegnata nel fornire soluzioni che rispondano alle esigenze dei propri ospiti, garantendo un'esperienza di viaggio serena e indimenticabile. Ringraziamo tutti gli ospiti e i partner commerciali per la collaborazione e la fiducia continua.

Informazioni Marittime

Focus

A Shanghai Grimaldi prende in consegna la nuova car carrier "Grande Seoul"

Entra in flotta la nona unità "ammonia-ready" del gruppo armatoriale partenopeo, già pronta per il viaggio inaugurale sul servizio Asia-Europe. Il Gruppo Grimaldi ha preso in consegna a Shanghai la nuova nave Pure Car & Truck Carrier (PCTC) Grande Seoul. Commissionata ai cantieri SWS (Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding Company Limited) e CSTC (China Shipbuilding Trading Company Limited) - entrambi parte di China State Shipbuilding Corporation Limited (CSSC), per la flotta del gruppo armatoriale partenopeo si tratta della nona unità ammonia-ready, ossia predisposta per il futuro utilizzo dell'ammoniaca come carburante alternativo. Lunga 200 metri, larga 38 metri e con una stazza lorda di circa 77.500 tonnellate, la Grande Seoul è stata progettata per il trasporto di veicoli - auto, SUV, furgoni, sia elettrici che alimentati da combustibili tradizionali - oltre ad altri tipi di carico rotabile. La nave offre una capacità di carico pari a 9.241 CEU (Car Equivalent Unit) e dispone di quattro ponti adibiti anche al trasporto di merci rotabili di grandi dimensioni, inclusi carichi pesanti fino a 250 tonnellate e con un'altezza massima di 6,5 metri. Come le sue gemelle già in servizio (Grande Tianjin, Grande Auckland, Grande Melbourne, Grande Istanbul e Grande Manila), la Grande Seoul si distingue non solo per l'elevata capacità di trasporto, ma anche per le avanzate prestazioni ambientali, con un indice di emissioni di CO₂ per carico trasportato significativamente ridotto - fino al 50% rispetto a quello delle unità PCTC della precedente generazione. La nave è dotata di un motore elettronico di ultima generazione, caratterizzato da uno dei consumi specifici di carburante più bassi della sua categoria, e rispetta i più severi limiti internazionali in materia di emissioni di CO, NOx e SOx. Inoltre, ha ottenuto la notazione di classe Ammonia Ready da parte del RINA (Registro Italiano Navale), che certifica che potrà essere convertita in una fase successiva all'utilizzo dell'ammoniaca come combustibile alternativo a zero emissioni di carbonio. È anche dotata della predisposizione per il cold ironing, ovvero la possibilità di alimentarsi con energia elettrica da terra durante la sosta in porto, che costituisce, laddove disponibile, un'alternativa green al consumo di carburanti tradizionali. Con il suo nome, la Grande Seoul rende omaggio alla capitale della Corea del Sud, parte integrante del network globale del Gruppo Grimaldi dal 2022. Da allora, il Gruppo offre collegamenti regolari tra Europa ed il paese asiatico in entrambe le direzioni e, grazie alla propria rete estesa che comprende oltre 150 **porti** in 60 Paesi, è in grado di connettere la Corea del Sud con le principali rotte commerciali mondiali. Nei prossimi giorni, la Grande Seoul lascerà la Cina per intraprendere il suo viaggio inaugurale sul servizio Asia-Europe. Più precisamente, la nave partirà da Shanghai (Taicang) con un carico composto da oltre 6.200 auto e circa 1.600 metri lineari di altri rotabili, con destinazione nei **porti** di Anversa (Belgio), Portbury (Regno Unito).



Entra in flotta la nona unità "ammonia-ready" del gruppo armatoriale partenopeo, già pronta per il viaggio inaugurale sul servizio Asia-Europe. Il Gruppo Grimaldi ha preso in consegna a Shanghai la nuova nave Pure Car & Truck Carrier (PCTC) Grande Seoul. Commissionata ai cantieri SWS (Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding Company Limited) e CSTC (China Shipbuilding Trading Company Limited) - entrambi parte di China State Shipbuilding Corporation Limited (CSSC), per la flotta del gruppo armatoriale partenopeo si tratta della nona unità ammonia-ready, ossia predisposta per il futuro utilizzo dell'ammoniaca come carburante alternativo. Lunga 200 metri, larga 38 metri e con una stazza lorda di circa 77.500 tonnellate, la Grande Seoul è stata progettata per il trasporto di veicoli - auto, SUV, furgoni, sia elettrici che alimentati da combustibili tradizionali - oltre ad altri tipi di carico rotabile. La nave offre una capacità di carico pari a 9.241 CEU (Car Equivalent Unit) e dispone di quattro ponti adibiti anche al trasporto di merci rotabili di grandi dimensioni, inclusi carichi pesanti fino a 250 tonnellate e con un'altezza massima di 6,5 metri. Come le sue gemelle già in servizio (Grande Tianjin, Grande Auckland, Grande Melbourne, Grande Istanbul e Grande Manila), la Grande Seoul si distingue non solo per l'elevata capacità di trasporto, ma anche per le avanzate prestazioni ambientali, con un indice di emissioni di CO₂ per carico trasportato significativamente ridotto - fino al 50% rispetto a quello delle unità PCTC della precedente generazione. La nave è dotata di un motore elettronico di ultima generazione, caratterizzato da uno dei consumi specifici di carburante più bassi della sua categoria, e rispetta i più severi limiti internazionali in materia di emissioni di CO₂, NOx e SOx. Inoltre, ha ottenuto la notazione di classe Ammonia Ready da parte del RINA (Registro Italiano Navale), che certifica che potrà essere convertita in una fase successiva all'utilizzo dell'ammoniaca come combustibile alternativo a

Informazioni Marittime

Focus

e Vigo (Spagna). "Con l'ingresso della Grande Seoul nella nostra flotta rafforziamo ulteriormente i collegamenti dedicati al trasporto di veicoli tra l'Asia e il resto del mondo", ha commentato Emanuele Grimaldi, amministratore delegato del Gruppo Grimaldi. "Grazie ai significativi investimenti in navi moderne che combinano capacità di trasporto ed elevate prestazioni ambientali, possiamo offrire ai nostri clienti servizi sempre più efficienti e sostenibili sulle rotte intercontinentali". Condividi Tag grimaldi Articoli correlati.

Traghetti inquinanti, l'Italia prima in Europa per emissioni

ROMA (ITALPRESS) - I traghetti sono una componente fondamentale del trasporto marittimo europeo, ma rappresentano anche una fonte significativa di emissioni. Secondo un'analisi dell'organizzazione Transport & Environment, in Europa oltre mille traghetti producono ogni anno circa 13,4 milioni di tonnellate di CO₂, l'equivalente delle emissioni di 6,6 milioni di automobili. A guidare la classifica è proprio l'Italia, con 2,4 milioni di tonnellate di CO₂, davanti a Spagna e Grecia. Il peso maggiore deriva soprattutto dal traffico domestico e dalle soste nei **porti**. Non a caso quattro scali italiani - Genova, Livorno, Palermo e Civitavecchia - figurano tra i primi dieci **porti** europei per emissioni legate ai traghetti. Gran parte dell'inquinamento si concentra nel Mediterraneo, dove operano numerose rotte interne e navi spesso datate: l'età media della flotta europea è di circa 26 anni, segno che il rinnovo delle imbarcazioni diventa sempre più urgente. Una possibile soluzione è l'elettrificazione. Secondo lo studio, entro il 2035 circa il 60% dei traghetti europei potrebbe essere convertito all'elettrico, con una riduzione delle emissioni di CO₂ fino al 42%. Si tratta di una transizione facilitata dal fatto che i traghetti percorrono rotte brevi e prevedibili, caratteristiche che rendono più semplice l'utilizzo delle batterie. In Italia il potenziale è particolarmente elevato. La flotta conta 167 traghetti e già oggi oltre la metà potrebbe essere sostituita con navi completamente elettriche, mentre un'ulteriore quota potrebbe funzionare con sistemi ibridi. La sfida principale riguarda però le infrastrutture nei **porti**, che dovranno dotarsi di sistemi di ricarica adeguati. Secondo gli esperti, con il calo dei costi delle batterie e il progressivo rinnovo delle flotte, l'elettrificazione dei traghetti potrebbe diventare non solo una scelta ambientale, ma anche economicamente conveniente, contribuendo a ridurre l'inquinamento e migliorare la qualità dell'aria nelle città portuali. gsl.



Iran, Tajani "Nessuna trattativa per passaggio navi italiane in Stretto Hormuz"

MILANO (ITALPRESS) - "Non stiamo trattando con l'Iran per far passare navi italiane nello Stretto di Hormuz". Lo ha detto il ministro degli esteri Antonio Tajani nel corso della trasmissione "10 minuti" su Rete 4, rispondendo a una domanda su un articolo del Financial Times. Il governo non tratta con l'Iran, "anche perchè sarebbe molto complicato" far passare le navi dallo Stretto, "c'è uno stato di guerra". L'Italia "va avanti per la de-escalation, spingendo perchè si raggiunga un accordo tra le parti che **porti** al blocco della realizzazione dell'arma atomica da parte dell'Iran". -foto Ipa Agency- (ITALPRESS). Vuoi pubblicare i contenuti di Italpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all'indirizzo info@italpress.com.



"Grande Seoul", la nuova nave per Grimaldi pronta per funzionare a ammoniaca

Nei prossimi giorni per il primo viaggio sulla rotta fra Asia e Europa **NAPOLI**. Si chiama "Grande Seoul" e con il nome rende omaggio alla capitale della Corea del Sud, uno dei poli della mappa globale del gruppo Grimaldi dal 2022. È da quell'anno che la flotta partenopea offre collegamenti regolari tra Europa ed il Paese asiatico in entrambe le direzioni: la rete comprende più di 150 porti in 60 Paesi, è in grado di connettere la Corea del Sud con le principali rotte commerciali mondiali. Stiamo parlando della nuova nave porta-auto (Pctc) che a Shanghai la compagnia armatoriale napoletana Grimaldi ha preso in consegna. L'aveva commissionata ai cantieri Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding Company Limited (Sws) e China Shipbuilding Trading Company Limited (Cstc), appartenente alla galassia del colosso China State Shipbuilding Corporation Limited (Cssc): è la nona già predisposta per essere riconvertita a un futuro uso dell'ammoniaca come carburante alternativo. Nei prossimi giorni, secondo quanto viene riferito, la "Grande Seoul" lascerà la Cina per il suo viaggio inaugurale sul servizio Asia-Europa: la nave partirà da Shanghai (Taicang) con un carico composto da oltre 6.200 auto e circa 1.600 metri

lineari di altri rotabili, con destinazione nei porti di Anversa (Belgio), Portbury (Regno Unito) e Vigo (Spagna). Lunghezza 200 metri e larghezza 38 con una stazza lorda di 77.500 tonnellate, la nuova nave di casa Grimaldi è stata progettata per il trasporto di veicoli (auto, suv, furgoni, sia elettrici sia alimentati da combustibili tradizionali) oltre ad altri tipi di carico rotabile. La nave - viene sottolineato - offre una capacità di carico pari a 9.241 "ceu" (equivalenti auto) e dispone di quattro ponti adibiti anche al trasporto di merci rotabili di grandi dimensioni, inclusi carichi pesanti fino a 250 tonnellate e con un'altezza massima di 6,5 metri. La compagnia segnala che, al pari delle unità gemelle già in servizio ("Grande Tianjin", "Grande Auckland", "Grande Melbourne", "Grande Istanbul" e "Grande Manila"), oltre che per la elevata capacità di trasporto la "Grande Seoul" si distingue «anche per le avanzate prestazioni ambientali, con un indice di emissioni di CO2 per carico trasportato» che risulta «significativamente ridotto». Pressoché dimezzato rispetto a quello delle unità simili della precedente generazione. Grazie al motore elettronico di ultimo tipo - una propulsione caratterizzato da uno dei consumi specifici di carburante più bassi della sua categoria - rispetta «i più severi limiti internazionali in materia di emissioni di CO2, NOx e SOx». Come detto, ha ottenuto la notazione di classe "ammonia ready" da parte del Rina (Registro Italiano Navale): questo - si afferma - certifica che potrà essere «convertita in una fase successiva all'utilizzo dell'ammoniaca come combustibile alternativo a zero emissioni di carbonio». È anche dotata della predisposizione per il "cold ironing", cioè la possibilità di alimentarsi con energia elettrica da terra durante la sosta in porto, che costituisce, laddove disponibile, un'alternativa



Nel prossimi giorni per il primo viaggio sulla rotta fra Asia e Europa NAPOLI. Si chiama "Grande Seoul" e con il nome rende omaggio alla capitale della Corea del Sud, uno dei poli della mappa globale del gruppo Grimaldi dal 2022. È da quell'anno che la flotta partenopea offre collegamenti regolari tra Europa ed il Paese asiatico in entrambe le direzioni: la rete comprende più di 150 porti in 60 Paesi, è in grado di connettere la Corea del Sud con le principali rotte commerciali mondiali. Stiamo parlando della nuova nave porta-auto (Pctc) che a Shanghai la compagnia armatoriale napoletana Grimaldi ha preso in consegna. L'aveva commissionata ai cantieri Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding Company Limited (Sws) e China Shipbuilding Trading Company Limited (Cstc), appartenente alla galassia del colosso China State Shipbuilding Corporation Limited (Cssc): è la nona già predisposta per essere riconvertita a un futuro uso dell'ammoniaca come carburante alternativo. Nei prossimi giorni, secondo quanto viene riferito, la "Grande Seoul" lascerà la Cina per il suo viaggio inaugurale sul servizio Asia-Europa: la nave partirà da Shanghai (Taicang) con un carico composto da oltre 6.200 auto e circa 1.600 metri lineari di altri rotabili, con destinazione nei porti di Anversa (Belgio), Portbury (Regno Unito) e Vigo (Spagna). Lunghezza 200 metri e larghezza 38 con una stazza lorda di 77.500 tonnellate, la nuova nave di casa Grimaldi è stata progettata per il trasporto di veicoli (auto, suv, furgoni, sia elettrici sia alimentati da combustibili tradizionali) oltre ad altri tipi di carico rotabile. La nave - viene sottolineato - offre una capacità di carico pari a 9.241 "ceu" (equivalenti auto) e dispone di quattro ponti adibiti anche al trasporto di merci rotabili di grandi dimensioni, inclusi carichi pesanti fino a 250 tonnellate e con un'altezza massima di 6,5 metri. La compagnia segnala che, al pari delle unità gemelle già in servizio ("Grande Tianjin", "Grande Auckland", "Grande Melbourne", "Grande Istanbul" e "Grande Manila"), oltre che per la elevata capacità di trasporto la "Grande Seoul" si distingue «anche per le avanzate prestazioni ambientali, con un indice di emissioni di CO2 per carico trasportato» che risulta «significativamente ridotto». Pressoché dimezzato rispetto a quello delle unità simili della precedente generazione. Grazie al motore elettronico di ultimo tipo - una propulsione caratterizzato da uno dei consumi specifici di carburante più bassi della sua categoria - rispetta «i più severi limiti internazionali in materia di emissioni di CO2, NOx e SOx». Come detto, ha ottenuto la notazione di classe "ammonia ready" da parte del Rina (Registro Italiano Navale): questo - si afferma - certifica che potrà essere «convertita in una fase successiva all'utilizzo dell'ammoniaca come combustibile alternativo a zero emissioni di carbonio». È anche dotata della predisposizione per il "cold ironing", cioè la possibilità di alimentarsi con energia elettrica da terra durante la sosta in porto, che costituisce, laddove disponibile, un'alternativa

La Gazzetta Marittima

Focus

"green" al consumo di carburanti tradizionali. Queste le parole di Emanuele Grimaldi, amministratore delegato del gruppo Grimaldi: «Con l'ingresso della "Grande Seoul" nella nostra flotta rafforziamo ulteriormente i collegamenti dedicati al trasporto di veicoli tra l'Asia e il resto del mondo». Aggiungendo poi: «Grazie ai significativi investimenti in navi moderne che combinano capacità di trasporto ed elevate prestazioni ambientali, possiamo offrire ai nostri clienti servizi sempre più efficienti e sostenibili sulle rotte intercontinentali».

L'agenzia di Viaggi

Focus

Svolta traghetti: ora il Mediterraneo è green

Una rivoluzione silenziosa avanza sul Mediterraneo. È la transizione ecologica del trasporto marittimo italiano, che negli ultimi anni ha smesso di essere un obiettivo solo "sulla carta" e ha cominciato a tracciare scie sempre più pulite tra le acque del Mare Nostrum. L'ingresso in flotta, lo scorso dicembre, di Gnv Virgo segna una tappa cruciale di questo percorso. La terza unità del piano di rinnovamento varato dalla compagnia del Gruppo Msc è infatti il primo traghetto italiano di lunga percorrenza alimentato a gas naturale liquefatto (Gnl), che al momento rappresenta l'opzione più pulita e a minore impatto tra i carburanti per traghetti di lungo raggio. Rispetto alle unità di vecchia generazione, Gnv Virgo riesce a tagliare le emissioni di CO₂ di circa il 50% per unità trasportabile: un risultato che cambia radicalmente i parametri del settore. Ad aprile arriverà Gnv Aurora, gemella di Virgo per tecnologia e ambizioni ambientali, ma con un elemento inedito che non passa inosservato: sulla fiancata campeggia una foglia verde, disegnando la prima livrea nella storia della compagnia a raccontare visivamente il nuovo corso. Viaggiano tutto l'anno sulla linea Livorno-Olbia, invece, Moby Legacy e Moby Fantasy: i due traghetti più nuovi ed eco-friendly di Moby Lines offrono una capacità di circa 3.000 passeggeri e 1.300 veicoli e sono anche tra i più grandi del mondo. Dotati di tecnologie all'avanguardia, sono entrambi Gnl-ready, ovvero compatibili con l'alimentazione tradizionale, ma predisposti anche per quella a gas naturale liquefatto, oltre che dotate di impianto per il cold ironing. Sulle linee per la Sicilia e la Sardegna opera anche Grimaldi Lines, la cui flotta è oggi composta da 14 cruise ferry e traghetti di ultima generazione, progettati per ridurre l'impatto ambientale, favorire il processo di decarbonizzazione e tutelare l'ecosistema marino. Il Gruppo, inoltre, ha annunciato l'arrivo (tra il 2028 e il 2030) di quattro nuove unità ad alta innovazione, parte di un più ampio programma di ordini per i marchi Minoan Lines e Finnlines. Nel frattempo, per l'estate 2026, Sicilia e Sardegna guidano le prenotazioni anticipate e cresce anche l'offerta integrata nave+soggiorno di Grimaldi Lines Tour Operator, con formule flessibili che trasformano la traversata in parte integrante dell'esperienza di vacanza. Successivamente è stata affiancata dalla gemella Pietro Mondello sulla rotta **Messina-Villa San Giovanni**, e dalla Nerea, impiegata nei collegamenti Siremar con le isole minori, entrambe dotate di propulsione ibrida che combina diesel, Gnl e batterie di ultima generazione, consentendo così di diminuire ulteriormente consumi ed emissioni. Il Gruppo, che pubblica il bilancio di sostenibilità dal 2016, ha consolidato nel tempo un percorso certificato anche dal "Sigillo di Sostenibilità" ottenuto per tre anni consecutivi. Sulla stessa direttrice operano anche i mezzi di Bluferrries, società che fa capo a Fs Italiane. Il più recente, Athena (ibrido diesel-elettrico) utilizza le batterie nelle fasi più critiche dal punto



Una rivoluzione silenziosa avanza sul Mediterraneo. È la transizione ecologica del trasporto marittimo italiano, che negli ultimi anni ha smesso di essere un obiettivo solo "sulla carta" e ha cominciato a tracciare scie sempre più pulite tra le acque del Mare Nostrum. L'ingresso in flotta, lo scorso dicembre, di Gnv Virgo segna una tappa cruciale di questo percorso. La terza unità del piano di rinnovamento varato dalla compagnia del Gruppo Msc è infatti il primo traghetto italiano di lunga percorrenza alimentato a gas naturale liquefatto (Gnl), che al momento rappresenta l'opzione più pulita e a minore impatto tra i carburanti per traghetti di lungo raggio. Rispetto alle unità di vecchia generazione, Gnv Virgo riesce a tagliare le emissioni di CO₂ di circa il 50% per unità trasportabile: un risultato che cambia radicalmente i parametri del settore. Ad aprile arriverà Gnv Aurora, gemella di Virgo per tecnologia e ambizioni ambientali, ma con un elemento inedito che non passa inosservato: sulla fiancata campeggia una foglia verde, disegnando la prima livrea nella storia della compagnia a raccontare visivamente il nuovo corso. Viaggiano tutto l'anno sulla linea Livorno-Olbia, invece, Moby Legacy e Moby Fantasy: i due traghetti più nuovi ed eco-friendly di Moby Lines offrono una capacità di circa 3.000 passeggeri e 1.300 veicoli e sono anche tra i più grandi del mondo. Dotati di tecnologie all'avanguardia, sono entrambi Gnl-ready, ovvero compatibili con l'alimentazione tradizionale, ma predisposti anche per quella a gas naturale liquefatto, oltre che dotate di impianto per il cold ironing. Sulle linee per la Sicilia e la Sardegna opera anche Grimaldi Lines, la cui flotta è oggi composta da 14 cruise ferry e traghetti di ultima generazione, progettati per ridurre l'impatto ambientale, favorire il processo di decarbonizzazione e tutelare l'ecosistema marino. Il Gruppo, inoltre, ha

L'agenzia di Viaggi

Focus

di vista ambientale, come manovre e operazioni portuali, consentendo una riduzione delle emissioni di CO fino al 56% e modalità "zero emission" in banchina. Inoltre, a bordo è presente anche un impianto di desalinizzazione che abbatta del 70% il consumo di acqua dolce rispetto ai sistemi tradizionali.

Nautica, lo Yacht Club de Monaco adotta nuovi smorzatori di ormeggio 'Seadamp'

LaPresse Lo Yacht Club de Monaco ha dotato parte del suo porto turistico di un ammortizzatore di ormeggio idraulico di nuova generazione, progettato per migliorare comfort e sicurezza, in particolare durante i periodi invernali. Il nuovo dispositivo, denominato "Seadamp", è stato presentato dall'azienda italiana Seares, che negli ultimi anni ha partecipato al programma Monaco Smart Marina, appuntamento dello YCM che riunisce un ecosistema di imprenditori e startup nella ricerca di soluzioni innovative per promuovere lo sviluppo di **porti** turistici virtuosi. Combinando prestazioni meccaniche e innovazione digitale, il sistema assorbe efficacemente l'energia generata dal moto ondoso e dal movimento dell'acqua, riducendo i picchi di carico dinamico e lo stress da fatica sulle cime di ormeggio fino al 90%. In **porti** turistici mediterranei comparabili, le installazioni di Seadamp hanno inoltre registrato circa il 50% in meno di movimento dei pontili e una riduzione del 45% delle accelerazioni misurate, migliorando significativamente il comfort a bordo in condizioni di mare mosso. Inoltre, il sistema è progettato per essere indipendente a livello energetico, convertendo il moto ondoso in energia elettrica per alimentare l'elettronica di bordo. "Come Seares, lavorare a fianco dello Yacht Club de Monaco è una forte conferma dell'importanza della nostra tecnologia Seadamp", afferma Giorgio Cucè, ceo di Seares. "Questa collaborazione ci consente di implementare e perfezionare ulteriormente soluzioni di ormeggio basate sui dati in uno dei **porti** turistici più esigenti e lungimiranti al mondo, migliorando la sicurezza, il comfort e le prestazioni ambientali per la nautica da diporto di oggi e di domani". Dotate di sensori, le unità Seadamp misurano costantemente i carichi su ogni linea di ormeggio e trasmettono i dati in tempo reale a una dashboard dedicata. Ciò consente il monitoraggio degli ormeggi 24 ore su 24, 7 giorni su 7, avvisi automatici al superamento di soglie preimpostate e la creazione di database storici che supportano una gestione più sostenibile e predittiva delle infrastrutture portuali. Con questa installazione, parte dell'iniziativa collettiva Monaco, Capital of Advanced Yachting, lo Yacht Club de Monaco ribadisce il suo impegno nel promuovere soluzioni avanzate che migliorino la sicurezza, il comfort e le prestazioni ambientali all'interno del suo porto turistico, in piena linea con la sua visione di un settore nautico più responsabile e lungimirante.



LaPresse Lo Yacht Club de Monaco ha dotato parte del suo porto turistico di un ammortizzatore di ormeggio idraulico di nuova generazione, progettato per migliorare comfort e sicurezza, in particolare durante i periodi invernali. Il nuovo dispositivo, denominato "Seadamp", è stato presentato dall'azienda italiana Seares, che negli ultimi anni ha partecipato al programma Monaco Smart Marina, appuntamento dello YCM che riunisce un ecosistema di imprenditori e startup nella ricerca di soluzioni innovative per promuovere lo sviluppo di porti turistici virtuosi. Combinando prestazioni meccaniche e innovazione digitale, il sistema assorbe efficacemente l'energia generata dal moto ondoso e dal movimento dell'acqua, riducendo i picchi di carico dinamico e lo stress da fatica sulle cime di ormeggio fino al 90%. In porti turistici mediterranei comparabili, le installazioni di Seadamp hanno inoltre registrato circa il 50% in meno di movimento dei pontili e una riduzione del 45% delle accelerazioni misurate, migliorando significativamente il comfort a bordo in condizioni di mare mosso. Inoltre, il sistema è progettato per essere indipendente a livello energetico, convertendo il moto ondoso in energia elettrica per alimentare l'elettronica di bordo. "Come Seares, lavorare a fianco dello Yacht Club de Monaco è una forte conferma dell'importanza della nostra tecnologia Seadamp", afferma Giorgio Cucè, ceo di Seares. "Questa collaborazione ci consente di implementare e perfezionare ulteriormente soluzioni di ormeggio basate sui dati in uno dei porti turistici più esigenti e lungimiranti al mondo, migliorando la sicurezza, il comfort e le prestazioni ambientali per la nautica da diporto di oggi e di domani". Dotate di sensori, le unità Seadamp misurano costantemente i carichi su ogni linea di ormeggio e trasmettono i dati in tempo reale a una dashboard dedicata. Ciò consente il monitoraggio degli ormeggi 24 ore su 24, 7 giorni su 7, avvisi automatici al superamento di soglie preimpostate e la

Costa Crociere rafforza la presenza alle Canarie: Costa Smeralda nuova protagonista dell'inverno 2026/27

Mar 13, 2026 La compagnia riorganizza la stagione invernale: l'ammiraglia alle Canarie e Madeira , mentre Costa Pacifica opererà nel Mediterraneo occidentale e Nord Africa . Stop agli itinerari in Medio Oriente per l'incertezza geopolitica. Genova - Le Isole Canarie e Madeira si confermano tra le mete invernali più apprezzate dai crocieristi grazie al clima mite, ai paesaggi spettacolari e al patrimonio culturale . Forte del positivo riscontro registrato nell'ultima stagione, Costa **Crociere** annuncia un rafforzamento della propria presenza nell'area per l'inverno 2026/2027 . Protagonista della nuova programmazione sarà l'ammiraglia Costa Smeralda , che verrà posizionata stabilmente nell'arcipelago e proporrà un nuovo itinerario di sette giorni tra Canarie e Madeira . La scelta consentirà di aumentare in modo significativo la capacità di accoglienza e, allo stesso tempo, di offrire agli ospiti un'esperienza di viaggio ancora più ricca e diversificata . Cambia invece il programma della Costa Pacifica , inizialmente prevista proprio alle Canarie. Dopo il periodo di manutenzione programmata in bacino , la nave sarà posizionata nel Mediterraneo occidentale , da dove proporrà **crociere** settimanali verso alcune delle principali destinazioni dell'area , oltre a itinerari più lunghi che toccheranno mete dell'Europa meridionale e del Nord Africa , con nuove opportunità di viaggio durante la stagione invernale. La decisione rientra in una più ampia ridefinizione strategica della programmazione . Alla luce delle incerte prospettive geopolitiche in Medio Oriente , la compagnia ha scelto infatti di non operare itinerari nell'area per l'inverno 2026/27 , garantendo così ai passeggeri una vacanza serena e senza preoccupazioni . Attualmente, inoltre, la compagnia non ha alcuna nave operativa nella regione . Di conseguenza, non verranno effettuate neppure le **crociere** di posizionamento della Costa Smeralda da e verso gli Emirati , originariamente previste. Gli ospiti già prenotati potranno scegliere immediatamente un'altra crociera , ricevendo un credito di bordo di 200 euro per cabina (100 euro per persona). I passeggeri che avevano prenotato gli itinerari invernali di Costa Pacifica alle Canarie saranno invece riprotetti alle stesse condizioni sugli itinerari di Costa Smeralda . I nuovi itinerari di Costa Smeralda alle Canarie e quelli di Costa Pacifica nel Mediterraneo occidentale e nel Nord Africa saranno disponibili su tutti i canali di vendita entro la fine di marzo . Con questa riorganizzazione della programmazione, Costa **Crociere** punta a rafforzare la propria offerta turistica nel Mediterraneo e nell'Atlantico , mantenendo al centro sicurezza, qualità dell'esperienza di viaggio e flessibilità per ospiti e partner commerciali.



Mar 13, 2026 La compagnia riorganizza la stagione invernale: l'ammiraglia alle Canarie e Madeira , mentre Costa Pacifica opererà nel Mediterraneo occidentale e Nord Africa . Stop agli itinerari in Medio Oriente per l'incertezza geopolitica. Genova - Le Isole Canarie e Madeira si confermano tra le mete invernali più apprezzate dai crocieristi grazie al clima mite, ai paesaggi spettacolari e al patrimonio culturale . Forte del positivo riscontro registrato nell'ultima stagione, Costa Crociere annuncia un rafforzamento della propria presenza nell'area per l'inverno 2026/2027 . Protagonista della nuova programmazione sarà l'ammiraglia Costa Smeralda , che verrà posizionata stabilmente nell'arcipelago e proporrà un nuovo itinerario di sette giorni tra Canarie e Madeira . La scelta consentirà di aumentare in modo significativo la capacità di accoglienza e, allo stesso tempo, di offrire agli ospiti un'esperienza di viaggio ancora più ricca e diversificata . Cambia invece il programma della Costa Pacifica , inizialmente prevista proprio alle Canarie. Dopo il periodo di manutenzione programmata in bacino , la nave sarà posizionata nel Mediterraneo occidentale , da dove proporrà crociere settimanali verso alcune delle principali destinazioni dell'area , oltre a itinerari più lunghi che toccheranno mete dell'Europa meridionale e del Nord Africa , con nuove opportunità di viaggio durante la stagione invernale. La decisione rientra in una più ampia ridefinizione strategica della programmazione . Alla luce delle incerte prospettive geopolitiche in Medio Oriente , la compagnia ha scelto infatti di non operare itinerari nell'area per l'inverno 2026/27 , garantendo così ai passeggeri una vacanza serena e senza preoccupazioni . Attualmente, inoltre, la compagnia non ha alcuna nave operativa nella regione . Di conseguenza, non verranno effettuate neppure le crociere di posizionamento della Costa Smeralda da e verso gli Emirati , originariamente previste. Gli ospiti già prenotati potranno scegliere immediatamente un'altra

Sea Reporter

Focus

"Emergenza petroliera nel Canale di Sicilia: il carico di carburante russo spaventa l'Italia"

Mar 13, 2026 Le autorità italiane e maltesi stanno monitorando una petroliera russa in balia delle correnti nelle acque internazionali del Mediterraneo tra Lampedusa e Malta , dopo che la nave è rimasta senza equipaggio a causa di gravi danni subiti in una presunta azione militare. Si tratta della metaniera Arctic Metagaz , lunga circa 277 metri, che trasportava consistenti quantitativi di gasolio e di gas naturale liquefatto (GNL) . La nave era partita dal porto artico di Murmansk all'inizio di marzo quando, mentre navigava nel Canale di Sicilia , è stata gravemente danneggiata da esplosioni attribuite da Mosca ad un attacco di droni. I 30 membri dell'equipaggio a bordo sono stati evacuati con l'assistenza delle autorità maltesi e russe a seguito dell'incidente, che ha anche provocato un incendio a bordo. Attualmente la petroliera, che si ritiene **porti** a bordo circa 900 tonnellate di gasolio e due grandi serbatoi di gas liquefatto , continua a scarrocciare a distanza dalle coste italiane e maltesi , spinta da correnti e venti . La sua traiettoria preoccupa soprattutto per la possibilità che possa avvicinarsi ulteriormente alle isole italiane, con il rischio di un disastro ambientale se il carico dovesse fuoriuscire in mare. A Palazzo

Chigi si è tenuto un vertice di governo per fare il punto sulla situazione, con il coinvolgimento delle autorità italiane e maltesi impegnate nel monitoraggio congiunto dell'unità alla deriva . Fonti governative hanno dichiarato che l'Italia è disponibile a fornire supporto operativo , pur preferendo che la petroliera non attracchi nei **porti** nazionali e venga rimorchiata in sicurezza da una società specializzata incaricata dal suo gestore russo. Il sindaco di Lampedusa e Linosa ha dichiarato che, nonostante l'allarme per il carico di carburanti e gas, la situazione rimane sotto controllo , con la nave ancora in acque internazionali e a distanza di sicurezza dalle isole. L'episodio porta all'attenzione l'ulteriore rischio legato alle navi "ombra" della flotta russa , spesso soggette a sanzioni internazionali e con profili di gestione complessi, sollevando preoccupazioni non solo per la sicurezza marittima ma anche per l' impatto ambientale nel Mediterraneo centrale Le operazioni di sorveglianza proseguono, con il coinvolgimento della Marina Militare italiana , un rimorchiatore e una nave per la risposta ambientale, mentre le autorità valutano le opzioni migliori per gestire la minaccia rappresentata da una petroliera fuori controllo in un tratto di mare ad alta intensità di traffico. Vincenzo Bustelli.



Mar 13, 2026 Le autorità italiane e maltesi stanno monitorando una petroliera russa in balia delle correnti nelle acque internazionali del Mediterraneo tra Lampedusa e Malta , dopo che la nave è rimasta senza equipaggio a causa di gravi danni subiti in una presunta azione militare. Si tratta della metaniera Arctic Metagaz , lunga circa 277 metri, che trasportava consistenti quantitativi di gasolio e di gas naturale liquefatto (GNL) . La nave era partita dal porto artico di Murmansk all'inizio di marzo quando, mentre navigava nel Canale di Sicilia , è stata gravemente danneggiata da esplosioni attribuite da Mosca ad un attacco di droni. I 30 membri dell'equipaggio a bordo sono stati evacuati con l'assistenza delle autorità maltesi e russe a seguito dell'incidente, che ha anche provocato un incendio a bordo. Attualmente la petroliera, che si ritiene **porti** a bordo circa 900 tonnellate di gasolio e due grandi serbatoi di gas liquefatto , continua a scarrocciare a distanza dalle coste italiane e maltesi , spinta da correnti e venti . La sua traiettoria preoccupa soprattutto per la possibilità che possa avvicinarsi ulteriormente alle isole italiane, con il rischio di un disastro ambientale se il carico dovesse fuoriuscire in mare. A Palazzo Chigi si è tenuto un vertice di governo per fare il punto sulla situazione, con il coinvolgimento delle autorità italiane e maltesi impegnate nel monitoraggio congiunto dell'unità alla deriva . Fonti governative hanno dichiarato che l'Italia è disponibile a fornire supporto operativo , pur preferendo che la petroliera non attracchi nei **porti** nazionali e venga rimorchiata in sicurezza da una società specializzata incaricata dal suo gestore russo. Il sindaco di Lampedusa e Linosa ha dichiarato che, nonostante l'allarme per il carico di carburanti e gas, la situazione rimane sotto controllo , con la nave ancora in acque internazionali e a distanza di sicurezza dalle isole. L'episodio porta all'attenzione l'ulteriore rischio legato alle navi "ombra" della flotta russa , spesso soggette a sanzioni internazionali e con

Grimaldi riceve la Grande Seoul, la nuova PCTC pronta all'ammoniaca

Mar 13, 2026 Napoli - Il Gruppo Grimaldi ha ricevuto ieri a Shanghai la nuova Pure Car & Truck Carrier (PCTC) Grande Seoul, nona unità "ready" all'ammoniaca del gruppo italiano. La nave, costruita da SWS e CSTC, entrambe parte della China State Shipbuilding Corporation (CSSC), è predisposta per l'utilizzo futuro dell'ammoniaca come carburante a zero emissioni di carbonio. Con una lunghezza di 200 metri, larghezza di 38 metri e un tonnellaggio lordo di circa 77.500 tonnellate, la Grande Seoul è stata progettata per trasportare efficientemente veicoli di ogni tipo - dalle auto agli SUV, dai furgoni ai veicoli elettrici - oltre a carichi rotanti pesanti fino a 250 tonnellate e fino a 6,5 metri di altezza, distribuiti su quattro ponti. La capacità complessiva di carico è di 9.241 CEU (Car Equivalent Units). Come le navi gemelle Grande Tianjin Grande Auckland Grande Melbourne Grande Istanbul e Grande Manila, la Grande Seoul unisce alta capacità di trasporto e prestazioni ambientali avanzate: l'indice di emissioni di CO per carico trasportato è fino al 50% inferiore rispetto alla generazione precedente di PCTC. La nave è equipaggiata con un motore elettronico di ultima generazione, tra i più efficienti nella sua classe, che rispetta i limiti internazionali più severi per CO, NOx e SOx. È inoltre predisposta per la connessione elettrica a terra durante l'attracco ("cold ironing"), riducendo l'uso di carburanti tradizionali in porto. La RINA le ha conferito la notazione di classe "Ammoniaca Ready", certificando la futura conversione per l'uso dell'ammoniaca come carburante alternativo a zero emissioni. Il nome Grande Seoul rende omaggio alla capitale della Corea del Sud, collegata regolarmente alla rete globale del Gruppo Grimaldi dal 2022. Grazie alla vasta rete del gruppo, che copre oltre 150 porti in 60 Paesi, la nave rafforza i collegamenti tra l'Asia e le principali rotte commerciali mondiali. Nei prossimi giorni la Grande Seoul salperà da Shanghai (Taicang) per il suo viaggio inaugurale Asia-Europa, con un carico composto da oltre 6.200 veicoli e circa 1.600 metri lineari di merci mobili, diretti ai porti di Anversa (Belgio), Portbury (Regno Unito) e Vigo (Spagna). «Con l'ingresso della Grande Seoul nella nostra flotta rafforziamo ulteriormente i servizi di trasporto veicolare tra Asia e resto del mondo», ha dichiarato Emanuele Grimaldi, CEO del Gruppo. «Investire in navi moderne che combinano capacità, efficienza e prestazioni ambientali ci permette di offrire ai clienti servizi sempre più sostenibili e competitivi sulle rotte intercontinentali». Vincenzo Bustelli.



Mar 13, 2026 Napoli - Il Gruppo Grimaldi ha ricevuto ieri a Shanghai la nuova Pure Car & Truck Carrier (PCTC) Grande Seoul, nona unità "ready" all'ammoniaca del gruppo italiano. La nave, costruita da SWS e CSTC, entrambe parte della China State Shipbuilding Corporation (CSSC), è predisposta per l'utilizzo futuro dell'ammoniaca come carburante a zero emissioni di carbonio. Con una lunghezza di 200 metri, larghezza di 38 metri e un tonnellaggio lordo di circa 77.500 tonnellate, la Grande Seoul è stata progettata per trasportare efficientemente veicoli di ogni tipo - dalle auto agli SUV, dai furgoni ai veicoli elettrici - oltre a carichi rotanti pesanti fino a 250 tonnellate e fino a 6,5 metri di altezza, distribuiti su quattro ponti. La capacità complessiva di carico è di 9.241 CEU (Car Equivalent Units). Come le navi gemelle Grande Tianjin Grande Auckland Grande Melbourne Grande Istanbul e Grande Manila, la Grande Seoul unisce alta capacità di trasporto e prestazioni ambientali avanzate: l'indice di emissioni di CO per carico trasportato è fino al 50% inferiore rispetto alla generazione precedente di PCTC. La nave è equipaggiata con un motore elettronico di ultima generazione, tra i più efficienti nella sua classe, che rispetta i limiti internazionali più severi per CO, NOx e SOx. È inoltre predisposta per la connessione elettrica a terra durante l'attracco ("cold ironing"), riducendo l'uso di carburanti tradizionali in porto. La RINA le ha conferito la notazione di classe "Ammoniaca Ready", certificando la futura conversione per l'uso dell'ammoniaca come carburante alternativo a zero emissioni. Il nome Grande Seoul rende omaggio alla capitale della Corea del Sud, collegata regolarmente alla rete globale del Gruppo Grimaldi dal 2022. Grazie alla vasta rete del gruppo, che copre oltre 150 porti in 60 Paesi, la nave rafforza i collegamenti tra l'Asia e le principali rotte commerciali mondiali. Nei prossimi giorni la Grande Seoul salperà da Shanghai (Taicang) per il suo viaggio inaugurale Asia-Europa, con un

Guerra in Iran, Costa sospende le crociere e punta sulle Canarie

Novità anche per Costa Pacifica che proporrà viaggi di sette giorni alternate a itinerari più lunghi tra il sud dell'Europa e il Nord Africa **Genova** - A seguito dello scoppio della guerra all'Iran Costa Crociere ridisegna l'offerta di destinazioni per l'inverno 2026/27 sospendendo le rotte in Medio Oriente ed Emirati puntando sulle isole Canarie e Madeira. L'ammiraglia Costa Smeralda debutterà alle Canarie, novità anche per Costa Pacifica che proporrà crociere di sette giorni alternate a itinerari più lunghi tra il sud dell'Europa e il Nord Africa. Lo annuncia la compagnia in una nota. "Con questa decisione Costa intende offrire fornire sin da subito chiarezza e certezza sulla pianificazione del prossimo inverno a tutti gli ospiti e travel partners - spiega la società -. Poiché le prospettive in Medio Oriente restano incerte per la stagione invernale 2026/27, Costa non opererà itinerari nell'area per la prossima stagione, al fine di garantire che ogni vacanza con Costa sia sempre rilassante, piacevole e senza preoccupazioni". Costa al momento non ha alcuna nave operativa in Medio Oriente . Analogamente le crociere di posizionamento di Costa Smeralda da e verso gli Emirati originariamente programmate non verranno effettuate.

Ship Mag

Guerra in Iran, Costa sospende le crociere e punta sulle Canarie



03/13/2026 12:43

Novità anche per Costa Pacifica che proporrà viaggi di sette giorni alternate a itinerari più lunghi tra il sud dell'Europa e il Nord Africa Genova - A seguito dello scoppio della guerra all'Iran Costa Crociere ridisegna l'offerta di destinazioni per l'inverno 2026/27 sospendendo le rotte in Medio Oriente ed Emirati puntando sulle isole Canarie e Madeira. L'ammiraglia Costa Smeralda debutterà alle Canarie, novità anche per Costa Pacifica che proporrà crociere di sette giorni alternate a itinerari più lunghi tra il sud dell'Europa e il Nord Africa. Lo annuncia la compagnia in una nota. "Con questa decisione Costa intende offrire fornire sin da subito chiarezza e certezza sulla pianificazione del prossimo inverno a tutti gli ospiti e travel partners - spiega la società -. Poiché le prospettive in Medio Oriente restano incerte per la stagione invernale 2026/27, Costa non opererà itinerari nell'area per la prossima stagione, al fine di garantire che ogni vacanza con Costa sia sempre rilassante, piacevole e senza preoccupazioni". Costa al momento non ha alcuna nave operativa in Medio Oriente . Analogamente le crociere di posizionamento di Costa Smeralda da e verso gli Emirati originariamente programmate non verranno effettuate.

Shipping Italy

Focus

Gemini e Msc riorganizzano via terra parte dei servizi verso il Medio Oriente

L'evoluzione della guerra in Golfo Persico nell'area sta facendo emergere il ruolo dei porti sauditi occidentali. Anche l'alleanza Gemini ha annunciato l'avvio di nuovo servizio marittimo alternativo per i paesi del Medio Oriente che eviterà lo Stretto di Hormuz, integrato con connessioni via terra. Lo riporta Dynaliners, segnalando il lancio di un collegamento - ribattezzato AE19 da Maersk e SE4 da Hapag Lloyd - la cui rotazione è ancora da definire nei dettagli, con perno sul **porto** saudita di Jeddah, affacciato sul Mar Rosso. Il collegamento raggiungerà nell'ordine Tianjin, Qingdao, Busan, Ningbo, Shanghai, Tanjung Pelepas, poi "hub del Mediterraneo occidentale", quindi "hub del Mediterraneo orientale", quindi Jeddah, poi nuovamente hub del Mediterraneo occidentale e orientale, quindi Singapore e di nuovo Tianjin. Come segnala la pubblicazione, Msc offre già, tramite i servizi Jade e Dragon, soluzioni che raggiungono i porti sauditi di Jeddah e King Abdullah, pure sul Mar Rosso, e da lì via terra Dammam, Riyadh, Jubail, Bahrein, Kuwait, Hamad, Jebel Ali e Abu Dhabi. In aggiunta, la compagnia ha annunciato connessioni via terra per raggiungere dalla Turchia le città irachene di Zakho, Dohuk, Mosul, Erbil, Sulaymaniyah e Baghdad, che in particolare si possono allacciare ai collegamenti marittimi Phoenix (via Iskenderun) e Tiger (via Mersin). Una soluzione simile è stata adottata anche da Cma Cgm, per i carichi destinati all'Iraq. Questa prevede lo sbarco di container, dal servizio Phoenician Express (BEX2) a Mersin, con Dohuk, Erbil e Sulaymaniyah come destinazioni possibili. L'evoluzione sopra descritta, secondo Loadstar, sta facendo emergere tra le altre cose l'importanza dei porti occidentali dell'Arabia Saudita come snodi fondamentali per gestire i traffici merci in questa fase di guerra. Mawani, ovvero l'autorità che gestisce i porti sauditi, ha peraltro lanciato proprio ieri l'iniziativa Logistics Corridors, che mira a creare rotte per la ricezione di container e merci reindirizzati dai porti della regione orientale e dei Paesi del Consiglio di Cooperazione del Golfo (ovvero Bahrein, Emirati Arabi Uniti, Kuwait, Oman e Qatar, oltre alla stessa Arabia Saudita) verso Jeddah e altri porti sauditi sulla costa del Mar Rosso, "con l'obiettivo di migliorare l'efficienza della supply chain e facilitare la movimentazione delle merci tra gli scali del Regno." Secondo quanto evidenziano dati di eeSea, parte della società di analisi Xeneta, nella giornata di ieri erano 5 le navi ormeggiate nel **porto** di Jeddah, mentre quattro erano in attesa in rada e altre 25 erano dirette verso lo scalo con arrivo stimati entro la fine del mese. Considerando che di queste ultime solo 16 risultano impiegate in servizi che scalano regolarmente il **porto**, le toccate effettuate dalle altre sarebbero tutte frutto di deviazioni. Logistics Corridors, secondo le autorità saudite, rappresenta anche un passo importante verso una maggiore integrazione delle procedure doganali e logistiche tra i porti del paese e quelli dei paesi



Shipping Italy
Gemini e Msc riorganizzano via terra parte dei servizi verso il Medio Oriente

03/13/2026 12:47 Nicola Capuzzo

L'evoluzione della guerra in Golfo Persico nell'area sta facendo emergere il ruolo dei porti sauditi occidentali. Anche l'alleanza Gemini ha annunciato l'avvio di nuovo servizio marittimo alternativo per i paesi del Medio Oriente che eviterà lo Stretto di Hormuz, integrato con connessioni via terra. Lo riporta Dynaliners, segnalando il lancio di un collegamento - ribattezzato AE19 da Maersk e SE4 da Hapag Lloyd - la cui rotazione è ancora da definire nei dettagli, con perno sul porto saudita di Jeddah, affacciato sul Mar Rosso. Il collegamento raggiungerà nell'ordine Tianjin, Qingdao, Busan, Ningbo, Shanghai, Tanjung Pelepas, poi "hub del Mediterraneo occidentale", quindi "hub del Mediterraneo orientale", quindi Jeddah, poi nuovamente hub del Mediterraneo occidentale e orientale, quindi Singapore e di nuovo Tianjin. Come segnala la pubblicazione, Msc offre già, tramite i servizi Jade e Dragon, soluzioni che raggiungono i porti sauditi di Jeddah e King Abdullah, pure sul Mar Rosso, e da lì via terra Dammam, Riyadh, Jubail, Bahrein, Kuwait, Hamad, Jebel Ali e Abu Dhabi. In aggiunta, la compagnia ha annunciato connessioni via terra per raggiungere dalla Turchia le città irachene di Zakho, Dohuk, Mosul, Erbil, Sulaymaniyah e Baghdad, che in particolare si possono allacciare ai collegamenti marittimi Phoenix (via Iskenderun) e Tiger (via Mersin). Una soluzione simile è stata adottata anche da Cma Cgm, per i carichi destinati all'Iraq. Questa prevede lo sbarco di container, dal servizio Phoenician Express (BEX2) a Mersin, con Dohuk, Erbil e Sulaymaniyah come destinazioni possibili. L'evoluzione sopra descritta, secondo Loadstar, sta facendo emergere tra le altre cose l'importanza dei porti occidentali dell'Arabia Saudita come snodi fondamentali per gestire i traffici merci in questa fase di guerra. Mawani, ovvero l'autorità che gestisce i porti sauditi, ha peraltro lanciato proprio ieri l'iniziativa Logistics Corridors, che mira a creare rotte per la ricezione di container e merci reindirizzati dai porti della regione orientale e dei Paesi del Consiglio di Cooperazione del Golfo (ovvero Bahrein, Emirati Arabi Uniti, Kuwait, Oman e Qatar, oltre alla stessa Arabia Saudita) verso Jeddah e altri porti sauditi sulla costa del Mar Rosso, "con l'obiettivo di migliorare l'efficienza della supply chain e facilitare la movimentazione delle merci tra gli scali del Regno." Secondo quanto evidenziano dati di eeSea, parte della società di analisi Xeneta, nella giornata di ieri erano 5 le navi ormeggiate nel porto di Jeddah, mentre quattro erano in attesa in rada e altre 25 erano dirette verso lo scalo con arrivo stimati entro la fine del mese. Considerando che di queste ultime solo 16 risultano impiegate in servizi che scalano regolarmente il porto, le toccate effettuate dalle altre sarebbero tutte frutto di deviazioni. Logistics Corridors, secondo le autorità saudite, rappresenta anche un passo importante verso una maggiore integrazione delle procedure doganali e logistiche tra i porti del paese e quelli dei paesi

Shipping Italy

Focus

del Consiglio di Cooperazione del Golfo. Durante la presentazione è stato inoltre evidenziato che tutti i porti doganali del Regno offrono la possibilità di transito verso i paesi del Consiglio, con il supporto di magazzini doganali. Complessivamente gli scali sauditi lungo la costa del Mar Rosso dispongono "di una capacità annuale complessiva superiore a 18,6 milioni di Teu".

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.

Shipping Italy

Focus

Francia e Italia negoziano con l'Iran il passaggio delle navi da Hormuz

Sarebbero in corso trattative per consentire l'uscita in sicurezza di naviglio dal Golfo Persico. Francia e Italia hanno avviato colloqui con l'Iran per negoziare un accordo che garantisca il passaggio sicuro delle loro navi attraverso lo Stretto di Hormuz. A riferirlo è il Financial Times citando fonti a conoscenza dei fatti. Attualmente l'unica nave di bandiera italiana bloccata all'interno del Golfo Persico risulta essere la car carrier Grande Torino di proprietà del Gruppo Grimaldi di **Napoli**, a cui si aggiunge la Msc Euribia di msc crociere che batte però bandiera maltese ed è di proprietà svizzera (con comandante e parte dell'equipaggio italiano a bordo). La crisi in Medio Oriente sta rischiando di mettere sotto pressione le forniture di materie prime critiche, dall'elio per la microelettronica ai materiali per cemento e fertilizzanti secondo quanto riferito dal ministro delle Imprese, Adolfo Urso, nel corso della riunione della Commissione Allerta Rapida che si è tenuta al Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Urso ha chiesto inoltre al Garante dei Prezzi di convocare una riunione della Commissione per valutare non solo l'andamento dei carburanti e inflazione, ma anche gli effetti che le tensioni nello Stretto di Hormuz potrebbero avere sulla disponibilità di queste commodity.

