



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
domenica, 22 marzo 2026



Prime Pagine

22/03/2026	Corriere della Sera	7
22/03/2026	Il Fatto Quotidiano	8
22/03/2026	Il Giornale	9
22/03/2026	Il Giorno	10
22/03/2026	Il Manifesto	11
22/03/2026	Il Mattino	12
22/03/2026	Il Messaggero	13
22/03/2026	Il Resto del Carlino	14
22/03/2026	Il Secolo XIX	15
22/03/2026	Il Sole 24 Ore	16
22/03/2026	Il Tempo	17
22/03/2026	La Nazione	18
22/03/2026	La Repubblica	19
22/03/2026	La Stampa	20

Primo Piano

21/03/2026	PortoRavennaNews	21
22/03/2026	Ranking Sviluppo Sostenibile Pagina 50	22
Una portualità più moderna e competitiva		

Trieste

21/03/2026	Ship Mag	24
Il corridoio da 170 miliardi e la guerra che ne blocca i cantieri		

Savona, Vado

21/03/2026	Imperia TV	26
Record di studenti a Fabbriche Aperte 2026: diciannove edizioni di dialogo tra scuola e imprese nel savonese		

Genova, Voltri

21/03/2026	Ansa.it	30
Guardia costiera ferma in porto a Genova la petroliera Vast Coral		
21/03/2026	Genova Today	31
Fermata nave cisterna dopo ispezione a bordo		
21/03/2026	PrimoCanale.it	32
Manutenzione zero ed equipaggio impreparato, la Guardia Costiera ferma la petroliera Vast Coral nel porto di Genova		
21/03/2026	Sea Reporter	33
Genova la Guardia Costiera ferma la nave cisterna Vast Coral		
21/03/2026	Ship Mag	34
La Guardia costiera di Genova 'blocca' una nave cisterna		
21/03/2026	Shipping Italy	35
Fermata in porto a Genova la nave oil-chemical tanker Vast Coral		
21/03/2026	TeleNord	36
Diga foranea, pescatori in crisi: Così il mare si svuota e noi restiamo senza lavoro		

Ravenna

21/03/2026	Ravenna Today	37
Caro gasolio, pronta una manifestazione di autotrasportatori al porto. Cuar: "Non d'accordo con la protesta"		
21/03/2026	RavennaNotizie.it	39
Autotrasporto: primi aiuti contro il caro gasolio. CUAR preoccupato per lo sciopero al porto di Ravenna		
21/03/2026	ravennawebtv.it	41
Porto di Ravenna, autotrasporto: primi risultati sul caro gasolio ma cresce la tensione		

Marina di Carrara

21/03/2026	Ansa.it	42
Cna, export di Massa Carrara a rischio per guerra e situazione area Golfo		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

21/03/2026	Ancona Today	43
Visioni e strategie urbane e architettoniche fra porto e città, accordo tra Autorità portuale e Univpm		
21/03/2026	Ansa.it	45
Autorità del sistema portuale, a Ortona l'ufficio decentrato		
22/03/2026	corriereadriatico.it	46
Elettrificazione traghetti, progetto stravolto: l'Autorità portuale di Ancona sconsiglia l'incompiuta		
21/03/2026	Il Nautilus	47
Porto, territorio, Paese: il Mare Adriatico Centrale tra traffici, infrastrutture e innovazione - Ancona 27 marzo 2026		
21/03/2026	Il Nautilus	48
PORTO DI ANCONA: ACCORDO ADSP-DICEA UNIVPM PER SVILUPPO RICERCA SU VISIONI E STRATEGIE URBANE E ARCHITETTONICHE PER GLI SPAZI DI SOGLIA FRA PORTO E CITTA'		
21/03/2026	vivereancona.it	50
Accordo Autorità Portuale-Dicea Univpm per sviluppo ricerca su visioni e strategie urbane e architettoniche per gli spazi di soglia tra porto e città		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

21/03/2026	CivOnline	52
L'obiettivo di Latrofa: 4 milioni di crocieristi in tre anni		
21/03/2026	La Gazzetta Marittima	54
Anche Civitavecchia completa la squadra: Urbani segretario generale		
21/03/2026	LaVoce	56
Civitavecchia punta ai 4 milioni di crocieristi: il piano dell'Autorità Portuale per i prossimi tre anni		

Napoli

21/03/2026	Agenda Politica	57
REGIONE CAMPANIA. MICHELA ROSTAN (LEGA): CHIESTA ABOLIZIONE ADDIZIONALE IRPEF PER CONCESSIONARI PORTUALI		
21/03/2026	Napoli Today	58
Edilizia, logistica, ciclo dei rifiuti e commercio: l'azione della guardia di finanza in Campania		

Brindisi

21/03/2026	Brindisi Report	59
Torna la Via Crucis nel porto interno di Brindisi		

Taranto

21/03/2026	Ansa.it	60
Messa in sicurezza piattaforma a rischio affondamento nel porto di Taranto		

Olbia Golfo Aranci

21/03/2026	Ansa.it	61
21/03/2026	Il Nautilus	62
21/03/2026	Agenzia Giornalistica Opinione	63
21/03/2026	Sea Reporter	64

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

21/03/2026	ilcittadinodimessina.it	65
21/03/2026	Stretto Web	67
21/03/2026	TempoStretto	69

Augusta

21/03/2026	Siracusa News	71
21/03/2026	Libertasr <i>Anthony Maria</i>	74

Palermo, Termini Imerese

21/03/2026	Risoluta <i>Giovanna Venezia</i>	77

Focus

21/03/2026	Agenzia Nova	78
21/03/2026	Il Nautilus	79

21/03/2026	Informazione Corretta	80
I pasdaran chiedono 2 milioni di dollari per attraversare lo stretto di Hormuz		
21/03/2026	Ship Mag	81
La Convenzione di Hong Kong e la sfida della demolizione sostenibile		
21/03/2026	Shipping Italy	83
BluComply: l'intelligenza artificiale per l'automazione della compliance nella cantieristica		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campana 39-C - Tel. 06 688281

150
anni

Servizio Clienti - Tel. 02 63797310
mail: servizioclienti@corriere.it



Aletica, doppio trionfo
Dosso e Battocletti,
oro e show in Polonia
di **Gaia Piccardi**
a pagina 44

Suo il trofeo di discesa
L'impresa di Pirovano
Una Coppa a sorpresa
di **Flavio Vanetti**
a pagina 45



Sfida a Occidente

LA PARTITA DOPPIA DEL REGIME

di **Federico Rampini**

Quanto durerà questa guerra e chi potrà proclamarsi vincitore? Sia Trump sia Netanyahu lanciano segnali che la fine si avvicina. Non si può escludere il bluff: stanno arrivando nel Golfo dei marines e qualche operazione speciale sul terreno è possibile. Ma ciascuno sta già preparando la narrazione sulla «propria» vittoria. Il regime iraniano ha fatto una scommessa tradizionale, simile a quella di Putin in Ucraina: calcola che le democrazie hanno una bassissima resistenza al dolore. I loro leader non possono infliggere perdite umane o anche solo disagi economici senza essere castigati.

continua a pagina 32

Eredità sullo Stretto

CI SARÀ UNA FASE-2 EUROPEA?

di **Giuseppe Sarcina**

I governi europei sono alle prese con due messaggi americani contrastanti. Quello che, in teoria, dovrebbe essere il più importante è il post pubblicato venerdì pomeriggio da Donald Trump sulla sua piattaforma «Truth». In sostanza il presidente americano scrive che ha intenzione di chiudere presto la guerra, ma che intende lasciare «ad altri Paesi» il compito di garantire la navigazione nello Stretto di Hormuz, il braccio di mare da cui transita circa un quinto del fabbisogno mondiale di petrolio. L'altro segnale, il più inquietante, è rimasto per qualche giorno sottotraccia.

continua a pagina 32

GIANNELLI



Referendum Urne aperte oggi e domani per 45 milioni di italiani. Pontida, il giorno dell'addio a Bossi

Giustizia, sfida sull'affluenza

Il voto sulla riforma della magistratura. Silenzio elettorale, il Sì di Salvini sui social

Si è conclusa così come era iniziata la campagna per il referendum sulla Giustizia, con scambi di accuse sui social e le solite violazioni del silenzio elettorale. Oggi e domani la parola passa agli elettori, circa 45 milioni. Urne aperte questa mattina alle sette. A indirizzare la sfida sarà l'affluenza. Intanto, a Pontida l'addio a Bossi.

da pagina 2 a 6 e da 14 a 17

L'EX MINISTRO AVEVA 86 ANNI

Cirino Pomicino, il «vicerè» ultimo degli andreottiani

di **Tommaso Labate**



È morto Paolo Cirino Pomicino, esponente della Dc della Prima Repubblica e ministro nei governi De Mita, alla Funzione pubblica, e Andreotti, al Bilancio. Aveva 86 anni.

a pagina 19 P. De Caro

Milano-Sanremo La rimonta senza precedenti dello sloveno



Il campione sloveno Tadej Pogacar, 27 anni, al traguardo della Milano-Sanremo che ha vinto in volata su Pidcock

Cade, si ferisce, vince L'irresistibile Pogacar

di **Marco Bonarrigo**

Milano-Sanremo che resterà nella storia. Il marziano Tadej Pogacar al sesto tentativo vince anche la classicissima di primavera quando sembrava impossibile dopo la caduta a 30 chilometri dall'arrivo. Show sul Poggio e volata vinta di un soffio su Pidcock.

a pagina 43

PARLA «LA FIGLIA DEL CLAN»

«La mia famiglia mi vuole uccidere: tutti li ho fatti condannare»

di **Aldo Cazzullo**



«Ho fatto condannare mio padre, mio zio, mio marito, mio fratello. Ora la mia famiglia mi vuole morta. Vivo sotto falso nome. In una località segreta. I miei tre figli stanno dalla mia parte. Ma la 'ndrangheta non sarà mai sconfitta». Giuseppina Pesce, «la figlia del clan», si racconta al Corriere.

alle pagine 28 e 29

IL CASO DI ROMA

Anarchici, la pista della bomba contro la polizia

di **Caccia e Frignani**

alle pagine 24 e 25

PADIGLIONE ITALIA

di **Aldo Grasso**

I (FALSI) PROFETI E L'INGEGNERIA DELLE ANIME

Il recente passaggio a Roma di Peter Thiel per una serie di lezioni sull'Anticristo è scivolato tra il misterioso e la catechesi. Fondatare di PayPal e Palantir (gigantesca azienda di controllo dati), Thiel intreccia riflessioni politiche e suggestioni tratte da René Girard, in particolare l'idea che il desiderio umano sia mimetico e conflittuale (desideriamo ciò che gli altri desiderano).

Thiel utilizza categorie religiose per interpretare il pre-

Tecnocrati
I signori degli algoritmi e l'illusione di creare una nuova religione

sente. La tecnologia diventa così uno strumento che lo fa sentire infallibile perché, a suo dire, la salvezza può venire solo da un potere centralizzato: «Non credo più che libertà e democrazia siano compatibili». In questo senso, il suo pensiero riflette una tendenza più ampia della Silicon Valley, dove ex nerd accompagnano network di strapotenza con «narrazioni» sul destino umano.

La tecnologia si confonde con la teologia, l'ingegneria del

software con l'ingegneria delle anime. La difesa dei monopoli e l'alibi della sicurezza generano un potere smisurato e la logica dell'algoritmo cede il posto all'immaginario dell'onnipotenza. Anche nel caso di Thiel, uno degli universi di riferimento è il signore degli anelli. Dopo aver accumulato miliardi, i nuovi profeti cercano un ruolo storico, si sentono chiamati a una missione più grande, inventano una religione. Dio ce ne scampi!

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA NIPOTE

«Il mio racconto di De André Io come lui, fragile e ribelle»



di **Alessandra Arachi**

a pagina 31

ITALPREZIOSI®
Investi oggi sul tuo domani
www.italpreziosi.it
Scarica l'app di Italpreziosi
App Store | Google Play



Dopo Bossi, è scomparso anche Cirino Pomicino. Al netto delle santificazioni post mortem, in tre giorni abbiamo salutato la prima e la seconda Repubblica



Domenica 22 marzo 2026 - Anno 18 - n° 80
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 2,00 - Arretrati: € 3,00
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 29/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

La bugiarda del Consiglio

» Marco Travaglio

Un'altra sera, *chez* Mentana, la mentitrice seriale che chiamiamo presidente del Consiglio, oltre a riservare allo scarso pubblico la sua dose quotidiana di menzogne su tutto lo scibile umano, si è permessa di buttare me e il *Fatto* nella sua indecente campagna elettorale: "Molti di quelli oggi schierati per il No" in passato sostenevano questa riforma. Il Pd era per la separazione delle carriere, M5S e Gratteri sostenevano il sorteggio, Marco Travaglio sosteneva tutti e due... Adesso sono tutti per il No". Capita, a chi è abituato a mentire e a smentirsi ogni volta che respira: accise, blocco navale, tagli alle tasse, legge Fornero, asili nido gratis, governo in Ue coi socialisti, Patto di Stabilità, spese militari, Putin, sanzioni alla Russia, vittoria militare ucraina, Usa, Gaza, Israele, Arabia Saudita, Qatar, Pnrr, dazi zero, Superbonus, chiusure per Covid, Web Tax, agenzie di rating, tassa sugli extraprofiti, trivelle in mare, Regioni, elezione diretta del capo dello Stato, legge elettorale con le preferenze e così via.

Finché i suoi elettori si bevono tutto e lo lasciano fare, buon per lei e peggio per noi. Ma Giorgia Meloni deve rassegnarsi: non siamo tutti bugiardi in malafede come lei. Le rarissime volte in cui lei è capitato di avere ragione, gliel'abbiamo riconosciuto. Giudichiamo tutti dai fatti, non dalle appartenenze. Quindi non si permetta di dire che abbiamo cambiato idea sulla "riforma" solo perché l'ha proposta lei: intanto perché è falso e poi perché così si comportano lei e i suoi, non noi. Il *Fatto*, da quando è nato nel 2009, è sempre stato fermamente contrario alla separazione delle carriere e anche delle funzioni. Ha proposto e continua a sostenere un sorteggio per i membri del Csm a una condizione: che valga per tutti, laici e togati, o meglio ancora che vengano aboliti i laici, cioè gli emissari dei partiti, per un vero organo di autogoverno dei magistrati. Invece la sua "riforma" (fatta in fretta e furia l'anno scorso, quindi nessuno poteva essere pro o contro prima) prevede un sorteggio puro per i togati e uno finto per i laici, estratti da una lista di fedelissimi dei partiti (quasi tutti o tutti - dipenderà dalla legge attuativa che farà lei - scelti dalla maggioranza di governo). Siccome ho avuto occasione di spiegarglielo di persona, lo sa benissimo: quindi mente speriando di mentire. E ancor di più mente sul fatto che io fossi pro carriere separate: io cominciai a demolire l'idea gelian-craxian-berlusconiana nel 1994, sulla *Vice*, quando lei era appena entrata in politica dietro al feretro di Paolo Borsellino, radicalmente contrario anche lui a quella sconnessione (infatti la Meloni è passata da Borsellino a Nordio, dalla lotta antimafia a B. e alla mozione "Ruby nipote di Mubarak").

SEQUE A PAGINA 20

REFERENDUM OGGI E DOMANI SI VOTA PER LA COSTITUZIONE

SEPARIAMOCI DA QUESTA GENTE

DELMASTRO LE CENE DA CAROCCIA COI BIG DEL MINISTERO E IL RUOLO DEL CAPOSCORTA
» BISBIGLIA, GRASSO E SANSA A PAG. 2-3

NON DICHIARÒ LA SOCIETÀ AL MINISTERO
Il politico rischia sanzioni dall'Anac Nordio amplia le deleghe alla Zarina
» DI FOGGIA A PAG. 3-4

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Meloni, non si scappa a pag. 12 • **Fini** Tajani arruola Bossi a pag. 13
- **Zanca** Sofia e Umberto a pag. 12 • **Arlacchi** Trump fra oro e dollaro a pag. 15

Mannelli



NUOVO REPORT DELLA RELATRICE ONU

Albanese: "Israele in carcere usa la tortura come vendetta"

- Dal 7 ottobre, sui 18.500 arrestati (tra cui 1.500 bambini) violenze sessuali, spartizioni e morti. L'accusa: "Dietro c'è una strategia"

» ANTONIUCCI A PAG. 10

La cattiveria

Bisteccheria d'Italia, Delmastro: "Volevo aprire un locale intitolato a Falcone e Borsellino"
LA PALESTRA/ANTONELLO BARUCCA

Non uccidere: vale anche per gli animali

GRATIS

Non uccidere Lasciateci vivere!

Libretto gratuito, 24 pagg.

I Dieci Comandamenti di Dio e il Discorso della Montagna di Gesù di Nazareth

Per la pace e il rispetto della vita
216 pagg. ISBN 978-88-944356-8-9, € 18,-

Edizioni Gabriele - La Parola APS, mail@Edizioni-Gabriele.com
Tel. 011 191 156 77 - www.Edizioni-Gabriele.com

LE ULTIME BUGIE A LA7

Meloni, se perde, pensa di chiedere una nuova fiducia

» SALVINI A PAG. 4

IRAN, MISSILI A 4000 KM

Trump consente all'Iran di vendere il greggio ai cinesi



» CARIDI, IACCARINO E SABAH A PAG. 8-9

FERZAN OZPETEK

"25 anni di Fate ignoranti": sesso, cibo e astrologo"

» FERRUCCI A PAG. 16-17

TITOLI A PAGAMENTO

L'ultimo Savoia fa affari d'oro con i cavalierati

» Thomas Mackinson

Era tassista a San Marino, Paolo Giannoni. Da un anno è il "Cavaliere al merito di Savoia" numero 2.337, costo: 400 euro. E il merito? "Non lo so. Cercavo una clientela più alta per la mia attività di autista di limousine".
A PAG. 11

il Giornale

Direttore editoriale **VITTORIO FELTRI**FONDATO DA **INDRO MONTANELLI**Direttore responsabile **TOMMASO CERNO**

www.ilgiornale.it
 ISSN 1120-4271 (Stampa) ed. notturna
 DOMENICA 22 MARZO 2026
 Anno LIII - Numero 69 - 1.50 euro**



IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)
 PRESIDENTE DEL TRIBUNALE DI TRIESTE

Andrò a votare. È l'ultima occasione per l'Italia. Possiamo attuare la Costituzione e introdurre anche nel nostro Paese il processo moderno, dove accusa e difesa sono sullo stesso piano e un giudice terzo decide su innocenza o colpevolezza. Emettendo una sentenza indipendente, come succede da decenni in tutte le democrazie del mondo.

Noi ci abbiamo messo quasi ottant'anni ad arrivare qui. Nel 1988 il partigiano e giurista Giu-

liano Vassalli cercò di cancellare dai nostri codici l'ultimo residuo fascista rimasto in vigore dopo che i padri costituenti avevano costruito il perimetro della nascente Repubblica italiana. E oggi spetta a noi dire l'ultima parola: vogliamo un modello in cui accusa e difesa sono sullo stesso piano e il giudice è una figura terza e indipendente? O vogliamo continuare con un sistema dove chi chiede di processare un cittadino è un collega di chi dovrà decidere se



controcorrente

**CHIEDETEVI SOLO
 SE QUESTA GIUSTIZIA
 OGGI FUNZIONA**

di **Tommaso Cerno**

è colpevole o no?

La domanda è seria, eppure la campagna referendaria non lo è stata altrettanto, perché ha parlato di altro. Ha trasformato questa riforma, attesa dalla nascita della Repubblica e impedita prima da Tangentopoli e poi dall'assedio giudiziario a Silvio Berlusconi, in un referendum pro o contro il governo di Giorgia Meloni.

Perché noi siamo fatti così. Nel momenti cruciali ci dividiamo e torniamo un Paese osses-

sionato dal leader. Invece che dalle scelte che dobbiamo fare.

La sinistra ha sostenuto e incoraggiato per decenni questa riforma. Salvo poi rinnegarla perché oggi a proporla è una maggioranza di centrodestra. Ma le elezioni politiche ci saranno. E sarà quello il giorno per giudicare il governo. Oggi e domani è l'occasione per rispondere a un'altra domanda: la giustizia vi piace così? O è il momento di renderla più giusta?

all'interno le dieci ragioni per votare «Sì» con le firme del «Giornale»:

Oswaldo De Paolini, Francesco Maria Del Vico, Vittorio Macioce, Stefano Zurlo, Gabriele Barberis, Filippo Facci, Felice Mantì, Augusto Minzolini, Luca Fazzo e Paolo Guzzanti

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

IL GIORNO

DOMENICA 22 marzo 2026
1,60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

SERIE A Cremonese, subito effetto Giampaolo

Il Milan non molla la presa
supera 3-2 il Toro
e si regala la speranza

Maggi e Mignani nel Qs



MILANO-SANREMO L'impresa

Pogacar da urlo
Cade, rimonta
e vince in volata

Servizio nel Qs



Giustizia, oggi urne aperte La sfida governo-opposizione

Italiani da questa mattina al voto referendario sulla riforma costituzionale Nordio-Meloni
Riflettori puntati sull'affluenza. Il politologo Orsina: «Non ci saranno scossoni»

Passeri
e Petrucci
alle pagine 2 e 3

Il blitz di Teheran

Vecchio continente,
suona l'allarme
per la sicurezza

Raffaale Marmo a pagina 7

L'ESPLOSIONE A ROMA

Le indagini

**Bomba anarchica:
obiettivo vicino
al casolare
Caccia alla rete**

Prosperetti a pagina 4

La pm Morena Plazzi

«Fatto gravissimo
ma non c'è
pericolo eversione»

Tempera a pagina 5



L'Iran usa razzi a lunga gittata Anche l'Europa a portata di tiro

L'Iran ha lanciato due razzi contro la base anglo-americana Diego Garcia, nell'Oceano Indiano, lontana quattromila chilometri. Con quella di Fairford (nella foto) è una delle due postazioni inglesi concesse agli Usa per

le operazioni contro la repubblica islamica. Attacco fallito, ma Teheran ha dimostrato di poter minacciare obiettivi in un raggio d'azione che tocca buona parte dell'Europa, Italia compresa.

Mantigioni e Marin alle p. 6, 7 e 9

DALLE CITTÀ

GARLASCO Indiscrezioni sulla perizia Cattaneo



**La consulenza:
lividi sul corpo
«Chiara Poggi
aveva lottato»**

Zanette a pagina 19

BERGAMO Il gip: versione smentita dai fatti

**Il marito-killer al giudice:
«Valentina aveva una lama»**

Donadoni a pagina 16

MILANO Una delle vittime del tram 9 deragliato

Okon, i familiari non si trovano
Il risarcimento resta bloccato

A. Gianni a pagina 17

MILANO L'incidente in moto, erano ventenni

**Elisa e Mithum:
sogni spezzati
in una notte
contro un taxi**



Palma e Vazzana a pagina 17



L'ex ministro morto a 86 anni

**Addio a Pomicino,
highlander Dc**

Femiani a pagina 11

I funerali del padre della Lega
sulle note del 'Va' pensiero'

Pontida, è il giorno
dell'ultimo saluto
a Umberto Bossi
Il fedelissimo:
«Lui era il legame
con la gente»

G. Moroni e Mometti a pagina 10



Il fenomeno sudcoreano

BTS, i re del K-pop
Il ritorno è kolossal

Pestelli a pagina 18

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

L'ENERGIA PER SENTIRSI TOSTI!

Alcune integrazioni alimentari non vanno intese come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di una stile di vita sano.

A. M. M. A. M. M. A. M. M.

**Oggi su Alias D**

ARNAUD ORAIN Militarizzazione di spazi marittimi e snodi commerciali. Nel saggio «La confisca del mondo» cinque secoli di soprusi

**Argentina**

50 ANNI DAL GOLPE I padri torturatori della dittatura ripudiati dai figli. E la terza generazione «Nunca Más»

Marta Facchini pagina 12

**Culture**

IN VERSI L'antologia poetica di Kiki Dimoulà, autrice greca che raccontava il tempo e le perdite

Sonia Gentili pagina 14

CCN
LE MONDE DIPLOMATIQUE
+ EURO 2,80
CCN
L'AFRIQUE DU MONDE
+ EURO 4,00

DOMENICA 22 MARZO 2026 - ANNO LVI - N° 69

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

il manifesto

quotidiano comunista

oggi con
ALIAS DOMENICA

L'unico voto possibile

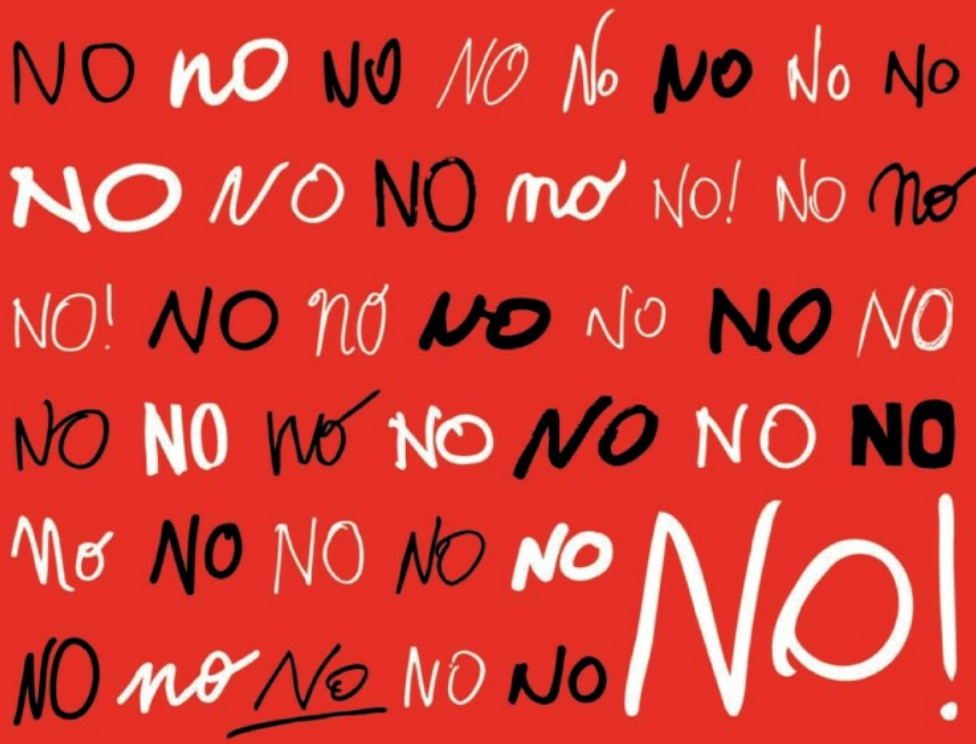
*Giochiamo
in difesa,
ma giochiamo*

ANDREA FABOZZI

Le uniche due riforme costituzionali non fermate dal referendum sono quelle di cui ci si è pentiti. La riforma del Titolo quinto con cui venticinque anni fa il centrosinistra è andato incontro agli egoismi leghisti, aprendo la strada ai tentativi di devoluzione e autonomia rafforzata che ancora ci aspettano. E il taglio dei parlamentari approvato praticamente da tutti nella scorsa legislatura, con la promessa che avrebbe portato a un parlamento più autorevole e meno costoso: il risultato è che costa lo stesso e conta sempre meno. Tenere a mente i precedenti, oggi, può evitare il rimorso domani.

Nel caso della separazione delle carriere la modifica della costituzione è ridondante. Non serve a dividere le funzioni del giudice e del pubblico ministero perché sono già divise, come ormai hanno capito persino gli spettatori dei telegiornali Rai (che non lo dicono). Serve però a frammentare e così indebolire la magistratura, corpo nei confronti del quale è giusto essere diffidenti come verso tutti i titolari dei poteri repressivi - i crimini commessi in nome della legge annichiliscono quelli commessi contro la legge - ma la cui autonomia e indipendenza la costituzione prevede a tutela dei cittadini e non dei funzionari che vestono la toga.

Certo di questa autonomia non tutti fanno buon uso, preferendo camminare nel solco tracciato dalla maggioranza al potere, e molti pm si comportano già da poliziotti del senso comune, compresi alcuni campioni del no, ma un principio è innanzitutto una possibilità da tenere aperta. La sinistra e la magistratura progressista per troppo tempo hanno rinunciato a criticare la giurisdizione - proprio negli anni in cui la giustizia è stata accusata di volersi sostituire alla politica - ed eccoci qui ancora una volta a giocare in difesa. Ma qui è Rodi e qui saltiamo, meglio difendersi che consegnarsi ai nemici dei principi costituzionali. Del resto Meloni non poteva essere più chiara. Che il referendum sia per lei la prova di forza definitiva lo ha spiegato in tutti i modi. Bisognerebbe aver dormito durante tutta la campagna elettorale per non aver capito che il governo punta a mettere la magistratura sotto controllo. Restando svegli non si può che votare no.



Si chiude una campagna orchestrata da palazzo Chigi a colpi di bassa propaganda, cronaca nera, fake news, attacchi alle toghe non allineate. Si aprono le urne: al voto la modifica di 7 articoli della Carta. Sul piatto non c'è la separazione delle carriere ma la divisione della magistratura per indebolirla. E allentare così le tutele dei cittadini, rafforzando il governo. Che oggi, giorno di silenzio elettorale, sfilia ai funerali di Bossi

pagine 2,3

La politica dietro la tecnica
Un progetto nel segno del comando

MAURO PALMA

Non è una questione di "sacralità" del testo della nostra Costituzione - così come con stravagante ironia alcuni convinti assertori del Sì leggono la posizione di chi non intende confermare la sua attuale riforma. Nessun testo, in uno Stato laico, è teoricamente esente dalla doverosa critica

nua lettura di congruità con i mutamenti rapidi del presente. È invece una questione di rappresentatività effettiva di tale lettura e, quindi, del ruolo centrale da riservare al Parlamento quale luogo della rappresentanza della collettività che attorno a quella Carta si riconosce.

— segue a pagina 13 —

LA GUERRA DEL GOLFO

Bombe Usa sulla centrale «distrutta» di Natanz. L'Iran risponde a 4mila km



La guerra nel Golfo continua inesorabilmente ad allargarsi: ieri raid israeliano-statunitensi hanno colpito l'impianto di arricchimento dell'uranio di Natanz, in Iran. Teheran ha risposto a stretto giro: missili su Dimona, in Israele, e sulla base Usa di Diego Garcia, a ben 4mila chilometri di distanza. L'unico apparente «freno» è il caro energia: catarsi psicotica, gli Usa allentano le sanzioni sul greggio iraniano (sic). **LUCI, PESCALI, SASSI**

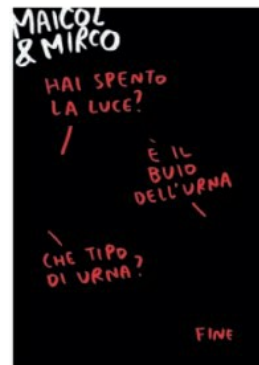
ALLE PAGINE 8-9

ELEZIONI IN FRANCIA

Comuni ai ballottaggi, fine del barrage repubblicano



Esito incerto in molte città, a Parigi la vittoria del socialista Grégoire non è scontata. A Nizza va in scena il più grosso spettacolo di unione delle destre. Accordo Ps e Verdi a Tolosa, unica città dove la lista Lfi è arrivata in testa tra quelle di sinistra. Marsiglia rischia grosso, l'estrema destra avanza. **MERLO, ORTONA, A PAGINA 6**



Prima Italiana Sped. in a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, DpaC/PM/23/103



IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCCCIV - N° 80
ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20, L. 662/96

Fondato nel 1892



Domenica 22 Marzo 2026 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A ROMA E PRODIGIA "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" EURO L23

L'Uovo di Virgilio

Da Corradino a Lenòr
fantasmi di una grande
e tragica piazza

Vittorio Del Tufo in Cronaca



Le pagine della nostra storia

Il Mattino e l'algoritmo
della memoria:
rivoluzione Archivla

Di Fiore e Piscitelli a pag. 12

IL CUORE ANTICO DEL FUTURO

Vincenzo Di Vincenzo

Dalla Napoli di fine Ottocento, quella di Matilde Serao e Edoardo Scarfoglio, divisa tra il sogno della modernità e una miseria ancestrale, alla metropoli digitale del 2026: un viaggio lungo tre secoli racconta un giorno dopo giorno dalle tante generazioni di cronisti che si sono avvicinate nella redazione del Mattino. Continua a pag. 39

Addio a Pomicino “vicerè” di Napoli nella prima Repubblica

L'ex ministro morto a 86 anni: incarnò
il potere Dc, fu protagonista degli anni '80

Anna Maria Boniello, Luciano Giannini, Fabio Jouakim e Paolo Mainiero
da pag. 2 a 5. Luigi Romano in Cronaca



L'intervista Clemente Mastella

«UN VERO NAPOLETANO:
FANTASIA AL POTERE»

Generoso Picone a pag. 3

42 processi, 17 giorni a Poggioreale

IL TORNADO GIUDIZIARIO
TRA ASSOLUZIONI E IRONIE

Gigi Di Fiore a pag. 5

L'editoriale LA SPIRALE DA FERMARE SUBITO

Roberto Napolitano

Viviamo i giorni di una crisi globale economica frutto esclusivamente di una politica fuori controllo. Questa spirale perversa va stroncata in tempi stretti. Perché la guerra in Iran cova un potenziale distruttivo per l'economia che non riguarda, come è avvenuto con l'invasione di Putin dell'Ucraina, un'area circoscritta del mondo. Essenzialmente è entrato in crisi in quel momento il centro di mono-approvigionamento del gas russo a basso prezzo per l'economia tedesca che ha visto saltare tutti i suoi costi ed è da sei anni in stagnazione-recessione. Nel caso della guerra iraniana, i danni potenziali riguardano l'industria globale perché Hormuz è un centro nevralgico per l'energia, il trasporto e i commerci non di un Paese ma di molti, troppi, del mondo intero. Il dibattito sull'urgenza degli europei di organizzarsi perché non si può continuare ad essere dileggiati quotidianamente da Trump impone di recuperare orgoglio e capacità dell'Europa di tornare a dialogare alla pari anche con questa America.

Continua a pag. 39

L'Italia al voto sulla giustizia

► Referendum, urne aperte oggi (7-23) e domani (7-15). Risultato in bilico, occhi puntati sull'affluenza. Carriere separate per giudici e pm, Csm a sostegno: ecco cosa può cambiare

Luoghi Fai, folla allo stadio. Manfredi: pronti a riaprire il sacrario



TUTTI PAZZI
PER IL MARADONA



E ORA È SPRINT
PER LE FONTANELLE

Gennaro Di Biase in Cronaca

Andrea Bulleri e Valentina Pigliautile alle pagg. 6 e 7

L'Iran alza il tiro missili sulla base Usa a 4000 km di distanza

► Il capo dell'Idf: possono arrivare a Roma e Parigi
Usa e Israele colpiscono il sito nucleare di Natanz

L'Iran ha lanciato due missili balistici contro la base anglo-americana, su un'isola nell'Oceano a 4000 km, senza colpirla. Il capo dell'Idf: possono arrivare a Roma. Gli Usa e Israele hanno invece centrato l'impianto nucleare iraniano di Natanz. L'Aiea: nessun aumento di radiazioni.

Bechis, Pane e Vita
alle pagg. 8 e 9

Lo scenario

Petrolio, altro
stop ai pozzi:
mossa Usa
contro i rincari

Angelo Paura
a pag. 9

Trapianto fallito, le indagini

Domenico, i dubbi dei pm
«Perché non fu usato
il cuore artificiale?»

La Procura di Napoli ha disposto accertamenti sul mancato impiego del "Berlin heart" dopo il trapianto di cuore del piccolo Domenico Caliendo, morto a 2 anni all'ospedale Monaldi.

Giuseppe Crimaldi e Leandro Del Gaudio a pag. 10

Il commento

QUESTIONE GIOVANILE
TRA REATI E WEB

Luca Ricolfi a pag. 39

CAPSULE O PONTI STACCATI?

PONTEFIX®
FISSA PROVVISORIAMENTE PONTI E CAPSULE DENTALI

IN CASO DI IMPOSSIBILITÀ DI IMMEDIATO INTERVENTO ODONTODENTICO

- ✓ FISSA PROVVISORIAMENTE PONTI, CORONE, CAPSULE E DENTI A PERNO
- ✓ DA SOLI E IN POCHI 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





2026 € 1,40* ARNO 148 - N° 80
ITALIA
Sped. in A.P. 08.03.2026 conv. L. 48/2004 art. 1 c.1 D. 003 RM

Domenica 22 Marzo 2026 • V di Quaresima

Il Messaggero



Sci, Pirovano show. Poi l'atletica mondiale
**Dosso-Battocletti
le azzurre d'oro**

Nicolliello e un commento di Piero Mei nello Sport



La Lazio a Bologna
**C'è Roma-Lecce
Gasp cerca
il socio di Malen**

Servizi nello Sport



L'editoriale

LA SPIRALE DA FERMARE SUBITO

Roberto Napolitano

Viviamo i giorni di una crisi globale economica frutto esclusivamente di una politica fuori controllo. Questa spirale perversa va stroncata in tempi stretti. Perché la guerra in Iran cova un potenziale distruttivo per l'economia che non riguarda, come è avvenuto con l'invasione di Putin dell'Ucraina, un'area circoscritta del mondo. Essenzialmente è entrato in crisi in quel momento il centro di mono-approvigionamento del gas russo a basso prezzo per l'economia tedesca che ha visto saltare tutti i suoi costi ed è da sei anni in stagnazione-recessione. Nel caso della guerra iraniana, i danni potenziali riguardano l'industria globale perché Hormuz è un centro nevralgico per l'energia, il trasporto e i commerci non di un Paese ma di molti, troppi, del mondo intero.

Il dibattito sull'urgenza degli europei di organizzarsi perché non si può continuare ad essere dileggiati quotidianamente da Trump impone di recuperare orgoglio e capacità dell'Europa di tornare a dialogare alla pari anche con questa America. Quello che, però, è forse ancora più urgente sottolineare è l'appello del direttore dell'Agenzia internazionale dell'energia (Aie) affinché i politici si rendano finalmente conto dei drammi economici che loro stessi creano e che rischiano di provocare la più grave crisi energetica della storia. Tutto questo avviene o rischia di avvenire, aggiungiamo noi, inseguendo medaglie di guerra fuori dalla realtà, confondendo l'Iran con il Venezuela, oltre che dalla storia civile dell'umanità.

Siamo davanti a un problema economico non generato dalle imprese, ma dalla nuova politica della guerra. Qualcuno si è affrettato a dire che siamo davanti a un grande cambiamento del mondo: la politica comanda sull'economia da quando c'è la guerra in Ucraina e ora, ancora di più, da quando Trump e Netanyahu sono entrati nel pantano della guerra all'Iran che è tante cose, ma prima di tutto un regime dittatoriale fondato sulla teocrazia. In realtà, per fortuna, tocca alla politica comandare sull'economia anche se ne ha sempre subito l'influenza. Il punto è che oggi siamo di fronte a una politica che non riesce a capire l'impatto sull'economia delle sue decisioni.

Continua a pag. 23

ALLE URNE PER IL REFERENDUM CONFERMATIVO

Giustizia, l'Italia vota

►Seggi aperti dalle 7 alle 23 e domani dalle 7 alle 15: farò sull'affluenza
Carriere separate per giudici e pm, Csm a sorteggio: ecco cosa può cambiare

ROMA Urne aperte dalle 7 alle 23 e domani dalle 7 alle 15. Non c'è quorum

Bulleri e Pigliautile alle pag. 8 e 9



L'indagine
Ora è caccia
ai complici

Michela Allegri
Flaminia Savelli

Erano abituati ad agire nell'ombra e ad usare un sistema di comunicazione filtrato. Continua a pag. 2

Anarchici morti ecco il covo

La palazzina in via degli Angeli considerata la base della cellula romana degli anarchici Di Corrado, Marani e Mozzetti alle pag. 2 e 3

Sparati verso la base Usa di Diego Garcia

Teheran lancia razzi a 4mila km

►Raid americano sul sito nucleare di Natanz
Petrolio, arriva lo stop anche ai pozzi dell'Iraq

ROMA Due razzi prendono di mira l'isola di Diego Garcia nell'Oceano Indiano. Paura e Vita da pag. 6 a pag. 8

● L'OBIETTIVO FINALE DI TRUMP

Stefano Silvestri a pag. 6

● HORMUZ, L'ENIGMA BONIFICA

Antonino Pane a pag. 7

Il commento

REATI E WEB, LA QUESTIONE GIOVANILE

Luca Ricolfi

D i questione giovanile, da qualche settimana, si sta tornando a parlare non semplicemente sull'onda di episodi di cronaca, ma sulla base di analisi sistematiche condotte da studiosi e centri di ricerca. A questa ripresa di attenzione hanno dato un impulso notevole (...) Continua a pag. 23

201 I numeri veri

Debito, il polmone che possiede soltanto l'Italia

Marco Fortis

G li eventi della guerra in Iran e Medio Oriente hanno fatto passare quasi in secondo piano i dati appena diffusi dalla Banca d'Italia sul debito pubblico del nostro Paese a fine anno scorso e sulla sua composizione per settori detentori, cioè in base ai soggetti che lo finanziano. Continua a pag. 9

1939-2026

Addio a Cirino Pomicino una vita da democristiano

Mario Ajello

A veva una passione divorante per la politica. Una volta, nei suoi continui vai e vieni in clinica, per un cuore che non stava al passo con la sua frenesia di democristiano infaticabile e non solo brillante ma anche intelligentissimo (...) Continua a pag. 10
Picone a pag. 11



Roma riposa.
Noi no

Qualcuno
è sempre qui

Quando serve
siamo pronti

VILLA MAFALDA ASSISTENZA MEDICA 24 ORE SU 24
Via Monte delle Gioie, 5 Roma - 06 86 09 41 - Info su villamafalda.com

Il Segno di LUCA

SAGITTARIO INVITO ALLA SERENITÀ

Un cielo reso amico da particolari armonie ti invita a sognare e a considerare la realtà come qualcosa di malleabile e che, almeno in parte, puoi plasmare e modificare. Soprattutto per quanto riguarda l'interpretazione che ne dai, che modifica poi il tuo modo di viverla. Anche le varicose tensioni che ti hanno preso come bersaglio perdono virulenza. Così potrai dedicare la tua domenica all'amore vivendolo con la miglior interpretazione. MANTRA DEL GIORNO Viviamo nell'ombra delle credenze.

© 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); "Pasqua a Roma" • € 8,80 (Roma)

il Resto del Carlino

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

DOMENICA 22 marzo 2026
1,80 Euro*

Nazionale - Imola

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

ASCOLI Ricoverati genitori e due bambini

**Vomito e malori in serie,
famiglia intossicata
Il sospetto del botulino**

Ercoli a pagina 18



Dall'eolico al gas: cosa serve

**Scatto condiviso
per un futuro
dell'energia**

Valerio Baroncini a pagina 17



Giustizia, oggi urne aperte La sfida governo-opposizione

Italiani da questa mattina al voto referendario sulla riforma costituzionale Nordio-Meloni. Riflettori puntati sull'affluenza. Il politologo Orsina: «Non ci saranno scossoni»

Passeri
e Petrucci
alle pagine 2 e 3

Il blitz di Teheran

Vecchio continente,
suona l'allarme
per la sicurezza

Raffaale Marmo a pagina 7

L'ESPLOSIONE A ROMA

Le indagini

**Bomba anarchica:
obiettivo vicino
al casolare
Caccia alla rete**

Prosperetti a pagina 4

La pm Morena Plazzi

«Fatto gravissimo
ma non c'è
pericolo eversione»

Tempera a pagina 5



L'Iran usa razzi a lunga gittata Anche l'Europa a portata di tiro

L'Iran ha lanciato due razzi contro la base anglo-americana Diego Garcia, nell'Oceano Indiano, lontana quattromila chilometri. Con quella di Fairford (nella foto) è una delle due postazioni inglesi concesse agli Usa per

le operazioni contro la repubblica islamica. Attacco fallito, ma Teheran ha dimostrato di poter minacciare obiettivi in un raggio d'azione che tocca buona parte dell'Europa, Italia compresa.

Mantigioni e Marin alle p. 6, 7 e 9

DALLE CITTÀ

CULTURA Nelle sale il film 'It's never over'



**Dal cinema
ai concerti:
rivive il mito
di Jeff Buckley**

Cucci in Cronaca

BOLOGNA Un uomo è caduto nella fuga

Gare di moto sui colli,
denunciati in cinque

Tempera in Cronaca

BOLOGNA Residenti contrari alla pista

Barca, ciclabile nel mirino
«Il traffico è ancora più in tilt»

Moroni in Cronaca

IMOLA Femminicidio, martedì l'addio alla 42enne

Dongellini parla:
«Io e Valentina,
fendenti a vicenda»
Il gip: «Menzogne»



Servizio in Cronaca



L'ex ministro morto a 86 anni

**Addio a Pomicino,
highlander Dc**

Femiani a pagina 11



Il fenomeno sudcoreano

**BTS, i re del K-pop
Il ritorno è kolossal**

Pestelli a pagina 16



La sua prima Milano-Sanremo

**Pogacar cade,
si rialza e vince**

Servizio nel QS

SUSTENIUM PLUS 50+
FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+
ALTO CONTENUTO DI VITAMINA B12

L'ENERGIA PER SENTIRSI TOSTI!

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

DOMENICA 22 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

2,00 € con "OGGI ENIGMISTICA" in Liguria, AL e AT - 1,80 € in tutte le altre zone - Anno CXL - NUMERO 65, COMMA 20/B - SPEDIZIONE ABB. POST. (AUT. N° LON/01029/06.2025) - GR. 50 - BLUE MEDIA S.R.L.: Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e www.ilsecoloxix.it Tel. 010.5388.200

LA DOMENICA



MAURIZIO MAGGIANI

La vendetta della primavera sulla morte che l'uomo sparge

E è primavera e sto scrivendo nel suo giorno inaugurale. Chi l'avrebbe mai detto? In questa stagione di morte, di guerra generale, stagione nera che così nera possono ricordare solo i nostri padri e i nostri nonni, ecco che il vento di buriana si fa refo di settentrione, non più freddo ma appena frizzante, la tramontana nera si schiarisce e il cielo si tinge di un azzurro quasi marino, candidi pennacchi di cirri ci navigano in placida regata.

La fioritura degli albicocchi e dei mandorli, dei pruni, gareggia in splendore con i ciliegi e i peschi, i campetti di calcio accanto alle brutine chiese campagnole sono colmi di pratoline, che a tirarci di pallone sarebbe un peccato almeno veniale, i tulipani si dischiudono in preziosi petali di seta, la giunchiglia fureggia sul ciglio dei fossi e gli iris, a macchie nell'ombra delle gore non sono certo da meno. La capinera fa il suo saluto al sole, la cincia si pavoneggia in una strepitosa danza d'amore, i pettirossi sono già in cova e nel solai sopra la nostra camera da letto i ghiri si sono svegliati dal loro placido letargo e hanno dato inizio ai loro litigi copulatori.

È primavera, che Donald Trump lo voglia o no, e non ci si può fare proprio niente, nemmeno l'animo più angosciato può ignorarlo; io l'animo angosciato ce l'ho e mi devasta il cuore, ma mi basta uscirmene di casa, e respiro quest'aria con ardore per la vita da neonato.

La primavera è una vendetta, la vendetta che si prende l'universo dei viventi non umani sugli umani. tutto ciò che abbiamo caparbiamente disfatto, distrutto, umiliato, vandalizzato, tutta la morte che stiamo spargendo, tutto il nostro vanaglorioso esercizio di un potere dominante non basta a farla finita con la vita. La vita degli altri esseri naturalmente, perché la nostra ce la stiamo giocando e niente di ciò che agiamo ci induce a pensare che sopravviveremo a noi stessi.

SEQUE / PAGINA 4

Iran, la minaccia dei missili

Attaccata base anglo-americana a oltre 4 mila chilometri di distanza

Prendendo di mira l'importante base anglo-americana di Diego Garcia sull'isola dell'Oceano Indiano - seppure in un attacco fallito - l'Iran ha dimostrato di poter minacciare obiettivi a oltre 4.000 chilometri dal proprio territorio. Un raggio d'azione che tocca buona parte dell'Europa, Italia compresa, come sottolinea il capo di stato maggiore dell'Irf

Eyal Zamir: «Berlino, Parigi e Roma sono tutte a portata di tiro diretto». Il raid invia il messaggio che la Repubblica islamica è tutt'altro che sconfitta. E che il Vecchio Continente non è immune alla guerra, se si schiera a favore dell'offensiva che intanto prosegue fino a toccare l'impianto nucleare iraniano di Natanz. STEFANO INTRECCIALABILI / PAGINA 2

L'ANALISI

Alessandro Farruggia

Con quella gittata potrebbero colpire le capitali europee

L'ARTICOLO / PAGINA 4



LO SHOCK PETROLIFERO: TSUNAMI INFLAZIONE SULL'ECONOMIA GLOBALE

ROBERTO SCULLI / PAGINA 5

Confindustria: «Sulla Gronda una retromarcia imbarazzante»

Ferrari: «Il progetto attuale non va cambiato»
Ex Ilva, Jindal presenta la proposta vincolante

«Ci siamo confrontati con enorme imbarazzo sull'opzione di non fare o di cambiare il progetto della Gronda di Genova, la cui mancanza non solo ha provocato il crollo del Ponte Morandi e la morte di 43 persone nel 2018: questo l'amara dichiarazione di Fabrizio Ferrari, presidente di Confindustria Genova, dopo la frenata del ministero sull'infrastruttura. Intanto, sul fronte della siderurgia, gli indiani di Jindal hanno presentato una proposta vincolante per l'ex Ilva.

LATERZA EMARGIOCCO / PAGINA 7



ROLLI

C'E' UN PO' DI CONFUSIONE...

VA BENE, FACCIAMO QUESTA GRONDA SULLO STRETTO E NON SE NE PARLA PIU'!



Referendum sulla giustizia, una sfida all'ultimo voto

Oggi e domani 21 milioni di italiani alle urne

Addio Cirino Pomicino, iconico viceré della Dc

Giovanni Mari / PAGINA 8

Sono 51 milioni gli italiani chiamati a partecipare al referendum per confermare la riforma della giustizia. Sarà una sfida all'ultimo voto. GIAMPAOLO GRASSI / PAGINA 6

Pogacar, un marziano a Sanremo



Tadej Pogacar risulta all'arrivo

L'INVIATO ARRICHIELLO / PAGINE 38 E 39



PIROVANO TERZO SIGILLO, SUA LA COPPA DEL MONDO DI DISCESA LIBERA

TONI VISENTINI / PAGINA 41

SAMP CONTESTATA DAI TIFOSI

Damiano Basso / PAGINE 42 E 43

La spinta di Lombardo «In campo servono undici animali feroci»

Attilio Lombardo carica i blucerchiati in vista della partita di oggi contro l'Avellino: «In campo voglio undici animali feroci». A Bogliasco, ieri mattina, la contestazione dei tifosi prima dell'allenamento.

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

LAMPOGIALLO



Ora che l'inverno è finito e la guerra invece continua, ripenso a una pagina del romanzo "Una questione privata" di Beppe Fenoglio. Novembre '44, il partigiano Milton trova rifugio nel cascinotto di una vecchia contadina, lei gli domanda quando finirà la guerra e lui risponde: "Maggio". "Maggio - ripete la donna - Certo che è terribilmente lontano, ma almeno, detto da un ragazzo serio e istruito come te, è un termine. È solo di un termine che ha bisogno la povera gente". E poi, in quel novembre di pioggia e fango, evoca l'estate della pace: "Da maggio i nostri uomini potranno andare alle fiere e ai mercati come una volta, senza morire per strada. La gioventù potrà ballare all'aperto, le donne giovani resteranno incinte vol-

VERRÀ MAGGIO

RAFFAELLA ROMAGNOLI

lenter, e noi vecchie potremo uscire sulla nostra aia senza la paura di trovarci un forestiero armato". A me resta impresso: "È solo di un termine che ha bisogno la povera gente". "Povera gente" vuol dire i più, quasi tutti. Di "termine" non c'è traccia nella presente, angosciata condizione di guerra globale e perenne. "Bisogno" è parola forte e chiara, dunque la priorità: fare in modo che la guerra abbia un termine. Trovare il modo. Per il bene dei più, quasi tutti. Quando faccio questi discorsi mi dicono che non c'è speranza e che la Storia è come diceva Elsa Morante, uno scandalo che dura da diecimila anni. Io però insisto. Non dimentico ciò che è stato e non voglio che si ripeta. Come la vecchia contadina di Fenoglio, voglio credere nell'estate della pace.

GOLD INVEST
ACQUISTIAMO E
VENDIAMO PREZIOSI
**ACQUISTIAMO ORO A
€145/GR**
**ACQUISTIAMO ARGENTO A
€2.500/KG**
STERLINA €1000
*LE QUOTAZIONI POSSONO LEGGERMENTE VARIARE IN BASE AL PRIMO
CORRELAMENTO DELL'ORO SULLE BORSE INTERNAZIONALI

Edizione chiusa in redazione alle 22

€ 2,50 in Italia — Domenica 22 Marzo 2026 — Anno 162 — Numero 80 — ilsole24ore.com

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Giovanna Vitelli,
Presidente gruppo
Azimut Benetti



A tu per tu
Giovanna Vitelli
Quel valore
d'impresa
inciso nel Dna
che si preserva
con l'innovazione

di **Lucilla Incorvati**
— a pagina 12



Domenica

IN MOSTRA
A BASILEA
CEZANNE, ARTE
E NATURA

di **Ada Masocco**
— a pagina 1



STORIA E ARTE
VENTURA E LA GUERRA DEL PADRE

di **Laura Leonelli** — a pagina VII

RELIGIONE E ARTE
PICASSO ISPIRATO DALLA BIBBIA

di **José Tolentino de Mendonça** — a pagina X

Sport & Business

Milano-Sanremo
Un mostruoso
Pogacar
vince in volata

di **Marco Bellinazzo**
— a pagina 19



Lunedì

L'esperto risponde
Pensioni, spazio
al cumulo con
i redditi da lavoro

— Domani con Il Sole 24 Ore

Spread di guerra, BTp i più colpiti

Mercati in tensione

Rispetto a fine febbraio
i rendimenti dei decennali
sono cresciuti 68 punti

In tre settimane la distanza
dai titoli tedeschi
si è ampliata di 28 punti

Azzerata la riduzione
del differenziale con i Bund
maturata negli ultimi sei mesi

La guerra in Medio Oriente infiamma i rendimenti dei titoli di Stato in tutta Europa, ma in Italia si fa sentire di più. Alla chiusura di venerdì, il BTp a 10 anni è arrivato 68 punti base sopra ai livelli registrati il 27 febbraio, alla vigilia dell'attacco di Israele e Stati Uniti all'Iran. Nelle stesse tre settimane il Bund è salito di 40 punti, il decennale francese di 54 e quello spagnolo di 52. Per incrociare un'impennata più decisa bisogna andare a Londra, dove a marzo il Gilt a 10 anni ha guadagnato lo 0,77%. La corsa italiana si riflette nel quadro aggiornato dello spread: salito di 28 punti per i BTp, contro l'aumento di 14 punti registrato dagli Oat francesi e di 12 dai Bonos spagnoli. **Trovati** — a pag. 3

SPREAD BTp-BUND A 10 ANNI



Monte Paschi, Plt Holding presenta lista con Lovaglio ad e Bisoni presidente

Risiko bancario

Tortora: «Vogliamo
implementare il piano
industriale in breve tempo»

Colpo di scena per il Monte Paschi di Siena. L'azionista Plt Holding della famiglia Tortora, che detiene oltre l'1,2% della banca, ha presentato una lista di 12 nominativi per il rinnovo del cda. La lista include l'amministratore delegato uscente, Luigi Lovaglio, e indica alla presidenza di Banca Mps, Cesare Bisoni. **Luca Davi** — a pag. 16

LETTERA AL RISPARMIATORE

Eli Lilly, conti ok
ma il titolo soffre

Vittorio Carlini — a pag. 17

Da Jindal offerta vincolante per l'ex Ilva

Siderurgia

La proposta riguarda l'intero
complesso industriale
Domani scadono i termini

Una proposta vincolante per rilevare l'intero asset dell'ex Ilva è stata presentata ai commissari di Ilva e Acciaierie d'Italia. L'offerta sarebbe paragonabile a quella del fondo americano Flacks e potrebbe cambiare il confronto in atto per la vendita della società italiana. Negli ultimi giorni sarebbero stati chiesti al

gruppo Flacks integrazioni sostanziali alla proposta per quanto riguarda due aspetti: da una parte sul piano industriale, dall'altra sulla solidità finanziaria alla luce degli investimenti necessari. Il fondo americano avrebbe però detto di aver bisogno di ulteriore tempo. **Domenico Palmiotti** — a pag. 14



Politico. Paolo Cirino Pomicino

ADDII 1939-2026
PAOLO CIRINO
POMICINO,
'O MINISTRO
DELLA PRIMA
REPUBBLICA

Carlo Marroni — a pag. 13



Acquistiamo le tue 500 lire in Argento



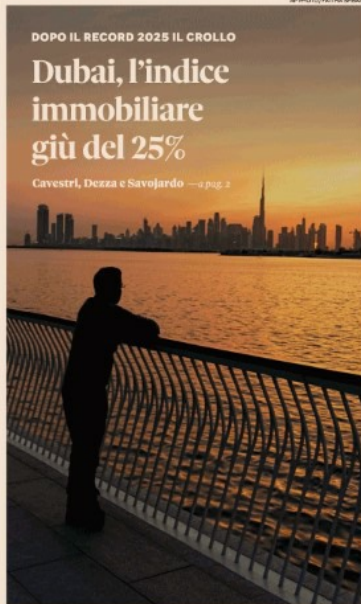
Diamo valore alla tua storia, prima che ai tuoi preziosi.

Ti aspettiamo dal lunedì al venerdì orario continuato 9.00 - 17.00. Sabato 9.00 - 13.00.

Ambrosiano

VIA DEL BOLLO 7 - MILANO
WHATSAPP: +39 347 278 4040 TEL: +39 02 488 19 280
WWW.AMBROSIANOITALY.IT

6.000
A TITOLI DI 6



Emirati Arabi. Nel corso del 2026 a Dubai sono attese 180mila nuove abitazioni

APPELLO AL POPOLO DELLA PACE

Il Papa: «Arginare
i seminari di odio,
ci riportano a barbarie»



Sua Santità, Papa Leone XIV

— a pag. 5

IL CASO UCRAINA

CONSIGLIO UE,
IL NON
GOVERNO
DELLEUROPA

di **Sergio Fabbrini**

Giovedì 19 marzo si è riunito a Bruxelles il Consiglio europeo. Non era necessario possedere una sfera di cristallo per prevedere il suo esito imbarazzante. Sulla questione più immediatamente rilevante, come l'aiuto finanziario all'Ucraina, il Consiglio europeo è stato costretto a fare un passo indietro rispetto a ciò che aveva già deciso. Siccome non mancano (in particolare nel nostro governo) i difensori del Consiglio europeo, partiti da quest'ultimo, per arrivare quindi all'aiuto all'Ucraina. Il Consiglio europeo è l'organismo che aggrega i 27 capi di governo degli Stati membri dell'Unione europea (Ue), più i presidenti della Commissione europea e dello stesso Consiglio europeo (39 persone in totale). Rivendica di essere il governo collegiale dell'Ue, l'organo politico che dovrebbe stabilire la direzione di marcia di quest'ultima, l'unico in grado di rappresentare i vari interessi nazionali. Ma nel suo funzionamento, di "governo", in realtà, se ne vede poco.

— Continua a pagina 9

NON SOLO PETROLIO

IL LEGAME
STRETTO
TRA IRAN E CINA

di **Marcello Minenna**

La guerra esplosa in Iran riporta al centro una verità spesso trascurata: i conflitti nel Golfo non riguardano soltanto il petrolio, ma l'architettura dei pagamenti internazionali e delle dipendenze economiche globali. In un'economia sempre più frammentata, l'Iran è diventato uno snodo tra sicurezza energetica asiatica e circuiti commerciali ai margini delle sanzioni occidentali. Anche la geografia delle esportazioni petrolifere iraniane è cambiata. All'inizio degli anni Duemila, Cina e India insieme assorbivano meno di un terzo del greggio iraniano. Le successive ondate di sanzioni hanno ristretto i mercati di destinazione.

— Continua a pagina 17

ABBONATI AL SOLE 24 ORE

Scopri le offerte
ilsole24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti: 02.30.300.600



DOPPIO IMPEGNO
Roma, rialza la testa
Serve battere il Lecce
Lazio, sfida al Bologna

Biafara, Rocca, Salomone e Turchetti alle pagine 24 e 25



PARTENZA DAI FORI IMPERIALI
Nelle vie delle Capitale
oltre 36mila runner
per la Maratona di Roma

Lo Russo e Vitelli alle pagine 18 e 27



CAOS MOBILITÀ
La città dei monopattini
deve mettersi in regola
Inodi targa e assicurazione

Bertoli e Zanchi alle pagine 16 e 17



a pagina 30
le stelle di Branko



Santa Lea, vedova romana

Domenica 22 marzo 2026

DIRETTO DA DANIELE CAPEZZONE

Anno LXXXII - Numero 80 - € 1,20*

ISSN 0391-6990
www.iltempo.it

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



VALLEVERDE

OGGI AL VOTO

GIORGIA CONTRO LA PALUDE

Un grumo di vecchi poteri sogna di bloccare il cambiamento e impantanare l'Italia



DI DANIELE CAPEZZONE

Dovreste vederli gli animaloni di palude, la fauna anfibia che popola il chilometro quadrato che circonda - per capirci - Piazza Montecitorio. Mi riferisco a capi di gabinetto (inclusi alcuni dell'attuale governo...), funzionari immarcescibili, vecchie e nuove leve del deep state italiano. Dovreste guardarli ai tavolini di un caffè o nei corridoi dei palazzi: da settimane ridacchiano, si scambiano sguardi complici, si danno di gomito, pregustano un'agognata (da loro) vittoria del No. E già sognano: un governo indebolito, una raffichetta di inchieste giudiziarie, i veleni di (...)

Segue a pagina 2

IL RETROSCENA

Il nervosismo dei manager di Stato tra voto e nomine

DI LUIGI BISIGNANI



a pagina 3

Il Tempo di Osho



"Damme 'na mano a faje di de Si"

MEDIO ORIENTE IN FIAMME

Ecco gli scenari della guerra in Iran: Teheran alza il tiro ma Trump vuole accelerare

Un conflitto «controllato» con il regime indebolito

DI ROBERTO ARDITTI

Anche l'India difende le sue navi Hormuz, è il momento dell'Europa. Basta con le analisi surreali. Ora scenda in campo per la difesa

a pagina 10

DI ALESSANDRO BERTOLDI

Il regime di Teheran ha lanciato (senza colpire obiettivi) due missili balistici contro l'isola di Diego Garcia, base Usa-Uk nell'Oceano Indiano (...)

Segue a pagina 11

ALLARME TERRORISMO

Il ricatto allo Stato. Così gli anarchici «salutano» sul web i compagni morti

Non era una bomba «dimostrativa» quella esplosa venerdì scorso in un casolare di periferia di Roma che ha ucciso due anarchici. L'ordigno era capace di uccidere. Gli inquirenti ipotizzano un attacco allo snodo ferroviario, al polo Tuscolano della polizia o alla caserma dei carabinieri. Intanto gli anarchici onorano sui canali social i due compagni morti.

Muscaccio alle pagine 4 e 5

IL PRECEDENTE

La visita dem a Cospito in cella. Gasparri: «È quella sinistra che oggi minimizza l'allarme»

Romagnoli e Sirignano alle pagine 6 e 7

PROPOSTA DI LEGGE DI ZOFFILI (LEGA)

Italia come gli Stati Uniti. Gli Antifa sono terroristi

Martini a pagina 7

DI LUIGI BISIGNANI

Addio a Pomicino. Le tante vite di un democristiano con vista Europa



a pagina 8

OGGI L'ULTIMO SALUTO

Bossi, il «Va pensiero» per il funerale del Senatur

a pagina 8

INTERVISTA A FRANCESCO PERFETTI

«Rischio di derive autoritarie? Sono i falsi miti di cattivi maestri. E ora riscopriamo De Felice»

Subiaco a pagina 9

LA MOSTRA
Museo delle Civiltà
Un lungo viaggio
tra le origini
e il futuro

Simongini a pagina 20

ARTEMISIA LAB
RETE DI CENTRI CLINICI DIAGNOSTICI

APERTI TUTTO L'ANNO
ANCHE AD AGOSTO

RISPOSTE DIAGNOSTICHE IMMEDIATE
ESAMI CLINICI IN GIORNATA

SERVIZIO GLOBALE
DI SENOLOGIA

www.artemisialab.it
www.artemisialabyoung.it

la S TORACIATA

Pd silente per gli anarchici
uccisi dalla loro bomba a Roma
Cospito si dispiacerebbe
dal 41-bis? Anche Avs e M5S
in fuga. Un caso...

DIETRO LE SBARRE
OLTRE LA COSCIENZA
DOVE IL CAMBIO NON È SOLO ATTESA,
MA CONTRASTO QUOTIDIANO CON SE STESSO

FATTI NERI

PARLA CHARLES POWELL
«Serve un'Europa forte
alleata con gli Usa
E in Meloni vedo
la forza della Thatcher»

Bini a pagina 12

LA NAZIONE

DOMENICA 22 marzo 2026
1,80 Euro

Firenze - Empoli

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

AREZZO Omicida si costituisce nella notte

**Uccide il rivale in amore
Vede la fidanzata con l'ex
Gli spara, poi si arrende**

D'Ascoli a pagina 18



SIENA La Chiesa frena la tecnologia

**«Non regalate
i cellulari
ai bambini»**

Andreucci a pagina 17



Giustizia, oggi urne aperte La sfida governo-opposizione

Italiani da questa mattina al voto referendario sulla riforma costituzionale Nordio-Meloni. Riflettori puntati sull'affluenza. Il politologo Orsina: «Non ci saranno scossoni»

Passeri
e Petrucci
alle pagine 2 e 3

Il blitz di Teheran

Vecchio continente,
suona l'allarme
per la sicurezza

Raffaale Marmo a pagina 7

L'ESPLOSIONE A ROMA

Le indagini

**Bomba anarchica:
obiettivo vicino
al casolare
Caccia alla rete**

Prosperetti a pagina 4

La pm Morena Plazzi

**«Fatto gravissimo
ma non c'è
pericolo eversione»**

Tempera a pagina 5



L'Iran usa razzi a lunga gittata Anche l'Europa a portata di tiro

L'Iran ha lanciato due razzi contro la base anglo-americana Diego Garcia, nell'Oceano Indiano, lontana quattromila chilometri. Con quella di Fairford (nella foto) è una delle due postazioni inglesi concesse agli Usa per

le operazioni contro la repubblica islamica. Attacco fallito, ma Teheran ha dimostrato di poter minacciare obiettivi in un raggio d'azione che tocca buona parte dell'Europa, Italia compresa.

Mantigioni e Marin alle p. 6, 7 e 9

DALLE CITTÀ

CAMPIONATO Al «Franchi» ore 20,45



**La Fiorentina
cerca punti
contro
l'Inter capolista**

Servizi nel Qs

EMPOLESE VALDELSA Dopo l'appello

Disabilità, approvato il piano
«Tre miliardi per il Fondo»

Ciampi in Cronaca

EMPOLI Il convegno con gli esperti

Sos emergenza abitativa
«Cresce le fascia grigia»

Servizio in Cronaca

CASTELFIORENTINO Lutto

Addio a dj Kenzo
sconfitto a 61 anni
dalla malattia
«Era il re della notte»

Fiorentino in Cronaca



L'ex ministro morto a 86 anni

**Addio a Pomicino,
highlander Dc**

Femiani a pagina 11



Il fenomeno sudcoreano

**BTS, i re del K-pop
Il ritorno è kolossal**

Pestelli a pagina 16



La sua prima Milano-Sanremo

**Pogacar cade,
si rialza e vince**

Servizio nel QS

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

L'ENERGIA PER SENTIRSI TOSTI!



Fondatore
EUGENIO SCALFARI

Direttore
MARIO ORFEO

la Repubblica



VALLEVERDE

DOMANI IN EDICOLA



Affari&Finanza
L'industria nella morsa
della crisi energetica

Rcultura

Pavone: c'era una volta
l'America democratica

di ANNALISA CUZZOCREA
alle pagine 32 e 33



Domenica
22 marzo 2026

Anno 51 - N° 67

Oggi con

Robinson

In Italia € 2,90

Il referendum del giudizio

Italiani al voto oggi e domani (fino alle 15) per confermare o bocciare la riforma della giustizia di Nordio. Non c'è quorum. Meloni rischia e valuta l'ipotesi fiducia in caso di sconfitta. Schlein ha l'occasione di tirare la volata per le elezioni politiche

Nell'urna la gerarchia del potere

di EZIO MAURO

La partita che si gioca oggi nell'urna del referendum è politica, mascherata da tecnica, in realtà ideologica. Dunque tre diversi involucri concettuali l'avviluppano, e sta al cittadino scioglierli, per arrivare veramente a toccare la natura della cosa. È nata come una riforma, subito sottratta dal governo a qualsiasi vero confronto con la minoranza in Parlamento per cercare un minimo di condivisione, si è arroventata in questi tempi di guerra e di disordine mondiale come la questione capitale del momento per l'Italia, capace di dividere radicalmente un Paese sommerso da ben altre urgenze concrete, è diventata la misura suprema dello scontro tra destra e sinistra che influenzerà l'ultima parte della legislatura, e infine ha rivelato nella campagna elettorale la sua vera posta in gioco: la ridefinizione del potere, dentro e fuori la Carta costituzionale.

continua a pagina 19

Oggi e domani si vota per il referendum costituzionale sulla riforma della giustizia del governo Meloni. Seggi aperti dalle 7 alle 23 e domani dalle 7 alle 15, quando inizierà lo spoglio. Sono chiamati alle urne 51,4 milioni di cittadini. Non serve il quorum ma l'affluenza sarà determinante. Polemiche per la violazione del silenzio elettorale da parte di Matteo Salvini.

di CERAMI, DE CICCO, SANNINO e VITALE da pagina 2 a pagina 6

Ristorante con i mafiosi paletti FdI su Delmastro

di OSSINO e RIFORMATO

a pagina 8



Paolo Cirino Pomicino

Cirino Pomicino addio al viceré simbolo della Dc

di BEI e DEL PORTO

a pagina 23



Battocletti-Dosso, le azzurre d'oro

di COSIMO CITO

alle pagine 36 e 37

Super missili su base Usa così l'Iran avverte il mondo

L'Iran lancia due missili balistici con una gittata di 4mila chilometri verso una base anglo-americana sull'isola di Diego Garcia nell'Oceano Indiano. L'attacco fallisce ma Teheran dimostra al mondo di poter minacciare obiettivi così distanti dal suo territorio. Il capo di stato maggiore dell'Irf avverte: «La gittata è tale da raggiungere le capitali europee, Berlino, Parigi e Roma, sono tutte a portata di tiro diretta». Decine di feriti nel sud di Israele dopo i raid iraniani sulle città di Dimona e Arad.

di BRERA, COLARUSSO, COLOMBO, DI FEO, FONTANAROSSA, GUERRERA, LOMBARDI, MANACORDA, MASTROLILLI e SCOZZARI da pagina 10 a pagina 15

Agli inglesi serve l'Europa

di TIMOTHY GARTON ASH

Un amico che ci bullizza non è più un amico. E poiché i bulli reagiscono soltanto alla forza, da adesso in poi sarò pronto a dimostrarmi molto più forte. Il presidente farà bene a prepararsi. Così dichiara Hugh Grant nelle vesti di primo ministro britannico in *Love Actually*.

a pagina 17

L'INTERVISTA

Velasco: 50 anni fa il golpe argentino la pallavolo mi salvò

di LAURA LUCCHINI



Julio Velasco, per molti il più grande allenatore di pallavolo di tutti i tempi, voleva fare l'insegnante. Il volley fu il rifugio, la clandestinità, per scappare dalla dittatura.

a pagina 21



Pogacar cade e poi vince la Sanremo

dal nostro inviato MAURIZIO CROSETTI SANREMO

a pagina 39

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

Prezzi di vendita all'estero: Grecia € 3,30 - Croazia, Francia, Messico 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: public@tadmanzoni.it



La nostra carta postale
di materiali riciclati
è in conformità
con la normativa
in materia ambientale



LA POLITICA

C'era una volta la Dc
Addio Cirino Pomicino

MARCO FOLLINI — PAGINA 16



GLI INCIDENTI IN STRADA

Mithum, Elisa e Gianni
la strage dei ragazzi

RAFFAELLA ROMAGNOLI — PAGINA 18



PIONIERI

Chiariglione: ho creato l'Mp3
non mi fido più dei social

GIUSEPPE BOTTERO — PAGINA 19

2,40 € (CONSPEDICIONE) ■ ANNO 160 ■ N. 78 ■ 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

DOMENICA 22 MARZO 2026

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

L'EDITORIALE
THIEL-TRUMP
E LA LOTTA
TRA IL BENE
E IL MALE

ANDREA MALAGUTI

«Il verme non sceglie mai di vivere in
una mela marcia, sceglie sempre
di far marcire una mela buona»
Alda Merini

Se questo articolo fosse una storia di Netflix, e non la sconcertata analisi di una delle dottrine filosofiche alla base della deriva americana, e dunque della nostra corsa verso l'ignoto, i protagonisti sarebbero fondamentalmente tre. Un sofisticato Maestro del pensiero, l'antropologo francese René Girard, scomparso nel 2015, e due suoi discepoli cristiani ortodossi. Un pacifista ghandiano, il teologo cattolico Wolfgang Palaver. E un fondamentalista razzeggiante, l'imprenditore Peter Andreas Thiel, vero protagonista di questo racconto nero, fondatore di Palantir, leader della PayPal mafia, inventore ed ideologo di JD Vance, sostenitore del Tirannosuro di Mar-a-Lago, Donald Trump, e profetico tecno-feudatario in lotta contro l'Anticristo, da lui stesso identificato con il leader cinese, Xi Jinping, durante il suo controverso ed esclusivo seminario romano della settimana passata. Non è un caso se le attenzioni della Casa Bianca si sono concentrate prima sul petrolio venezuelano e poi su quello iraniano. L'obiettivo ultimo è sempre lo stesso: mettere in difficoltà Pechino, vera rivale nella corsa al dominio planetario.

CONTINUA A PAGINA 23



LA POLEMICA SU SALVINI CHE VIOLA IL SILENZIO, DANNEGGIATA L'AUTO DEL PRESIDENTE ANIMAPARODI

Riforma della giustizia
l'Italia va al voto

Urne aperte fino a domani alle 15. L'affluenza decisiva per il risultato

PERCHÉ SÌ

Separare le carriere
evita le ambiguità

SERENA SILEONI

Bisognerebbe andare a votare al referendum costituzionale nonostante la discussione politica che lo ha investito e che, come prevedibile, ha ridotto i termini del quesito a uno scontro partitico. — PAGINA 2

CARRATELLI, CELOTTO

Finalmente si vota. Seggi aperti
dalle 7 di stamattina alle 23 e do-
mani dalle 7 alle 15. Scheda ver-
de, si mette una croce sul SÌ o sul
NO. CON IL TACCUINO DI SORGI — PAGINE 2-5Io, diciottenne
al mio primo seggio

LUCIALDALMASSO — PAGINA 18

PERCHÉ NO

Ma con l'Alta Corte
il Csm è irrilevante

EDMONDO BRUTILIBERATI

Al referendum votiamo su una radicale modifica del sistema costituzionale. Si cita l'ordinamento giudiziario fascista Grandi, dimenticando la data 1941, con il regime avviato alla tragica fine. — PAGINA 3

IN CINQUANTAMILA ALLA MARCIA PER SFIDARE LE MAFIE: L'OMERTÀ UCCIDE VERITÀ E SPERANZA



Perché non basta avere le mani pulite

DON LUIGI CIOTTI — PAGINA 8

La manifestazione organizzata a Torino da Libera per commemorare le vittime di tutte le mafie

FOTO DI GIUSEPPE LEGATO

IL RETROSCENA

Anarchici, ora sale l'allerta
miravano all'Antiterrorismo

IRENE FAMA, LODOVICO POLETTI

«Attacchi contro uomini e strutture del potere». L'anarchia aspira all'azione. Così hanno fatto gli antagonisti morti l'altra sera arremaggiando con un ordigno. — PAGINE 14 E 15

L'INTERVISTA

Conte: «Delmastro
si dimetta subito
Nel ristorante
scene da Suburra»

ALESSANDRO DE ANGELIS



C'è un prima e c'è un dopo in questa lunga (e brutta) battaglia referendaria. Che, come sempre accade in Italia, ha esondato rispetto al tema in oggetto. Il momento di switch è il 28 febbraio. — PAGINA 4

LA GUERRA

I missili dell'Iran
sulla base ingleseAGASSO, DEL GATTO, STABILE
SIMONI, VARESE, ZAFESOVA

Teheran ha cercato di colpire la base inglese di Diego Garcia, l'atollo più grande dell'arcipelago delle Isole Chagos, poche ore dopo il via libera di Londra all'utilizzo della struttura da parte degli Stati Uniti. La risposta non tarda: Israele lancia raid sui siti atomici iraniani, mentre la rappresentanza di Teheran si abbatte su Dimona, cuore del programma nucleare israeliano. Uno dei due missili iraniani è caduto in mare, l'altro è stato intercettato. GORIA, TIRITO — PAGINE 10-13 E 23

LE ANALISI

Starmer, Donald
e l'isola contesa

MARCO VARVELLO — PAGINA 11

Il risiko dell'acqua
decide il futuro

FRANCESCA SANTOLINI — PAGINA 22

IL CALCIO

Il Sassuolo ferma la Juve
Toro, il Milan resta tabùBARILLÀ, BALICE, ODDENINO,
RIVA, SCACCHI

Giornata non favorevole per le due squadre torinesi: la Juve è stata fermata dal Sassuolo, il Toro è stato battuto dal Milan. Passata in vantaggio nel primo tempo con Yildiz, la Juventus si è fatta raggiungere nel secondo da un gol di Pinamonti. Per il Torino una sconfitta 3-2. — PAGINE 28-30

I PERSONAGGI

Battocletti e Dosso: è oro
Sanremo, magia Pogacar

DANIELA COTTO, GIULIA ZONCA

Se le serie in tv
non finiscono mai

COMAZZI, CORBI, MUSOLINO

Una volta le serie tv cominciavano e finivano, ora che ne sono alcune che non finiscono mai.

Ai Mondiali di atletica indoor di Torino l'Italia ha conquistato due medaglie d'oro, con la velocista Zaynab Dosso e la mezzofondista Nadia Battocletti, che rispettivamente si sono imposte nei 60 e nei 3 mila metri. Nel ciclismo la Milano-Sanremo ha assistito al trionfo di Tadej Pogacar. — PAGINE 31-33

Il Marinaio d'Italia torna a guardare il mare

A Porto Corsini la prima cerimonia di Ravenna Capitale del Mare 2026 20 marzo 2026 - porto corsini - Non è stata soltanto l'inaugurazione di una statua. È stato un ritorno, atteso a lungo, carico di memoria ma anche di futuro. Oggi, venerdì 20 marzo, a Porto Corsini, è stato scoperto il monumento al Marinaio d'Italia, opera dello scultore ravennate Giannantonio Bucci. La cerimonia si è aperta con l'alzabandiera e con l'inno nazionale eseguito dalla Banda della città di Ravenna, con la benedizione finale dell'arcivescovo Lorenzo Ghizzoni. Sono intervenuti Simone Bassi, presidente dell'Ats Restauro e spostamento del Monumento ai Caduti del Mare; Annagiulia Randi, coordinatrice Osservatorio Nazionale Tutela Mare per l'Emilia-Romagna; Anna D'Imporzano, direttrice generale Ravenna Civitas Cruise Port; Roberto Petri, presidente **Asoporti**; Francesco Benevolo, presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale; Maurizio Tattoli, direttore Marittimo dell'Emilia - Romagna; Giovanni Paglia, assessore regionale Emilia-Romagna; il prefetto Raffaele Ricciardi e il sindaco Alessandro Barattoni. È stato il primo appuntamento del programma di Ravenna Capitale del Mare 2026, con Simone Bassi che ha aperto la cerimonia parlando di un risultato raggiunto dopo circa dodici anni di lavoro, ringraziando istituzioni, sponsor e in particolare Alberto Bissi, definito il papà della statua. Ha ricordato che l'opera di Giannantonio Bucci è tornata alla sua funzione originaria di salutare le navi e ha annunciato l'idea di spostare in futuro anche un'altra statua, quella di papa Clemente XII Corsini attualmente al Museo Nazionale. Il tema centrale degli interventi è stato il riconoscimento della figura del marittimo e del suo contributo al commercio internazionale. Annagiulia Randi ha sottolineato il valore di lavoratori spesso invisibili, Anna D'Imporzano ha parlato del marinaio come simbolo del legame tra mare e territorio, mentre Roberto Petri ha unito un ricordo personale al ruolo istituzionale delle autorità portuali. Francesco Benevolo ha messo in evidenza che il luogo in cui si trova ora il monumento è la nuova porta di Ravenna verso il mare, opinione ribadita anche dal comandante Maurizio Tattoli, che ha ricordato il lavoro svolto a favore dei marittimi dal Welfare della Gente di Mare presieduto da Carlo Cordone. Il tema della sicurezza sul lavoro è stato affrontato dall'assessore regionale Giovanni Paglia, mentre il prefetto Raffaele Ricciardi ha ritenuto determinante la fiducia nel progetto durata dodici anni. Poi una frase destinata a restare: il mare è vita, ma anche morte. E ancora le parole di Bassi, riprese come sintesi della giornata: con il mare si dialoga, ma non si negozia. A chiudere la cerimonia è stato il sindaco Alessandro Barattoni, che ha ricordato la capacità di Ravenna di accompagnare la propria trasformazione senza perdere memoria. Il monumento, ha detto, racconta proprio questo: la città che cambia ma resta fedele a ciò che l'ha costruita. © copyright Porto Ravenna News.



Ranking Sviluppo Sostenibile
Primo Piano

Una portualità più moderna e competitiva

Per il 2026 è previsto il varo della nuova riforma portuale. «L'obie!ivo- ricorda il presidente di Assoporti Roberto Petri- è quello di costruire un sistema più armonizzato e coerente, capace di competere all'esterno come un'unica pia!aforma logistica nazionale, non frammentata»

Il sistema portuale italiano nonostante alcune criticità di natura geopolitica ha mantenuto nel corso del 2025 una situazione di stabilità. A confermarlo è il presidente di Assoporti Roberto Petri senza dimenticare la nota situazione in Ucraina e quella medio orientale con il diminuire dei traffici nel canale di Suez che indubbiamente hanno in qualche modo raffreddato l'andamento nei confronti della portualità non solo italiana ma mediterranea in genere. «I dati- precisa- sono sostanzialmente in linea con quelli dell'anno precedente e ci fanno avere soddisfazione limitata, però il sistema sostanzialmente tiene e non ha grosse problematiche». La digitalizzazione è un tema chiave per il settore. Quali tecnologie in particolare stanno accrescendo l'efficienza dei nostri terminal e quali innovazioni vedremo nei prossimi anni? «La digitalizzazione rappresenta oggi un fattore strategico per il sistema portuale, perchè consente di generare risparmi strutturali e di rendere più efficienti i processi lungo tutta la catena logistica. L'ottimizzazione dei flussi informativi e operativi permette di ridurre i costi legati al trasporto, di semplificare le procedure doganali e di coordinare in modo più efficace l'incrocio dei traffici e delle merci che transitano nei porti. Maggiore integrazione digitale significa anche più elasticità e rapidità nella movimentazione, con un impatto diretto sulla competitività e sulla riduzione complessiva dei costi. Per questo è fondamentale proseguire con decisione lungo il percorso di innovazione, investendo nell'automazione dei terminal, nella gestione intelligente dei flussi e nello sviluppo di soluzioni basate anche sull'intelligenza artificiale, capaci di ottimizzare le operazioni in tempo reale. Si tratta di processi già in atto, che intendiamo sostenere e incentivare, convinti che l'evoluzione tecnologica sia una leva imprescindibile per rendere la portualità sempre più efficiente, moderna e competitiva». Nella partita della transizione energetica, quali sono i prossimi passi concreti di Assoporti per supportare lo sviluppo del cold ironing e dei carburanti alternativi nelle infrastrutture nazionali? «Il cold ironing, sostenuto dagli investimenti del Pnrr, è già una realtà operativa in diversi scali italiani. Alcune banchine sono state elettrificate e consentono alle navi di spegnere i motori durante la sosta in porto, riducendo in modo significativo le emissioni. Un esempio concreto è il porto di Trieste, dove la banchina 7 è già attiva, mentre altri scali, come Napoli, stanno portando avanti progetti analoghi grazie ai fondi disponibili. Nel corso del 2026 è previsto il completamento di ulteriori interventi di elettrificazione delle banchine nelle portualità che hanno ottenuto le risorse necessarie. Sul fronte dei combustibili alternativi, è necessario però mantenere un approccio realistico. L'eliminazione totale delle fonti



Ranking Sviluppo Sostenibile

Primo Piano

fossili nel breve periodo appare oggi difficilmente raggiungibile. Più che inseguire obiettivi dettati da slogan, occorre lavorare su una transizione graduale e concreta. In questa prospettiva, il Gnl rappresenta una soluzione intermedia valida: pur essendo un derivato fossile, ha un impatto ambientale significativamente inferiore rispetto ai combustibili tradizionali come il petrolio. È quindi importante incentivare l'adeguamento delle flotte verso questo tipo di alimentazione e sviluppare infrastrutture di bunkeraggio adeguate. Parallelamente, bisogna continuare a investire su soluzioni emergenti come metanolo e idrogeno, che potranno avere un ruolo crescente nel mix energetico del trasporto marittimo. Tuttavia, una completa uscita dai combustibili fossili resta, allo stato attuale, un obiettivo di lungo periodo che richiede tempo, tecnologia e investimenti coerenti». Per il 2026 è previsto il varo della nuova riforma portuale. Come medierete tra le diverse istanze delle AdSP per garantire che il nuovo quadro normativo favorisca la competitività senza sacrificare l'autonomia dei singoli scali? «Il disegno di legge ha il merito significativo di aver posto al centro dell'agenda il tema della governance portuale. La definizione di una cornice normativa unitaria e di un coordinamento centrale delle scelte strategiche sulla portualità risponde a un'esigenza reale del sistema Paese. Una parte della fragilità del sistema portuale italiano affonda infatti le proprie radici nella storia: la tradizione delle repubbliche marinare ha lasciato in eredità una forte vocazione competitiva tra scali appartenenti allo stesso bacino geografico. Questa dinamica, se da un lato ha stimolato lo sviluppo, dall'altro ha talvolta generato frammentazione e sovrapposizioni. Diventa quindi fondamentale razionalizzare la collaborazione tra le diverse portualità, superando logiche di concorrenza interna a favore di una strategia condivisa». Da questo punto di vista, la riforma intercetta correttamente il problema. «Sì, tuttavia, sarà essenziale trovare un equilibrio adeguato sotto il profilo economico e operativo. Il livello centrale dovrebbe concentrarsi sulle grandi infrastrutture strategiche, sulla normativa di sistema—come quella relativa ai dragaggi—e sui collegamenti dell'ultimo miglio dal punto di vista logistico. Allo stesso tempo, è importante preservare l'autonomia gestionale delle Autorità di Sistema Portuale, che rappresentano un presidio fondamentale sui territori e hanno dimostrato in questi anni una forte capacità di integrazione con il tessuto economico locale. Un ulteriore aspetto affrontato dal disegno di legge riguarda l'esigenza di uniformare criteri normativi e condizioni economiche, in particolare sul tema delle concessioni, per evitare che si creino squilibri o forme di concorrenza interna tra porti italiani. L'obiettivo deve essere quello di costruire un sistema più armonizzato e coerente, capace di competere all'esterno come un'unica piattaforma logistica nazionale, piuttosto che frammentarsi al proprio interno».

Il corridoio da 170 miliardi e la guerra che ne blocca i cantieri

Il 17 marzo scorso il ministro degli esteri Antonio Tajani ha partecipato a Trieste al forum dedicato al corridoio economico India-Medio Oriente-Europa (Imec). Una scelta di sede tutt'altro che casuale, visto che l'Italia considera Trieste il punto di approdo naturale del corridoio sulle coste europee, e il forum stesso ("Developing an Indo-Mediterranean Perspective through the Imec Network") ha messo al centro proprio la funzione del porto giuliano come snodo tra Mediterraneo ed Europa centrale . «Più che un corridoio, si tratta di un vero network», ha sintetizzato **Marco Consalvo**, presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**. Il condizionale, tuttavia, pesa: i tempi di sviluppo del progetto restano legati all'evoluzione del quadro geopolitico, e quel quadro, oggi, è il più instabile degli ultimi decenni. L'Imec è stato annunciato in pompa magna al G20 di Nuova Delhi nel settembre 2023 , con la firma di un memorandum of understanding tra otto soggetti, e cioè India, Emirati Arabi Uniti, Arabia Saudita, Italia, Francia, Germania, Unione Europea e Stati Uniti. Firmatari che rappresentano oltre metà del pil mondiale e circa il 40% della popolazione globale . Il progetto si articolerebbe in due distinti corridoi, di cui uno **orientale**, marittimo, che collegherebbe l'India al Golfo Arabico. L'altro, settentrionale, proseguirebbe dal Golfo Persico verso l'Europa attraverso una rete ferroviaria che taglia la penisola arabica, risale verso Israele e poi riparte via **mare** verso il Mediterraneo. Il progetto dell'infrastruttura include anche pipeline per l'idrogeno, cavi in fibra ottica e connessioni energetiche. Il potenziale economico stimato per l'Italia è di circa 26 miliardi di euro su un flusso complessivo di oltre 170 miliardi , e secondo le stime della Commissione europea il corridoio potrebbe ridurre i costi di trasporto tra il 30 e il 40% sulle rotte coinvolte. Il problema è che l'accordo è stato firmato tre settimane prima del 7 ottobre 2023. Da allora, l'escalation del conflitto in Medio Oriente ha azzerato i presupposti politici su cui il progetto era costruito. L'Imec nella sua componente mediorientale dipende crucialmente dall'asse Israele-Arabia Saudita, attualmente ben distante da anche un'ipotesi di concretezza. Il corridoio ferroviario attraverserebbe Israele per utilizzare il porto di Haifa, oggi parzialmente gestito dal gruppo indiano Adani Ports, come snodo tra il Golfo e il Mediterraneo. Punta di Eilat, lo scalo israeliano sul Mar Rosso che doveva fungere da terminale del corridoio **orientale**, ha registrato un crollo dell'attività dell'85% per effetto degli attacchi di Hezbollah delle milizie irachene e degli Houthi . La normalizzazione israello-saudita, che sembrava imminente prima del 7 ottobre, si è interrotta di colpo. Senza quell'accordo, il segmento mediorientale dell'Imec non ha fondamenta politiche su cui costruire. Il conflitto in Iran a complicare ulteriormente il quadro è l'allargamento del conflitto regionale.



Ship Mag

Trieste

Gli attuali attacchi alle infrastrutture energetiche del Qatar rischiano di avere effetti prolungati su scala globale: circa 12,8 milioni di tonnellate annue di gas naturale liquefatto, il 17% della capacità di esportazione qatarina, potrebbero restare offline per tre-cinque anni. Lo Stretto di Hormuz, che il corridoio Imec nel suo tratto marittimo **orientale** è costretto a usare, è un perno di cui nessuno oggi può immaginare il reale futuro. La parte più fragile del corridoio coincide con quella geograficamente più critica. Le criticità non si fermano al Medio Oriente. L'India, che dell'Imec è il propulsore principale, è un'economia in straordinaria crescita. Pil a 3.912 miliardi di dollari nel 2024 terza economia mondiale attesa entro il 2027 tasso di crescita stimato al 6,7% annuo nel prossimo decennio secondo Goldman Sachs. Ma con un **sistema** energetico ancora profondamente dipendente dal carbone, che genera oltre il 70% dell'elettricità nazionale. Nel 2024 la pipeline di nuove centrali a carbone in costruzione è cresciuta del 45%, arrivando a 111 GW in sviluppo. La domanda di energia è destinata a raddoppiare entro il 2050, il consumo di petrolio salirà a 8,2 milioni di barili al giorno e la domanda di carbone quasi raddoppierà a 2,2 miliardi di tonnellate. Un partner commerciale di enorme potenziale, dunque, ma la cui traiettoria energetica crea tensioni con le politiche di decarbonizzazione europee. In particolare il Cbam (Carbon Border Adjustment Mechanism), il meccanismo di aggiustamento del carbonio alle frontiere, che potrebbe rivelarsi un freno agli scambi proprio mentre l'Imec punta a potenziarli. Sul piano finanziario, il gap tra ambizioni e risorse è vistoso. Solo l'Arabia Saudita si è formalmente impegnata a stanziare 20 miliardi di dollari, su un fabbisogno totale stimato in 600 miliardi entro il 2027. Roma si è però mossa con insolita concretezza. Ad aprile 2025 Tajani ha nominato l'ambasciatore Francesco Maria Talò inviato speciale italiano per l'Imec, il porto di Trieste ha avviato lavori di potenziamento infrastrutturale e una nuova stazione ferroviaria a Servola è considerata strategica per l'accesso allo scalo giuliano. Il Consiglio europeo potrebbe a sua volta designare Trieste e l'Alto **Adriatico** come area prioritaria nell'ambito del Global Gateway. La logica è quella di un corridoio che avanzerà a velocità differenziate. La tratta India-Golfo è già parzialmente operativa e i commerci bilaterali stanno crescendo, mentre quella mediorientale aspetta alla finestra l'evoluzione della realtà quotidiana. Per vedere il progetto espresso anche in ottica euro-mediterranea, servirà prima che da Oriente arrivino buone notizie, con una pace stabile e incrollabile. Leonardo Parigi.

Record di studenti a Fabbriche Aperte 2026: diciannove edizioni di dialogo tra scuola e imprese nel savonese

Record di studenti a Fabbriche Aperte 2026: diciannove edizioni di dialogo tra scuola e imprese nel savonese 21 Marzo 2026 by redazione 0 comments

Torna Fabbriche Aperte®, il progetto di orientamento alle professioni che da anni coinvolge in modo capillare le scuole della Provincia di Savona. Giunto alla diciannovesima edizione, il percorso si conferma come uno degli strumenti più attesi e riconosciuti per accompagnare studenti e studentesse delle scuole secondarie di primo grado nella conoscenza del mondo del lavoro e nelle scelte future di studio. Al centro dell'iniziativa rimane l'attenzione verso le competenze tecnico-scientifiche e verso le figure professionali oggi maggiormente richieste dal sistema produttivo locale. L'iniziativa nasce su impulso dell'Unione Industriali di Savona e ha potuto consolidarsi e ampliarsi nel tempo grazie al supporto di Regione Liguria, della Camera di Commercio Riviera di Liguria Imperia La Spezia Savona, della Provincia di Savona e della Fondazione De Mari. Il progetto beneficia inoltre del contributo dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. Elemento distintivo di Fabbriche Aperte® è il format, ideato e sviluppato da Noisiamofuturo, che continua a

coinvolgere attivamente studenti, studentesse e docenti attraverso esperienze dirette in azienda, attività di intervista e videoriprese per la creazione di un vero TG, momenti ludici e occasioni di confronto, fino agli appuntamenti conclusivi di premiazione. Le migliaia di giovani coinvolti nelle passate edizioni hanno potuto comprendere il valore strategico di una formazione tecnico-scientifica, sempre più centrale per rispondere alle trasformazioni del mercato del lavoro e alla crescente domanda di professionalità con competenze tecniche e scientifiche. Nel percorso di orientamento gli studenti saranno affiancati da tutor qualificati: i ragazzi dell'Associazione Giovani per la Scienza e i membri del Consolato Provinciale di Savona della Federazione Nazionale Maestri del Lavoro, che accompagneranno le classi durante le diverse fasi del progetto. Dichiarazione Caterina Sambin, Presidente Unione Industriali di Savona La capacità di confermarsi ogni anno, attraverso la volontà di rinnovarsi in modo costante, rappresenta una peculiarità fondamentale di ogni azienda. Se questi ingredienti corrispondono alle caratteristiche di un progetto associativo, viene spontaneo intuirne le potenzialità e i risultati ottenuti nel corso del tempo. La premessa vale per Fabbriche Aperte®, un percorso virtuoso avviato 19 anni fa dall'Unione Industriali di Savona che, in ogni stagione, coinvolge centinaia di studenti delle scuole medie, decine di eccellenze economiche del territorio e diffonde la consapevolezza di un possibile futuro professionale sul territorio in cui i ragazzi vivono ogni giorno. Grazie alla determinazione della nostra struttura, al supporto dei partner istituzionali e alla collaborazione del personale docente, il format continua a rappresentare un valido strumento di conoscenza e consapevolezza dell'offerta professionale presente in provincia e una luce



Record di studenti a Fabbriche Aperte 2026: diciannove edizioni di dialogo tra scuola e imprese nel savonese 21 Marzo 2026 by redazione 0 comments

Torna Fabbriche Aperte®, il progetto di orientamento alle professioni che da anni coinvolge in modo capillare le scuole della Provincia di Savona. Giunto alla diciannovesima edizione, il percorso si conferma come uno degli strumenti più attesi e riconosciuti per accompagnare studenti e studentesse delle scuole secondarie di primo grado nella conoscenza del mondo del lavoro e nelle scelte future di studio. Al centro dell'iniziativa rimane l'attenzione verso le competenze tecnico-scientifiche e verso le figure professionali oggi maggiormente richieste dal sistema produttivo locale. L'iniziativa nasce su impulso dell'Unione Industriali di Savona e ha potuto consolidarsi e ampliarsi nel tempo grazie al supporto di Regione Liguria, della Camera di Commercio Riviera di Liguria Imperia La Spezia Savona, della Provincia di Savona e della Fondazione De Mari. Il progetto beneficia inoltre del contributo dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. Elemento distintivo di Fabbriche Aperte® è il format, ideato e sviluppato da Noisiamofuturo, che continua a coinvolgere attivamente studenti, studentesse e docenti attraverso esperienze dirette in azienda, attività di intervista e videoriprese per la creazione di un vero TG, momenti ludici e occasioni di confronto, fino agli appuntamenti conclusivi di premiazione. Le migliaia di giovani coinvolti nelle passate edizioni hanno potuto comprendere il valore strategico di una formazione tecnico-scientifica, sempre più centrale per rispondere alle trasformazioni del mercato del lavoro e alla crescente domanda di professionalità con competenze tecniche e scientifiche. Nel percorso di orientamento gli studenti saranno affiancati da tutor qualificati: i ragazzi dell'Associazione Giovani per la Scienza e i membri del Consolato Provinciale di Savona della Federazione Nazionale Maestri del Lavoro, che accompagneranno le classi durante le diverse fasi del progetto. Dichiarazione Caterina Sambin, Presidente Unione Industriali di Savona

Imperia TV

Savona, Vado

per un tema, ancora troppo sottovalutato, relativo al reperimento di personale qualificato all'interno del mondo produttivo. Siamo orgogliosi di quanto costruito in sinergia con tanti compagni di viaggio e pronti a un continuo rinnovamento di questa formula al servizio degli studenti oltre 16 mila quelli protagonisti in due decenni e delle loro famiglie. Gli occhi della scoperta e dell'entusiasmo riscontrati sul campo dagli adolescenti costituiscono il migliore investimento possibile perché vere eccellenze dell'industria, della portualità e del turismo savonese possano vantare un domani solido. Dichiarazione Regione Liguria Il progetto Fabbriche Aperte® taglia il traguardo dei diciannove anni di attività, attestandosi stabilmente come una delle iniziative di maggiore successo in Liguria. È un'iniziativa coinvolgente e altamente formativa, capace di avvicinare al mondo delle aziende tantissimi studenti liguri. I numeri sono in crescita: parteciperanno ben 57 classi diverse e 28 aziende offriranno il proprio supporto nel percorso di orientamento dei nostri giovani. Anche questa edizione è il frutto di un bel lavoro di squadra da parte di tutti i soggetti attuatori e della proficua collaborazione tra pubblico e privato, con l'obiettivo comune di dare alle nuove generazioni tutti gli strumenti necessari per conoscere il mondo del lavoro e avvicinarsi alla formazione tecnica fin da ragazzi, aiutandoli così a scegliere in maniera consapevole il proprio futuro, afferma Simona Ferro, Assessore Scuola e Formazione di Regione Liguria. Dichiarazione Camera di Commercio Riviera di Liguria Imperia La Spezia Savona Le basi di ciò che si farà da grandi si pongono alle scuole medie e si consolidano alle superiori: Fabbriche Aperte è, per questo, una grande opportunità capace di avvicinare studentesse e studenti savonesi al mondo dell'impresa e delle professioni. Anche quest'anno sosteniamo quindi con convinzione il progetto dell'Unione Industriali che, coinvolgendo oltre mille giovani, concretamente orienta e stimola con particolare riferimento ai mestieri di ambito tecnico e scientifico. Un plauso, per il diciannovesimo anno, agli imprenditori del territorio, ventotto per l'edizione 2026, che aprono con entusiasmo le porte delle loro aziende mettendosi a disposizione delle nuove generazioni. Come Camera di Commercio siamo molto attenti al tema dei giovani e del lavoro: annualmente attiviamo percorsi strutturati di orientamento nelle scuole e tavoli di certificazione delle competenze digitali e green degli studenti, elaboriamo e diffondiamo i dati Excelsior sulle richieste occupazionali delle imprese savonesi e liguri e, on line, c'è la nostra guida Fai la scelta giusta, bussola che collega le richieste dal mercato del lavoro con i percorsi di studio presenti sul territorio savonese. Tante attività che, insieme ad iniziative come Fabbriche Aperte, concorrono a scelte serene e consapevoli. Questo il commento del Presidente della Camera di Commercio Riviera di Liguria- Imperia La Spezia Savona, Enrico Lupi Dichiarazione Provincia di Savona Con l'avvio della 19ª edizione di Fabbriche Aperte® la Provincia di Savona rinnova una scelta chiara e strategica: investire sui giovani come vera scommessa umana, sociale ed economica del nostro territorio. Un progetto che non si limita a raccontare il lavoro, ma lo fa vivere, trasformando la curiosità in consapevolezza e l'orientamento in opportunità concreta. Fabbriche Aperte® è un esempio virtuoso di come istituzioni, imprese e scuola possano e debbano dialogare in modo strutturato. Oggi il mondo delle imprese non può più permettersi di presentarsi ai

Imperia TV**Savona, Vado**

giovani solo al termine del loro percorso formativo: scuola e lavoro vogliono conoscersi e camminare insieme nella medesima direzione, quella del futuro. Mettere in comunicazione il sistema produttivo locale con studenti e studentesse, proprio in quell'età cruciale di scoperta delle proprie inclinazioni, significa costruire ottime basi per uno sviluppo economico solido e sostenibile in cui i professionisti di domani possano riconoscersi e possano ambire a farne parte. Le imprese raccontano sé stesse, i giovani scoprono opportunità e talenti e il territorio cresce. Come Provincia crediamo fortemente in questo modello perché rafforza il legame tra identità locale e innovazione, valorizza il sapere tecnico e scientifico e restituisce ai ragazzi la possibilità di immaginare il proprio domani qui, nel savonese, come scelta consapevole e ambiziosa. Fabbriche Aperte® è, a tutti gli effetti, un vero laboratorio di futuro.» Questo il commento del Presidente della Provincia di Savona, Pierangelo Olivieri. Dichiarazione Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale «Fabbriche Aperte è un progetto che continua a dimostrare tutta la sua utilità. Offrire agli studenti l'opportunità di conoscere da vicino le realtà produttive del territorio significa aiutarli a orientarsi con maggiore consapevolezza nelle scelte formative e professionali che li attendono. I porti di Savona e Vado Ligure rappresentano uno dei principali motori economici della provincia e aprirli alle scuole vuol dire raccontare, in modo concreto, come funzionano le attività portuali, quali competenze richiedono e quale ruolo svolgono nello sviluppo del territorio. La partecipazione crescente degli istituti scolastici conferma l'interesse delle nuove generazioni verso il mondo del lavoro e verso le opportunità che il sistema portuale è in grado di offrire. In un contesto in cui il lavoro cambia rapidamente, iniziative come Fabbriche Aperte permettono ai ragazzi di avvicinarsi alle professioni, alle tecnologie e all'organizzazione di settori strategici, superando una conoscenza astratta e favorendo un contatto diretto con le realtà produttive. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, insieme agli enti e agli operatori del territorio, è impegnata a sostenere percorsi di crescita economica e sociale che mettano al centro i giovani e le competenze. In questo spirito, rivolgo un saluto a tutti gli studenti coinvolti nel progetto e l'augurio che questa esperienza possa essere uno stimolo utile per il loro futuro.» Questo il commento del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Matteo Paroli. Dichiarazioni della Fondazione De Mari Coltivare le attitudini dei giovani studenti e valorizzarne i talenti. Fabbriche Aperte persegue da quasi vent'anni l'obiettivo strategico di svelare la realtà del lavoro nella comunità savonese per accrescere il patrimonio di conoscenze necessario ad orientare con la migliore efficacia le scelte di vita degli individui. Le visite alle aziende, la connessione diretta con gli imprenditori e con i loro collaboratori, il fondamentale impegno delle scuole e dei docenti, offrono ai ragazzi e alle ragazze che si apprestano a scegliere il percorso scolastico nelle superiori l'opportunità di sviluppare la loro immaginazione, molto importante per ponderare compiutamente il loro futuro. Il successo di Fabbriche Aperte è misurabile sia con i numeri che ne certificano la crescita, sia con l'innovazione continua che permette di valutare i cambiamenti ed aumentare la capacità di governarli. In un contesto tecnologico travolgente che induce

Imperia TV

Savona, Vado

rischi importanti, anche nel mondo della comunicazione, l'incontro diretto con la realtà concreta del lavoro e della produzione rappresenta la modalità più efficace per scoprire alternative di vita spesso impensabili. Anche in questo modo si fertilizza il terreno idoneo alla crescita ed allo sviluppo dei talenti, più o meno nascosti ma presenti in tutti i giovani, oltre a rendere più efficace il lavoro meritorio di tutti coloro che sono impegnati, per autorità e responsabilità, ad estrarne il valore. La nostra Fondazione sostiene Fabbriche Aperte per il suo ruolo strategico di precursore fondamentale per la crescita del livello di benessere economico e sociale della comunità savonese. Grazie a tutti coloro che si dedicano alla realizzazione di questo progetto., commenta Luciano Pasquale Presidente della Fondazione De Mari Il Progetto raggiunge quest'anno il record di partecipazione: circa 1200 ragazzi, 57 classi di 18 Istituti Comprensivi del Savonese. Tutti saranno coinvolti in un percorso che coniuga il viaggio all'interno dei reparti produttivi delle aziende a momenti di gioco di socialità in classe e all'interno delle 28 aziende che hanno scelto di raccontarsi agli studenti che dovranno a breve decidere come proseguire il proprio percorso formativo. 18 gli Istituti comprensivi del territorio partecipanti: Alassio, Albenga I, Albenga II, Albisole, Cairo Montenotte, Finale Ligure, Loano Boissano, Millesimo, Pietra Ligure, Savona I, Savona II, Savona III, Savona IV, Spotorno Quiliano, Val Varatella, Varazze-Celle, M.G. Rossello, Centro Scolastico Diocesano Redemptoris Mater. Le 28 Aziende coinvolte nel progetto: A.D.R Aziende Dolciarie Riunite S.p.A., Alstom Group, Autorità Portuale del Mar Ligure Occidentale, Bitron S.p.A., Cabur S.r.l., Dema S.p.A., Ente Sistema Edilizia, Ergon Meccanica S.r.l., ESI S.r.l., Esso Italiana S.r.l., First Plast S.r.l., ICOSE S.p.A., Infineum Italia S.r.l., La Filippa S.p.A., Loano 2 Village, Noberasco S.p.A., Piaggio Aerospace S.p.A., Pirotto Legno S.r.l., Reefer Terminal S.p.A., Semar Electric S.r.l., Tirreno Power S.p.A., TPL Linea S.r.l., Trench Italia S.r.l., Trenitalia, Vado Gateway S.p.A, Verallia Italia S.p.A., Vernazza Autogru S.r.l., Vetreria Etrusca S.p.A., Zendra Systems S.p.A. Come ogni anno, nel corso delle cerimonie finali che si svolgeranno in autunno, saranno premiati i 57 studenti vincitori, uno per classe, del gioco a tappe Professionista del futuro articolato in due fasi: quiz sulle aziende di Fabbriche Aperte® e racconto di una giornata di lavoro in azienda in cui lo studente si immagina professionista del futuro. Share:.

Guardia costiera ferma in porto a Genova la petroliera Vast Coral

Per carenze sulla sicurezza La guardia costiera di **Genova** ha fermato in la petroliera Vast Coral, battente bandiera Marshall Island, nell'ambito delle attività di controllo dei requisiti di sicurezza della navigazione. Si tratta del terzo provvedimento da inizio anno. La nave cisterna, della stazza lorda di oltre 11 mila tonnellate, ha 14 anni di servizio. L'ispezione, fatta da un team specializzato della guardia costiera, ha interessato tutte le aree di bordo: dalla plancia di comando alla sala macchine, passando per gli alloggi dell'equipaggio e i ponti esterni. Durante i controlli è stata eseguita anche un'esercitazione antincendio, per valutare il livello di preparazione del personale. Al termine delle verifiche, sono emerse numerose criticità, alcune delle quali classificate come gravi, che hanno portato al fermo immediato della nave. In particolare, le carenze hanno riguardato la manutenzione e il corretto funzionamento dei mezzi collettivi di salvataggio, gli standard minimi di abitabilità della nave per l'equipaggio ed il livello minimo di preparazione del personale di bordo in caso di emergenza. La Vast Coral potrà riprendere la navigazione solo dopo aver corretto tutte le anomalie riscontrate e superato una nuova ispezione di rilascio da parte del team Psc.



Fermata nave cisterna dopo ispezione a bordo

L'imbarcazione potrà riprendere la navigazione solo dopo aver corretto tutte le anomalie riscontrate e superato una nuova ispezione. La Capitaneria di **porto** Guardia costiera di Genova ha disposto il fermo amministrativo della nave Vast Coral, battente bandiera Marshall Island, nell'ambito delle attività di controllo dei requisiti di sicurezza della navigazione previste dal Port State Control. Si tratta del terzo provvedimento di detenzione dall'inizio dell'anno a carico di unità mercantili. Con quasi 14 anni di servizio e una stazza lorda di oltre 11mila tonnellate, la nave cisterna è stata sottoposta a una visita 'estesa' prevista dalle direttive unionali in materia, al fine di verificarne la conformità agli standard di sicurezza europei. L'ispezione, condotta da un team specializzato della Guardia costiera, ha interessato tutte le aree di bordo: dalla plancia di comando alla sala macchine, passando per gli alloggi dell'equipaggio e i ponti esterni. Durante i controlli è stata eseguita anche un'esercitazione antincendio, utile a valutare il livello di preparazione del personale. Al termine delle verifiche sono emerse numerose deficienze, alcune delle quali classificate come gravi, che hanno portato al fermo immediato della nave. In particolare, le criticità hanno riguardato la manutenzione e il corretto funzionamento dei mezzi collettivi di salvataggio, gli standard minimi di abitabilità della nave per l'equipaggio e il livello minimo di preparazione del personale di bordo in caso di emergenza. La Vast Coral potrà riprendere la navigazione solo dopo aver corretto tutte le anomalie riscontrate e superato una nuova ispezione di rilascio da parte del team Psc. Una nota della Capitaneria di **porto** sottolinea che "le attività ispettive, come quella svolta in questi giorni, vengono condotte da personale altamente qualificato, formato attraverso un impegnativo percorso nazionale e internazionale. Questa specializzazione garantisce professionalità e rigore nell'applicazione delle norme per assicurare trasporti marittimi sicuri, tutela dell'ambiente e condizioni di vita dignitose a bordo per gli equipaggi, composti da professionisti che svolgono il difficile lavoro del marittimo".



Manutenzione zero ed equipaggio impreparato, la Guardia Costiera ferma la petroliera Vast Coral nel porto di Genova

Le verifiche della Capitaneria hanno fatto emergere numerose criticità: la nave potrà ripartire quando avrà corretto le anomalie. La guardia costiera di **Genova** ha fermato in **porto** la petroliera Vast Coral, battente bandiera Marshall Island, nell'ambito delle attività di controllo dei requisiti di sicurezza della navigazione. Si tratta del terzo provvedimento da inizio anno. La nave cisterna, della stazza lorda di oltre 11 mila tonnellate, ha 14 anni di servizio. L'ispezione, fatta da un team specializzato della guardia costiera, ha interessato tutte le aree di bordo: dalla plancia di comando alla sala macchine, passando per gli alloggi dell'equipaggio e i ponti esterni. Durante i controlli è stata eseguita anche un'esercitazione antincendio, per valutare il livello di preparazione del personale. Gravi carenze in manutenzione e sicurezza. Al termine delle verifiche, sono emerse numerose criticità, alcune delle quali classificate come gravi, che hanno portato al fermo immediato della nave. In particolare, le carenze hanno riguardato la manutenzione e il corretto funzionamento dei mezzi collettivi di salvataggio, gli standard minimi di abitabilità della nave per l'equipaggio ed il livello minimo di preparazione del personale di bordo in caso di emergenza. La Vast Coral potrà riprendere la navigazione solo dopo aver corretto tutte le anomalie riscontrate e superato una nuova ispezione di rilascio da parte del team Psc.



Sea Reporter

Genova, Voltri

Genova la Guardia Costiera ferma la nave cisterna Vast Coral

Il provvedimento è scattato dopo un'ispezione estesa che ha fatto emergere gravi carenze nei sistemi di salvataggio nelle condizioni di abitabilità per l'equipaggio e nel livello di addestramento antincendio del personale di bordo

Genova - Nuovo giro di vite della Guardia Costiera di **Genova** sulla sicurezza della navigazione. La Capitaneria di **porto** ha disposto il fermo amministrativo della Vast Coral, una nave cisterna di oltre 11 mila tonnellate battente bandiera delle Isole Marshall. Si tratta del terzo provvedimento di detenzione siglato nello scalo ligure dall'inizio dell'anno nell'ambito delle attività di Port State Control L'unità, con 14 anni di servizio alle spalle, è stata sottoposta a una visita "estesa" coordinata da un team specializzato della Guardia Costiera.

L'ispezione ha setacciato ogni area della nave, dalla plancia di comando alla sala macchine, includendo una simulazione antincendio per testare la prontezza operativa dei marittimi. Il bilancio finale ha evidenziato numerose deficienze, alcune delle quali giudicate gravi, che hanno fatto scattare il blocco immediato della navigazione. Le criticità principali riguardano la manutenzione dei mezzi collettivi di salvataggio, il mancato rispetto degli standard minimi di abitabilità per l'equipaggio e l'insufficiente preparazione del personale nella gestione delle emergenze. La Vast Coral resterà ormeggiata nel **porto** di **Genova** finché non verranno ripristinate tutte le condizioni di sicurezza previste dalle direttive europee e superata una nuova ispezione di rilascio. Dalla Capitaneria di **porto** sottolineano come il rigore di questi controlli, affidati a personale altamente qualificato, sia fondamentale non solo per la tutela dell'ambiente marino, ma anche per garantire condizioni di vita dignitose a bordo per chi svolge la professione del marittimo.



La Guardia costiera di Genova 'blocca' una nave cisterna

Dopo i controlli sono emerse diverse carenze, alcune ritenute gravi, che hanno reso necessario il fermo immediato dell'unità **Genova** - La Guardia costiera di **Genova** ha disposto il fermo amministrativo della nave cisterna Vast Coral, battente bandiera delle Isole Marshall, nell'ambito dei controlli sulla sicurezza della navigazione previsti nel progetto Port State Control. Si tratta del terzo provvedimento di detenzione adottato dall'inizio dell'anno nei confronti di navi mercantili. L'unità, una nave cisterna con quasi 14 anni di attività e una stazza lorda superiore alle 11 mila tonnellate, è stata sottoposta a un'ispezione per verificarne la piena conformità agli standard di sicurezza comunitari: dalla plancia di comando alla sala macchine, dagli alloggi dell'equipaggio ai ponti esterni. Nel corso dell'ispezione è stata effettuata anche un'esercitazione antincendio, utile a valutare il grado di preparazione del personale di bordo. Al termine dei controlli sono emerse diverse carenze, alcune ritenute gravi, che hanno reso necessario il fermo immediato dell'unità. Le principali criticità hanno riguardato la manutenzione e il funzionamento dei mezzi collettivi di salvataggio, il rispetto degli standard minimi di abitabilità e il livello di preparazione dell'equipaggio nella gestione delle emergenze. La Vast Coral potrà tornare in navigazione solo dopo aver sanato tutte le irregolarità riscontrate e aver superato una nuova ispezione da parte del team Port State Control.



Shipping Italy

Genova, Voltri

Fermata in porto a Genova la nave oil-chemical tanker Vast Coral

Le verifiche hanno fatto emergere numerose deficienze, alcune delle quali classificate come gravi, su manutenzione e corretto funzionamento dei mezzi collettivi di salvataggio, standard minimi di abitabilità della nave per l'equipaggio e livello minimo di preparazione del personale di bordo. La Guardia costiera di **Genova** ha reso noto di aver disposto il fermo amministrativo della nave Vast Coral, battente bandiera Marshall Island, nell'ambito delle attività di controllo dei requisiti di sicurezza della navigazione previste dal Port State Control. Si tratta del terzo provvedimento di detenzione dall'inizio dell'anno a carico di unità mercantili. Con quasi 14 anni di servizio e una stazza lorda di oltre 11 mila tonnellate, la nave cisterna è stata sottoposta ad una visita 'estesa' prevista dal D.Lgs. 53/2011, norma di recepimento delle Direttive unionali in materia, al fine di verificarne la conformità agli standard di sicurezza europei. Una nota spiega che l'ispezione, condotta da un team specializzato della Guardia Costiera, ha interessato tutte le aree di bordo: dalla plancia di comando alla sala macchine, passando per gli alloggi dell'equipaggio e i ponti esterni. Durante i controlli è stata eseguita anche un'esercitazione antincendio, utile a valutare il livello di preparazione del personale. Al termine delle verifiche, sono emerse numerose deficienze, alcune delle quali classificate come gravi, che hanno portato al fermo immediato della nave. In particolare, le criticità hanno riguardato la manutenzione e il corretto funzionamento dei mezzi collettivi di salvataggio, gli standard minimi di abitabilità della nave per l'equipaggio ed il livello minimo di preparazione del personale di bordo in caso di emergenza. La Vast Coral potrà riprendere la navigazione solo dopo aver corretto tutte le anomalie riscontrate e superato una nuova ispezione di rilascio da parte del team PSC. La Capitaneria di **porto** sottolinea che "Le attività ispettive, come quella svolta in questi giorni, vengono condotte da personale altamente qualificato, formato attraverso un impegnativo percorso nazionale e internazionale. Questa specializzazione garantisce professionalità e rigore nell'applicazione delle norme per assicurare trasporti marittimi sicuri, tutela dell'ambiente e condizioni di vita dignitose a bordo per gli equipaggi, composti da professionisti che svolgono il difficile lavoro del marittimo".



03/21/2026 13:57

Nicola Capuzzo

Le verifiche hanno fatto emergere numerose deficienze, alcune delle quali classificate come gravi, su manutenzione e corretto funzionamento dei mezzi collettivi di salvataggio, standard minimi di abitabilità della nave per l'equipaggio e livello minimo di preparazione del personale di bordo. La Guardia costiera di Genova ha reso noto di aver disposto il fermo amministrativo della nave Vast Coral, battente bandiera Marshall Island, nell'ambito delle attività di controllo dei requisiti di sicurezza della navigazione previste dal Port State Control. Si tratta del terzo provvedimento di detenzione dall'inizio dell'anno a carico di unità mercantili. Con quasi 14 anni di servizio e una stazza lorda di oltre 11 mila tonnellate, la nave cisterna è stata sottoposta ad una visita 'estesa' prevista dal D.Lgs. 53/2011, norma di recepimento delle Direttive unionali in materia, al fine di verificarne la conformità agli standard di sicurezza europei. Una nota spiega che l'ispezione, condotta da un team specializzato della Guardia Costiera, ha interessato tutte le aree di bordo: dalla plancia di comando alla sala macchine, passando per gli alloggi dell'equipaggio e i ponti esterni. Durante i controlli è stata eseguita anche un'esercitazione antincendio, utile a valutare il livello di preparazione del personale. Al termine delle verifiche, sono emerse numerose deficienze, alcune delle quali classificate come gravi, che hanno portato al fermo immediato della nave. In particolare, le criticità hanno riguardato la manutenzione e il corretto funzionamento dei mezzi collettivi di salvataggio, gli standard minimi di abitabilità della nave per l'equipaggio ed il livello minimo di preparazione del personale di bordo in caso di emergenza. La Vast Coral potrà riprendere la navigazione solo dopo aver corretto tutte le anomalie riscontrate e superato una nuova ispezione di rilascio da parte del team PSC. La Capitaneria di porto sottolinea che "Le attività ispettive, come quella svolta in questi giorni, vengono condotte da personale altamente qualificato, formato attraverso un impegnativo percorso nazionale e internazionale. Questa specializzazione garantisce professionalità e rigore nell'applicazione delle norme per assicurare trasporti marittimi sicuri, tutela dell'ambiente e condizioni di vita dignitose a bordo per gli equipaggi, composti da professionisti che svolgono il difficile lavoro del marittimo".

Diga foranea, pescatori in crisi: Così il mare si svuota e noi restiamo senza lavoro

La nuova diga foranea ridisegna il porto e il futuro della città, ma per i pescatori della Darsena rischia di cancellare un mestiere. Tra aree interdette, fondali alterati e pesce sempre più raro, il grido d'allarme è chiaro: Non riusciamo più ad andare avanti. Allarme pesca In Darsena restano circa 17-18 imbarcazioni, ma solo cinque o sei escono regolarmente in mare. Il motivo è semplice: lo spazio si è ridotto drasticamente. Ci hanno tolto quasi quattro miglia di mare, una zona vitale soprattutto d'inverno, racconta il pescatore per quarta generazione, Felice Mammoliti. Cantiere La costruzione della diga ha trasformato un'area tradizionalmente ricca. Lavori, divieti e nuove infrastrutture hanno limitato ulteriormente l'attività. È giusto farla, ma per noi è un problema enorme e nessuno ne parla, denuncia. Ambiente Secondo i pescatori, i materiali scaricati in mare starebbero modificando l'equilibrio dell'ecosistema. L'acqua è diventata gialla e opaca, il pesce scappa, spiegano. Specie stagionali come seppie, palamite e ricciole sarebbero ormai sempre più rare lungo la costa. Economia Le conseguenze sono pesanti: meno pesca in inverno e maggiore pressione nei mesi estivi per compensare. A questo si aggiunge il caro carburante, passato da 0,85 a 1,45 euro al litro. Molte barche restano ferme perché uscire costa più di quello che si guadagna. Richieste I lavoratori chiedono interventi concreti: nuove aree di pesca o sostegni economici. Non vogliamo essere super pagati, ma almeno riconosciuti. Se ci tolgono il lavoro, devono darci un'alternativa. Tradizione Dietro la protesta c'è anche una storia familiare lunga generazioni. Siamo pescatori da sempre. Così si rischia di perdere non solo un lavoro, ma una cultura. Futuro Gli incontri con istituzioni e autorità portuale proseguono, ma senza risultati concreti. Intanto, il timore cresce: senza interventi, la piccola pesca locale potrebbe scomparire. Per restare sempre aggiornati sulle principali notizie sulla Liguria seguitemi sul canale Telenord, su Whatsapp, su Instagram, su Youtube e su.



La nuova diga foranea ridisegna il porto e il futuro della città, ma per i pescatori della Darsena rischia di cancellare un mestiere. Tra aree interdette, fondali alterati e pesce sempre più raro, il grido d'allarme è chiaro: "Non riusciamo più ad andare avanti". Allarme pesca - In Darsena restano circa 17-18 imbarcazioni, ma solo cinque o sei escono regolarmente in mare. Il motivo è semplice: lo spazio si è ridotto drasticamente. "Ci hanno tolto quasi quattro miglia di mare, una zona vitale soprattutto d'inverno", racconta il pescatore per quarta generazione, Felice Mammoliti. Cantiere - La costruzione della diga ha trasformato un'area tradizionalmente ricca. Lavori, divieti e nuove infrastrutture hanno limitato ulteriormente l'attività. "È giusto farla, ma per noi è un problema enorme e nessuno ne parla", denuncia. Ambiente - Secondo i pescatori, i materiali scaricati in mare starebbero modificando l'equilibrio dell'ecosistema. "L'acqua è diventata gialla e opaca, il pesce scappa", spiegano. Specie stagionali come seppie, palamite e ricciole sarebbero ormai sempre più rare lungo la costa. Economia - Le conseguenze sono pesanti: meno pesca in inverno e maggiore pressione nei mesi estivi per compensare. A questo si aggiunge il caro carburante, passato da 0,85 a 1,45 euro al litro. "Molte barche restano ferme perché uscire costa più di quello che si guadagna". Richieste - I lavoratori chiedono interventi concreti: nuove aree di pesca o sostegni economici. "Non vogliamo essere super pagati, ma almeno riconosciuti. Se ci tolgono il lavoro, devono darci un'alternativa". Tradizione - Dietro la protesta c'è anche una storia familiare lunga generazioni. "Siamo pescatori da sempre. Così si rischia di perdere non solo un lavoro, ma una cultura". Futuro - Gli incontri con istituzioni e autorità portuale proseguono, ma senza risultati concreti. Intanto, il timore cresce: senza interventi, la piccola pesca locale potrebbe scomparire. Per restare sempre aggiornati sulle principali notizie sulla Liguria seguitemi sul canale Telenord, su Whatsapp, su Instagram, su Youtube e su.

Caro gasolio, pronta una manifestazione di autotrasportatori al porto. Cuar: "Non d'accordo con la protesta"

Il Comitato unitario autotrasporto di **Ravenna** prende le distanze dalla manifestazione: "Preoccupati per funzionamento del **Porto** e per le conseguenze economiche sul sistema produttivo" Bene le prime misure per contrastare il caro-carburanti, ma ora è in arrivo una protesta al **Porto** di **Ravenna** che non convince tutte le associazioni. Il Comitato unitario autotrasporto della provincia di **Ravenna** (Cuar) esprime soddisfazione per il confronto avviato nelle ultime settimane tra le associazioni delle imprese dell'autotrasporto, le istituzioni e operatori della filiera logistica a **Ravenna** che "ha già prodotto primi risultati concreti, sia sul piano delle misure di sostegno sia sul riconoscimento dei maggiori costi legati al caro gasolio". In particolare sono ben visti gli interventi, anche se temporanei, sui costi dei carburanti e crediti d'imposta, che rappresentano un primo segnale importante per le imprese del settore. A livello territoriale il dialogo "ha portato a un risultato significativo nel confronto con l'Associazione degli Spedizionieri di **Ravenna** - fa sapere il Cuar - è emersa una convergenza sulla necessità di riconoscere a cadenza bisettimanale, l'impatto dell'aumento del gasolio sui servizi di trasporto, ponendo le basi per adeguamenti tariffari più equi e sostenibili. Si tratta di un esito rilevante, che conferma come il dialogo responsabile tra le parti sia lo strumento più efficace per affrontare le criticità del comparto". Tuttavia il Comitato esprime preoccupazione per la manifestazione annunciata nei giorni 23, 24 e 25 marzo al **Porto** di **Ravenna**, "da gruppi di autotrasportatori autoconvocati, non appartenenti ad alcuna associazione di categoria e con i quali non è stato possibile condividere un confronto strutturato e propositivo". Il Cuar infatti "non condivide la scelta del gruppo degli autoconvocati di promuovere una manifestazione locale al **Porto** di **Ravenna**, nel corso di un confronto con la committenza e nonostante il Decreto del Governo che interviene con provvedimenti destinati ad attenuare l'aumento ingiustificato del costo del Gasolio. La preoccupazione riguarda il possibile impatto sul funzionamento del **Porto** di **Ravenna** e le conseguenze economiche per il sistema produttivo, ma anche il rischio che possano verificarsi tensioni o criticità nei confronti di autotrasportatori che non aderiranno alla protesta". Per questo, il Cuar, le associazioni che lo compongono (Cna **Ravenna**, Confcooperative Romagna-Estense, Confartigianato **Ravenna**, Legacoop Romagna) e le imprese aderenti "prendono fin da ora le distanze dalla manifestazione di protesta preannunciata, nonché da qualsiasi azione che possa arrecare danno all'attività del **porto**, degli spedizionieri, delle imprese e dei lavoratori del **porto** e dell'autotrasporto - econclude - le difficoltà del comparto devono essere affrontate attraverso il dialogo e la responsabilità condivisa, percorso che ha già prodotto risultati e che resta la strada principale per garantire stabilità e tutela per imprese



Il Comitato unitario autotrasporto di Ravenna prende le distanze dalla manifestazione: "Preoccupati per funzionamento del Porto e per le conseguenze economiche sul sistema produttivo" Bene le prime misure per contrastare il caro-carburanti, ma ora è in arrivo una protesta al Porto di Ravenna che non convince tutte le associazioni. Il Comitato unitario autotrasporto della provincia di Ravenna (Cuar) esprime soddisfazione per il confronto avviato nelle ultime settimane tra le associazioni delle imprese dell'autotrasporto, le istituzioni e operatori della filiera logistica a Ravenna che "ha già prodotto primi risultati concreti, sia sul piano delle misure di sostegno sia sul riconoscimento dei maggiori costi legati al caro gasolio". In particolare sono ben visti gli interventi, anche se temporanei, sui costi dei carburanti e crediti d'imposta, che rappresentano un primo segnale importante per le imprese del settore. A livello territoriale il dialogo "ha portato a un risultato significativo nel confronto con l'Associazione degli Spedizionieri di Ravenna - fa sapere il Cuar - è emersa una convergenza sulla necessità di riconoscere a cadenza bisettimanale, l'impatto dell'aumento del gasolio sui servizi di trasporto, ponendo le basi per adeguamenti tariffari più equi e sostenibili. Si tratta di un esito rilevante, che conferma come il dialogo responsabile tra le parti sia lo strumento più efficace per affrontare le criticità del comparto". Tuttavia il Comitato esprime preoccupazione per la manifestazione annunciata nei giorni 23, 24 e 25 marzo al Porto di Ravenna, "da gruppi di autotrasportatori autoconvocati, non appartenenti ad alcuna associazione di categoria e con i quali non è stato possibile condividere un confronto strutturato e propositivo". Il Cuar infatti "non condivide la scelta del

Ravenna Today

Ravenna

e lavoratori".

Autotrasporto: primi aiuti contro il caro gasolio. CUAR preoccupato per lo sciopero al porto di Ravenna

Autotrasporto, primi segnali sul caro gasolio ma resta alta la tensione a **Ravenna**. Mentre il confronto tra associazioni di categoria, istituzioni e operatori della logistica inizia a produrre risultati concreti - sia sul fronte dei sostegni economici sia su quello del riconoscimento dei maggiori costi - cresce la preoccupazione per la protesta annunciata da gruppi di autotrasportatori autoconvocati al **porto** nei prossimi giorni. "Il confronto avviato nelle ultime settimane tra le Associazioni delle imprese dell'autotrasporto, le istituzioni e operatori della filiera logistica a **Ravenna**, ha già prodotto primi risultati concreti, sia sul piano delle misure di sostegno sia sul riconoscimento dei maggiori costi legati al caro gasolio - spiegano dal Comitato Unitario Autotrasporto di **Ravenna** a cui aderiscono CNA **Ravenna**, Confcooperative Romagna-Estense, Confartigianato **Ravenna**, Legacoop Romagna -. In particolare, a livello nazionale si registra il riconoscimento di misure, anche se temporanee, di supporto economico da parte del Governo, tra cui interventi sui costi dei carburanti e crediti d'imposta, che rappresentano un primo segnale importante per le imprese del settore". "A livello territoriale, il dialogo promosso dal Comitato con tutti gli attori della filiera ha portato a un risultato significativo nel confronto con l'Associazione degli Spedizionieri di **Ravenna**: è emersa una convergenza sulla necessità di riconoscere a cadenza bisettimanale, l'impatto dell'aumento del gasolio sui servizi di trasporto, ponendo le basi per adeguamenti tariffari più equi e sostenibili" proseguono. "Si tratta di un esito rilevante, che conferma come il dialogo responsabile tra le parti sia lo strumento più efficace per affrontare le criticità del comparto" sottolineano dal CUAR. Alla luce di questo percorso, il Comitato esprime preoccupazione per la manifestazione annunciata nei giorni 23, 24 e 25 marzo al **Porto** di **Ravenna**, da gruppi di autotrasportatori autoconvocati, non appartenenti ad alcuna associazione di categoria e con i quali non è stato possibile condividere un confronto strutturato e propositivo. Il CUAR non condivide la scelta del gruppo degli autoconvocati di promuovere una manifestazione locale al **Porto** di **Ravenna**, nel corso di un confronto con la committenza e nonostante il Decreto del Governo che interviene con provvedimenti destinati ad attenuare l'aumento ingiustificato del costo del Gasolio. "La preoccupazione - spiegano - riguarda il possibile impatto sul funzionamento del **Porto** di **Ravenna** e le conseguenze economiche per il sistema produttivo, ma anche il rischio che possano verificarsi tensioni o criticità nei confronti di autotrasportatori che non aderiranno alla protesta". Per questo motivo, il CUAR auspica la massima collaborazione, vigilanza e presidio da parte delle autorità locali e delle forze dell'ordine, affinché le manifestazioni si svolgano nel rispetto delle regole, della sicurezza e della libertà di lavoro. Il Comitato Unitario dell'Autotrasporto,



le Associazioni che lo compongono - CNA **Ravenna**, Confcooperative Romagna-Estense, Confartigianato **Ravenna**, Legacoop Romagna - e le imprese ad esse aderenti hanno dichiarato di "prendere fin da ora le distanze dalla manifestazione di protesta preannunciata, nonché da qualsiasi azione che possa arrecare danno all'attività del **porto**, degli spedizionieri, delle imprese e dei lavoratori del **porto** e dell'autotrasporto". Il CUAR ribadisce che le difficoltà del comparto devono essere affrontate attraverso il dialogo e la responsabilità condivisa, percorso che ha già prodotto risultati e che resta la strada principale per garantire stabilità e tutela per imprese e lavoratori. Comment i.

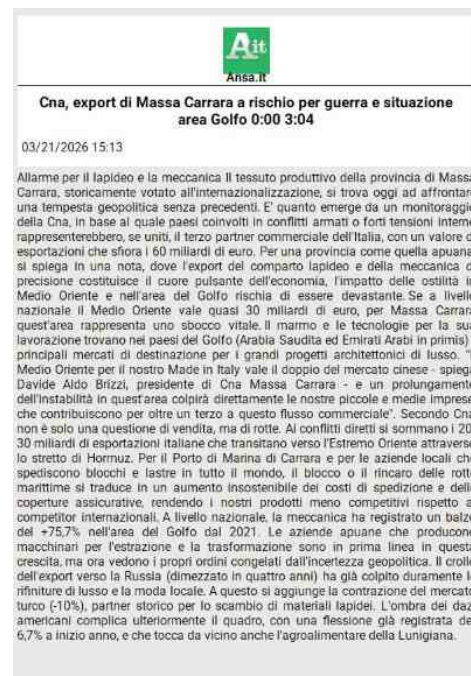
Porto di Ravenna, autotrasporto: primi risultati sul caro gasolio ma cresce la tensione

Prosegue il confronto tra imprese dell'autotrasporto, istituzioni e operatori della filiera logistica a **Ravenna**, che nelle ultime settimane ha già portato ai primi risultati concreti, soprattutto sul tema del caro gasolio. A evidenziarlo è il Comitato Unitario Autotrasporto della provincia di **Ravenna** (CUAR), che sottolinea come a livello nazionale siano state riconosciute misure, seppur temporanee, di sostegno economico, tra cui interventi sui costi dei carburanti e crediti d'imposta, considerati un primo segnale per il settore. Sul piano locale, il dialogo promosso dal Comitato con gli attori della filiera ha portato a un risultato significativo nel confronto con l'Associazione degli Spedizionieri di **Ravenna**: è emersa infatti una convergenza sulla necessità di adeguare con cadenza bisettimanale le tariffe, tenendo conto dell'aumento del costo del gasolio. Un passaggio ritenuto fondamentale per garantire maggiore equilibrio e sostenibilità economica alle imprese. Secondo il CUAR, si tratta della dimostrazione che il dialogo tra le parti resta lo strumento più efficace per affrontare le criticità del comparto. Nonostante ciò, il Comitato esprime forte preoccupazione per lo sciopero annunciato al **porto** di **Ravenna** nei giorni 23, 24 e 25 marzo da gruppi di autotrasportatori autoconvocati, non appartenenti ad alcuna associazione di categoria. Una mobilitazione che, secondo il CUAR, arriva in un momento delicato, mentre è ancora in corso il confronto con la committenza e dopo i primi interventi del Governo per contenere l'aumento dei costi del carburante. Le preoccupazioni riguardano sia il possibile impatto sul funzionamento del **porto** e sul sistema produttivo, sia il rischio di tensioni nei confronti degli autotrasportatori che non aderiranno alla protesta. Per questo il Comitato auspica la massima attenzione da parte delle autorità e delle forze dell'ordine, affinché eventuali manifestazioni si svolgano nel rispetto delle regole, della sicurezza e della libertà di lavoro. Il CUAR - insieme alle associazioni che ne fanno parte, tra cui CNA **Ravenna**, Confcooperative Romagna-Estense, Confartigianato **Ravenna** e Legacoop Romagna - prende inoltre le distanze dalla protesta, ribadendo la contrarietà a qualsiasi azione che possa arrecare danno al **porto**, alle imprese e ai lavoratori. Il messaggio finale è chiaro: le difficoltà del settore vanno affrontate attraverso il confronto e la responsabilità condivisa, strada che, secondo il Comitato, ha già iniziato a dare i primi risultati concreti.



Cna, export di Massa Carrara a rischio per guerra e situazione area Golfo

Allarme per il lapideo e la meccanica Il tessuto produttivo della provincia di Massa Carrara, storicamente votato all'internazionalizzazione, si trova oggi ad affrontare una tempesta geopolitica senza precedenti. E' quanto emerge da un monitoraggio della Cna, in base al quale paesi coinvolti in conflitti armati o forti tensioni interne rappresenterebbero, se uniti, il terzo partner commerciale dell'Italia, con un valore di esportazioni che sfiora i 60 miliardi di euro. Per una provincia come quella apuana, si spiega in una nota, dove l'export del comparto lapideo e della meccanica di precisione costituisce il cuore pulsante dell'economia, l'impatto delle ostilità in Medio Oriente e nell'area del Golfo rischia di essere devastante. Se a livello nazionale il Medio Oriente vale quasi 30 miliardi di euro, per Massa Carrara quest'area rappresenta uno sbocco vitale. Il marmo e le tecnologie per la sua lavorazione trovano nei paesi del Golfo (Arabia Saudita ed Emirati Arabi in primis) i principali mercati di destinazione per i grandi progetti architettonici di lusso. "Il Medio Oriente per il nostro Made in Italy vale il doppio del mercato cinese - spiega Davide Aldo Brizzi, presidente di Cna Massa Carrara - e un prolungamento dell'instabilità in quest'area colpirà direttamente le nostre piccole e medie imprese, che contribuiscono per oltre un terzo a questo flusso commerciale". Secondo Cna non è solo una questione di vendita, ma di rotte. Ai conflitti diretti si sommano i 20-30 miliardi di esportazioni italiane che transitano verso l'Estremo Oriente attraverso lo stretto di Hormuz. Per il Porto di Marina di Carrara e per le aziende locali che spediscono blocchi e lastre in tutto il mondo, il blocco o il rincaro delle rotte marittime si traduce in un aumento insostenibile dei costi di spedizione e delle coperture assicurative, rendendo i nostri prodotti meno competitivi rispetto ai competitor internazionali. A livello nazionale, la meccanica ha registrato un balzo del +75,7% nell'area del Golfo dal 2021. Le aziende apuane che producono macchinari per l'estrazione e la trasformazione sono in prima linea in questa crescita, ma ora vedono i propri ordini congelati dall'incertezza geopolitica. Il crollo dell'export verso la Russia (dimezzato in quattro anni) ha già colpito duramente le rifiniture di lusso e la moda locale. A questo si aggiunge la contrazione del mercato turco (-10%), partner storico per lo scambio di materiali lapidei. L'ombra dei dazi americani complica ulteriormente il quadro, con una flessione già registrata del 6,7% a inizio anno, e che tocca da vicino anche l'agroalimentare della Lunigiana.



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Visioni e strategie urbane e architettoniche fra porto e città, accordo tra Autorità portuale e Univpm

L'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico e il Dicea (Dipartimento di Ingegneria civile, edile e Architettura dell'università politecnica delle Marche) collaboreranno per lo sviluppo di una ricerca dedicata **ANCONA** - Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale e Università Politecnica delle Marche insieme per immaginare una visione dello scalo di **Ancona**, con l'obiettivo di migliorare la relazione fra **porto** e città. L'Adsp e il Dicea, il Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile e Architettura di Univpm hanno sottoscritto un accordo di collaborazione per lo sviluppo di una ricerca dedicata a "Visioni e strategie urbane e architettoniche per gli spazi di soglia tra **porto** e città per l'arco portuale di **Ancona**". Una ricerca e uno studio di approfondimento che fa seguito alla collaborazione attivata lo scorso settembre in occasione della Summer school internazionale **Ancona** Waterline Lab, promossa dal Dicea e a cui hanno partecipato un centinaio di studenti, docenti ed esperti provenienti da 19 Università italiane e internazionali. Un laboratorio che ha interessato anche gli spazi portuali su cui i giovani hanno elaborato delle proposte di fruizione e di valorizzazione. Il programma di ricerca e collaborazione è coerente con gli obiettivi indicati dal Documento di programmazione strategica di sistema dell'Adsp e in particolare con l'obiettivo "Valorizzazione del rapporto **porto-città**" relativo al **porto** di **Ancona**. Si svolgerà sotto la direzione scientifica e la guida del professor Gianluigi Mondaini, direttore del Dipartimento di Ingegneria civile, edile e Architettura di Univpm che sarà affiancato da un gruppo di lavoro che include le diverse competenze necessarie per la realizzazione della ricerca, composto da tecnici dell'Autorità di sistema portuale e da docenti e ricercatori del Dicea. L'accordo fra Autorità di sistema portuale e Dicea Univpm è finalizzato allo sviluppo di visioni strategiche per l'arco portuale di **Ancona**, in linea con il Piano regolatore portuale in fase di redazione, e allo studio congiunto di indicazioni e strategie per l'accessibilità e la fruizione di alcune aree strategiche della zona portuale di **Ancona**, capace di garantire un rapporto di sinergia tra **porto** e città e di condivisione con la cittadinanza. L'intesa ha inoltre l'obiettivo di realizzare uno studio congiunto di spazi pubblici e servizi capaci di narrare l'identità del **porto** e di generare funzioni urbane con ricerche che riguardano tutte le potenzialità dell'arco portuale, dal Guasco a Marina Dorica. I risultati della ricerca contribuiranno al più ampio confronto con le istituzioni, Regione Marche e Comune di **Ancona**, e i portatori di interesse, elemento che dal principio ha ispirato il nuovo Piano regolatore portuale. «Riteniamo di grande valore il contributo che l'Università può apportare allo sviluppo di una visione per il futuro del **porto** di **Ancona** - afferma Vincenzo Garofalo, presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale - progetto su cui



L'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico e il Dicea (Dipartimento di Ingegneria civile, edile e Architettura dell'università politecnica delle Marche) collaboreranno per lo sviluppo di una ricerca dedicata **ANCONA** - Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale e Università Politecnica delle Marche insieme per immaginare una visione dello scalo di **Ancona**, con l'obiettivo di migliorare la relazione fra porto e città. L'Adsp e il Dicea, il Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile e Architettura di Univpm hanno sottoscritto un accordo di collaborazione per lo sviluppo di una ricerca dedicata a "Visioni e strategie urbane e architettoniche per gli spazi di soglia tra porto e città per l'arco portuale di Ancona". Una ricerca e uno studio di approfondimento che fa seguito alla collaborazione attivata lo scorso settembre in occasione della Summer school internazionale **Ancona** Waterline Lab, promossa dal Dicea e a cui hanno partecipato un centinaio di studenti, docenti ed esperti provenienti da 19 Università italiane e internazionali. Un laboratorio che ha interessato anche gli spazi portuali su cui i giovani hanno elaborato delle proposte di fruizione e di valorizzazione. Il programma di ricerca e collaborazione è coerente con gli obiettivi indicati dal Documento di programmazione strategica di sistema dell'Adsp e in particolare con l'obiettivo "Valorizzazione del rapporto porto-città" relativo al porto di Ancona. Si svolgerà sotto la direzione scientifica e la guida del professor Gianluigi Mondaini, direttore del Dipartimento di Ingegneria civile, edile e Architettura di Univpm che sarà affiancato da un gruppo di lavoro che include le diverse competenze necessarie per la realizzazione della ricerca, composto da tecnici dell'Autorità di sistema portuale e da docenti e ricercatori del Dicea.

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

stiamo lavorando in questo periodo con la redazione del Piano regolatore portuale. Un sapere scientifico e creativo che si unisce alla competenza tecnica dell'Adsp. Il porto si fa ancora una volta promotore di proposte di discussione per rinnovare lo scalo e dare impulsi di contemporaneità anche allo spazio circostante. Vogliamo arrivare a una proposta di Prp, in tempi che consentano di cominciare a lavorare sui grandi progetti di investimento come la Penisola, che sappia traguardare il futuro della comunità portuale e portare un contributo di innovazione e trasformazione anche per la città». «Attraverso il concetto del Research by doing e gli studi superiori del dottorato del gruppo di ricerca Hub for Heritage and Habitat del mio dipartimento Dicea - afferma il prof. Mondaini - e mediante questa convenzione di ricerca, espressione della terza missione dell'università, ci proponiamo di immaginare spazialità urbane di qualità lungo il confine tra città e portualità, al fine di trasformare un luogo di confine in uno spazio di opportunità. Uno spazio che permetta ai cittadini di recuperare, laddove possibile tra le strategiche funzioni portuali affacci sul porto e sul mare, vero Dna identitario della città di Ancona».

Autorità del sistema portuale, a Ortona l'ufficio decentrato

In corso le attività per la definizione degli aspetti logistici e amministrativi. L'ufficio amministrativo decentrato dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale** sarà istituito a Ortona, in provincia di Chieti. La decisione è stata formalizzata nelle comunicazioni intercorse nelle ultime settimane con l'**Autorità** e rappresenta il risultato delle interlocuzioni portate avanti dall'amministrazione comunale per rafforzare il ruolo dello scalo ortonese nella pianificazione **portuale** dell'**Adriatico centrale**. Nella comunicazione trasmessa dall'**Autorità di sistema portuale** viene, inoltre, confermato che è stata avviata una selezione per titoli ed esami finalizzata alla formazione di una graduatoria per l'assunzione di un funzionario responsabile che sarà assegnato all'ufficio amministrativo decentrato Abruzzo di prossima costituzione. Per quanto riguarda la sede, sono in corso le attività necessarie alla definizione degli aspetti logistici e amministrativi per l'attivazione dell'ufficio, nelle more della sistemazione definitiva prevista all'interno della futura stazione marittima. "L'individuazione di Ortona come sede dell'ufficio decentrato - dichiara il sindaco di Ortona, Angelo Di Nardo - non era un passaggio scontato. In questi mesi abbiamo mantenuto un confronto costante con l'**Autorità di sistema portuale** per far valere il peso reale del porto di Ortona, che è assolutamente fondamentale in termini di movimentazione delle merci e per l'economia dell'intero territorio. Ringrazio la Regione Abruzzo per l'attenzione e il supporto istituzionale su questo percorso, che ha contribuito al raggiungimento di questo risultato che si inserisce nel solco di impegni già assunti dall'**Autorità di sistema portuale**, anche nel corso di precedenti incontri istituzionali e sedute del Comitato porto. Oggi quell'indirizzo trova concreta attuazione. L'individuazione di Ortona rappresenta comunque un passaggio significativo, perché riconosce la centralità del nostro porto all'interno del **sistema portuale** dell'**Adriatico centrale** e ne rafforza il ruolo nelle politiche di sviluppo".



In corso le attività per la definizione degli aspetti logistici e amministrativi. L'ufficio amministrativo decentrato dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale sarà istituito a Ortona, in provincia di Chieti. La decisione è stata formalizzata nelle comunicazioni intercorse nelle ultime settimane con l'Autorità e rappresenta il risultato delle interlocuzioni portate avanti dall'amministrazione comunale per rafforzare il ruolo dello scalo ortonese nella pianificazione portuale dell'Adriatico centrale. Nella comunicazione trasmessa dall'Autorità di sistema portuale viene, inoltre, confermato che è stata avviata una selezione per titoli ed esami finalizzata alla formazione di una graduatoria per l'assunzione di un funzionario responsabile che sarà assegnato all'ufficio amministrativo decentrato Abruzzo di prossima costituzione. Per quanto riguarda la sede, sono in corso le attività necessarie alla definizione degli aspetti logistici e amministrativi per l'attivazione dell'ufficio, nelle more della sistemazione definitiva prevista all'interno della futura stazione marittima. "L'individuazione di Ortona come sede dell'ufficio decentrato - dichiara il sindaco di Ortona, Angelo Di Nardo - non era un passaggio scontato. In questi mesi abbiamo mantenuto un confronto costante con l'Autorità di sistema portuale per far valere il peso reale del porto di Ortona, che è assolutamente fondamentale in termini di movimentazione delle merci e per l'economia dell'intero territorio. Ringrazio la Regione Abruzzo per l'attenzione e il supporto istituzionale su questo percorso, che ha contribuito al raggiungimento di questo risultato che si inserisce nel solco di impegni già assunti dall'Autorità di sistema portuale, anche nel corso di precedenti incontri istituzionali e sedute del Comitato porto. Oggi quell'indirizzo trova concreta attuazione. L'individuazione di Ortona rappresenta

Elettrificazione traghetti, progetto stravolto: l'Autorità portuale di Ancona sconsiglia l'incompiuta

ANCONA Cambio al fotofinish per il progetto dell'elettrificazione delle banchine traghetti del porto di Ancona. L'**Autorità portuale** ha modificato lo scorso 19 febbraio gli apparati tecnici dell'importante infrastruttura, essenziale per abbattere l'inquinamento delle navi in sosta nelle banchine dalla 8 alla 16, lungo via XXIX Settembre. APPROFONDIMENTI LE PROPOSTE Ancona Capitale subito: «Ticket unico nei musei e spot anche in crociera» Il cambiamento La modifica, voluta dal presidente uscente Vincenzo Garofalo, interviene come un correttivo in extremis, visto che la data presunta di fine lavori era stata fissata per fine maggio, a tre mesi dal cambio di passo. L'urgenza con cui si è intervenuti sul progetto, ad un mese o poco più dalla scadenza del mandato di Garofalo stesso, è indice però dell'importanza delle modifiche. Integrazioni le definiremmo, essenziali per evitare che il vecchio elaborato - carente sotto diversi punti di vista - portasse alla realizzazione di un'infrastruttura monca, priva cioè di tutte le caratteristiche necessarie per funzionare. I punti La prima modifica, forse la più impattante, è l'elettrificazione tout court della banchina 16, verso Porta Pia, inizialmente non prevista. Nel caso della banchina 12, poi, sono stati aggiunte in corsa le opere civili necessarie al passaggio dei cavi della corrente elettrica, quindi scavi e tubazioni che evidentemente non erano state approntate nella prima versione del progetto. Il perno di questa vicenda, però, è rappresentato dalle cosiddette gru a bandiera, che sono l'equivalente navale delle colonnine di ricarica per le auto elettriche. Questi macchinari, di fatti dei bracci telescopici dotati di cavi, sono l'interfaccia attraverso cui il traghetto si connette alla rete elettrica di terra, potendo così spegnere i motori durante la sosta. Ebbene, nel primo progetto era previsto l'acquisto di una sola gru, per la banchina 13, oltretutto con caratteristiche sbagliate e tali da richiedere l'inserimento di correttivi in questa variante dopo le lamentele degli armatori. Per le altre banchine, invece, all'ultimo si è disposta l'installazione di ulteriori 4 gru per le banchine 8,9 e 12. Senza, altrimenti, l'elettrificazione sarebbe rimasta una mera predisposizione, con il solo cablaggio sotterraneo. L'energia E, anche qui, resta da chiarire il nodo dell'approvvigionamento di corrente: per garantire il servizio sono necessari 9 Mw ma l'**Autorità portuale** ha già ricevuto la disponibilità da parte del gestore? L'Ap ha detto di aver chiesto la potenza, non di averla ottenuta. C'è poi il nodo dei tempi. Queste modifiche progettuali faranno slittare a fine giugno il termine per la fine dei lavori. Che sono stati finanziati per circa 5 milioni con fondi del Pnrr, e che perciò vanno conclusi tassativamente entro la fine di agosto, pena la perdita dei fondi. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



ANCONA Cambio al fotofinish per il progetto dell'elettrificazione delle banchine traghetti del porto di Ancona. L'Autorità portuale ha modificato lo scorso 19 febbraio gli apparati tecnici dell'importante infrastruttura, essenziale per abbattere l'inquinamento delle navi in sosta nelle banchine dalla 8 alla 16, lungo via XXIX Settembre. APPROFONDIMENTI LE PROPOSTE Ancona Capitale subito: «Ticket unico nei musei e spot anche in crociera» Il cambiamento La modifica, voluta dal presidente uscente Vincenzo Garofalo, interviene come un correttivo in extremis, visto che la data presunta di fine lavori era stata fissata per fine maggio, a tre mesi dal cambio di passo. L'urgenza con cui si è intervenuti sul progetto, ad un mese o poco più dalla scadenza del mandato di Garofalo stesso, è indice però dell'importanza delle modifiche. Integrazioni le definiremmo, essenziali per evitare che il vecchio elaborato - carente sotto diversi punti di vista - portasse alla realizzazione di un'infrastruttura monca, priva cioè di tutte le caratteristiche necessarie per funzionare. I punti La prima modifica, forse la più impattante, è l'elettrificazione tout court della banchina 16, verso Porta Pia, inizialmente non prevista. Nel caso della banchina 12, poi, sono stati aggiunte in corsa le opere civili necessarie al passaggio dei cavi della corrente elettrica, quindi scavi e tubazioni che evidentemente non erano state approntate nella prima versione del progetto. Il perno di questa vicenda, però, è rappresentato dalle cosiddette gru a bandiera, che sono l'equivalente navale delle colonnine di ricarica per le auto elettriche. Questi macchinari, di fatti dei bracci telescopici dotati di cavi, sono l'interfaccia attraverso cui il traghetto si connette alla rete elettrica di terra, potendo così spegnere i motori durante la sosta. Ebbene, nel primo progetto era previsto l'acquisto di una sola gru, per la banchina 13, oltretutto con caratteristiche sbagliate e tali da richiedere l'inserimento di correttivi in questa variante dopo le lamentele degli armatori. Per le

Il Nautilus

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porto, territorio, Paese: il Mare Adriatico Centrale tra traffici, infrastrutture e innovazione - Ancona 27 marzo 2026

"Porto, territorio, Paese: il Mare Adriatico Centrale tra traffici, infrastrutture e innovazione", organizzato dall'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale il prossimo 27 marzo 2026, dalle ore 9.30 alle 13.15, nella sede dell'Ente, in Sala Enzo Marconi, Molo Santa Maria, **Ancona**. L'appuntamento rappresenta un'occasione di confronto e riflessione sulle opportunità e le sfide che attendono i porti adriatici nel quadro del contesto internazionale attuale: dalla transizione energetica alla digitalizzazione, fino alle prospettive aperte dagli investimenti del Pnrr.

Il Nautilus

Porto, territorio, Paese: il Mare Adriatico Centrale tra traffici, infrastrutture e innovazione - Ancona 27 marzo 2026



27 MARZO 2026
SALA MARCONI,
MOLO S. MARIA, ANCONA

PORTO, TERRITORIO, PAESE:
**IL MARE ADRIATICO CENTRALE TRA TRAFFICI,
INFRASTRUTTURE E INNOVAZIONE**

03/21/2026 14:11

"Porto, territorio, Paese: il Mare Adriatico Centrale tra traffici, infrastrutture e innovazione", organizzato dall'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale il prossimo 27 marzo 2026, dalle ore 9.30 alle 13.15, nella sede dell'Ente, in Sala Enzo Marconi, Molo Santa Maria, Ancona. L'appuntamento rappresenta un'occasione di confronto e riflessione sulle opportunità e le sfide che attendono i porti adriatici nel quadro del contesto internazionale attuale: dalla transizione energetica alla digitalizzazione, fino alle prospettive aperte dagli investimenti del Pnrr.

Il Nautilus

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

PORTO DI ANCONA: ACCORDO ADSP-DICEA UNIVPM PER SVILUPPO RICERCA SU VISIONI E STRATEGIE URBANE E ARCHITETTONICHE PER GLI SPAZI DI SOGLIA FRA PORTO E CITTA'

Un contributo di approfondimento in linea con gli obiettivi del Documento di programmazione strategica di sistema e con la redazione del Piano regolatore portuale **Ancona** - Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale e Università Politecnica delle Marche insieme per immaginare una visione dello scalo di **Ancona**, con l'obiettivo di migliorare la relazione fra porto e città. L'Adsp e il Dicea, il Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile e Architettura di Univpm hanno sottoscritto un accordo di collaborazione per lo sviluppo di una ricerca dedicata a "Visioni e strategie urbane e architettoniche per gli spazi di soglia tra porto e città per l'arco portuale di **Ancona**". Una ricerca e uno studio di approfondimento che fa seguito alla collaborazione attivata lo scorso settembre in occasione della Summer school internazionale **Ancona** Waterline Lab, promossa dal Dicea e a cui hanno partecipato un centinaio di studenti, docenti ed esperti provenienti da 19 Università italiane e internazionali. Un laboratorio che ha interessato anche gli spazi portuali su cui i giovani hanno elaborato delle proposte di fruizione e di valorizzazione. Il programma di ricerca e collaborazione è coerente con gli obiettivi indicati dal Documento di programmazione strategica di sistema dell'Adsp e in particolare con l'obiettivo "Valorizzazione del rapporto porto-città" relativo al porto di **Ancona**. Si svolgerà sotto la direzione scientifica e la guida del Professor Gianluigi Mondaini, Direttore del Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile e Architettura di Univpm che sarà affiancato da un gruppo di lavoro che include le diverse competenze necessarie per la realizzazione della ricerca, composto da tecnici dell'Autorità di sistema portuale e da docenti e ricercatori del Dicea. L'accordo fra Autorità di sistema portuale e Dicea Univpm è finalizzato allo sviluppo di visioni strategiche per l'arco portuale di **Ancona**, in linea con il Piano regolatore portuale in fase di redazione, e allo studio congiunto di indicazioni e strategie per l'accessibilità e la fruizione di alcune aree strategiche della zona portuale di **Ancona**, capace di garantire un rapporto di sinergia tra porto e città e di condivisione con la cittadinanza. L'intesa ha inoltre l'obiettivo di realizzare uno studio congiunto di spazi pubblici e servizi capaci di narrare l'identità del porto e di generare funzioni urbane con ricerche che riguardano tutte le potenzialità dell'arco portuale, dal Guasco a Marina Dorica. I risultati della ricerca contribuiranno al più ampio confronto con le istituzioni, Regione Marche e Comune di **Ancona**, e i portatori di interesse, elemento che dal principio ha ispirato il nuovo Piano regolatore portuale. "Riteniamo di grande valore il contributo che l'Università può apportare allo sviluppo di una visione per il futuro del porto di **Ancona**, progetto su cui stiamo lavorando in questo periodo con la redazione del Piano regolatore portuale - afferma Vincenzo Garofalo, Presidente Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale. Un sapere



Il Nautilus

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

scientifico e creativo che si unisce alla competenza tecnica dell'Adsp. Il porto si fa ancora una volta promotore di proposte di discussione per rinnovare lo scalo e dare impulsi di contemporaneità anche allo spazio circostante. Vogliamo arrivare ad una proposta di Prp, in tempi che consentano di cominciare a lavorare sui grandi progetti di investimento come la Penisola, che sappia traguardare il futuro della comunità portuale e portare un contributo di innovazione e trasformazione anche per la città". "Attraverso il concetto del Research by doing e gli studi superiori del dottorato del gruppo di ricerca Hub for Heritage and Habitat del mio dipartimento DICEA - afferma il prof. Mondaini - e mediante questa convenzione di ricerca, espressione della terza missione dell'Università, ci proponiamo di immaginare spazialità urbane di qualità lungo il confine tra città e portualità, al fine di trasformare un luogo di confine in uno spazio di opportunità. Uno spazio che permetta ai cittadini di recuperare, laddove possibile tra le strategiche funzioni portuali affacci sul porto e sul mare, vero DNA identitario della città di **Ancona**".

Accordo Autorità Portuale-Dicea Univpm per sviluppo ricerca su visioni e strategie urbane e architettoniche per gli spazi di soglia tra porto e città

Autorità di **sistema portuale** del mare Adriatico centrale e Università Politecnica delle Marche insieme per immaginare una visione dello scalo di Ancona, con l'obiettivo di migliorare la relazione fra porto e città. L'Adsp e il Dicea, il Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile e Architettura di Univpm hanno sottoscritto un accordo di collaborazione per lo sviluppo di una ricerca dedicata a "Visioni e strategie urbane e architettoniche per gli spazi di soglia tra porto e città per l'arco **portuale** di Ancona". Una ricerca e uno studio di approfondimento che fa seguito alla collaborazione attivata lo scorso settembre in occasione della Summer school internazionale Ancona Waterline Lab, promossa dal Dicea e a cui hanno partecipato un centinaio di studenti, docenti ed esperti provenienti da 19 Università italiane e internazionali. Un laboratorio che ha interessato anche gli spazi portuali su cui i giovani hanno elaborato delle proposte di fruizione e di valorizzazione. Il programma di ricerca e collaborazione è coerente con gli obiettivi indicati dal Documento di programmazione strategica di **sistema** dell'Adsp e in particolare con l'obiettivo "Valorizzazione del rapporto porto-città" relativo al porto di Ancona. Si

svolgerà sotto la direzione scientifica e la guida del Professor Gianluigi Mondaini, Direttore del Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile e Architettura di Univpm che sarà affiancato da un gruppo di lavoro che include le diverse competenze necessarie per la realizzazione della ricerca, composto da tecnici dell'**Autorità** di **sistema portuale** e da docenti e ricercatori del Dicea. L'accordo fra **Autorità** di **sistema portuale** e Dicea Univpm è finalizzato allo sviluppo di visioni strategiche per l'arco **portuale** di Ancona, in linea con il Piano regolatore **portuale** in fase di redazione, e allo studio congiunto di indicazioni e strategie per l'accessibilità e la fruizione di alcune aree strategiche della zona **portuale** di Ancona, capace di garantire un rapporto di sinergia tra porto e città e di condivisione con la cittadinanza. L'intesa ha inoltre l'obiettivo di realizzare uno studio congiunto di spazi pubblici e servizi capaci di narrare l'identità del porto e di generare funzioni urbane con ricerche che riguardano tutte le potenzialità dell'arco **portuale**, dal Guasco a Marina Dorica. I risultati della ricerca contribuiranno al più ampio confronto con le istituzioni, Regione Marche e Comune di Ancona, e i portatori di interesse, elemento che dal principio ha ispirato il nuovo Piano regolatore **portuale**. "Riteniamo di grande valore il contributo che l'Università può apportare allo sviluppo di una visione per il futuro del porto di Ancona, progetto su cui stiamo lavorando in questo periodo con la redazione del Piano regolatore **portuale** - afferma Vincenzo Garofalo, Presidente **Autorità** di **sistema portuale** del



03/21/2026 17:45

Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale e Università Politecnica delle Marche insieme per immaginare una visione dello scalo di Ancona, con l'obiettivo di migliorare la relazione fra porto e città. L'Adsp e il Dicea, il Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile e Architettura di Univpm hanno sottoscritto un accordo di collaborazione per lo sviluppo di una ricerca dedicata a "Visioni e strategie urbane e architettoniche per gli spazi di soglia tra porto e città per l'arco portuale di Ancona". Una ricerca e uno studio di approfondimento che fa seguito alla collaborazione attivata lo scorso settembre in occasione della Summer school internazionale Ancona Waterline Lab, promossa dal Dicea e a cui hanno partecipato un centinaio di studenti, docenti ed esperti provenienti da 19 Università italiane e internazionali. Un laboratorio che ha interessato anche gli spazi portuali su cui i giovani hanno elaborato delle proposte di fruizione e di valorizzazione. Il programma di ricerca e collaborazione è coerente con gli obiettivi indicati dal Documento di programmazione strategica di sistema dell'Adsp e in particolare con l'obiettivo "Valorizzazione del rapporto porto-città" relativo al porto di Ancona. Si svolgerà sotto la direzione scientifica e la guida del Professor Gianluigi Mondaini, Direttore del Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile e Architettura di Univpm che sarà affiancato da un gruppo di lavoro che include le diverse competenze necessarie per la realizzazione della ricerca, composto da tecnici dell'Autorità di sistema portuale e da docenti e ricercatori del Dicea. L'accordo fra Autorità di sistema portuale e Dicea Univpm è finalizzato allo sviluppo di visioni strategiche per l'arco portuale di Ancona, in linea con il Piano regolatore portuale in fase di redazione, e allo studio congiunto di indicazioni e strategie per l'accessibilità e la fruizione di alcune aree strategiche della zona portuale di Ancona. canone.iti

mare Adriatico centrale. Un sapere scientifico e creativo che si unisce alla competenza tecnica dell'Adsp. Il porto si fa ancora una volta promotore di proposte di discussione per rinnovare lo scalo e dare impulsi di contemporaneità anche allo spazio circostante. Vogliamo arrivare ad una proposta di Prp, in tempi che consentano di cominciare a lavorare sui grandi progetti di investimento come la Penisola, che sappia traguardare il futuro della comunità portuale e portare un contributo di innovazione e trasformazione anche per la città". "Attraverso il concetto del Research by doing e gli studi superiori del dottorato del gruppo di ricerca Hub for Heritage and Habitat del mio dipartimento DICEA - afferma il prof. Mondaini - e mediante questa convenzione di ricerca, espressione della terza missione dell'Università, ci proponiamo di immaginare spazialità urbane di qualità lungo il confine tra città e portualità, al fine di trasformare un luogo di confine in uno spazio di opportunità. Uno spazio che permetta ai cittadini di recuperare, laddove possibile tra le strategiche funzioni portuali affacci sul porto e sul mare, vero DNA identitario della città di Ancona". Questo è un comunicato stampa pubblicato il 21-03-2026 alle 17:43 sul giornale del 21 marzo 2026 0 letture
Commenti.

L'obiettivo di Latrofa: 4 milioni di crocieristi in tre anni

Il presidente dell'Adsp ha fissato un importante target. E punta su infrastrutture e sostenibilità ambientale. Portare il porto di Civitavecchia a 4 milioni di crocieristi entro tre anni: è il traguardo fissato dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale Raffaele Latrofa, come si legge in un'intervista a Italtpress. Un obiettivo che si inserisce in un più ampio processo di trasformazione infrastrutturale, energetica e logistica dei porti di Civitavecchia e Fiumicino. "Nel porto di Civitavecchia e in quello di Fiumicino abbiamo importanti opere infrastrutturali in corso" ricorda Latrofa, sottolineando che la priorità è "mantenere i cronoprogrammi in linea con le previsioni" e arrivare già quest'anno a "realizzare e definire opere importanti". Tra queste, uno degli interventi più rilevanti riguarda gli oltre 80 milioni di euro destinati al Cold Ironing, sistema che permetterà per la prima volta alle grandi navi di spegnere i motori all'arrivo in banchina e alimentarsi solo tramite energia elettrica. Una rivoluzione destinata ad avere "ripercussioni positive per la città sotto l'aspetto ambientale". Accanto all'elettificazione delle banchine Civitavecchia vedrà anche la grande apertura a sud, una nuova imboccatura studiata per consentire la realizzazione di un marina yachting con insediamenti produttivi legati alla manutenzione e alla costruzione di imbarcazioni da diporto. Sul fronte opposto, a Fiumicino, Latrofa indica come priorità "completare la darsena che permetterà di delocalizzare i pescherecci attualmente lungo il canale", creando così il primo nucleo del nuovo porto commerciale. Il presidente dedica ampio spazio alla transizione energetica, altro pilastro della strategia. "Stiamo per realizzare il primo hub di hydrogen valley nel porto di Civitavecchia", con produzione di idrogeno verde all'interno dell'interporto e un distributore di carburante dedicato. Una filiera completamente sostenibile: "L'idrogeno che viene prodotto a Civitavecchia è verde a circuito chiuso, derivando dall'energia solare". A questo si aggiunge l'obiettivo di far arrivare "la prima locomotiva a idrogeno in un porto in Italia", resa possibile grazie ai sei nuovi fasci ferroviari già realizzati nello scalo. Di pari passo corre il tema dell'intermodalità: "Bisogna velocizzare il raccordo tra la città di Civitavecchia e Roma, senza interferire con i viaggiatori normali", spiega Latrofa, ricordando che lo scalo è di fatto "il porto di Roma". L'ingresso nella rete TEN-T europea è visto come uno strumento per intercettare nuovi finanziamenti a livello europeo per le infrastrutture. Uno dei motori di sviluppo sarà anche la ZLS, appena approvata dalla Regione Lazio, definita "una possibilità di avere nuovi insediamenti produttivi con agevolazioni fiscali e una sburocratizzazione reale", fattori che possono rappresentare un incentivo concreto per gli armatori. Sul piano crocieristico, Latrofa sottolinea che si sta lavorando al prolungamento



del grande antemurale , opera che " permetterà di aumentare ancora il già alto volume di crocieristi " e rafforzare la posizione dello scalo, oggi ai vertici del Mediterraneo . Di qui l' obiettivo dei 4 milioni , ma con un'attenzione particolare alla qualità migliorare i collegamenti verso Roma e favorire ricadute economiche più strutturate sul territorio Un capitolo importante riguarda il rapporto porto-città . **Latrofa** cita la creazione di un hub formativo per i giovani di Civitavecchia e dei comuni limitrofi , per aiutarli a trovare impiego a bordo delle navi, realizzando " un'osmosi tra le città e i loro porti ". E annuncia iniziative culturali e sportive per avvicinare la popolazione allo scalo, dopo il protocollo " Sport nei porti ". Guardando oltre il mandato, il presidente immagina un' eredità concreta : " Sto iniziando a lavorare all'idea di un museo navale all'interno del porto di Civitavecchia ", un progetto che si integrerebbe con l'afflusso quotidiano dei crocieristi e con l'identità marittima della città Commenti.

Anche Civitavecchia completa la squadra: Urbani segretario generale

Prima seduta del comitato di gestione: semaforo verde per il piano operativo triennale CIVITAVECCHIA. Anche per i cosiddetti "porti di Roma", fortunata denominazione per il sistema portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale con quartier generale a Civitavecchia (con competenza su Fiumicino e Gaeta), è arrivata l'ora del completamento della "squadra" in plancia di comando al fianco del presidente Raffaele Latrofa, ex vicesindaco Fdi di Pisa. Il puzzle nazionale si va completando, a Livorno è invece ancora aperto l'avviso per raccogliere i nomi di chi intenda farsi avanti, dopo che nel primo round del comitato di gestione il presidente **Davide Gariglio** ha tirato il freno a mano rispetto all'annunciatissima nomina dell'ex deputato leghista Gianmarco Mancini come numero due di Palazzo Rosciano, sede dell'istituzione livornese. Ma torniamo a far rotta su quel che di nuovo c'è a Civitavecchia. Innanzitutto, c'è da registrare la prima seduta del comitato di gestione, che - come segnala la nota dell'istituzione portuale - stavolta era «nella nuova composizione completa, dopo la nomina anche di tutti i componenti del collegio dei revisori dei conti. Alla seduta, presieduta dal presidente Latrofa, hanno partecipato il segretario generale facente funzione Maurizio Marini, il comandante della Capitaneria di Porto di Roma-Fiumicino Emilio Casale, il componente designato dalla Regione Lazio, Giorgio Pineschi, quello di Città Metropolitana di Roma Capitale, Sergio Cozzi, e quello designato dal Comune di Civitavecchia, Emiliano Scotti. Dalla seduta del comitato di gestione è arrivata anche il semaforo verde («all'unanimità») per la proposta di Latrofa di nominare l'avvocato Fabrizio Urbani segretario generale. «È un passaggio fondamentale per il rafforzamento della nostra macchina amministrativa», dice Latrofa. «Parliamo di una figura con una lunga e qualificata esperienza dirigenziale nel settore pubblico, in grado di garantire competenza, equilibrio e visione». Lo ribadisce non senza spendere «un sincero ringraziamento» per l'ingegner Maurizio Marini, che in questi mesi ha svolto «con grande professionalità e spirito di servizio» le funzioni di segretario generale facente funzioni. Non è l'unico atto passato al vaglio del comitato di gestione: è stato approvato il nuovo "piano operativo triennale" (Pot) in campo da qui al 2028. Latrofa lo descrive come «la nostra bussola strategica per i prossimi tre anni» e ne indica «cinque linee guida chiare e concrete»: Completamento delle opere: portare a termine gli interventi infrastrutturali già finanziati e in corso («nel rispetto dei cronoprogrammi»); Transizione energetica: promuovere la sostenibilità ambientale «attraverso l'utilizzo di fonti rinnovabili, il "cold ironing" e nuovi impianti energetici»; Zona Logistica Semplificata (ZIs): rendere pienamente operativa la ZIs del Lazio «per attrarre investimenti e semplificare i processi»; Intermodalità: potenziare i collegamenti, in particolare ferroviari, per «aumentare la competitività logistica dei porti»; Riorganizzazione interna : rafforzare la struttura



Prima seduta del comitato di gestione: semaforo verde per il piano operativo triennale CIVITAVECCHIA. Anche per i cosiddetti "porti di Roma", fortunata denominazione per il sistema portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale con quartier generale a Civitavecchia (con competenza su Fiumicino e Gaeta), è arrivata l'ora del completamento della "squadra" in plancia di comando al fianco del presidente Raffaele Latrofa, ex vicesindaco Fdi di Pisa. Il puzzle nazionale si va completando, a Livorno è invece ancora aperto l'avviso per raccogliere i nomi di chi intenda farsi avanti, dopo che nel primo round del comitato di gestione il presidente Davide Gariglio ha tirato il freno a mano rispetto all'annunciatissima nomina dell'ex deputato leghista Gianmarco Mancini come numero due di Palazzo Rosciano, sede dell'istituzione livornese. Ma torniamo a far rotta su quel che di nuovo c'è a Civitavecchia. Innanzitutto, c'è da registrare la prima seduta del comitato di gestione, che - come segnala la nota dell'istituzione portuale - stavolta era «nella nuova composizione completa, dopo la nomina anche di tutti i componenti del collegio dei revisori dei conti. Alla seduta, presieduta dal presidente Latrofa, hanno partecipato il segretario generale facente funzione Maurizio Marini, il comandante della Capitaneria di Porto di Roma-Fiumicino Emilio Casale, il componente designato dalla Regione Lazio, Giorgio Pineschi, quello di Città Metropolitana di Roma Capitale, Sergio Cozzi, e quello designato dal Comune di Civitavecchia, Emiliano Scotti. Dalla seduta del comitato di gestione è arrivata anche il semaforo verde («all'unanimità») per la proposta di Latrofa di nominare l'avvocato Fabrizio Urbani segretario generale. «È un passaggio fondamentale per il rafforzamento della nostra macchina amministrativa», dice Latrofa. «Parliamo di una figura con una lunga e qualificata esperienza dirigenziale nel settore pubblico, in grado di garantire competenza, equilibrio e visione». Lo ribadisce non senza spendere «un sincero ringraziamento» per l'ingegner Maurizio Marini, che in questi mesi ha svolto «con grande professionalità e spirito di servizio» le funzioni di segretario generale facente funzioni. Non è l'unico atto passato al vaglio del comitato di gestione: è stato approvato il nuovo "piano operativo triennale" (Pot) in campo da qui al 2028. Latrofa lo descrive come «la nostra bussola strategica per i prossimi tre anni» e ne indica «cinque linee guida chiare e concrete»: Completamento delle opere: portare a termine gli interventi infrastrutturali già finanziati e in corso («nel rispetto dei cronoprogrammi»); Transizione energetica: promuovere la sostenibilità ambientale «attraverso l'utilizzo di fonti rinnovabili, il "cold ironing" e nuovi impianti energetici»; Zona Logistica Semplificata (ZIs): rendere pienamente operativa la ZIs del Lazio «per attrarre investimenti e semplificare i processi»; Intermodalità: potenziare i collegamenti, in particolare ferroviari, per «aumentare la competitività logistica dei porti»; Riorganizzazione interna : rafforzare la struttura

La Gazzetta Marittima

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

dell'ente con «digitalizzazione, semplificazione dei processi e nuove competenze». A giudizio del presidente dell'Authority di Civitavecchia, stiamo ragionando di «un documento dinamico, orientato ai risultati e dotato di strumenti di monitoraggio e verifica, che ci consentirà di accompagnare la crescita del sistema portuale in modo concreto e misurabile». Non è tutto: è stato anche adottato il "Documento di Pianificazione Strategica di Sistema Portuale" (Dpss) aggiornato. «L'adozione del Dpss - queste le parole del presidente - segna un passaggio decisivo verso una pianificazione unitaria dei tre porti. Il documento è stato arricchito grazie a un confronto costante con i Comuni e la Regione Lazio e rappresenta la base per l'aggiornamento dei piani regolatori portuali, oggi datati». Aggiungendo poi che, «dopo anni di stallo», è stato «riattivato un percorso strategico che punta all'approvazione ministeriale entro luglio». Ulteriore tassello del mosaico è il via libera alla prima nota di variazione al bilancio di previsione. «Consente di allineare in modo puntuale - è stato spiegato - le risorse disponibili agli interventi programmati. L'incremento delle entrate in conto capitale, per complessivi 2,4 milioni di euro, derivanti da un contributo della Regione Lazio e dal Fondo art. 18 da parte del ministero delle infrastrutture, rafforza la capacità dell'ente di investire in infrastrutture e sostenibilità, mantenendo al contempo l'equilibrio complessivo dei conti. Scendendo nel dettaglio, un milione e mezzo sarà destinato a interventi per il "waterfront", sul lungomare Caboto a Gaeta. Ultimo elemento sotto i riflettori è stato l'ok all'adozione della proposta di "adeguamento tecnico funzionale" (Atf) del piano regolatore del nuovo porto commerciale di Fiumicino. Con questo strumento - è il ragionamento di Latrofa - interveniamo in modo mirato sull'assetto delle aree, senza modificare le infrastrutture esistenti, migliorando però la coerenza tra funzioni portuali e sviluppo urbano. È una scelta che consente di razionalizzare gli spazi, ridurre le interferenze con la città e garantire un uso più efficiente e sostenibile del porto». È da aggiungere che il comitato di gestione ha inoltre registrato una condivisione unanime sugli indirizzi strategici adottati, prendendo atto con soddisfazione anche del "consensus" altrettanto unanime dell'Organismo di Partenariato della Risorsa mare, confermando un percorso di crescita fondato su programmazione, sostenibilità e integrazione tra porto e territorio.

Civitavecchia punta ai 4 milioni di crocieristi: il piano dell'Autorità Portuale per i prossimi tre anni

Meta Time

Portare il porto di Porto di Civitavecchia a quota quattro milioni di crocieristi entro tre anni. È questo l'obiettivo ambizioso indicato dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Raffaele Latrofa, che in un'intervista rilasciata a Italpress ha illustrato la strategia di sviluppo dello scalo laziale. Il progetto si inserisce in un più ampio percorso di trasformazione infrastrutturale, energetica e logistica che riguarda non solo Civitavecchia, ma anche il porto di Fiumicino, con l'obiettivo di rafforzare il ruolo del sistema portuale del Lazio nel panorama del traffico crocieristico del Mediterraneo. «Vogliamo trarre l'obiettivo di arrivare a 4 milioni di passeggeri a Civitavecchia nell'arco di tre anni, ma soprattutto di passeggeri turnaround, quelli che partono da Civitavecchia con la crociera e tornano a Civitavecchia», ha spiegato Latrofa. Il riferimento ai passeggeri turnaround non è casuale. Si tratta infatti dei crocieristi che iniziano e concludono il viaggio nello stesso porto, generando un impatto economico più significativo sul territorio rispetto ai semplici scali giornalieri. Questi viaggiatori, infatti, spesso pernottano in città, utilizzano servizi di trasporto, strutture ricettive, ristorazione e attività commerciali locali. Accanto all'incremento dei numeri, l'Autorità portuale punta anche a migliorare la qualità dell'accoglienza e dei collegamenti con il territorio circostante, in particolare con Roma, meta principale dei turisti che arrivano nello scalo civitavecchiese. L'obiettivo è quello di rendere più efficiente la rete dei trasporti, soprattutto ferroviari, favorendo collegamenti più rapidi e funzionali tra il porto e la Capitale. «Vogliamo che i crocieristi che scendono a Civitavecchia per raggiungere Roma possano contare su treni veloci e meglio collegati ha sottolineato Latrofa in modo che la presenza dei turisti lasci un'economia locale che si sviluppi in maniera più ordinata». Il piano, dunque, punta non solo a rafforzare il ruolo del porto come hub strategico del turismo crocieristico, ma anche a creare ricadute positive sull'intero tessuto economico del territorio, trasformando il flusso di milioni di visitatori in opportunità concrete di sviluppo per la città e per il litorale laziale.



Portare il porto di Porto di Civitavecchia a quota quattro milioni di crocieristi entro tre anni. È questo l'obiettivo ambizioso indicato dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Raffaele Latrofa, che in un'intervista rilasciata a Italpress ha illustrato la strategia di sviluppo dello scalo laziale. Il progetto si inserisce in un più ampio percorso di trasformazione infrastrutturale, energetica e logistica che riguarda non solo Civitavecchia, ma anche il porto di Fiumicino, con l'obiettivo di rafforzare il ruolo del sistema portuale del Lazio nel panorama del traffico crocieristico del Mediterraneo. «Vogliamo trarre l'obiettivo di arrivare a 4 milioni di passeggeri a Civitavecchia nell'arco di tre anni, ma soprattutto di passeggeri turnaround, quelli che partono da Civitavecchia con la crociera e tornano a Civitavecchia», ha spiegato Latrofa. Il riferimento ai passeggeri turnaround non è casuale. Si tratta infatti dei crocieristi che iniziano e concludono il viaggio nello stesso porto, generando un impatto economico più significativo sul territorio rispetto ai semplici scali giornalieri. Questi viaggiatori, infatti, spesso pernottano in città, utilizzano servizi di trasporto, strutture ricettive, ristorazione e attività commerciali locali. Accanto all'incremento dei numeri, l'Autorità portuale punta anche a migliorare la qualità dell'accoglienza e dei collegamenti con il territorio circostante, in particolare con Roma, meta principale dei turisti che arrivano nello scalo civitavecchiese. L'obiettivo è quello di rendere più efficiente la rete dei trasporti, soprattutto ferroviari, favorendo collegamenti più rapidi e funzionali tra il porto e la Capitale. «Vogliamo che i crocieristi che scendono a Civitavecchia per raggiungere Roma possano contare su treni veloci e meglio collegati - ha sottolineato Latrofa - in modo che la presenza dei turisti lasci un'economia locale che si sviluppi in maniera più ordinata». Il piano, dunque, punta non solo a rafforzare il ruolo del porto come hub strategico del turismo crocieristico,

Agenda Politica

Napoli

REGIONE CAMPANIA. MICHELA ROSTAN (LEGA): CHIESTA ABOLIZIONE ADDIZIONALE IRPEF PER CONCESSIONARI PORTUALI

Abbiamo discusso in commissione Bilancio l'emendamento presentato a firma mia e del gruppo della Lega per chiedere l'abolizione dell'imposta addizionale regionale, a carico degli operatori economici concessionari, per l'occupazione e l'uso di beni del demanio marittimo situati nell'ambito del territorio dell'Autorità Portuale regionale. L'obiettivo è quello di evitare una nuova tassazione in un settore strategico per la nostra economia del mare e, al tempo stesso, di allineare la Regione Campania alle altre regioni italiane, senza ulteriori tassazioni. Solo così potremo contribuire a migliorare la competitività dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, consentendo agli operatori concessionari di avere lo stesso trattamento dei competitor delle aree portuali delle altre regioni. Lo ha dichiarato la consigliera regionale della Lega, Michela Rostan, componente dell'Ufficio di Presidenza del Consiglio. Grazie a questa iniziativa ha aggiunto Rostan abbiamo ottenuto dal Presidente della Giunta regionale, Roberto Fico, sensibile al tema, l'impegno a vagliare con attenzione la questione dell'addizionale regionale a carico degli operatori portuali con apposita istruttoria. Un primo passo importante nella direzione della tutela del tessuto produttivo e della competitività del nostro sistema portuale. Share on:



Napoli Today

Napoli

Edilizia, logistica, ciclo dei rifiuti e commercio: l'azione della guardia di finanza in Campania

Gli impressionanti numeri del 2025 della guardia di finanza Sono 1.351 le indagini condotte dalla guardia di finanza nel 2025 contro la criminalità organizzata, con 7.442 soggetti coinvolti tra persone fisiche e giuridiche. Un'attività che ha puntato soprattutto sull'aggressione ai patrimoni illeciti, considerata decisiva per indebolire le associazioni mafiose. Nel corso dell'anno il Corpo ha proposto all'autorità giudiziaria sequestri per oltre 3,3 miliardi di euro, mentre il valore dei beni e delle disponibilità liquide effettivamente sequestrati o confiscati si attesta intorno a 1 miliardo e 600 milioni. L'azione non si è limitata alla repressione. Sono state circa 66mila le attività amministrative, tra accessi ai cantieri e verifiche funzionali al rilascio della documentazione antimafia, per prevenire infiltrazioni criminali nell'economia legale. Ammonta a 29,6 milioni di euro il valore dei compensi aziendali sottoposti a misure di prevenzione come amministrazione o controllo giudiziario. Un impegno che riguarda da vicino anche la Campania, dove l'attenzione investigativa resta alta sui tentativi di infiltrazione della camorra nei settori dell'edilizia, della logistica, del ciclo dei rifiuti e del commercio.

Importanti i risultati anche nella lotta al narcotraffico. Nel 2025 sono state sequestrate oltre 33 tonnellate di droga - soprattutto cocaina, hashish e marijuana - con più di 800 persone denunciate. Parallelamente sono stati sottratti ai narcotrafficienti beni e disponibilità finanziarie per 8 milioni di euro, mentre le confische hanno superato i 3,5 milioni. I traffici via mare rappresentano uno dei principali fronti investigativi: anche il **porto di Napoli** rientra tra gli scali monitorati per l'arrivo di sostanze stupefacenti e merci illegali destinate al mercato italiano ed europeo.



Brindisi Report

Brindisi

Torna la Via Crucis nel porto interno di Brindisi

La Via Crucis nelle acque del **Porto** di **Brindisi**, promossa, da tutte le Parrocchie di **Brindisi** in collaborazione con diverse realtà della vita portuale, giunge alla VI edizione. Avrà luogo lunedì 23 marzo, dalle ore 19.00, con punto di partenza la Scalinata Virgilio. La processione sarà trasmessa in diretta sull'emittente Antenna Sud Extra (canale 92). Martedì 23 marzo i brindisini avranno l'opportunità di vivere l'itinerario spirituale della Passione di Gesù Cristo in uno dei luoghi più importanti ed evocativi della propria città. La Via Crucis, che sarà trasmessa in diretta dall'emittente televisiva Antenna Sud Extra (canale 92 del digitale terrestre), muoverà alle ore 19.00 dalla Scalinata Virgilio per toccare i luoghi più rappresentativi del **porto** interno. La Via Crucis è realizzata ogni anno in collaborazione con la Capitaneria di **porto**, il comando dei vigili del fuoco, la Marina militare, la prefettura, i pescatori e alcune attività produttive. Le meditazioni annuali prenderanno spunto dalla riflessione sulla Giornata dei Missionari Martiri che ha come titolo: "Gente di Primavera". Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: [clicca qui](#) Seguici gratuitamente anche sul canale Facebook: <https://m.me/j/Abampv2kioahdYYR/>.



Messa in sicurezza piattaforma a rischio affondamento nel porto di Taranto

Concluso intervento della Capitaneria, nessun danno ambientale. Si sono concluse senza conseguenze ambientali le operazioni di messa in sicurezza del pontone "Greenbarge 4", unità battente bandiera norvegese che nelle scorse ore aveva rischiato di affondare nel porto di Taranto dopo aver imbarcato acqua in più compartimenti dello scafo, compromettendo la stabilità. La piattaforma galleggiante, di 21 metri per 97, era arrivata trainata da un rimorchiatore d'altura dalla Libia. L'intervento, disposto dalla Capitaneria di porto dopo l'ormeggio d'urgenza alla banchina primo sporgente Ponente, è proseguito per tutta la notte con attività di svuotamento mediante motopompe e con la posa precauzionale di panne antinquinamento nello specchio acqueo interessato. Le operazioni, coordinate dal comandante della Capitaneria, capitano di vascello Leonardo Deri, si sono concluse nella mattinata odierna con il completo ripristino delle condizioni di sicurezza del pontone, senza alcuno sversamento in mare. Sul posto hanno operato in sinergia piloti del porto, rimorchiatori, ormeggiatori e società specializzate. Determinante il monitoraggio continuo della Guardia costiera, che ha consentito di seguire ogni fase dell'intervento e prevenire criticità. Sono ora in corso accertamenti tecnici per chiarire le cause dell'ingresso d'acqua e verificare eventuali responsabilità.



Anche Moby aderisce a 'cambusa solidale' lanciata da Authority porti

A Olbia donati 280 chili di alimenti alle Figlie della Carità Dopo Costa Crociere nello scalo di Cagliari, Corsica Sardinia Ferries a Golfo Aranci, anche la Moby risponde, da Olbia, all'invito dell'AdSP Mare di Sardegna per la 'cambusa condivisa' a sostegno delle fasce più deboli delle comunità isolate. Questa mattina, allo scalo dell'Isola Bianca, dalla nave Legacy sono sbarcati 280 chili di prodotti alimentari destinati alla Compagnia delle Figlie della Carità di San Vincenzo de' Paoli. Beni di prima necessità che verranno distribuiti tra le numerose attività caritatevoli portate avanti dalla società femminile di vita apostolica nell'Isola. Un'iniziativa dall'alto valore umano e sociale, quella sostenuta dall'Authority dei porti e che, gradualmente, si sta diffondendo nei porti di competenza grazie alla particolare sensibilità e spirito di partecipazione dei gruppi armatoriali. La donazione odierna, così come per gli altri porti, verrà portata avanti con una cadenza e una varietà di prodotti di volta in volta stabilita in base alle esigenze dell'attività assistenziale. "Esprimo il mio personale apprezzamento alla Moby per aver accolto favorevolmente il nostro appello a sostenere questa importante iniziativa che abbiamo

volutamente ribattezzato cambusa solidale - dice **Domenico Bagalà**, commissario straordinario dell'AdSP del Mare di Sardegna -. Tutti insieme stiamo pian piano ponendo le basi per un'azione sinergica e discreta a sostegno della purtroppo crescente fascia debole della comunità regionale sarda. L'auspicio è che questa iniziativa diventi una prassi comune per la diffusione capillare di benessere e solidarietà". "Con animo riconoscente accogliamo questo gesto di carità concreta, segno di attenzione e premura verso le numerose persone povere e fragili che bussano quotidianamente alle porte delle nostre comunità - dice Suor Caterina Bua, Figlia della Carità di San Vincenzo de' Paoli - I beni ricevuti saranno condivisi e ridistribuiti alle persone che incontriamo nei servizi già attivi nelle nostre numerose realtà. Quotidianamente le suore e i numerosi volontari cercando di rispondere ai loro bisogni con semplicità, rispetto e spirito di famiglia, riconoscendo in ciascuno un volto da accogliere e custodire. Ringraziamo di cuore quanti hanno reso possibile questa iniziativa: la carità, quando è vissuta insieme, diventa segno di comunione e speranza concreta per chi è nel bisogno. Auspichiamo che gesti come questo possano continuare a generare una rete di solidarietà sempre più viva e condivisa".



A Olbia donati 280 chili di alimenti alle Figlie della Carità Dopo Costa Crociere nello scalo di Cagliari, Corsica Sardinia Ferries a Golfo Aranci, anche la Moby risponde, da Olbia, all'invito dell'AdSP Mare di Sardegna per la 'cambusa condivisa' a sostegno delle fasce più deboli delle comunità isolate. Questa mattina, allo scalo dell'Isola Bianca, dalla nave Legacy sono sbarcati 280 chili di prodotti alimentari destinati alla Compagnia delle Figlie della Carità di San Vincenzo de' Paoli. Beni di prima necessità che verranno distribuiti tra le numerose attività caritatevoli portate avanti dalla società femminile di vita apostolica nell'Isola. Un'iniziativa dall'alto valore umano e sociale, quella sostenuta dall'Authority dei porti e che, gradualmente, si sta diffondendo nei porti di competenza grazie alla particolare sensibilità e spirito di partecipazione dei gruppi armatoriali. La donazione odierna, così come per gli altri porti, verrà portata avanti con una cadenza e una varietà di prodotti di volta in volta stabilita in base alle esigenze dell'attività assistenziale. "Esprimo il mio personale apprezzamento alla Moby per aver accolto favorevolmente il nostro appello a sostenere questa importante iniziativa che abbiamo volutamente ribattezzato cambusa solidale - dice Domenico Bagalà, commissario straordinario dell'AdSP del Mare di Sardegna -. Tutti insieme stiamo pian piano ponendo le basi per un'azione sinergica e discreta a sostegno della purtroppo crescente fascia debole della comunità regionale sarda. L'auspicio è che questa iniziativa diventi una prassi comune per la diffusione capillare di benessere e solidarietà". "Con animo riconoscente accogliamo questo gesto di carità concreta, segno di attenzione e premura verso le numerose persone povere e fragili che

Il Nautilus

Olbia Golfo Aranci

Anche la Moby aderisce all'iniziativa della "cambusa solidale" lanciata dall'AdSP del Mare di Sardegna

Questa mattina, allo scalo dell'Isola Bianca, dalla nave Legacy sono sbarcati 280 chili di prodotti alimentari destinati alla Compagnia delle Figlie della Carità di San Vincenzo de' Paoli. Beni di prima necessità che verranno distribuiti tra le numerose attività caritatevoli portate avanti dalla società femminile di vita apostolica nell'Isola. Un'iniziativa dall'alto valore umano e sociale, quella sostenuta dall'Ente e che, gradualmente, si sta diffondendo nei porti di competenza grazie alla particolare sensibilità e spirito di partecipazione dei gruppi armatoriali. La donazione odierna, così come per gli altri porti, verrà portata avanti con una cadenza e una varietà di prodotti di volta in volta stabilita in base alle esigenze dell'attività assistenziale. "Esprimo il mio personale apprezzamento alla Moby per aver accolto favorevolmente il nostro appello a sostenere questa importante iniziativa che abbiamo volutamente ribattezzato cambusa solidale - dice **Domenico Bagalà**, Commissario Straordinario dell'AdSP del Mare di Sardegna -. Tutti insieme stiamo pian piano ponendo le basi per un'azione sinergica e discreta a sostegno della purtroppo crescente fascia debole della comunità regionale sarda. L'auspicio è che questa iniziativa diventi una prassi comune per la diffusione capillare di benessere e solidarietà". "Con animo riconoscente accogliamo questo gesto di carità concreta, segno di attenzione e premura verso le numerose persone povere e fragili che bussano quotidianamente alle porte delle nostre comunità - dice Suor Caterina Bua, Figlia della Carità di San Vincenzo de' Paoli - I beni ricevuti saranno condivisi e ridistribuiti alle persone che incontriamo nei servizi già attivi nelle nostre numerose realtà. Quotidianamente le suore e i numerosi volontari cercando di rispondere ai loro bisogni con semplicità, rispetto e spirito di famiglia, riconoscendo in ciascuno un volto da accogliere e custodire. Ringraziamo di cuore quanti hanno reso possibile questa iniziativa: la carità, quando è vissuta insieme, diventa segno di comunione e speranza concreta per chi è nel bisogno. Auspichiamo che gesti come questo possano continuare a generare una rete di solidarietà sempre più viva e condivisa".



Questa mattina, allo scalo dell'Isola Bianca, dalla nave Legacy sono sbarcati 280 chili di prodotti alimentari destinati alla Compagnia delle Figlie della Carità di San Vincenzo de' Paoli. Beni di prima necessità che verranno distribuiti tra le numerose attività caritatevoli portate avanti dalla società femminile di vita apostolica nell'Isola. Un'iniziativa dall'alto valore umano e sociale, quella sostenuta dall'Ente e che, gradualmente, si sta diffondendo nei porti di competenza grazie alla particolare sensibilità e spirito di partecipazione dei gruppi armatoriali. La donazione odierna, così come per gli altri porti, verrà portata avanti con una cadenza e una varietà di prodotti di volta in volta stabilita in base alle esigenze dell'attività assistenziale. "Esprimo il mio personale apprezzamento alla Moby per aver accolto favorevolmente il nostro appello a sostenere questa importante iniziativa che abbiamo volutamente ribattezzato cambusa solidale - dice Domenico Bagalà, Commissario Straordinario dell'AdSP del Mare di Sardegna -. Tutti insieme stiamo pian piano ponendo le basi per un'azione sinergica e discreta a sostegno della purtroppo crescente fascia debole della comunità regionale sarda. L'auspicio è che questa iniziativa diventi una prassi comune per la diffusione capillare di benessere e solidarietà". "Con animo riconoscente accogliamo questo gesto di carità concreta, segno di attenzione e premura verso le numerose persone povere e fragili che bussano quotidianamente alle porte delle nostre comunità - dice Suor Caterina Bua, Figlia della Carità di San Vincenzo de' Paoli - I beni ricevuti saranno condivisi e ridistribuiti alle persone che incontriamo nei servizi già attivi nelle nostre numerose realtà. Quotidianamente le suore e i numerosi volontari cercando di rispondere ai loro bisogni con semplicità, rispetto e spirito di famiglia, riconoscendo in ciascuno un volto da accogliere e custodire. Ringraziamo di cuore quanti hanno reso possibile questa iniziativa: la carità, quando è vissuta insieme,

GDF - GUARDIA DI FINANZA * «SASSARI: LA TRASPORTAVA 368 GRAMMI DI SHABOO - UN ARRESTO AL PORTO DI PORTO TORRES»

GdIF SASSARI: TRASPORTAVA 368 GRAMMI DI SHABOO - UN ARRESTO AL PORTO DI PORTO TORRES. Nell'ambito del dispositivo di prevenzione e contrasto alla criminalità diffusa e allo spaccio di sostanze stupefacenti, le fiamme gialle della Compagnia di Porto Torres, coadiuvati dai funzionari del Reparto locale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli di Sassari, hanno tratto in arresto una cittadina spagnola trentanovenne, trovata in possesso di 368 grammi di metanfetamina. In particolare, durante lo sbarco degli autoveicoli e dei passeggeri a bordo della motonave proveniente da Barcellona, i finanzieri hanno effettuato un controllo a bordo della "navetta" adibita al trasporto delle persone appiedate verso la vicina stazione degli autobus. Sebbene fosse presente un cospicuo numero di passeggeri, i militari della Compagnia, anche grazie all'impiego del cane antidroga Fred, sono riusciti a notare la donna nell'intento di celare con il proprio corpo un involucre chiuso da del nastro adesivo. Insospettiti dall'atteggiamento, i finanzieri hanno rivolto al soggetto le routinarie domande volte ad individuare le ragioni del viaggio, in risposta alle quali ricevevano informazioni poco chiare e convincenti. Si è proceduto pertanto ad ispezionare il contenuto dell'involucro in possesso della donna, constatando la presenza all'interno di cristalli di colore biancastro. All'esito delle analisi, tale sostanza si è rivelata essere "Shaboo", metanfetamina purissima fino a 10 volte più potente della cocaina. La sostanza stupefacente è stata sottoposta a sequestro e la cittadina spagnola è stata tratta in arresto in flagranza di delitto e messa a disposizione dell'Autorità Giudiziaria sassarese che ne ha disposto l'immediata traduzione presso la locale casa circondariale di Bancali, con l'accusa di detenzione e trasporto internazionale di sostanza stupefacente. Si tratta del più grosso sequestro mai effettuato nel Nord della Sardegna di questo tipo di droga, solitamente importata dal sud-est asiatico e che genera effetti ancora più devastanti sui consumatori. L'operazione rientra nel quadro dei compiti istituzionali che la Guardia di Finanza conduce quotidianamente nella provincia per il contrasto al traffico internazionale di stupefacenti e per il concorso alla sicurezza interna ed esterna del Paese, anche in stretto coordinamento con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, a presidio di prevenzione dei traffici illeciti nelle aree portuali. Il procedimento penale è in fase di indagine preliminare e, per il principio di presunzione di innocenza, la responsabilità delle persone sottoposte ad indagini sarà definitivamente accertata solo ove intervenga sentenza irrevocabile di condanna.



03/21/2026 09:36

GdIF SASSARI: TRASPORTAVA 368 GRAMMI DI SHABOO - UN ARRESTO AL PORTO DI PORTO TORRES. Nell'ambito del dispositivo di prevenzione e contrasto alla criminalità diffusa e allo spaccio di sostanze stupefacenti, le fiamme gialle della Compagnia di Porto Torres, coadiuvati dai funzionari del Reparto locale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli di Sassari, hanno tratto in arresto una cittadina spagnola trentanovenne, trovata in possesso di 368 grammi di metanfetamina. In particolare, durante lo sbarco degli autoveicoli e dei passeggeri a bordo della motonave proveniente da Barcellona, i finanzieri hanno effettuato un controllo a bordo della "navetta" adibita al trasporto delle persone appiedate verso la vicina stazione degli autobus. Sebbene fosse presente un cospicuo numero di passeggeri, i militari della Compagnia, anche grazie all'impiego del cane antidroga Fred, sono riusciti a notare la donna nell'intento di celare con il proprio corpo un involucre chiuso da del nastro adesivo. Insospettiti dall'atteggiamento, i finanzieri hanno rivolto al soggetto le routinarie domande volte ad individuare le ragioni del viaggio, in risposta alle quali ricevevano informazioni poco chiare e convincenti. Si è proceduto pertanto ad ispezionare il contenuto dell'involucro in possesso della donna, constatando la presenza all'interno di cristalli di colore biancastro. All'esito delle analisi, tale sostanza si è rivelata essere "Shaboo", metanfetamina purissima fino a 10 volte più potente della cocaina. La sostanza stupefacente è stata sottoposta a sequestro e la cittadina spagnola è stata tratta in arresto in flagranza di delitto e messa a disposizione dell'Autorità Giudiziaria sassarese che ne ha disposto l'immediata traduzione presso la locale casa circondariale di Bancali, con l'accusa di detenzione e trasporto internazionale di sostanza stupefacente. Si tratta del più grosso sequestro mai effettuato nel Nord della Sardegna di questo tipo di droga, solitamente importata dal sud-est asiatico e che genera effetti ancora più devastanti sui consumatori. L'operazione rientra nel quadro dei compiti istituzionali che la Guardia di Finanza conduce quotidianamente nella provincia per il contrasto al traffico internazionale di stupefacenti e per il concorso alla sicurezza interna ed esterna del Paese, anche in stretto coordinamento con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, a presidio di prevenzione dei traffici illeciti nelle aree portuali. Il procedimento penale è in fase di indagine preliminare e, per il principio di presunzione di innocenza, la responsabilità delle persone sottoposte ad indagini sarà definitivamente accertata solo ove intervenga sentenza irrevocabile di condanna.

Olbia la solidarietà sbarca dalla Moby Legacy

Olbia - Il **porto** di **Olbia** si conferma snodo centrale non solo per i traffici marittimi, ma anche per la solidarietà regionale. Questa mattina, presso lo scalo dell'Isola Bianca, dalla nave Legacy della flotta Moby sono sbarcati 280 chili di prodotti alimentari destinati alla Compagnia delle Figlie della Carità di San Vincenzo de' Paoli. L'iniziativa consolida il progetto della "cambusa condivisa" promosso dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, che punta a coinvolgere i grandi gruppi armatoriali nel sostegno alle fasce più deboli dell'Isola. Dopo le analoghe intese raggiunte con Costa Crociere a Cagliari e Corsica Sardinia Ferries a Golfo Aranci, anche Moby risponde all'appello dell'Ente con una donazione che non resterà isolata. La fornitura di beni di prima necessità proseguirà infatti con cadenza regolare, adattando la varietà dei prodotti alle specifiche esigenze assistenziali segnalate dalle religiose. Secondo Domenico Bagalà, Commissario Straordinario dell'AdSP, l'obiettivo è trasformare questa sinergia in una prassi comune per garantire un sostegno discreto ma costante alla crescente fascia debole della comunità sarda. Le provviste ricevute verranno immediatamente inserite nel circuito delle attività caritatevoli gestite dalle Figlie della Carità, che operano capillarmente sul territorio attraverso mense e centri d'accoglienza. Suor Caterina Bua ha espresso profonda gratitudine per un gesto che definisce di "carità concreta", sottolineando come l'attenzione dei gruppi armatoriali rappresenti un segno di speranza per le numerose persone fragili che quotidianamente bussano alle porte delle loro comunità. Il progetto punta ora a estendersi ulteriormente, creando una rete di solidarietà sempre più viva tra il sistema portuale e il tessuto sociale isolano.



Porto di Tremestieri: la UIL Messina chiede al presidente dell'ADSP dello stretto Francesco Rizzo di convocare il tavolo istituito il 19 gennaio

Le parole del commissario Di Sarcina sono aleatorie e non consegnano elementi rassicuranti ed incontrovertibili: certezze che la città e i messinesi, oggi più che mai, pretendono. "Abbiamo appreso che il commissario per la realizzazione del porto di Tremestieri Di Sarcina è finalmente ricomparso e, dopo un lunghissimo silenzio, ha diffuso una nota riguardante lo stato dei lavori dell'importante infrastruttura portuale. Purtroppo, le nostre reiterate denunce in merito ai ritardi dei lavori sono state totalmente confermate e possiamo affermare che il mese di luglio 2026, quale data prevista per la conclusione del porto di Tremestieri è ormai un'utopia, in quanto è assolutamente impossibile completare l'opera rispettando quei tempi. E' del tutto evidente che questo slittamento coniugato con le criticità emerse ci preoccupa profondamente. Infatti, abbiamo, al contempo, registrato un'imbarazzante fumosità in merito alla costruzione della diga foranea che rappresenta il cuore dell'opera. Le parole del commissario Di Sarcina sono aleatorie e non consegnano elementi rassicuranti ed incontrovertibili: certezze che la città e i messinesi, oggi più che mai, pretendono. Una situazione nebulosa che si coniuga con l'ulteriore preoccupazione relativa alla concreta necessità di una variante progettuale che richiede di ulteriori ingenti finanziamenti. Anche su questo tema dirimente e fondamentale che rischia di paralizzare l'appalto non vi è, incredibilmente, la doverosa chiarezza" lo ha affermato Ivan Tripodi, segretario generale Uil Messina. "Accanto alle citate sostanziali preoccupazioni, reputiamo assolutamente inaccettabile e respingiamo al mittente la frase del comunicato nella quale si parla di avere affrontato, udite udite, delle "interferenze con il territorio". Abbiamo stentato a credere ciò che leggevamo poiché considerare interferenze le legittime istanze sindacali e le altrettanto motivate domande della stampa rappresenta un fatto di una gravità inaudita. E' il tipico atteggiamento di chi pensa di essere un novello "marchese del grillo" Chiedere un confronto sullo stato dei lavori e sulle prospettive occupazionali di un'opera, attesa da decenni dalla collettività, che, ricordiamo, cuba oltre 90 milioni di euro, denaro dei cittadini e non di un marchese del terzo millennio, non rappresenta assolutamente il compimento di fastidiose interferenze. Allo stesso tempo le motivate richieste della stampa riguardo l'esigenza di ottenere la dovuta trasparenza sullo stato dei lavori non possono essere considerate una sorta di lesa maestà, tanto più se si parla di soggetti che ricoprono ruoli pubblici apicali. Pertanto, è sinceramente stucchevole che il commissario Di Sarcina si trincerò dietro un assordante e ingiustificato silenzio stampa, come se fosse l'allenatore di una squadra di calcio pronto a ricevere l'esonero per i pessimi risultati raggiunti. In tal senso, ribadiamo che se qualcuno pensa che è un'interferenza il nostro costante impegno sindacale sulle prospettive del porto di Tremestieri, possiamo tranquillare affermare che,



Le parole del commissario Di Sarcina sono aleatorie e non consegnano elementi rassicuranti ed incontrovertibili: certezze che la città e i messinesi, oggi più che mai, pretendono. "Abbiamo appreso che il commissario per la realizzazione del porto di Tremestieri Di Sarcina è finalmente ricomparso e, dopo un lunghissimo silenzio, ha diffuso una nota riguardante lo stato dei lavori dell'importante infrastruttura portuale. Purtroppo, le nostre reiterate denunce in merito ai ritardi dei lavori sono state totalmente confermate e possiamo affermare che il mese di luglio 2026, quale data prevista per la conclusione del porto di Tremestieri è ormai un'utopia, in quanto è assolutamente impossibile completare l'opera rispettando quei tempi. E' del tutto evidente che questo slittamento coniugato con le criticità emerse ci preoccupa profondamente. Infatti, abbiamo, al contempo, registrato un'imbarazzante fumosità in merito alla costruzione della diga foranea che rappresenta il cuore dell'opera. Le parole del commissario Di Sarcina sono aleatorie e non consegnano elementi rassicuranti ed incontrovertibili: certezze che la città e i messinesi, oggi più che mai, pretendono. Una situazione nebulosa che si coniuga con l'ulteriore preoccupazione relativa alla concreta necessità di una variante progettuale che richiede di ulteriori ingenti finanziamenti. Anche su questo tema dirimente e fondamentale che rischia di paralizzare l'appalto non vi è, incredibilmente, la doverosa chiarezza" lo ha affermato Ivan Tripodi, segretario generale Uil Messina. "Accanto alle citate sostanziali preoccupazioni, reputiamo assolutamente inaccettabile e respingiamo al mittente la frase del comunicato nella quale si parla di avere affrontato, udite udite, delle "interferenze con il territorio". Abbiamo stentato a credere ciò che leggevamo poiché considerare interferenze le legittime istanze sindacali e le altrettanto motivate domande della stampa

come Uil, proseguiremo ad effettuare interferenze e, anzi, lo faremo senza sosta e con maggior vigore. Siamo, infatti, consci di chiedere atti e risposte dovute. Infine, invitiamo il presidente dell'Adsp dello Stretto Francesco Rizzo a convocare, con urgenza e d'intesa con il commissario straordinario del comune di Messina prefetto Mattei, il tavolo istituito a palazzo Zanca il 19 gennaio scorso per affrontare il reale stato dei lavori del **porto** di **Tremestieri** e le prospettive dell'importante opera infrastrutturale" ha così concluso Ivan Tripodi. Messina, 21 marzo 2026 L'Ufficio Stampa In questo articolo: [LEGGI ANCHE](#).

Porto di Tremestieri, UIL Messina punge il Commissario: "fine lavori a luglio? Un'utopia. Di Sarcina si abitui alle nostre 'interferenze'"

"Abbiamo appreso che il commissario per la realizzazione del porto di Tremestieri Di Sarcina è finalmente ricomparso e, dopo un lunghissimo silenzio, ha diffuso una nota riguardante lo stato dei lavori dell'importante infrastruttura portuale. Purtroppo, le nostre reiterate denunce in merito ai ritardi dei lavori sono state totalmente confermate e possiamo affermare che il mese di luglio 2026, quale data prevista per la conclusione del porto di Tremestieri è ormai un'utopia, in quanto è assolutamente impossibile completare l'opera rispettando quei tempi. E' del tutto evidente che questo slittamento coniugato con le criticità emerse ci preoccupa profondamente. Infatti, abbiamo, al contempo, registrato un'imbarazzante fumosità in merito alla costruzione della diga foranea che rappresenta il cuore dell'opera". E' quanto ha affermato in una nota Ivan Tripodi, segretario generale Uil Messina. "Le parole del commissario Di Sarcina sono aleatorie e non consegnano elementi rassicuranti ed incontrovertibili: certezze che la città e i messinesi, oggi più che mai, pretendono. Una situazione nebulosa che si coniuga con l'ulteriore preoccupazione relativa alla concreta necessità di una variante progettuale che richiede di ulteriori ingenti finanziamenti. Anche su questo tema dirimente e fondamentale che rischia di paralizzare l'appalto non vi è, incredibilmente, la doverosa chiarezza. Accanto alle citate sostanziali preoccupazioni, reputiamo assolutamente inaccettabile e respingiamo al mittente la frase del comunicato nella quale si parla di avere affrontato, udite udite, delle "interferenze con il territorio". "Abbiamo stentato a credere ciò che leggevamo poiché considerare interferenze le legittime istanze sindacali e le altrettanto motivate domande della stampa rappresenta un fatto di una gravità inaudita. E' il tipico atteggiamento di chi pensa di essere un novello 'marchese del grillo'. Chiedere un confronto sullo stato dei lavori e sulle prospettive occupazionali di un'opera, attesa da decenni dalla collettività, che, ricordiamo, cuba oltre 90 milioni di euro, denaro dei cittadini e non di un marchese del terzo millennio, non rappresenta assolutamente il compimento di fastidiose interferenze. Allo stesso tempo le motivate richieste della stampa riguardo l'esigenza di ottenere la dovuta trasparenza sullo stato dei lavori non possono essere considerate una sorta di lesa maestà, tanto più se si parla di soggetti che ricoprono ruoli pubblici apicali. Pertanto, è sinceramente stucchevole che il commissario Di Sarcina si trincerò dietro un assordante e ingiustificato silenzio stampa, come se fosse l'allenatore di una squadra di calcio pronto a ricevere l'esonero per i pessimi risultati raggiunti". "In tal senso, ribadiamo che se qualcuno pensa che è un'interferenza il nostro costante impegno sindacale sulle prospettive del porto di Tremestieri, possiamo tranquillare affermare che, come Uil, proseguiremo ad effettuare interferenze e, anzi, lo faremo senza sosta e con maggior vigore. Siamo, infatti, consci di chiedere atti e risposte dovute. Infine, invitiamo il presidente dell'Adsp



Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

dello Stretto Francesco Rizzo a convocare, con urgenza e d'intesa con il commissario straordinario del comune di Messina prefetto Mattei, il tavolo istituito a palazzo Zanca il 19 gennaio scorso per affrontare il reale stato dei lavori del porto di Tremestieri e le prospettive dell'importante opera infrastrutturale" ha così concluso Ivan Tripodi.

Porto di Tremestieri. La Uil chiede il tavolo permanente: "Servirà una variante e nuovi fondi"

Il sindacato chiede maggiori certezze al commissario Di Sarcina e ricorda il tavolo permanente, che non è più stato convocato. "Abbiamo appreso che il commissario per la realizzazione del porto di Tremestieri, Francesco Di Sarcina, è finalmente ricomparso e, dopo un lunghissimo silenzio, ha diffuso una nota riguardante lo stato dei lavori dell'importante infrastruttura portuale. Purtroppo, le nostre reiterate denunce in merito ai ritardi dei lavori sono state totalmente confermate e possiamo affermare che il mese di ottobre 2026, quale data prevista per la conclusione del porto di Tremestieri è ormai un'utopia, in quanto è assolutamente impossibile completare l'opera rispettando quei tempi. E' del tutto evidente che questo slittamento coniugato con le criticità emerse ci preoccupa profondamente. Infatti abbiamo, al contempo, registrato un'imbarazzante fumosità in merito alla costruzione della diga foranea che rappresenta il cuore dell'opera. Le parole del commissario Di Sarcina sono aleatorie e non consegnano elementi rassicuranti ed incontrovertibili: certezze che la città e i messinesi, oggi più che mai, pretendono. Una situazione nebulosa che si coniuga con l'ulteriore preoccupazione relativa alla concreta necessità di una variante progettuale che richiede di ulteriori ingenti finanziamenti. Anche su questo tema dirimente e fondamentale che rischia di paralizzare l'appalto non vi è, incredibilmente, la doverosa chiarezza". Lo dice Ivan Tripodi, segretario generale Uil Messina. "Le interferenze e il tavolo permanente" "Accanto alle citate sostanziali preoccupazioni, reputiamo assolutamente inaccettabile e respingiamo al mittente la frase del comunicato nella quale si parla di avere affrontato, udite udite, delle "interferenze con il territorio". Abbiamo stentato a credere ciò che leggevamo poiché considerare interferenze le legittime istanze sindacali e le altrettanto motivate domande della stampa rappresenta un fatto di una gravità inaudita. E' il tipico atteggiamento di chi pensa di essere un novello "marchese del grillo" Chiedere un confronto sullo stato dei lavori e sulle prospettive occupazionali di un'opera, attesa da decenni dalla collettività, che, ricordiamo, cuba oltre 90 milioni di euro, denaro dei cittadini e non di un marchese del terzo millennio, non rappresenta assolutamente il compimento di fastidiose interferenze. Allo stesso tempo le motivate richieste della stampa riguardo l'esigenza di ottenere la dovuta trasparenza sullo stato dei lavori non possono essere considerate una sorta di lesa maestà, tanto più se si parla di persone che ricoprono ruoli pubblici apicali. Pertanto, è sinceramente stucchevole che il commissario Di Sarcina si trincerò dietro un assordante e ingiustificato silenzio stampa, come se fosse l'allenatore di una squadra di calcio pronto a ricevere l'esonero per i pessimi risultati raggiunti. In tal senso, ribadiamo che se qualcuno pensa che è un'interferenza il nostro costante impegno sindacale sulle prospettive del porto di Tremestieri, possiamo tranquillare affermare che, come Uil, proseguiremo ad effettuare



TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

interferenze e, anzi, lo faremo senza sosta e con maggior vigore. Siamo, infatti, consci di chiedere atti e risposte dovute. Infine, invitiamo il presidente dell'Adsp dello Stretto, Francesco Rizzo, a convocare, con urgenza e d'intesa con il commissario del Comune di Messina, prefetto Mattei, il tavolo istituito a palazzo Zanca il 19 gennaio scorso per affrontare il reale stato dei lavori del porto di Tremestieri e le prospettive dell'importante opera infrastrutturale" ha così concluso Ivan Tripodi.

"Siracusa, la città e il mare": confronto tra istituzioni, mondo produttivo e realtà del territorio

Si è svolto questa mattina, all'Urban Center di Siracusa, il convegno promosso dall'associazione "Insieme" dal titolo "Siracusa, la città e il mare", un momento di confronto tra istituzioni, mondo produttivo e realtà del territorio sul futuro rapporto tra la città e il suo porto. "Oggi non siamo qui per parlare genericamente di mare - ha detto durante il saluto iniziale il capogruppo di Insieme Ivan Scimonelli - ma del rapporto profondo, e troppo spesso poco governato, tra Siracusa e il suo mare. Il futuro di questa città si costruisce solo mettendo insieme competenze, visioni e responsabilità diverse, perché il mare non sia soltanto un richiamo poetico, ma una risorsa concreta di identità, economia e sviluppo per Siracusa." Dopo i saluti introduttivi di Scimonelli, sono intervenuti il sindaco di Siracusa, **Francesco Italia** e il presidente del Consiglio comunale Alessandro Di Mauro, che hanno richiamato il percorso, ancora in divenire, di riconciliazione della città con il mare: da elemento percepito quasi come "nemico" fino alle prime esperienze di fruizione con i solarium dell'era Garozzo, fino alle scelte odierne che puntano a una nuova stagione di apertura e valorizzazione del fronte mare. Nel suo intervento in particolare il sindaco ha giudicato positivamente, oltre alla prossima realizzazione della stazione marittima, anche il progetto di eliminare i reflui dal Porto Grande verso l'impianto Ias, con l'auspicio che il lavoro dell'Autorità di sistema portuale e del presidente **Francesco Di Sarcina** possa proseguire su questa rotta. Il professor Luigi Alini, ordinario di Progettazione tecnologica e ambientale, ha richiamato l'importanza dell'Agenda 2030 come riferimento imprescindibile per ogni azione e proposta sulla città e sul mare, evidenziando come sostenibilità, accessibilità e qualità urbana debbano guidare ogni scelta. Alini ha illustrato la visione di una greenway tra Thapsos, Siracusa e la riserva del Ciane, lungo un tratto di costa caratterizzato da regimi normativi complessi e da un porto che rappresenta un unicum storico, e ha ricordato il progetto della Ciclovía della Magna Grecia, che collegherà le Calabrie a Pozzallo passando anche dal territorio siracusano. Secondo il docente, i due terzi delle aree che saranno riqualificate dall'Autorità di sistema portuale diventeranno spazi di fruizione pubblica, consegnando finalmente a Siracusa una grande piazza sul mare con una stazione marittima all'altezza di una grande città; la greenway, ha sottolineato, sarà una vera infrastruttura, una "piccola autostrada" ciclabile e pedonale, che potrà trovare un impulso decisivo proprio nella nuova stazione marittima e potrà dialogare anche con le funzioni dell'Aeronautica. Nel corso dei lavori è intervenuto in collegamento anche Giulio Segurini, cofondatore della startup "STRADAAi" che ha illustrato le potenzialità dei droni nel settore dei trasporti e della logistica, con particolare riferimento alla digitalizzazione dello spazio aereo a bassa quota: identificazione delle reti, mappe e quote di volo, autorizzazioni e gestione del



Si è svolto questa mattina, all'Urban Center di Siracusa, il convegno promosso dall'associazione "Insieme" dal titolo "Siracusa, la città e il mare", un momento di confronto tra istituzioni, mondo produttivo e realtà del territorio sul futuro rapporto tra la città e il suo porto. "Oggi non siamo qui per parlare genericamente di mare - ha detto durante il saluto iniziale il capogruppo di Insieme Ivan Scimonelli - ma del rapporto profondo, e troppo spesso poco governato, tra Siracusa e il suo mare. Il futuro di questa città si costruisce solo mettendo insieme competenze, visioni e responsabilità diverse, perché il mare non sia soltanto un richiamo poetico, ma una risorsa concreta di identità, economia e sviluppo per Siracusa." Dopo i saluti introduttivi di Scimonelli, sono intervenuti il sindaco di Siracusa, Francesco Italia e il presidente del Consiglio comunale Alessandro Di Mauro, che hanno richiamato il percorso, ancora in divenire, di riconciliazione della città con il mare: da elemento percepito quasi come "nemico" fino alle prime esperienze di fruizione con i solarium dell'era Garozzo, fino alle scelte odierne che puntano a una nuova stagione di apertura e valorizzazione del fronte mare. Nel suo intervento in particolare il sindaco ha giudicato positivamente, oltre alla prossima realizzazione della stazione marittima, anche il progetto di eliminare i reflui dal Porto Grande verso l'impianto Ias, con l'auspicio che il lavoro dell'Autorità di sistema portuale e del presidente Francesco Di Sarcina possa proseguire su questa rotta. Il professor Luigi Alini, ordinario di Progettazione tecnologica e ambientale, ha richiamato l'importanza dell'Agenda 2030 come riferimento imprescindibile per ogni azione e proposta sulla città e sul mare. *sviluppo sostenibile come sostenibilità, accessibilità e qualità urbana*

Siracusa News

Augusta

traffico. I droni, è stato spiegato, possono contribuire alla sicurezza e al controllo delle infrastrutture con ispezioni portuali, analisi dei campioni di petrolio, monitoraggio della qualità delle acque e supporto alla logistica dell'ultimo miglio, in collaborazione con le autorità portuali competenti. Il presidente della Lega Navale Italiana - sezione di Siracusa, ing. Sebastiano Floridia, ha posto l'accento sul valore educativo e culturale del contatto diretto con il mare, ricordando il ruolo dell'ente - soggetto privato sotto l'egida del Ministero competente - nella diffusione della cultura marinara. Sono state richiamate in particolare le attività di divulgazione nelle scuole, dove ancora oggi, è stato evidenziato, la maggior parte dei bambini non ha mai messo piede su un gommone, e si è sottolineato come le scelte urbanistiche compiute cinquant'anni fa abbiano spesso creato muri e cancelli che ostacolano l'accesso al mare, rendendo oggi necessario un percorso di "riapertura" fisica e simbolica. Tra gli interventi anche quello dell'avv. Giovanni Randazzo, presidente dell'associazione "Porto di Siracusa - Anna Maria Lepik", realtà impegnata nella salvaguardia e valorizzazione delle aree portuali siracusane. Randazzo ha richiamato l'attenzione sul futuro del waterfront di via Elorina e, più in generale, sulle aree strategiche del Porto Grande, sottolineando la necessità di una visione condivisa tra istituzioni, associazioni e cittadini per scongiurare usi impropri e cogliere appieno le opportunità legate alla riqualificazione dell'ex idroscalo e degli affacci a mare oggi poco accessibili. **Francesco** Diana, per Confcommercio, ha ricordato come Siracusa sia nata dal mare e grazie al mare sia diventata grande, prima che scelte sbagliate ne allontanassero progressivamente le funzioni e le attività. L'ingresso di Siracusa nell'Autorità di sistema portuale - ha rimarcato - è stata una scelta condivisa e positiva: consentirà di avere una stazione marittima, spazi portuali riorganizzati e una struttura finalmente degna di questo nome, aprendo la strada a un traffico crocieristico fatto di navi meno grandi ma più lussuose, senza timore di competere con i "giganti del mare". Nel corso del convegno è stato più volte sottolineato il ruolo del presidente dell'Autorità di sistema portuale, **Francesco** Di **Sarcina**, collocato all'incrocio tra le esigenze delle comunità locali e il quadro normativo nazionale, ricordando che l'Autorità è tenuta a rispettare leggi e regolamenti ministeriali e non può privilegiare le sensibilità di un territorio a scapito di altri. Il presidente ha ribadito che voltare le spalle al mare, a Siracusa, non è più possibile e che obiettivo del sistema portuale è "fare squadra", governando e accompagnando i processi, talvolta anche frenando iniziative non coerenti con la vocazione dei singoli scali. Ha ricordato come, nell'ultimo anno, i porti di Augusta e Pozzallo abbiano sfiorato i 100 mila tir, e ha definito il terminal di Siracusa un patrimonio per tutta la Sicilia orientale, all'interno di un "sistema famiglia" di quattro porti cui va riconosciuta una vocazione naturale specifica. Per Siracusa, ha spiegato Di **Sarcina**, la parola chiave è integrazione: integrazione con la città, come avviene a Catania, dove il porto è a pieno titolo attività lavorativa e produttiva; integrazione con le altre realtà del sistema, evitando concorrenze improduttive e puntando su un equilibrio tra funzioni portuali e fruizione turistica. Le attività da sviluppare a Siracusa saranno principalmente legate al turismo, mentre la componente commerciale resterà più concentrata

Siracusa News

Augusta

su Augusta; il bacino delle escursioni, per entrambe, è la Sicilia orientale. Ampio spazio è stato dedicato anche al tema del diporto, considerato strategico per il futuro del porto e della città, e alla possibilità di ripristinare il collegamento con Malta, opportunità ritenuta interessante a condizione di uno studio accurato della fattibilità. Di **Sarcina** ha sottolineato come la qualità della progettazione possa "togliere brutti pensieri" al territorio, ricordando che l'attività diportistica non va né compressa né soppressa, ma accompagnata all'interno di un quadro giuridico chiaro: al momento, infatti, il nodo delle concessioni è all'attenzione della magistratura amministrativa, e occorre "avere il cielo limpido" per assumere decisioni complesse. Capitolo centrale del convegno è stato quello della più volte citata stazione marittima: oggi, è stato evidenziato, non ha senso parlare di grandi numeri turistici se il passeggero, abituato a terminal moderni, sbarca a Siracusa "nel nulla assoluto". Per questo l'Autorità di sistema portuale ha destinato al porto di Siracusa una parte rilevante delle risorse generate dal sistema: 35 milioni di euro per due operazioni principali, la riqualificazione del molo Sant'Antonio e del magazzino esistente, oggetto di una gara da 9 milioni di euro, in accordo con la Soprintendenza. Per i lavori sul magazzino sono pervenute 31 offerte e l'avvio del cantiere è previsto entro due mesi; in parallelo è stato bandito un concorso di architettura per ridisegnare l'involucro esterno dell'edificio, a cui hanno risposto 39 gruppi di progettazione, con una commissione che vede coinvolte anche le istituzioni del territorio. "Questa giornata ha dimostrato che Siracusa ha voglia di discutere con serietà del proprio rapporto con il mare e con il porto, mettendo insieme competenze diverse e sensibilità plurali", ha dichiarato Giovanni Cafeo, presidente onorario di "Insieme". "Il nostro impegno - ha aggiunto - è continuare a creare occasioni di confronto in cui la politica sappia ascoltare tecnici, associazioni e operatori economici, trasformando le idee emerse in scelte concrete per la città." Sulla stessa linea il presidente dell'associazione "Insieme", Salvo Cannata, che ha espresso "grande soddisfazione per la partecipazione e per il livello del dibattito": "Il convegno di oggi non è un punto di arrivo ma un punto di partenza: continueremo a lavorare perché Siracusa torni davvero a essere una città di mare, aperta, accessibile e capace di fare del porto un motore di sviluppo e di qualità della vita per tutti i cittadini." L'associazione "Insieme" annuncia che i contenuti emersi nel corso dell'incontro costituiranno la base per ulteriori momenti di approfondimento e di proposta sul rapporto tra Siracusa, il suo porto e il mare, con l'obiettivo di trasformare idee e visioni in scelte concrete a beneficio della comunità.

Siracusa. Turismo e porto come motori di sviluppo: il mare la chiave del futuro, maxi piano da 35 milioni

Anthony Maria

S i è svolto questa mattina, all'Urban Center di Siracusa, il convegno promosso dall'associazione Insieme dal titolo Siracusa, la città e il mare, un momento di confronto tra istituzioni, mondo produttivo e realtà del territorio sul futuro rapporto tra la città e il suo porto. Oggi non siamo qui per parlare genericamente di mare ha detto durante il saluto iniziale il capogruppo di Insieme Ivan Scimonelli ma del rapporto profondo, e troppo spesso poco governato, tra Siracusa e il suo mare. Il futuro di questa città si costruisce solo mettendo insieme competenze, visioni e responsabilità diverse, perché il mare non sia soltanto un richiamo poetico, ma una risorsa concreta di identità, economia e sviluppo per Siracusa. Dopo i saluti introduttivi di Scimonelli, sono intervenuti il Sindaco di Siracusa, Francesco Italia e il presidente del Consiglio comunale Alessandro Di Mauro, che hanno richiamato il percorso, ancora in divenire, di riconciliazione della città con il mare: da elemento percepito quasi come nemico fino alle prime esperienze di fruizione con i solarium dell'era Garozzo, fino alle scelte odierne che puntano a una nuova stagione di apertura e valorizzazione del fronte mare. Nel suo intervento in particolare il Sindaco ha giudicato positivamente, oltre alla prossima realizzazione della stazione marittima, anche il progetto di eliminare i reflui dal Porto Grande verso l'impianto IAS, con l'auspicio che il lavoro dell'Autorità di sistema portuale e del presidente Francesco Di Sarcina possa proseguire su questa rotta. Il professor Luigi Alini, ordinario di Progettazione tecnologica e ambientale, ha richiamato l'importanza dell'Agenda 2030 come riferimento imprescindibile per ogni azione e proposta sulla città e sul mare, evidenziando come sostenibilità, accessibilità e qualità urbana debbano guidare ogni scelta. Alini ha illustrato la visione di una greenway tra Thapsos, Siracusa e la riserva del Ciane, lungo un tratto di costa caratterizzato da regimi normativi complessi e da un porto che rappresenta un unicum storico, e ha ricordato il progetto della Ciclovia della Magna Grecia, che collegherà le Calabrie a Pozzallo passando anche dal territorio siracusano. Secondo il docente, i due terzi delle aree che saranno riqualificate dall'Autorità di sistema portuale diventeranno spazi di fruizione pubblica, consegnando finalmente a Siracusa una grande piazza sul mare con una stazione marittima all'altezza di una grande città; la greenway, ha sottolineato, sarà una vera infrastruttura, una piccola autostrada ciclabile e pedonale, che potrà trovare un impulso decisivo proprio nella nuova stazione marittima e potrà dialogare anche con le funzioni dell'Aeronautica. Nel corso dei lavori è intervenuto in collegamento anche Giulio Segurini, cofondatore della startup STRADAAi che ha illustrato le potenzialità dei droni nel settore dei trasporti e della logistica, con particolare riferimento alla digitalizzazione dello spazio aereo a bassa quota: identificazione delle reti, mappe e quote di volo, autorizzazioni e gestione del



S i è svolto questa mattina, all'Urban Center di Siracusa, il convegno promosso dall'associazione "Insieme" dal titolo "Siracusa, la città e il mare", un momento di confronto tra istituzioni, mondo produttivo e realtà del territorio sul futuro rapporto tra la città e il suo porto. Oggi non siamo qui per parlare genericamente di mare - ha detto durante il saluto iniziale il capogruppo di Insieme Ivan Scimonelli - ma del rapporto profondo, e troppo spesso poco governato, tra Siracusa e il suo mare. Il futuro di questa città si costruisce solo mettendo insieme competenze, visioni e responsabilità diverse, perché il mare non sia soltanto un richiamo poetico, ma una risorsa concreta di identità, economia e sviluppo per Siracusa. Dopo i saluti introduttivi di Scimonelli, sono intervenuti il Sindaco di Siracusa, Francesco Italia e il presidente del Consiglio comunale Alessandro Di Mauro, che hanno richiamato il percorso, ancora in divenire, di riconciliazione della città con il mare: da elemento percepito quasi come "nemico" fino alle prime esperienze di fruizione con i solarium dell'era Garozzo, fino alle scelte odierne che puntano a una nuova stagione di apertura e valorizzazione del fronte mare. Nel suo intervento in particolare il Sindaco ha giudicato positivamente, oltre alla prossima realizzazione della stazione marittima, anche il progetto di eliminare i reflui dal Porto Grande verso l'impianto IAS, con l'auspicio che il lavoro dell'Autorità di sistema portuale e del presidente Francesco Di Sarcina possa proseguire su questa rotta. Il professor Luigi Alini, ordinario di Progettazione tecnologica e ambientale, ha richiamato l'importanza dell'Agenda 2030 come riferimento imprescindibile per ogni azione e proposta sulla città e sul mare, evidenziando come sostenibilità, accessibilità e qualità urbana debbano guidare ogni scelta. Alini ha illustrato la visione di una greenway tra Thapsos, Siracusa e la riserva del Ciane, lungo un tratto di costa caratterizzato da regimi normativi complessi e da un porto che rappresenta un

Libertasr

Augusta

traffico. I droni, è stato spiegato, possono contribuire alla sicurezza e al controllo delle infrastrutture con ispezioni portuali, analisi dei campioni di petrolio, monitoraggio della qualità delle acque e supporto alla logistica dell'ultimo miglio, in collaborazione con le autorità portuali competenti. Il presidente della Lega Navale Italiana sezione di Siracusa, ing. Sebastiano Floridia, ha posto l'accento sul valore educativo e culturale del contatto diretto con il mare, ricordando il ruolo dell'ente soggetto privato sotto l'egida del Ministero competente nella diffusione della cultura marinara. Sono state richiamate in particolare le attività di divulgazione nelle scuole, dove ancora oggi, è stato evidenziato, la maggior parte dei bambini non ha mai messo piede su un gommone, e si è sottolineato come le scelte urbanistiche compiute cinquant'anni fa abbiano spesso creato muri e cancelli che ostacolano l'accesso al mare, rendendo oggi necessario un percorso di riapertura fisica e simbolica. Tra gli interventi anche quello dell'avv. Giovanni Randazzo, presidente dell'associazione Porto di Siracusa Anna Maria Lepik, realtà impegnata nella salvaguardia e valorizzazione delle aree portuali siracusane. Randazzo ha richiamato l'attenzione sul futuro del waterfront di via Elorina e, più in generale, sulle aree strategiche del Porto Grande, sottolineando la necessità di una visione condivisa tra istituzioni, associazioni e cittadini per scongiurare usi impropri e cogliere appieno le opportunità legate alla riqualificazione dell'ex idroscalo e degli affacci a mare oggi poco accessibili. Francesco Diana, per Confcommercio, ha ricordato come Siracusa sia nata dal mare e grazie al mare sia diventata grande, prima che scelte sbagliate ne allontanassero progressivamente le funzioni e le attività. L'ingresso di Siracusa nell'Autorità di sistema portuale ha rimarcato è stata una scelta condivisa e positiva: consentirà di avere una stazione marittima, spazi portuali riorganizzati e una struttura finalmente degna di questo nome, aprendo la strada a un traffico crocieristico fatto di navi meno grandi ma più lussuose, senza timore di competere con i giganti del mare. Nel corso del convegno è stato più volte sottolineato il ruolo del presidente dell'Autorità di sistema portuale, Francesco Di Sarcina, collocato all'incrocio tra le esigenze delle comunità locali e il quadro normativo nazionale, ricordando che l'Autorità è tenuta a rispettare leggi e regolamenti ministeriali e non può privilegiare le sensibilità di un territorio a scapito di altri. Il presidente ha ribadito che voltare le spalle al mare, a Siracusa, non è più possibile e che obiettivo del sistema portuale è fare squadra, governando e accompagnando i processi, talvolta anche frenando iniziative non coerenti con la vocazione dei singoli scali. Ha ricordato come, nell'ultimo anno, i porti di Augusta e Pozzallo abbiano sfiorato i 100 mila tir, e ha definito il terminal di Siracusa un patrimonio per tutta la Sicilia orientale, all'interno di un sistema famiglia di quattro porti cui va riconosciuta una vocazione naturale specifica. Per Siracusa, ha spiegato Di Sarcina, la parola chiave è integrazione: integrazione con la città, come avviene a Catania, dove il porto è a pieno titolo attività lavorativa e produttiva; integrazione con le altre realtà del sistema, evitando concorrenze improduttive e puntando su un equilibrio tra funzioni portuali e fruizione turistica. Le attività da sviluppare a Siracusa saranno principalmente legate al turismo, mentre la componente commerciale resterà più concentrata su Augusta;

Libertasr

Augusta

il bacino delle escursioni, per entrambe, è la Sicilia orientale. Ampio spazio è stato dedicato anche al tema del diporto, considerato strategico per il futuro del porto e della città, e alla possibilità di ripristinare il collegamento con Malta, opportunità ritenuta interessante a condizione di uno studio accurato della fattibilità. Di Sarcina ha sottolineato come la qualità della progettazione possa togliere brutti pensieri al territorio, ricordando che l'attività diportistica non va né compressa né soppressa, ma accompagnata all'interno di un quadro giuridico chiaro: al momento, infatti, il nodo delle concessioni è all'attenzione della magistratura amministrativa, e occorre avere il cielo limpido per assumere decisioni complesse. Capitolo centrale del convegno è stato quello della più volte citata stazione marittima: oggi, è stato evidenziato, non ha senso parlare di grandi numeri turistici se il passeggero, abituato a terminal moderni, sbarca a Siracusa nel nulla assoluto. Per questo l'Autorità di sistema portuale ha destinato al porto di Siracusa una parte rilevante delle risorse generate dal sistema: 35 milioni di euro per due operazioni principali, la riqualificazione del molo Sant'Antonio e del magazzino esistente, oggetto di una gara da 9 milioni di euro, in accordo con la Soprintendenza. Per i lavori sul magazzino sono pervenute 31 offerte e l'avvio del cantiere è previsto entro due mesi; in parallelo è stato bandito un concorso di architettura per ridisegnare l'involucro esterno dell'edificio, a cui hanno risposto 39 gruppi di progettazione, con una commissione che vede coinvolte anche le istituzioni del territorio. Questa giornata ha dimostrato che Siracusa ha voglia di discutere con serietà del proprio rapporto con il mare e con il porto, mettendo insieme competenze diverse e sensibilità plurali, ha dichiarato Giovanni Cafeo, presidente onorario di Insieme. Il nostro impegno ha aggiunto è continuare a creare occasioni di confronto in cui la politica sappia ascoltare tecnici, associazioni e operatori economici, trasformando le idee emerse in scelte concrete per la città. Sulla stessa linea il presidente dell'associazione Insieme, Salvo Cannata, che ha espresso grande soddisfazione per la partecipazione e per il livello del dibattito: Il convegno di oggi non è un punto di arrivo ma un punto di partenza: continueremo a lavorare perché Siracusa torni davvero a essere una città di mare, aperta, accessibile e capace di fare del porto un motore di sviluppo e di qualità della vita per tutti i cittadini. L'associazione Insieme annuncia che i contenuti emersi nel corso dell'incontro costituiranno la base per ulteriori momenti di approfondimento e di proposta sul rapporto tra Siracusa, il suo porto e il mare, con l'obiettivo di trasformare idee e visioni in scelte concrete a beneficio della comunità. 21 Marzo 2026 | 20:19 © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Risoluto

Palermo, Termini Imerese

L'Autorita' portuale pronta con i progetti, c'è anche il porticciolo di Sciacca

Giovanna Venezia

C'è anche il porticciolo turistico di Sciacca tra i tanti progetti citati in un'intervista di Annalisa Tardino, il commissario dell'autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale, rilasciata all'Ansa. La commissaria parla di oltre un miliardo di investimenti messi a terra, in pieno utilizzo dei fondi Pnrr, progetti pronti per centinaia di milioni di euro in attesa di fonti di finanziamento. - Advertisement - A breve, la Tardino si dice pronta ad assumere il ruolo di presidente, mancherebbero soltanto gli ultimi adempimenti procedurali. Il porto turistico di Sciacca, i cui lavori sono cominciati nel maggio 2021 e sarebbero dovuti durare 540 giorni, ovvero un anno e mezzo e sono, invece bloccati da 5 anni. Le speranze sono tutte riposte ora nel rilancio dell'Autorità portuale dopo la fase di contenzioso con la ditta che ha paralizzato il cantiere.



La Noc annuncia accordo con una società specializzata per la gestione della metaniera russa alla deriva

La nave, senza equipaggio dall'inizio di marzo, avrebbe al suo interno circa 62.000 tonnellate di gnl Tripoli 21 Marzo 2026 La compagnia statale libica National Oil Corporation (Noc) ha annunciato che, tramite Mellitah Oil & Gas e in collaborazione con Eni, è stato stipulato un contratto di emergenza con una società internazionale specializzata per la gestione della metaniera Arctic Metagaz, battente bandiera russa e alla deriva nella costa della Libia. L'obiettivo, ha riferito la Noc, è quello di mitigare il rischio di inquinamento marino. La nave, senza equipaggio dall'inizio di marzo dopo essere stata danneggiata secondo la Russia da droni della Marina ucraina, avrebbe al suo interno circa 62.000 tonnellate di gas naturale liquefatto (Gnl) e circa 900 tonnellate di gasolio. Secondo la Noc il controllo della minaccia ambientale rimane possibile rimorchiando in sicurezza la metaniera verso un porto libico in coordinamento con le autorità competenti, principalmente l'Autorità portuale e dei trasporti marittimi. La compagnia statale libica ha assicurato sul fatto che ad oggi tutte le infrastrutture petrolifere del Paese, comprese piattaforme e porti, sono al sicuro da qualsiasi potenziale inquinamento. Leggi anche altre notizie su Nova News [Clicca qui](#) e ricevi gli aggiornamenti su WhatsApp Seguici sui canali social di Nova News su [Twitter](#) [LinkedIn](#) [Instagram](#), Telegram NOVA NEWS quotidiano online di Agenzia Nova ITALIA, ESTERI, ECONOMIA, NOTIZIE DAL MONDO.



Il Nautilus

Focus

Canale di Panama cresce la capacità mentre la guerra in Iran porta ad un aumento del traffico di navi gasiere

(Dr. Ricaurte Vásquez Morales, administrator of the Panama Canal Authority; foto courtesy PCA) Panama City. Il Canale di Panama - in questi giorni - registra un passaggio giornaliero tra 36 e 38 navi. Lo ha dichiarato l'amministratore del Canale Ricaurte Vasquez alla stampa, ieri, aggiungendo che la guerra contro l'Iran sta aumentando la domanda da parte di armatori e degli operatori di navi per il trasporto di GNL. Si tratta di una domanda di traffico in aumento per navi che scalano i **porti** statunitensi. Il Canale di Panama - seconda via più trafficata al mondo - sta registrando dall'inizio di questo 2026, un aumento del 2,8% dei transiti di navi secondo l'analisi riferita alla stampa dall'Autorità del Canale. Il settore che ha subito una forte crescita riguarda tanker che trasportano prodotti energetici, tra cui gas naturale liquefatto (GNL), nonostante le nuove tariffe e le tensioni geopolitiche. Anzi, le tensioni dello Stretto di Hormuz e il conflitto US & Israel con l'Iran stanno portando ad un crescente passaggio di navi che trasportano GNL statunitense attraverso il Canale per raggiungere l'Asia. Infatti, dall'inizio della guerra, molte navi per giungere a destino stanno evitando il Canale di Suez e lo Stretto di Hormuz - chiuso - per trasportare prodotti energetici da Kuwait, Qatar e Bahrain. "Panama viene sempre più vista come una via alternativa, specialmente per distribuire il GNL statunitense ai paesi consumatori", ha detto Vasquez. Ad oggi, l'amministrazione del Canale ha predisposto una 'fascia oraria' al giorno per garantire alle navi gasiere di GNL il loro transito, vista l'aumento della domanda con transiti che raggiungono in media 34 navi/giorno. Per l'Autorità questo aumento sarà possibile gestire visto, che statisticamente il Canale registra una diminuzione della domanda stagionale da parte delle navi portacontainer provenienti dall'Asia proprio tra gennaio e marzo, offrendo così più slot alle petroliere che trasportano prodotti energetici. Abele Carruezzo.



Informazione Corretta

Focus

I pasdaran chiedono 2 milioni di dollari per attraversare lo stretto di Hormuz

Cronaca di Niccolò Salvatori Testata : Il Tempo Data : 21 marzo 2026 Pagina

Autore : Niccolò Salvatori Titolo : «I pasdaran chiedono due milioni di dollari per attraversare lo stretto di Hormuz» Riprendiamo da IL TEMPO del

21/03/2026, a pag. 21, con il titolo "I pasdaran chiedono due milioni di dollari

per attraversare lo stretto di Hormuz", l'analisi di Francesca Musacchio. L'Iran

ha autorizzato un numero limitato di container ad attraversare lo stretto di

Hormuz, otto secondo il Financial Times, nove secondo Lloyd's List. Secondo

diverse fonti ben informate e a conoscenza diretta dei transiti, almeno un

operatore di petroliere avrebbe pagato una somma all'Iran per attraversare lo

Stretto di Hormuz, mentre diverse altre petroliere sarebbero passate dopo

controlli e interventi diplomatici da parte iraniana. Diversi governi, tra cui India,

Pakistan, Iraq, Malesia e Cina, starebbero discutendo direttamente con

Teheran i piani di transito delle navi, dato che i funzionari del Corpo delle

Guardie Rivoluzionarie Islamiche hanno istituito un sistema di registrazione

navale, ancora in fase embrionale, per le navi «approvate» al fine di garantire

un passaggio sicuro. Almeno nove navi hanno ormai lasciato lo stretto

attraverso il corridoio "sicuro" che permette alle imbarcazioni di attraversare le acque territoriali iraniane passando

per l'isola iraniana di Larak, utilizzata dalla Marina delle Guardie Rivoluzionarie e dalle autorità portuali per la verifica

visiva delle navi. Lloyd's List non è stata in grado di stabilire se in ciascuno dei nove casi siano stati effettuati

pagamenti. A quanto risulta finora, solo una petroliera avrebbe effettuato un pagamento, che si aggirerebbe intorno ai

2 milioni di dollari, nell'ambito di un accordo per il transito attraverso lo stretto. Non è ancora chiaro come sia stata

possibile la transazione, viste le estese sanzioni in vigore contro l'Iran. Il traffico lungo il percorso è crollato dall'inizio

della guerra il 28 febbraio scorso, con più di un terzo delle navi in transito in questo periodo sottoposte a sanzioni

Usa, europee o britanniche (analisi Afp), più della metà delle petroliere e metaniere in transito in questo periodo

colpite da sanzioni. Dal 16, tutte le navi che vanno verso ovest (per caricare) appartengono alla flotta fantasma di

Mosca, che si tratti di petroliere o metaniere, e dominano ampiamente il traffico. Un totale di 3.200 navi sono

bloccate nella zona. Dal primo al 19 marzo ci sono stati solo 116 passaggi, con un crollo del 95% del traffico rispetto

ai tempi di pace, secondo i dati analizzati dalla società di analisi sull'energia globale Kpler. Di questi, 71 sono stati

effettuati da petroliere, più della metà delle quali cariche e dirette verso est, verso cioè l'uscita. Un'analisi di JP

Morgan indica che la maggior parte del petrolio che transita dallo stretto è destinato all'Asia, principalmente alla Cina.

Per inviare la propria opinione al Tempo , telefonare 06/675881, oppure cliccare sulla e-mail sottostante

segreteria@iltempo.it.

Informazione Corretta	
I pasdaran chiedono 2 milioni di dollari per attraversare lo stretto di Hormuz	
03/21/2026 16:27	Informazione Corretta
Cronaca di Niccolò Salvatori Testata : Il Tempo Data : 21 marzo 2026 Pagina Autore : Niccolò Salvatori Titolo : «I pasdaran chiedono due milioni di dollari per attraversare lo stretto di Hormuz» Riprendiamo da IL TEMPO del 21/03/2026, a pag. 21, con il titolo "I pasdaran chiedono due milioni di dollari per attraversare lo stretto di Hormuz", l'analisi di Francesca Musacchio. L'Iran ha autorizzato un numero limitato di container ad attraversare lo stretto di Hormuz, otto secondo il Financial Times, nove secondo Lloyd's List. Secondo diverse fonti ben informate e a conoscenza diretta dei transiti, almeno un operatore di petroliere avrebbe pagato una somma all'Iran per attraversare lo Stretto di Hormuz, mentre diverse altre petroliere sarebbero passate dopo controlli e interventi diplomatici da parte iraniana. Diversi governi, tra cui India, Pakistan, Iraq, Malesia e Cina, starebbero discutendo direttamente con Teheran i piani di transito delle navi, dato che i funzionari del Corpo delle Guardie Rivoluzionarie Islamiche hanno istituito un sistema di registrazione navale, ancora in fase embrionale, per le navi «approvate» al fine di garantire un passaggio sicuro. Almeno nove navi hanno ormai lasciato lo stretto attraverso il corridoio "sicuro" che permette alle imbarcazioni di attraversare le acque territoriali iraniane passando per l'isola iraniana di Larak, utilizzata dalla Marina delle Guardie Rivoluzionarie e dalle autorità portuali per la verifica visiva delle navi. Lloyd's List non è stata in grado di stabilire se in ciascuno dei nove casi siano stati effettuati pagamenti. A quanto risulta finora, solo una petroliera avrebbe effettuato un pagamento, che si aggirerebbe intorno ai 2 milioni di dollari, nell'ambito di un accordo per il transito attraverso lo stretto. Non è ancora chiaro come sia stata possibile la transazione, viste le estese sanzioni in vigore contro l'Iran. Il traffico lungo il percorso è crollato dall'inizio della guerra il 28 febbraio scorso, con più di un terzo delle navi in transito in questo periodo sottoposte a sanzioni Usa, europee o britanniche (analisi Afp), più della metà delle petroliere e metaniere in transito in questo periodo colpite da sanzioni. Dal 16, tutte le navi che vanno verso ovest (per caricare) appartengono alla flotta fantasma di Mosca, che si tratti di petroliere o metaniere, e dominano ampiamente il traffico. Un totale di 3.200 navi sono bloccate nella zona. Dal primo al 19 marzo ci sono stati solo 116 passaggi, con un crollo del 95% del traffico rispetto ai tempi di pace, secondo i dati analizzati dalla società di analisi sull'energia globale Kpler. Di questi, 71 sono stati effettuati da petroliere, più della metà delle quali cariche e dirette verso est, verso cioè l'uscita. Un'analisi di JP Morgan indica che la maggior parte del petrolio che transita dallo stretto è destinato all'Asia, principalmente alla Cina. Per inviare la propria opinione al Tempo , telefonare 06/675881, oppure cliccare sulla e-mail sottostante segreteria@iltempo.it.	

La Convenzione di Hong Kong e la sfida della demolizione sostenibile

Per decenni il ciclo di vita di una nave si è concluso sulle spiagge del Bangladesh, dell'India o del Pakistan, dove operai con attrezzatura minima smontavano scafi carichi di amianto, PCB e altri materiali tossici a mani nude. Con tassi di mortalità che non avrebbero trovato posto in nessun report di sostenibilità di una compagnia armatoriale europea. Il 26 giugno 2025 qualcosa è cambiato formalmente, con l'entrata in vigore della " Convenzione Internazionale di Hong Kong ", adottata dall'IMO sedici anni prima. Una data storica per il settore, anche se i tempi di adeguamento concreto si estenderanno fino al 2030. Nel 2024 i volumi globali di ship recycling sono crollati a 6,34 milioni di tonnellate di stazza lorda , in calo del 15,2% rispetto ai 7,47 milioni del 2023, secondo i dati Unctad. Il dato si inserisce in un trend di forte contrazione. A livello mondiale, sono state demolite circa 324 navi mercantili nell'anno , il volume più basso dal 2005 e un -30% rispetto all'anno precedente. Le ragioni sono principalmente di mercato: con i noli rimasti elevati per effetto delle rotte alternative al Canale di Suez e i prezzi delle nuove costruzioni ancora sostenuti, gli armatori hanno preferito tenere in servizio unità anziane piuttosto che mandarle al taglio. Il settore dello ship recycling è ciclico per definizione, e quando il mercato del trasporto tira, la demolizione si ferma. Il mercato globale del settore vale oggi circa 7 miliardi di dollari , ma le previsioni indicano una crescita a 13 miliardi entro il 2030 , trainata dall'invecchiamento della flotta mondiale e dall'accelerazione normativa. La concentrazione geografica rimane estrema. Bangladesh India e Pakistan controllano oltre il 90% del mercato globale per tonnellaggio . Il Bangladesh, primo per sette anni consecutivi dal 2018, ha movimentato 2,74 milioni di tonnellate nel 2024, pari al 43,2% della quota mondiale, ma in calo del 19,9% rispetto all'anno precedente. Chittagong resta il cantiere di demolizione più attivo del pianeta, con una specializzazione marcata sui bulk carrier (67% del mercato globale), sui liquefied gas carrier (58%) e sui tanker (42%). Il metodo predominante è ancora il beaching, con le navi che vengono spiaggiate sulle rive e smontate manualmente dall'interno, con costi operativi minimi ma impatto ambientale e rischi per i lavoratori che la Convenzione di Hong Kong punta a ridurre strutturalmente. L'entrata in vigore della Convenzione impone obblighi precisi su tre livelli. Gli armatori devono dotare ogni nave di un "Inventory of Hazardous Materials" (Ihm) certificato, un documento che traccia tutti i materiali pericolosi a bordo - dall'acciaio speciale fino agli isolanti. Le navi esistenti hanno tempo fino al 26 giugno 2030 per adeguarsi, mentre le nuove costruzioni contrattualizzate dopo quella data dovranno essere conformi fin dall'ordine. I cantieri di riciclaggio devono ottenere un'autorizzazione specifica (Dasr) e predisporre un piano di riciclaggio nave per nave . I governi, infine, devono garantire che i cantieri siano conformi. La ratifica internazionale

Ship Mag

La Convenzione di Hong Kong e la sfida della demolizione sostenibile

03/21/2026 12:33

LEONARDO PARIGI

Per decenni il ciclo di vita di una nave si è concluso sulle spiagge del Bangladesh, dell'India o del Pakistan, dove operai con attrezzatura minima smontavano scafi carichi di amianto, PCB e altri materiali tossici a mani nude. Con tassi di mortalità che non avrebbero trovato posto in nessun report di sostenibilità di una compagnia armatoriale europea. Il 26 giugno 2025 qualcosa è cambiato formalmente, con l'entrata in vigore della " Convenzione Internazionale di Hong Kong ", adottata dall'IMO sedici anni prima. Una data storica per il settore, anche se i tempi di adeguamento concreto si estenderanno fino al 2030. Nel 2024 i volumi globali di ship recycling sono crollati a 6,34 milioni di tonnellate di stazza lorda , in calo del 15,2% rispetto ai 7,47 milioni del 2023, secondo i dati Unctad. Il dato si inserisce in un trend di forte contrazione. A livello mondiale, sono state demolite circa 324 navi mercantili nell'anno , il volume più basso dal 2005 e un -30% rispetto all'anno precedente. Le ragioni sono principalmente di mercato: con i noli rimasti elevati per effetto delle rotte alternative al Canale di Suez e i prezzi delle nuove costruzioni ancora sostenuti, gli armatori hanno preferito tenere in servizio unità anziane piuttosto che mandarle al taglio. Il settore dello ship recycling è ciclico per definizione, e quando il mercato del trasporto tira, la demolizione si ferma. Il mercato globale del settore vale oggi circa 7 miliardi di dollari , ma le previsioni indicano una crescita a 13 miliardi entro il 2030 , trainata dall'invecchiamento della flotta mondiale e dall'accelerazione normativa. La concentrazione geografica rimane estrema. Bangladesh India e Pakistan controllano oltre il 90% del mercato globale per tonnellaggio . Il Bangladesh, primo per sette anni consecutivi dal 2018, ha movimentato 2,74 milioni di tonnellate nel 2024, pari al 43,2% della quota mondiale, ma in calo del 19,9% rispetto all'anno precedente. Chittagong resta il cantiere di demolizione più attivo del pianeta, con una specializzazione marcata sui bulk carrier (67% del mercato globale), sui liquefied gas carrier (58%) e sui tanker (42%). Il metodo predominante è ancora il beaching, con le navi che vengono spiaggiate sulle rive e smontate manualmente dall'interno, con costi operativi minimi ma impatto ambientale e rischi per i lavoratori che la Convenzione di Hong Kong punta a ridurre strutturalmente. L'entrata in vigore della Convenzione impone obblighi precisi su tre livelli. Gli armatori devono dotare ogni nave di un "Inventory of Hazardous Materials" (Ihm) certificato, un documento che traccia tutti i materiali pericolosi a bordo - dall'acciaio speciale fino agli isolanti. Le navi esistenti hanno tempo fino al 26 giugno 2030 per adeguarsi, mentre le nuove costruzioni contrattualizzate dopo quella data dovranno essere conformi fin dall'ordine. I cantieri di riciclaggio devono ottenere un'autorizzazione specifica (Dasr) e predisporre un piano di riciclaggio nave per nave . I governi, infine, devono garantire che i cantieri siano conformi. La ratifica internazionale

Ship Mag

Focus

Ventiquattro stati hanno già ratificato la Convenzione, tra cui Bangladesh, India, Pakistan e Turchia, ovvero i grandi quattro player globali in fatto di demolizione. La Cina, che gestisce una quota rilevante dei volumi restanti, starebbe valutando la ratifica. Secondo Bimco oltre 16.000 navi dovranno essere riciclate nel prossimo decennio, più del doppio del volume smaltito nei dieci anni precedenti. La pressione sul sistema sarà intensa. Il quadro normativo europeo aggiunge un ulteriore strato di complessità. L'EU Ship Recycling Regulation, in vigore dal 2018, impone alle navi battenti bandiera europea di essere demolite esclusivamente in cantieri inclusi in una lista approvata dalla Commissione europea. Oggi circa 43 impianti autorizzati, di cui 31 in Europa, 11 in Turchia e uno negli Stati Uniti. Il problema è la pratica del "flag hopping", per cui gli armatori europei cambiano bandiera prima della demolizione per aggirare l'obbligo e vendere le navi a prezzi più alti ai cantieri del Sud Asia, dove lo scafo viene pagato al valore dell'acciaio recuperabile. Nel 2024, l'80% del tonnellaggio globale demolito è stato smantellato in condizioni non conformi agli standard europei. La Commissione sta esplorando meccanismi correttivi, tra cui una licenza per il riciclaggio delle navi e il trasferimento della responsabilità di conformità dal proprietario registrato a quello effettivo, misura che renderebbe il cambio di bandiera sostanzialmente inutile. La Turchia è il laboratorio più interessante di questa transizione. Aliaga, nel golfo di Smirne, movimentata circa 1,5 milioni di tonnellate l'anno, è tra i cantieri con il maggior numero di impianti certificati EU-SRR, e ha visto aggiungere alla lista europea tre nuovi cantieri nel 2023. La sua posizione la rende un polo di crescita naturale nel nuovo paradigma normativo. In Italia, San Giorgio del **Porto di Genova** e Piombino Industrie Marittime si sono affermate come protagonisti del green ship recycling europeo, con impianti certificati e un modello che integra demolizione, refitting e nuova cantieristica sostenibile. Il punto di convergenza tra ship recycling e nuova cantieristica è precisamente qui, nella capacità di trattare il fine vita della nave non come uno smaltimento ma come un input industriale. L'acciaio recuperato dalla demolizione navale copre quasi il 10% della produzione annuale d'acciaio dell'area sudasiatica. Se i nuovi standard normativi ridurranno i margini delle demolizioni a basso costo, l'effetto atteso è una pressione verso flotte più giovani, progettate già in fase di costruzione per essere più facilmente riciclabili. Un concetto che l'Imo chiama "design for recycling" e che Fincantieri ha inserito nella sua roadmap industriale verso la nave a zero emissioni entro il 2035. Leonardo Parigi.

Shipping Italy

Focus

BluComply: l'intelligenza artificiale per l'automazione della compliance nella cantieristica

La nuova azienda di Maritime Ventures sburocratizza la filiera navale attraverso una piattaforma RegTech Maritime Ventures - l'iniziativa di sistema promossa da Cdp Venture Capital e gestita da Cariplo Factory e Bridgemaker - ha annunciato il lancio di BluComply, per rispondere ad un'esigenza che nasce dalla complessità del quadro normativo internazionale ed ostacola la competitività della cantieristica europea. Tra le direttive Imo, le regolamentazioni Marpol e i rigorosi standard Esg imposti dall'Unione Europea, le piccole e medie imprese del settore si trovano oggi a dover interpretare e rispettare simultaneamente oltre 54 diversi regolamenti. Questa frammentazione impone un onere burocratico che sottrae fino al 40% del tempo lavorativo ai team interni, con un impatto diretto su costi operativi e margini di errore. BluComply, spiega una nota di Maritime Ventures, è una piattaforma in modalità Software-as-a-Service che sfrutta l'intelligenza artificiale per automatizzare integralmente la gestione della conformità. Grazie a modelli di Natural Language Processing e Machine Learning specificamente addestrati sul lessico navale, la soluzione promette di abbattere fino all'80% i tempi dedicati alla produzione della documentazione. L'approccio di BluComply si distingue per la sua verticalità: a differenza dei software di compliance generici, il sistema integra nativamente i requisiti dei principali enti certificatori e delle società di classificazione, permettendo un monitoraggio normativo in tempo reale e la generazione automatica di report "client-ready" personalizzati secondo le specifiche di ogni singolo cantiere. Questa integrazione semplifica lo scambio di dati tra fornitori e committenti, riducendo la necessità di personale altamente specializzato per compiti di backoffice puramente amministrativi. Il potenziale economico dell'operazione è supportato da prospettive di mercato significative: il settore RegTech globale è infatti stimato in 76 miliardi di euro entro il 2030, con il solo comparto marittimo che ne rappresenterà circa 6,7 miliardi. Alla guida della startup è stato chiamato Enrico Giancaterina, imprenditore con un'esperienza decennale nel venture capital e nello sviluppo di tecnologie ad alta crescita. Secondo il nuovo amministratore delegato, l'efficacia di BluComply risiede nella capacità di offrire un ritorno sull'investimento immediato attraverso la trasformazione di processi manuali e frammentati in flussi di lavoro digitali, scalabili e protetti dal rischio di sanzioni. La nascita di questa seconda startup segue il recente debutto di Fundo.one, confermando l'efficacia del modello di venture building di Maritime Ventures. Sostenuto da partner industriali come Fincantieri e PSA Italy, e da investitori quali Neva SGR e Friulia, il progetto prosegue nel suo obiettivo di creare nove nuove imprese tecnologiche in tre anni. L'iniziativa, che conta sul supporto istituzionale del Comune di Genova, della Regione Friuli Venezia Giulia e dell'Università di Genova, non punta solo alla digitalizzazione, ma a stabilire un nuovo standard di efficienza per



La nuova azienda di Maritime Ventures sburocratizza la filiera navale attraverso una piattaforma RegTech Maritime Ventures - l'iniziativa di sistema promossa da Cdp Venture Capital e gestita da Cariplo Factory e Bridgemaker - ha annunciato il lancio di BluComply, per rispondere ad un'esigenza che nasce dalla complessità del quadro normativo internazionale ed ostacola la competitività della cantieristica europea. Tra le direttive Imo, le regolamentazioni Marpol e i rigorosi standard Esg imposti dall'Unione Europea, le piccole e medie imprese del settore si trovano oggi a dover interpretare e rispettare simultaneamente oltre 54 diversi regolamenti. Questa frammentazione impone un onere burocratico che sottrae fino al 40% del tempo lavorativo ai team interni, con un impatto diretto su costi operativi e margini di errore. BluComply, spiega una nota di Maritime Ventures, è una piattaforma in modalità Software-as-a-Service che sfrutta l'intelligenza artificiale per automatizzare integralmente la gestione della conformità. Grazie a modelli di Natural Language Processing e Machine Learning specificamente addestrati sul lessico navale, la soluzione promette di abbattere fino all'80% i tempi dedicati alla produzione della documentazione. L'approccio di BluComply si distingue per la sua verticalità: a differenza dei software di compliance generici, il sistema integra nativamente i requisiti dei principali enti certificatori e delle società di classificazione, permettendo un monitoraggio normativo in tempo reale e la generazione automatica di report "client-ready" personalizzati secondo le specifiche di ogni singolo cantiere. Questa integrazione semplifica lo scambio di dati tra fornitori e committenti, riducendo la necessità di personale altamente specializzato per compiti di backoffice puramente amministrativi. Il potenziale economico dell'operazione è supportato da prospettive di mercato significative: il settore RegTech globale è infatti stimato in 76 miliardi di euro entro il 2030, con il solo

Shipping Italy

Focus

l'intera filiera marittima italiana, operando dalle sedi strategiche di Genova e Trieste.