ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

Estratto Rassegna Stampa Assoporti

martedì, 22 aprile 2025

Assoporti
Associazione Porti Italiani
Ufficio Comunicazione

data
martedì, 22 aprile 2025

ITALIAN PORTS ASSOCIATION

Rassegna stampa

ASSOPORTI
www.assoporti.it

INDICE

Prime Pagine

22/04/2025 **Affari & Finanza** 5
Prima pagina del 22/04/2025

22/04/2025 **Corriere della Sera** 6
Prima pagina del 22/04/2025

22/04/2025 **Il Fatto Quotidiano** 7
Prima pagina del 22/04/2025

22/04/2025 **Il Foglio** 8
Prima pagina del 22/04/2025

22/04/2025 **Il Giornale** 9
Prima pagina del 22/04/2025

22/04/2025 **Il Giorno** 10
Prima pagina del 22/04/2025

22/04/2025 **Il Manifesto** 11
Prima pagina del 22/04/2025

22/04/2025 **Il Mattino** 12
Prima pagina del 22/04/2025

22/04/2025 **Il Messaggero** 13
Prima pagina del 22/04/2025

22/04/2025 **Il Resto del Carlino** 14
Prima pagina del 22/04/2025

22/04/2025 **Il Secolo XIX** 15
Prima pagina del 22/04/2025

22/04/2025 **Il Sole 24 Ore** 16
Prima pagina del 22/04/2025

22/04/2025 **Il Tempo** 17
Prima pagina del 22/04/2025

22/04/2025 **Italia Oggi** 18
Prima pagina del 22/04/2025

22/04/2025 **Italia Oggi Sette** 19
Prima pagina del 22/04/2025

22/04/2025 **La Nazione** 20
Prima pagina del 22/04/2025

22/04/2025 **La Repubblica** 21
Prima pagina del 22/04/2025

22/04/2025 **La Stampa** 22
Prima pagina del 22/04/2025

22/04/2025 **L'Economia del Corriere della Sera** 23
Prima pagina del 22/04/2025

22/04/2025 **MF** 24
Prima pagina del 22/04/2025

22/04/2025 **Milano Finanza** 25
Prima pagina del 22/04/2025

Venezia

21/04/2025 **Affari Italiani** 26
Circle Group e ARELOGIK sviluppano un sistema innovativo di monitoraggio del traffico portuale

Genova, Voltri

22/04/2025 **Ship Mag** 28
L'addio dell'ammiraglio Pellizzari: "A Genova serve al più presto il Piano regolatore portuale"

Ravenna

21/04/2025 **Shipping Italy** 31
Casadei & Ghinassi da Ravenna vede la ripartenza dell'offshore mentre il siderurgico stenta

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

20/04/2025 **corriereadriatico.it** 32
Pasqua in rosso con le moto Ducati: il Food Festival con truck e musica

22/04/2025 **The Medi Telegraph** 34
Acquaroli: "Logistica e intermodalità, le Marche al centro dello scenario internazionale"

Bari

21/04/2025 **Bari Today** 37
Nuovo waterfront Bari vecchia: scogliera ultimata, al via i lavori del museo del mare panoramico

Brindisi

21/04/2025 **Brindisi Report** 39
Lo spettacolare ingresso della Msc Armonia nel porto di Brindisi

Taranto

21/04/2025 **Agensir** 40
A bordo dell'Amerigo Vespucci. Don Falcone: "La speranza si costruisce"

Olbia Golfo Aranci

21/04/2025 **Shipping Italy** 42
Nuova istanza nel porto di Oristano per l'eolico offshore

Catania

21/04/2025 **Catania Oggi** 43
Porti e aeroporti, valzer di nomine in Sicilia: Schifani nella tempesta tra alleati infedeli e partite strategiche

Focus

21/04/2025 **Affari Italiani** 45
Dazi, Vannacci: "Italia Paese sovrano, Meloni tratta con Trump per favorire gli interessi nazionali"

20/04/2025 **Il Nautilus** 47
Studio: la maggior parte delle navi costiere scozzesi non tracciate opera senza AIS

22/04/2025 **Informare** 49
COSCO manifesta ferma opposizione alle tasse sulle navi cinesi programmate dagli USA

21/04/2025 **Ship Mag** 50
Pronta l'offerta di Finint e Ardian per il controllo degli aeroporti del gruppo Save

21/04/2025 **Ship Mag** 51
Guadagna (Sirius): "Pronti alla gestione della nave chiavi in mano"

22/04/2025 **Shipping Italy** 54
Addio ad Aldo Frulio, broker gentiluomo

21/04/2025 **The Medi Telegraph** 56
Silversea apre l'hotel più a Sud del mondo

22/04/2025 **The Medi Telegraph** 58
Tassa Usa sulle navi, gli armatori: "Danni per consumatori e aziende"

22/04/2025 **The Medi Telegraph** 60
Emissioni inquinanti, c'è l'accordo: le misure scatteranno da ottobre

Anno 41 n° 15 Martedì 22.04.2025

La nostra carta proviene da materiali riciclati o da foreste gestite in maniera sostenibile

la Repubblica

A&F

Affari&Finanza

IL POKER TARIFFE — Pechino ha le carte vincenti — Maurizio Ricci pag. 20

LA CHANCE DELL'EUROPA — Un vantaggio sulla Cina — Daniel Gros pag. 21

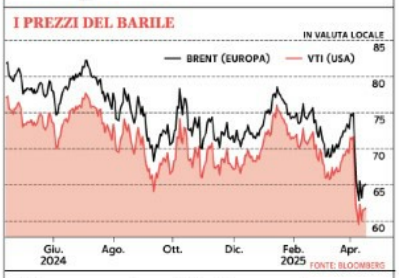
LA RICETTA NON FUNZIONA

La Casa Bianca vuole abbattere il disavanzo
Ma le sue misure "non convenzionali" sono recessive e falliranno
Forni pag. 8

Rifkin

"Con sole e vento si spende meno"

I PREZZI DEL BARILE



L'economista: "Dall'energia green non si torna indietro"
Amato pag. 5

L'editoriale

Unicredit-Banco Bpm ecco cosa frena Orcel

Walter Galbiati

Più che il golden power o la riottosità dei soci francesi del Credit Agricole che ne possiedono il 20%, potrebbero essere i numeri a far cambiare idea ad Andrea Orcel sull'offerta che Unicredit ha lanciato sul Banco Bpm e che partirà lunedì prossimo. Anche se è certo che non mollerà la presa fino all'ultimo giorno disponibile, pronto a cogliere un ribasso del mercato.
segue a pag. 20

Circo Massimo

Poste in Tim un affare che ha senso

Massimo Giannini

C'è Poste per te, disse dunque Del Fante a Labriola. Ed è sicuramente una buona notizia, questo nuovo attivismo della Spa controllata dal Mef, che ormai dilaga dalla logistica postale alle assicurazioni, dall'energia alle riscossioni, dalla finanza alle telecomunicazioni. Quanto meno, stavolta pare esserci una ratio industriale nell'allargamento del modello di business.
segue a pag. 13

Petrolio e dollaro l'autogol americano

I dazi con la minaccia di recessione fanno scendere il greggio penalizzando i produttori Usa. Picconate anche sul biglietto verde E l'inflazione in arrivo potrebbe far perdere consensi a Trump

Flavio Bini e Eugenio Occorsio pag. 2-11

ILLUSTRAZIONE DI JACOPO ROSATI

MARTEDÌ 22 APRILE 2025 www.corriere.it In Italia (con "L'Economia") EURO 2,00 - senza settimanale "L'Economia" EURO 1,50 | ANNO 150 - N. 95

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campania 59/C - Tel. 06 688281

FONDATO NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63797510
mail: serviziclienti@corriere.it

DIEGO M MILANO

1936 - 2025

L'ANNUNCIO: FRANCESCO È MORTO ALLE 7.35

OUTERWEAR PASSION

PAPA FRANCESCO NEL 2015 - FRANCO ORIGLIA/GETTY IMAGES

Il Papa degli ultimi

Bergoglio colpito da un ictus, aveva 88 anni
Domani il feretro sarà esposto in San Pietro

Il dolore dei fedeli, l'omaggio dei leader
Mattarella: grave vuoto. Trump ai funerali

L'APOSTOLO DELLA PACE

di **Ferruccio de Bortoli**

La Chiesa è il rifugio dell'umanità. Anche per chi non crede. In questi lunghi e tormentati dodici anni, la porta di quel rifugio l'ha aperta un vescovo di Roma «venuto dalla fine del mondo». Non si è stancato di aprirla nemmeno quando non aveva più la forza di farlo. Di accoglierci anche quando non aveva più la voce per salutarci. E questa è stata una delle sue grandezze. E se la Chiesa è anche, come l'aveva definita lui stesso, un ospedale da campo, Francesco è morto sul campo, con lo spirito di servizio e l'umiltà di un diacono.

continua a pagina **50**

QUELL'INCHINO ALLA FOLLA

di **Aldo Cazzullo**

«Buonasera». La Chiesa ha una storia millenaria, che accelerò vorticosamente in cinque minuti: quelli tra le 20 e 22 e le 20 e 27 del 13 marzo 2013. Cinque minuti che, se non sconvolsero il mondo, certo lo avvertirono che stava accadendo qualcosa di nuovo. E non soltanto perché era appena stato eletto il primo Papa sudamericano, il primo Papa gesuita, il primo Papa a chiamarsi Francesco. «Jorge Bergoglio es Francisco» titolò *El Clarín*, il più importante quotidiano argentino.

continua alle pagine **12** e **13**

È morto Francesco, il Papa degli ultimi. Aveva 88 anni. L'annuncio del cardinale Kevin Farrell, Camerlengo del Vaticano: «Alle 7.35 è tornato alla casa del Padre». Si era svegliato alle 6, un'ora più tardi l'ictus fatale. Ieri sera il rito della constatazione della morte e la deposizione nella bara. Da domani la salma in San Pietro.

da pagina **2** a pagina **33**

GIANNELLI

LUNEDÌ DELL'ANGELO

IL TESTAMENTO, LE DISPOSIZIONI

«Seppellitemi in terra Pagherà un benefattore»

Seppellitemi nella nuda terra, solo il nome Franciscus nella basilica di Santa Maria Maggiore. Queste le ultime volontà del Papa nel suo testamento stilato il 29 giugno 2022. «Le spese per la preparazione della mia sepoltura saranno coperte con la somma del benefattore che ho disposto».

a pagina **4**

IL NOME, GLI ORIZZONTI

Il Pontefice venuto dal Sud del mondo

alle pagine **10** e **11**

ATTESI 200 CAPI DI STATO

La scelta: rito sobrio Esequie forse sabato

alle pagine **8** e **9**

LA SUCCESSIONE

Verso il Conclave, i nomi e gli equilibri

alle pagine **18** e **19**

cronaca e approfondimenti di **Gian Guido Vecchi**

ANGELO CARCONI/ANSA

Il Papa, domenica, a San Pietro

L'ANOMALIA, IL RAPPORTO

Lui e Benedetto: la Chiesa, i due Papi

di **Massimo Franco**

a pagina **17**

LA COMUNICAZIONE

La sua lingua nuova che parlava a tutti

di **Gian Antonio Stella**

alle pagine **30** e **31**

LE ORIGINI

I parenti italiani: per noi era Giorgio

di **Elvira Serra**

a pagina **28**

IL RICORDO, JAVIER CERCAS

«Quando in viaggio gli chiesi dell'aldilà»

di **Paolo Lepri**

a pagina **33**

Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c1. DCB Milano
50422
9 771120 498008

Olimpiadi a Milano-Cortina: costi lievitati a 3,9 miliardi (+400 mln) e il 48% delle opere neppure progettate. Tanto, prima del febbraio 2026, c'è un sacco di tempo

UNIVERSITÀ LUM GIUSEPPE DEGENNARO

il Fatto Quotidiano

NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

Martedì 22 aprile 2025 - Anno 17 - n° 110
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 2,00 - Arretrati: € 3,00 - € 10 con il libro "Antifascisti immaginari"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv in L. 27/02/2004 n. 46) Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

UNIVERSITÀ LUM GIUSEPPE DEGENNARO

PAPA FRANCESCO (1936-2025) È MORTO IERI ALLE 7.35 PER ICTUS E COLLASSO

"Serve il coraggio della bandiera bianca: negoziare non è mai una resa (10.3.2024)

"Nessuna pace è possibile senza un vero disarmo No alla corsa al riarmo (20.4.2025)

IL LUNEDÌ DELL'ANGELO

LA VITA DEL PONTEFICE ANTICONFORMISTA
Venuto "dalla fine del mondo" contro le guerre e la "frociaggine" nel clero
DELL'ARTI A PAG. 6 - 7

110 CARDINALI SU 135 NOMINATI DA BERGOGLIO
Un conclave con oltre dieci papabili: l'incognita italiana e il fattore Trump
D'ESPOSITO E GRANA A PAG. 5

IL SUO PACIFISMO INCOMPRESO E VILIPESO
Le lacrime di coccodrillo dei farisei che gli davano di "putiniano" e "antisemita"
CANNAVÒ A PAG. 4

MELONI CONTRO TAJANI
Ambasciata in Usa: il governo spaccato
SALVINI A PAG. 9

LE NOSTRE FIRME

- Spinelli *a pag. 11*
- Orsini *a pag. 11*
- Scanzi *a pag. 11*
- Dalla Chiesa *a pag. 17*
- Gismondo *a pag. 20*
- Luttazzi *a pag. 10*

ANNUNCIO IN SETTIMANA
Crosetto: 11° invio di armi all'Ucraina
A PAG. 8

La cattiveria
Vitriamo in tempi così bui che un Papa pacifista faceva strano
LA PALESTRA GIUSY COLOTTI

190 MILA EURO DA SALVINI
2 imputati del ponte Morandi ora fanno i collaudatori del Mit
DI FOGGIA A PAG. 14

L'AVEVA GIÀ FATTA MARONI
Nordio beffa sanitari e agenti sulla norma contro le aggressioni
MILELLA A PAG. 15

IL FIGLIO DI RINGO STARR
Gli Who tra risse, addii e il batterista cacciato e ripreso
MANNUCCI A PAG. 18

Bergoglio e pregiudizio

» Marco Travaglio

Papa Francesco era il capo della Chiesa cattolica, dunque nessun capo di governo era tenuto a obbedirgli. Infatti tutti i leader del mondo dal 2013, quando fu eletto, a oggi si sono ben guardati dal seguire le sue parole. E ora che è morto si esercitano in sciacalleschi e ridicoli tentativi di fingersi suoi seguaci. Anziché affannarsi a farci sapere quanto lo adoravano e quanto lui li amava, farebbero meglio a tacere: tutti. Venuto "quasi dall'altro mondo", Jorge Mario Bergoglio era un Papa dell'altro mondo: lontano dalle vaseline da curia romana e dai pregiudizi del suprematismo euro-occidentale, ha trascorso i 12 anni di pontificato a scacciare i mercanti dal tempio. Non sappiamo se fosse un santo: non ci compete. Ma sappiamo che non era il santino in cui, a cadavere ancora caldo, i media tentano di trasformarlo: il papa buono, il papa degli ultimi, il papa umano, *liberal*, riformista, progressista, un nonnetto da fiaba della buona notte per tutti i gusti e le stagioni. Il miglior modo di ricordarlo com'era, e non come lorsignori volevano che fosse e vorrebbero che passasse alla storia, è tramandare le sue parole. Nette, perentorie, inequivocabili. Evangeliche, quindi divisive. Pugni nello stomaco, pietre dello scandalo.

Che c'è di più scandaloso del "porgi l'altra guancia" e dell'"amate i vostri nemici"? Lui li applicava a tutte le guerre e a tutti i riarmi, senza ipocrisie su sedicenti "buoni" e presunti "cattivi". "La guerra in Ucraina non è la favola di Cappuccetto Rosso: Cappuccetto Rosso era buona e il lupo cattivo. Qui non ci sono buoni e cattivi metafisici, in modo astratto. Emerge qualcosa di globale, con elementi molto intrecciati. Un paio di mesi prima dell'inizio della guerra ho incontrato un capo di Stato, un uomo saggio... molto preoccupato per come si muoveva la Nato. Gli ho chiesto perché, mi ha risposto: 'Stanno abbaiando alle porte della Russia'". "Alcuni Stati si sono impegnati a spendere il 2% del Pil nell'acquisto di armi: sono dei pazzi!". "Serve il coraggio della bandiera bianca: il negoziato non è mai una resa". "Indagare se a Gaza c'è un genocidio". "Disarmare le parole per disarmare le menti e la Terra". Fino all'ultimo *Angelus* di Pasqua: "Nessuna pace è possibile senza un vero disarmo! L'esigenza di difesa non può trasformarsi in corsa generale al riarmo". Parole che gli valsero la taccia di filo-russo, putiniano, antisemita e filo-Hamas da una congrega di farisei e imbecilli che sognano un Papa in mimetica per continuare a fingersi cristiani senza sapere cosa significhi. Lui lo sapeva. Ora si dice: "Morto un papa se ne fa un altro". Ma è una parola. Chi crede può solo pregare e chi non crede sperare che anche nel prossimo conclave si noti una qualche traccia dello Spirito Santo.

IL FOGLIO

quotidiano

Redazione e Amministrazione: Corso Vittorio Emanuele II 00 - 20122 Milano

ANNO XXX NUMERO 94 DIRETTORE CLAUDIO CERASA MARTEDÌ 22 APRILE 2025 - € 1,80 + € 0,50 con REVIEW n. 39

Le ambizioni forti di Francesco e la testimonianza estrema di un umanesimo cristiano

Il progetto era alto, forse anche fuori misura. Aveva in uggia l'aristocrazia della Chiesa. Quanto a noi, se un Papa non piace ci si sente in colpa

Se un Papa non piace ci si sente in colpa. Giudicare un papato sembra un atto fuori misura. Sentimenti e idee personali a parte, un bel po' di

di Giuliano Ferrara

mondo Francesco se lo è fatto piacere da subito, perfino troppo, per recuperare uno stadio di innocenza affettiva compromesso dalle raffinatezze teologiche e letterarie di Paolo VI, dai suoi tragici dubbi, e poi dallo spirito regnante e guerriero di Wojtyla, dalle sue tragiche certezze, e dalla soave intrattabilità teologica e morale di Ratzinger, custode non negoziabile di una fede e di una cultura che stavano soccombendo di fronte al wokismo relativista. Esigere una vita innocente è precisamente il male di quest'epoca, almeno secondo un'idea tradizionalista o conservatrice di intelligenza e cultura. Ma va anche detto che Francesco, sotto quel sorriso che era anche un ghigno, e con quel brutto carattere che era un aspetto importante del suo animo, ebbe ambizioni forti. Scelse un nome inedito e anche inaudito, quello di un *alter Christus*, di un uomo che parlava con la natura come i matti, uccellini e lupi, e subito precisò che il nome del grandissimo santo non ammetteva un numero progressivo al seguito. Volle essere un grado zero della pastoralità, un uomo venuto da lontano per realizzare i disegni mistici e mondani della grande élite gesuita alla quale apparteneva, e che da oltre cinque secoli era esclusa quasi per statuto materiale dall'elevazione al soglio di Pietro.

Il progetto era alto, forse anche fuori misura. La forza travolgente della colloquialità, che alla fine banalizza tutto e tutto assimila e omologa, in principio sembrava lo strumento decisivo di una visione chiara del nuovo magistero pontificio, riluttante alla teologia e al Palazzo apostolico, insofferente del moralismo anche nella sua veste più elegante e persuasiva, ostile alle scarpe rosse, alle limousine, alla sontuosità della liturgia cattolica e dello stile vaticano, al *free speech* come libertà di pettegolezzo e mormorazione, alle corridate e alle lobby, alle costrizioni della politica internazionale. Sistemati i principi non negoziabili, che furono messi da parte in apparente noncuranza insieme con l'idea di una rivoluzione antropologica laica ma di matrice cristiana, Francesco tentò di calare nella sua predicazione la "dolcezza" (così la definì) del primo sacerdote della iniziale combriccola di sant'Ignazio, Pietro Favre, con quel suo meraviglioso Memoriale tutto intessuto di movimenti dell'animo cristiano per quel tempo modernissimi e visionari. (segue nell'inserto I)

IL PAPA CHE RIBALTÒ LA CHIESA

E' morto Francesco (1936-2025), il vescovo di Roma preso alla fine del mondo. Ha regnato per dodici anni

Francesco è morto. Ha regnato sulla Chiesa cattolica per dodici anni, da quella piovosa serata del 13 marzo 2013, quando apparve alla

di Matteo Matzuzzi

Loggia delle Benedizioni della Basilica vaticana con un inedito "buonasera", chiedendo al popolo lì presente di pregare per lui e su di lui, vescovo di Roma che presiede nella carità le altre Chiese dell'orbe. Il primo gesuita a divenire Papa, il primo non europeo da più di mille anni. Preso quasi dalla fine del mondo per ribaltare la Chiesa, riformarla e forse anche rivoluzionarla, come richiestogli da chi l'aveva votato sorprendendo molti esperti di questioni vaticane che lo escludevano dalle *short list* di "papabili", non cogliendo che invece quella candidatura già forte nel Conclave del 2005 non era affatto tramontata, tutt'altro. I porporati, scossi dalla rinuncia di Benedetto XVI e tramortiti dalla sequela di scandali che avevano accompagnato il declinare della breve stagione ratzingeriana, volevano un uomo risoluto che in cuor suo detestasse almeno un po' la curia romana, che non amasse apparire davanti alle telecamere, in convegni e simposi, che non frequentasse cene di gala e vernissage. Figurarsi i concerti, soprattutto quelli di musica classica. Jorge Mario Bergoglio era perfetto, si convinsero. Anche perché ben pochi di loro lo conoscevano. E lo dissero perfino gli americani, quelli delle *culture war* che si organizzavano in proprio le conferenze stampa per rimarcare una distanza con i torbidi e corrotti riti romani, convinti di avere parecchie carte in mano da spendere davanti agli eminentissimi colleghi. "E' arrivato il vento di primavera", annunciò l'honduregno Oscar Rodríguez Maradiaga, sassofonista per passione e per un po' vice Papa prima che chiacchiere e scandalucci in patria s'abbattessero pure su di lui, quando gli fu chiesto di commentare l'elezione dell'amico bairense. "Abbiamo eletto un mistico", confessò sorridente e gaudente un cardinale con patentino da ratzingeriano indomito. E in effetti il profilo di questo gesuita austero che non rideva mai veniva interpretato come l'emblema del distacco da quelle liturgie d'oltretevere che sovente si mescolano a intrighi e a volteggiar di corvi. Gesuita purissimo che non badava a fronzoli e "carnevalate", che metterà in riga tutti e caccerà i mercanti dal tempio, commentavano i navigati esperti di affari vaticani sulle due sponde dell'Atlantico. Il cardinale arcivescovo di Vienna, Christoph Schönborn, ai giornalisti radunati davanti a lui spiegava d'aver percepito la presenza dello Spirito santo nella Sistina e di aver capito che il Paraclito illuminava proprio lui, Bergoglio. Si dimenticava di aggiungere che nelle congregazioni generali prima del Conclave lui, Schönborn, era stato fra i più attivi in parole e opere nel sostenere il nome del futuro eletto, quasi a indicare allo Spirito la direzione giusta. Deludendo qualche vecchio amico che aveva già annoverato il voto del cardinale austriaco nella tabella pro Scola.

Papa Francesco, al secolo Jorge Mario Bergoglio, era nato il 17 dicembre del 1936 (Photo by Alessandra Benedetti - Corbis/Corbis via Getty Images)

Bastò meno di una settimana a Francesco per rendere inutili i peana e i ritratti, soprattutto quelli che l'avevano definito il "Ruini d'Argentina" per la sua pubblica opposizione all'aborto e l'invito rivolto alle suore affinché pregassero per ricacciare all'Inferno quel diavolo che portava a varare leggi contro la vita. Pochi giorni dopo quel "buonasera" ci fu il "buon pranzo" all'Angelus, con tanto di lodi a Walter Kasper, teologo di rango sì, ma non proprio ruiniano né ratzingeriano e tantomeno mistico. Qualche porporato si fece d'un tratto pensieroso se non cupo: non sarà che non avevamo capito nulla?

Chi è stato Francesco, al secolo Jorge Mario Bergoglio? Che cosa ha rappresentato nella bimillenaria storia della Chiesa cattolica? Il suo pontificato non è stato lungo ma è come se in questi dodici anni si fosse riversato mezzo secolo di storia. Fin dalla pubblicazione del suo programma di governo, l'enciclopedica esortazione *Evangelii gaudium*, si sarebbe dovuto capire che un'èra s'era chiusa e un'altra si era aperta. Con chiarezza adamatina, lì c'era scritto tutto. Tutto quanto sarebbe avvenuto, ora più lentamente ora con più velocità, nei giorni, nei mesi e negli anni successivi. Altro che stabilità, altro che "mettere le cose in ordine": Francesco ha ribaltato ogni cosa, e mai con la delicatezza che il ruolo gli imponeva. Forse era necessario che accadesse così affinché la Chiesa restasse viva e non si riducesse a museo o ad asettico locale ove adorare ceneri. Ha mandato a processo cardinali intervenendo a cambiare le regole del gioco mentre gli imputati erano alla sbarra, ha squassato movimenti ecclesiali e congregazioni religiose, ha rivoluzionato il Collegio cardinalizio promuovendo vescovi di sperdute isole con un manipolo di cattolici e trascurando arcivescovi di sedi popolose e di grande tradizione.

Nulla sarà più come prima, la riforma deve essere profonda, andare alle radici perché non si possa tornare indietro. Lo assicuravano, quasi imploranti, i fidatissimi porporati promossi a scudieri del Pontefice: se vogliamo che Cristo quando tornerà trovi ancora la fede su questa Terra, bisogna cambiare, svoltare. E senza badare troppo alle forme. Francesco ha lavorato d'accetta, provocando consapevolmente lacerazioni che non potranno essere suturate in poco tempo, qualunque cosa esca dal Conclave ormai alle porte. (segue nell'inserto IV)

Un Papa eccezionale che ha combattuto con tutte le sue forze un mito chiamato occidente

Oltre la dottrina. Dall'Europa al capitalismo passando per l'ambiente. In che cosa non è stato un argine il Papa venuto dalla fine del mondo

Bisogna andare oltre la storia del Papa eccezionale, cosa che Papa Francesco è stato, anche per chi lo ha amato fino a un certo punto. Bisogna dunque andare oltre. Oltre la dottrina, oltre la teologia, oltre il pensiero moderno, oltre la spiccata mondanità, oltre le aperture clamorose, oltre il pauperismo rivendicato, oltre la dottrina rivoluzionaria, e provare a ragionare, in queste ore dolorose, in queste ore successive alla scomparsa di Papa Francesco, ponendoci una domanda complicata e necessaria: è stato argine o piena? C'è un'eredità teologica di Papa Francesco che meriterà dibattiti, riflessioni, discussioni e disquisizioni, ed è anche su questo che scrive oggi sul Foglio il nostro Matteo Matzuzzi, in queste pagine. C'è però un'altra eredità che riguarda il papato eccezionale di Francesco che meriterebbe una discussione altrettanto approfondita e che ha a che fare con un tratto importante, interessante e decisivo degli anni passati alla guida della Chiesa. Papa Francesco è stato molte cose insieme. Ma è stato forse prima di tutto un antioccidentale genuino, sincero, coerente, e dunque eccezionale. E lo è stato dal primo giorno del suo pontificato. Papa Francesco verrà ricordato per molte cose. Ma verrà ricordato anche per essere stato un fiero critico dell'occidente, non a livello dottrinale ma a livello culturale. E ci sono alcuni passaggi precisi del suo papato durante i quali la visione di Francesco ha contribuito in modo decisivo a coltivare e alimentare il senso di colpa dell'occidente, mettendo sotto processo tutto quello che l'occidente ha prodotto: il capitalismo, il progresso, l'ambiente, il profitto, la difesa dei suoi confini. I terreni su cui Papa Francesco ha declinato il suo senso di estraneità nei confronti dell'occidente – senso di estraneità o se volete antipatia che per questioni di realpolitik Papa Francesco non ha mai rivolto ai regimi dittatoriali, dalla Cina di Xi Jinping al Nicaragua di Daniel Ortega – sono molti e si possono provare a mettere insieme uno per uno e l'uno dopo l'altro. E' stato antioccidentale, il Papa eccezionale, nel conflitto in medio oriente, e la sua scarsa empatia per tutto ciò che è successo in Israele dopo il 7 ottobre è figlia di una precisa visione del mondo all'interno della quale Israele non può che essere colpevole fino a prova contraria di ogni nefandezza, anche perché in medio oriente Israele è stato, agli occhi del Papa, il simbolo di un occidente tossico, pericoloso e genocidario (e si capisce perché il rabbino capo di Roma, Riecardo Di Segni, abbia detto a questo giornale che "la guerra che si è scatenata dal 7 ottobre ha avuto tra le sue vittime collaterali il dialogo ebraico-cristiano"). (segue nell'inserto IV)

Francesco, un Papa dritto al cuore di chi non ha ancora perso il suo cuore

La profezia di una canzone di Tricarico, il ritorno all'abc del cristianesimo, la fede del popolo. E tutto il resto non è importante

Meglio iniziare dalla fine e poi tornare all'inizio, disobbedendo al comando del Re al Bianconiglio. Del resto Jorge Mario Bergoglio un pauroso non è stato mai, e sotto l'abito fin troppo bianco ha sempre preferito il suo nero di gesuita, di prete callejero. "Nella mia fine è il mio principio", diceva del resto anche Eliot, chiudendo in un solo verso tutto l'andirivieni della Verità. E la fine, intesa come ultima fatica, del pontificato di Papa Francesco è una fine che torna dritta al Principio di tutte le cose e si chiama *Dilexit nos*, "Ci ha amati". La quarta enciclica, dedicata "all'amore umano e divino del Cuore di Gesù" pubblicata nell'ottobre scorso è passata quasi sotto silenzio, anzi snobbata. Non solo dal mondo laico, che non vi ha trovato appigli per le sue solite diatribe sul progressista o il conservatore; ma anche dai cattolici, così "mondani" da non capire che senza quella attrazione affettiva, quel cuore cui corrispondere, non c'è fede che regga. Invece in quel finale *Dilexit nos*, "Ci ha amati", c'è tutto quello che Francesco ha vissuto e insegnato. Una fede all'altezza di tutti, il contrario di una perfezione morale e irraggiungibile. A partire, ha scritto, dall'unica cosa che conta, la capacità di accorgersi che la nostra vita "sta perdendo il cuore". "Il nostro cuore è fragile ed è ferito". L'adultera, il cieco nato, la samaritana: c'è un cuore nuovo per tutti, come dice il profeta Osea che Bergoglio citò per la Quaresima dello scorso anno: "La Quaresima è il tempo di grazia in cui il deserto torna a essere il luogo del primo amore". E questo forse i teologi di scuola non lo capiscono, ma i bambini sì. Si può essere peccatori, malati, poveri, criminali. Forse la sua confessione più sincera è tutte le volte che ha detto dei carcerati "perché lui e non io?... E' un mistero che mi avvicina a loro". E che gli ha fatto varcare, alzandosi in piedi, la Porta Santa di Rebibbia.

Così, tornati all'inizio, c'è questo. All'inizio non c'è quel "buonasera" di cui parleranno tutti. All'inizio c'è "Miserando atque eligendo", "lo guardò con misericordia e lo scelse", il commento di Beda il Venerabile all'incontro con Matteo il pubblicano, che volle per suo motto episcopale già a Buenos Aires. (Crippa segue nell'inserto III)

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 20.30

Andrea's Version

Sul defunto Papa Francesco, costituirebbe davvero una grave omissione tralasciare la fondamentale intervista di Eugenio Scalfari a Sua Santità, intitolata: "Incontro di lo con lui".

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

SVEGLIA EUROPA VALLEVERDE

il Giornale

MARTEDÌ 22 APRILE 2025 DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI Anno LII - Numero 95 - 1.50 euro*-**

VALLEVERDE

www.ilgiornale.it

LA MORTE DI FRANCESCO

Addio Papa scomodo

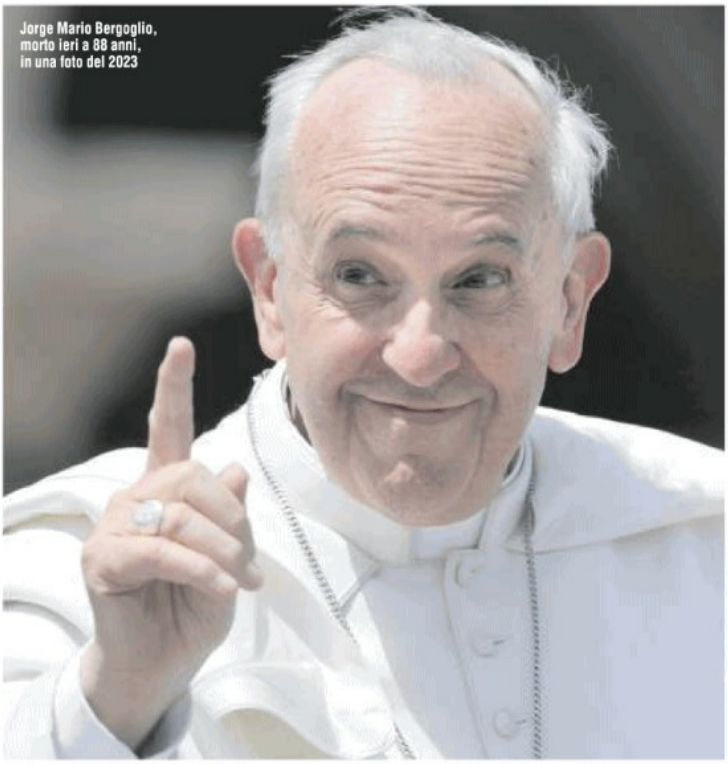
di **Alessandro Sallusti**

Francesco è stato un Papa anomalo nella forma e scomodo nella sostanza, difficile da prendere nella sua interezza per quello zigzagare a modo suo tra l'essere conservatore sui principi irrinunciabili della Chiesa e progressista su tutto il resto. Se ne è andato facendo fino all'ultimo il suo mestiere di prete contro l'evidenza che gli consigliava di prendersi una pausa riparatrice dei suoi non pochi né lievi guai fisici. Niente, testardo fino all'ultimo, non ha voluto sentire ragioni e ha seguito il suo istinto, metodo che ha contraddistinto tutto il suo pontificato. Esordì dicendo che veniva dall'altro mondo, probabilmente conscio dei problemi che avrebbe trovato in questa parte del mondo e pure in casa sua, quella Chiesa ancora sotto choc per le dimissioni del suo predecessore Joseph Ratzinger. La sinistra ha provato ad appropriarsi della sua figura di Francesco Papa degli ultimi, pescando di fiore in fiore dal suo pontificato, salvo scontrarsi con la sua intransigenza tipo «l'aborto è sempre un omicidio», «c'è troppa frociaggine». In realtà Papa Bergoglio non è etichettabile con le categorie classiche destra-sinistra o conservatore-progressista. È cresciuto e si è formato nell'Argentina peronista, un mix di ideologie contrapposte e ricette sociali tra loro diverse, incomprensibile per noi europei e non solo per noi. Francesco era conscio di tutto ciò, di essere amato ma non sempre da tutti, il che non gli ha fatto mai cambiare idea né strada. Sapendo di alcune nostre critiche su alcuni temi sociali del suo pontificato, mi congedò così da un incontro privato: «Direttore, una cortesia: prega per me, ma mi raccomando, non contro». I grandi del mondo ora lo piangono, in alcuni casi sono lacrime di coccodrillo: i suoi accorati appelli contro «la terza guerra mondiale a pezzi» sono rimasti inascoltati dopo essere stati accolti con malcelato fastidio, come se il Papa avesse titolo di occuparsi solo di anime e non di uomini in carne ed ossa. C'è grande attesa per ciò che succederà ora, se l'era francescana sopravvivrà al suo fondatore. Come si dice: morto un Papa se fa un altro, e i lavori sono in corso da ben prima di ieri. Perché, come Francesco ha ben sperimentato su di sé, anche la Chiesa è fatta da uomini, accordi e disaccordi.

Alle 7.35 del Lunedì dell'Angelo, un ictus è stato fatale a Francesco. Domani la salma a San Pietro, i funerali nel fine settimana. Tutto il mondo in lutto per il Pontefice che è andato oltre destra e sinistra

Serena Sartini con **Barberis**, **Biloslavo**, **Borgia**, **Cuomo**, **Curridori**, **Damascelli**, **Facci**, **Giannoni**, **Manti**, **Manzo**, **Scafi** e **Signore**

da pagina 2 a pagina 25



Jorge Mario Bergoglio, morto ieri a 88 anni, in una foto del 2023

SCARICA INTAXI

L'APP PIÙ UTILIZZATA D'ITALIA PER RICHIEDERE UN TAXI

www.intaxi.it

LA SUCCESSIONE

Al via un conclave senza fretta Tutti i favoriti (dietro a Parolin)

di **Stefano Zurlo**

Chi volesse un nome, quello del super favorito, sarebbe fuori strada. Perché non c'è all'orizzonte un profilo come quello di Joseph Ratzinger, capace di calamitare i consensi nel conclave ancor prima di entrare nella Sistina. Ma c'è un'altra ragione quasi banale: molti cardinali non si conoscono fra di loro.

a pagina 12

LE ENCICLICHE

Tenerezza e critiche al populismo

di **Luca Doninelli**

a pagina 25

all'interno

IL TESTAMENTO

«Seppellitemi nella terra nuda col nome Franciscus»

di **Papa Francesco** a pagina 3

L'INCONTRO

Quando mi disse: «Abbiamo molti pensieri in comune»

di **Vittorio Feltri** a pagina 9

IL RICORDO

Telefonate e scherzi Vi racconto Jorge, il prete del mondo

di **Fabio Marchese Ragona** a pagina 3

INTERVISTA AL CARD. RAVASI

«Più che progressista, era un uomo in sintonia col futuro»

di **Luigi Mascheroni** a pagina 10

ETICA E DIRITTI

Amato dalla sinistra, ma le sue radici erano nella dottrina

di **Giannino della Frattina** a pagina 14

VISIONE SOCIALE

Al di là dell'ideologia la netta condanna del culto del denaro

di **Vittorio Macioce** a pagina 15

LINGUAGGIO

Proverbi, neologismi e qualche parolaccia: così lo capivano tutti

di **Marco Zucchetti** a pagina 24

*IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) SPEDIZIONE IN ABB. POSTALE - D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/2004 N. 46) - ART. 1, C. 1 DCB-MILANO

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

983.000 Lettori (Audipress 2024/III)

Quotidiano QN Nazionale

Anno 70 - Numero 95

QN Anno 26 - Numero 110

IL GIORNO

MARTEDÌ 22 aprile 2025
1,60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it

Né santo né re, ma uomo

La sua Chiesa: sincera anche nella fragilità

Agnese Pini a pagina **5**

FRATELLO FRANCESCO

JORGE MARIO BERGOGLIO 1936-2025

Da pagina **2** a pagina **25**

Israele-Palestina

AUTOSSOLUZIONE Paramedici palestinesi giustiziati a Gaza: il caso è chiuso, dice l'inchiesta dei militari

Chiara Cruciati pagina 14

Roma-Tirana

DOPO GJADER La richiesta di asilo manda in tilt il protocollo Albania. Ma l'Italia l'ha già rispedito nel Cpr

Giansandro Merli pagina 13

Visioni

INTERVISTA L'America di Trump e la storia dei conservatori, parla la regista Lee Anne Schmitt

Cristina Piccino pagina 18

quotidiano comunista

il manifesto

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

MARTEDÌ 22 APRILE 2025 – ANNO LV – N° 95 www.ilmanifesto.it euro 1,50

Papa Francesco saluta i fedeli arrivando all'udienza settimanale in piazza San Pietro, Città del Vaticano foto Alessandra Tarantino/Ap

Venuto «dalla fine del mondo», papa Francesco ha dato voce agli ultimi e lottato contro le ingiustizie, molto spesso isolato anche dalla sua Chiesa. Lascia un mondo a pezzi e riforme incompiute. Insieme a una testimonianza di impegno, fino alla fine pagine 2-10

Fratello solo

Incontro con i movimenti

Agli sfruttati non serve la carità ma la lotta

LUCIANA CASTELLINA

In questo momento di grande tristezza per tanti nel mondo, una moltitudine di cui faccio parte anche io, di una cosa almeno sono contenta, anzi fiera: che sia stato il nostro *manifesto* nel 2016 a pubblicare e a distribuire insieme al quotidiano un libro importante.

— *segue a pagina 11* —

Una nuova solidarietà

Gli insegnamenti di una voce rivoluzionaria

LUIGI FERRAJOLI

Papa Francesco ha impersonato, in questi tempi bui e tristi, la coscienza morale e intellettuale dell'intera umanità. Non è esistito, prima di lui, un altro Papa che con altrettanta forza, lucidità e passione abbia riproposto il messaggio evangelico.

— *segue a pagina 11* —

all'interno

12 anni *Un pontificato nel segno del santo dei poveri*

LUCA KOCCI PAGINA 2

Vaticano *Rebus successione, Parolin nome di continuità*

PAOLO RODARI PAGINA 3

Piazza San Pietro *Realismo e spiritualità: il suo popolo*

GIULIANO SANTORO PAGINA 4

Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Dpe/C/RM/23/2103

Migranti *L'esordio a Lampedusa Monsignor Perego: «I governi non lo hanno ascoltato»*

CASARINI, CARUGATI PAGINA 6

Ambiente *«Laudato si'», l'enciclica che ha segnato la sua ecologia integrale. Uno sguardo profetico*

MARTINELLI, ZANOTELLI PAGINA 7

Medio oriente *Striscia nel cuore, le tensioni con Israele e gli Usa. Faggioli: all'opposto di Trump*

GIORGIO, BRANCA PAGINA 8

IL MATTINO

€ 1,20 ANNO CXXXIII - N° 110 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20/B, L. 662/96

Fondato nel 1892

Martedì 22 Aprile 2025 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

L'ADDIO AL PONTEFICE CHE HA SAPUTO PARLARE AL CUORE DELLE PERSONE

CIAO FRANCESCO

IL PAPA DEL SUD GLOBALE

di Roberto Napoletano

Francesco se ne è andato in pieno Giubileo con la commozione del mondo intero, grandi e bambini, ultimi e primi, da un capo all'altro della terra, ma lui è stato e rimarrà per sempre il Papa dell'altro mondo. È arrivato a Roma senza avere una visione europea al punto che l'Europa e l'Occidente saranno sempre ai margini del suo complicatissimo Pontificato. Che si consegna alla storia per le sue mille sfaccettature che chi conosce bene delinea in questo numero speciale. Le regole si facevano e disfacevano il giorno dopo; si tralasciava volutamente spesso il magistero tradizionale della fede. Francesco è stato, soprattutto, il Papa del Sud globale che ha portato sempre dentro di sé e ha inseguito e raggiunto nei posti più nascosti e marginali. Parlando al cuore delle persone, cambiando la comunicazione e esprimendosi con il corpo, costruendo la storia.

Continua nella pagina seguente

IL_MATTINO - NAZIONALE - 1 - 22/04/25 ----
Time: 21/04/25 23:30

-MSGR - 01_NAZIONALE - 1 - 22/04/25-N:

Il Messaggero

€ 1,40* ANNO 147 - N° 110 ITALIA

Sped. in A.P. DL353/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB-RM

NAZIONALE

Martedì 22 Aprile 2025 • S. Leonida

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

1936-2025 Un ictus a Santa Marta: Bergoglio si è spento ieri alle 7.35

Il Papa degli ultimi

Il testo di Francesco

«LA MORTE NON È LA FINE MA UN NUOVO INIZIO»

Papa Francesco

Ho letto con emozione queste pagine uscite dal pensiero e dall'affetto di Angelo Scola, caro fratello nell'episcopato (...)

Continua a pag. 7

Forse sabato i funerali a Roma, ci sarà Trump. Conclave tra 5 e 10 maggio

L'editoriale

LA PASQUA DI SPERANZA DEL PARROCO DEL MONDO

Guido Boffo

Il Papa venuto dalla fine del mondo, il Papa figlio di una rinuncia, alle 7.35 di ieri mattina è tornato alla Casa del Padre, come recita la nota del Vaticano. E anche quest'ultimo viaggio lo ha affrontato a modo suo, mischiandosi sino in fondo alla gente che gremiva piazza San Pietro nella domenica di Pasqua, dopo aver impartito la benedizione Urbi et Orbi con un filo di voce, ansimante e visibilmente sfiancato dalla malattia, testimoniando il mistero della resurrezione di Cristo con la sofferenza del suo vicario in terra.

Continua a pag. 41

La testimonianza

Mattarella: «Lascia in me un gran vuoto»

Andrea Bulleri

Sergio Mattarella ricorda il Pontefice «amico» con un video: «Per me un grande vuoto». *A pag. 12*

L'intervista

Prodi: «Quella lettera scritta per la mia Flavia»

Mario Ajello

«Scrisse a mano, mi commosse». Romano Prodi ricorda la lettera per la moglie. *A pag. 15*

Franca Giansoldati all'interno

Rosario in suffragio per Papa Francesco in piazza San Pietro (FOTO LAPRESSE)

Bechis, Carini, Evangelisti, Gagliarducci, Paura, Pigliautile, Sabadin, Saccà, Urbani, Valenza e Ventura da pag. 2 a pag. 29

Il colloquio

Meloni: «Lunedì mi disse: Giorgia, ci deve ridere su»

Ileana Sciarra

«Ci ride un po' su». Il Papa lo ha detto a Meloni nell'ultimo incontro. *A pag. 13*

La visita speciale

Un pomeriggio al Messaggero «Vi leggo sempre»

Raffaella Troili

La storica visita al nostro giornale di Bergoglio, nel 2018: «Leggo solo *Il Messaggero*». *A pag. 29*

Il commento

LA PIRAMIDE ROVESCIATA DEI LAICI NELLA CHIESA

Luca Diotallevi

Capire cosa Francesco ci lascia è un'impresa (...)

Continua a pag. 41

ENGLISH VERSION ON LINE

Scan the QR code to read the latest news on Pope Francis' farewell in the English version on ilmessaggero.it

* Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero + Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, Il Messaggero + Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; nel Molise, Il Messaggero + Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero + Nuovo Quotidiano di Puglia + Corriere dello Sport-Stadio € 1,50. "Fuori porta" + € 7,80 (sola Roma)

-TRX 11:21/04/25 23:02-NOTE:

1.063.000 Lettori (Audipress 2024/II)

Quotidiano QN Nazionale

Anno 140 - Numero 95

QN Anno 26 - Numero 110

il Resto del Carlino

(*) A Rovigo IL RESTO DEL CARLINO con "LA VOCE NUOVA DI ROVIGO" Euro 1,50 - non vendibili separatamente - iniziativa valida a Rovigo e provincia
(*) QN CARLINO € 1,60 e VANITY FAIR € 0,20 abbinamento non vendibile separatamente € 1,80 totale - Iniziativa valida per la Provincia di Imola

MARTEDÌ 22 aprile 2025
1,80 Euro*

Nazionale - Imola

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

Né santo né re, ma uomo

La sua Chiesa: sincera anche nella fragilità

Agnese Pini a pagina **5**

FRATELLO FRANCESCO

JORGE MARIO BERGOGLIO 1936-2025

Da pagina **2** a pagina **25**

DIERRE VALORE SENZA TEMPO
STERLINE • MARENGHI LINGOTTI D'ORO
WWW.DIERREGOLD.IT
TEL. 010 581818

MARTEDÌ 22 APRILE 2025

IL SECOLO XIX

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50 € (GE e provincia con Gazzetta dello Sport a 1,90 €; SP, IM, SV e provincia con TuttoSport a 1,90 €; AT, AL, CN e provincia con TuttoSport a 1,50 €) - Anno CXXXIX - NUMERO 95, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.SD- MANZONI & C.S.P.A.: Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e www.ilsecoloxix.it Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

LA SUA RIVOLUZIONE

MICHELE BRAMBILLA

HA SPAZZATO VIA FORMALISMI E CLERICALISMI

Che l'argentino Jorge Mario Bergoglio sarebbe stato un Papa rivoluzionario lo si intuì già la sera del 13 marzo 2013 quando, poco dopo l'*Habemus Papam*, si affacciò dalla loggia centrale di San Pietro. Rimase zitto e immobile per alcuni minuti, facendo temere quanto immaginato nel film di Nanni Moretti: cioè un Papa esitante, non certo di accettare. Il dubbio svanì, appunto, dopo qualche minuto. Per far posto, però, allo stupore. Abituati a pontefici che per secoli si sono presentati con algida distanza, e poi agli ultimi certo più moderni ma comunque rispettosi d'un protocollo augusto e venerando, i fedeli rimasero di stucco quando Bergoglio pronunciò, come prima parola, quella che ogni mortale pronuncia dopo le ore tredici: «Buonasera».

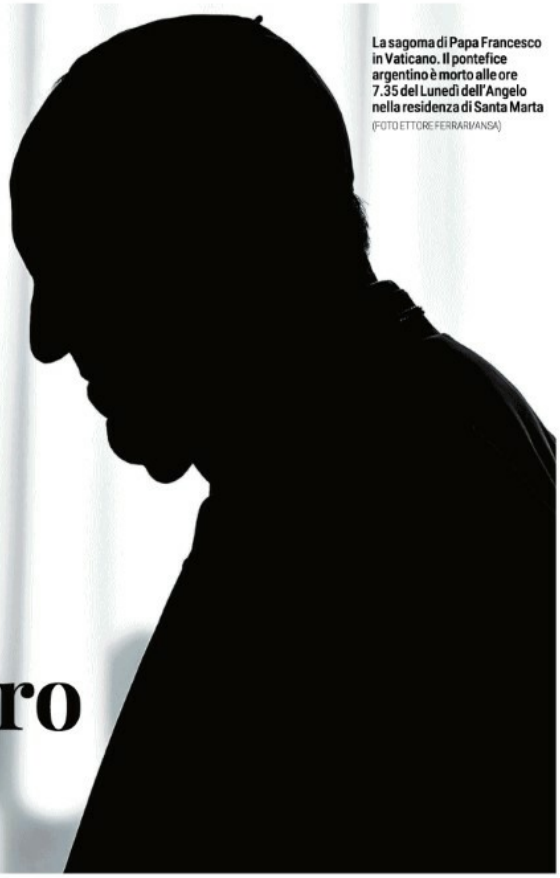
Nei giorni immediatamente successivi Francesco – rivoluzionario anche nella scelta del nome: nessuno aveva mai osato chiamarsi come il Santo – confermò di essere piombato nella storia della Chiesa come un uragano. Si presentò in Sala Nervi a noi giornalisti con una tunica bianca, in basso alla quale spuntavano pantaloni grigi e scarpe nere da curato di campagna; abbandonò dopo poche righe il discorso che gli era stato preparato da un qualche monsignore di Curia e cominciò a parlare a braccio; non diede la benedizione generale «perché so che fra voi ci sono molti non credenti»; infine annunciò che non avrebbe abitato in quello che i vaticanisti chiamano l'Appartamento, bensì in una ben più modesta dimora in Santa Marta, a Borgo Pio.

Ha denunciato i formalismi, il clericalismo, «le fedi fatte di abitudini e paura» cantate da Guccini sessant'anni fa, la confusione tra servizio e potere. Ha urlato che trafficare in armi e dimenticarsi dei poveri è ben più grave dell'ossessione bigotta per il sesso e per le apparenze. Ha sconcertato i moralisti, non ha giudicato nessuno, ha ascoltato tutti.

Se la sua rivoluzione sia riuscita o no, lo dirà la storia, che nella Chiesa si misura in secoli. Sappiamo però una cosa. Si dice che la Provvidenza alcuni papa li dona; altri li permette; altri ancora li infligge. Ecco, potremmo sbagliarci, e sappiamo pure che Francesco a tanti cattolici non è affatto piaciuto: però abbiamo l'impressione ch'egli appartenga alla prima categoria, quella dei donati.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Francesco 2013-2025



La sagoma di Papa Francesco in Vaticano. Il pontefice argentino è morto alle ore 7.35 del Lunedì dell'Angelo nella residenza di Santa Marta

(FOTO ETTORE FERRARI/ANSA)

I dodici anni che sconvolsero la Chiesa

Papa Bergoglio è morto ieri mattina per un ictus, a 88 anni. L'ultimo bagno di folla tra i fedeli a Pasqua
Il testamento: «Il sepolcro a Santa Maria Maggiore nella terra». «La mia sofferenza offerta al Signore»

La vita terrena di Papa Francesco è finita alle 7.35 del Lunedì dell'Angelo, il giorno dopo l'ultimo abbraccio pasquale del pontefice con i fedeli. Jorge Mario Bergoglio, 88 anni, argentino con origini piemontesi e liguri, è morto per le conseguenze di un ictus, ultimo atto di un calvario iniziato mesi fa, con una polmonite. In 12 anni di pontificato ha lasciato un segno indelebile. Nel suo testamento ha chiesto di essere sepolto nella nuda terra, a Santa Maria Maggiore.

SERVIZI / PAGINE 2-15

LA GRANDEZZA DELL'UOMO

VITO MANCUSO / PAGINA 3

UN PROFETA VESTITO CON I NOSTRI PANNI

L'ENCICLICA LAUDATO SI'

ALBERTO DE SANCTIS / PAGINA 13

VIDE L'ABBRACCIO TRA UOMO E NATURA

ROLLI

LA SUCCESSIONE

Domenico Agasso / PAGINE 4 E 5

L'erede nel conclave sempre più globale

LA VISITA E GLI AVI LIGURI

Bruno Viani / PAGINE 8 E 9

Genova, quando disse «Starò con gli ultimi»

NUOVO BANCO METALLI
L'unica fonderia in Liguria
COMPRO ORO
PREZZO MASSIMO GARANTITO
GENOVA CORNIGLIANO: Via Cornigliano n.36/38/40/r Tel: 010 6501501
GENOVA SAN FRUTTUOSO C.so Sardegna 89/R
GENOVA SAMPIERDARENA: Via Antonio Cantore, 106r Tel. 010 416382
SANREMO: Via Roma 2, Tel: 0184 990230
ORARIO CONTINUATO: dal Lunedì al Sabato 9.00/19.00
www.banco-metalli.com

PARLA IL RESPONSABILE ORGANIZZATIVO FDI

Donzelli: «Genova vada avanti Con Salis il rischio è la palude»

MARIO DE FAZIO

Giovanni Donzelli, responsabile organizzativo di Fratelli d'Italia, in un'intervista al Secolo XIX parla del voto a Genova. «Piciocchi garantisce continuità e rilancio, mentre con la sinistra Genova rischierebbe l'immobilismo economico e infrastrutturale: ci sarebbe una palude, perché Salis sarebbe ostaggio della sua coalizione che va dai boy scout ai centri sociali». L'ARTICOLO / PAGINA 17

VERSO IL 25 APRILE: IL PERSONAGGIO

Orsolino, musica dal lager nel nome della libertà

CHIARA CACCIANI

Nelle lettere spedite a casa dal campo di internamento aveva chiesto ai genitori una chitarra con il manico smontabile, perché non si rompesse durante la spedizione. Non poterono accontentarlo. Ma la carta da musica quella sì, non gliela fecero mancare. Fu così che Francesco Orsolino, genovese futuro pioniere della chitarra a sette corde, compose le sue musiche di libertà. L'ARTICOLO / PAGINA 20

NUOVO BANCO METALLI
L'unica fonderia in Liguria
COMPRO ORO
PREZZO MASSIMO GARANTITO
GENOVA CORNIGLIANO: Via Cornigliano n.36/38/40/r Tel: 010 6501501
GENOVA SAN FRUTTUOSO C.so Sardegna 89/R
GENOVA SAMPIERDARENA: Via Antonio Cantore, 106r Tel. 010 416382
SANREMO: Via Roma 2, Tel: 0184 990230
ORARIO CONTINUATO: dal Lunedì al Sabato 9.00/19.00
www.banco-metalli.com

Edizione chiusa in redazione alle 22

€ 2* in Italia — Martedì 22 Aprile 2025 — Anno 161°, Numero 110 — ilsole24ore.com

* solo in Puglia e in provincia di Matera in abbinamento obbligatorio con "L'Edicola"

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Prevenzione
Sicurezza, obbligo di formazione anche per i datori di lavoro

Luigi Calazza e Roberto Calazza —a pag. 27

L'Esperto risponde
Domani con Il Sole un inserto speciale su concordato e lavoro autonomo

—a 1,00 euro più il prezzo del quotidiano

SVEGLIA EUROPA

VALLEVERDE

FRANCO ORIGLIA/GETTY IMAGES

L'addio
Francesco, il Papa degli ultimi e della pace

Il Santo Padre è morto ieri alle 7,35
Il testamento: la mia sofferenza offerta per la pace e la fratellanza
Mattarella: il ricordo è responsabilità

Carlo Marroni —a pagina 2 e altri servizi alle pagine 2-9

LE TESTIMONIANZE

IL DESTINO, GIOBBE E LA SISTINA
di Gianfranco Ravasi —a pag. 7

L'ECONOMIA DAL LATO DI LAZZARO
di Luigino Bruni —a pag. 8

LE SCELTE SOCIALI E LA SPERANZA
di Elena Beccalli —a pag. 8

Addio a Papa Francesco. Jorge Mario Bergoglio è mancato ieri mattina a Roma. Di origini piemontesi, era nato in Argentina, a Buenos Aires, il 17 dicembre 1936

Trump attacca Powell, crolla Wall Street

Dazi e taglio dei tassi

«È un perdente»: cede il dollaro, oro record oltre quota 3.430, Nasdaq -2,5%

Il nuovo, duro attacco di Trump alla Fed («Powell è un perdente») manda al tappeto Wall Street (-2,55% il Nasdaq), mentre l'euro si apprezza ancora sul dollaro (1,15) e l'oro vola a oltre 3.430 dollari l'oncia. Morya Longo —a pag. 12

LE CONTROMOSSE

La Cina: ritorsioni ai Paesi contro di noi con gli Usa Fondi di Pechino in ritirata dai private equity americani

Marco Valsania —a pag. 11

Batterie a ioni di sodio. Catl annuncia ricarica in 5 minuti e più autonomia di Byd

BATTERIE PER AUTO

Sfida tutta cinese per le ricariche ultraveloci

Il colosso cinese Catl, leader nella produzione di batterie per auto elettriche e concorrente di Byd, ha presentato la nuova batteria a ricarica ultrarapida.
Anniechiarico —a pag. 25

Bper. Il ceo Gianni Franco Papa

L'INTERVISTA

Il ceo di Bper: «Ops su Sondrio strategica, avanti dritti sulla nostra strada»

Luca Davi —a pag. 23

PANORAMA

MEDIO ORIENTE

A Gaza altre 39 vittime dei raid L'Idf: errore attacco ai soccorritori

Altre 39 vittime nelle ultime 24 ore a causa dei raid di Israele nella Striscia di Gaza. Dall'inizio delle ostilità dopo la tregua, sono 1.900 le vittime dei bombardamenti, secondo le stime del ministero della sanità di Hamas. Intanto, secondo una inchiesta dell'esercito israeliano, i 15 soccorritori della Mezza Luna Rossa morti in un attacco a marzo, sarebbero stati colpiti «per una serie di errori professionali». Per questo è stato sollevato dall'incarico un vice comandante dell'esercito. Polemiche per le dichiarazioni del ministro Smotrich, secondo il quale «la liberazione degli ostaggi non è la cosa più importante». —Servizio a pagina 14

LAVORO

Sono 5,9 milioni i dipendenti in attesa del contratto

Cristina Casadei —a pag. 17

GUERRA CON LA RUSSIA

Ucraina, per gli Usa buone possibilità di accordo

Secondo l'amministrazione Trump esistono buone possibilità di un accordo tra Russia e Ucraina. Intanto Kiev e Mosca si scambiano accuse di violazione della tregue pasquale di due giorni. —a pagina 14

COMMISSARIO

Decreto Sport, in arrivo 5 miliardi per gli stadi

Arriverà a maggio il Decreto Sport che, con l'introduzione della figura del commissario, sbloccherà 5 miliardi per costruire nuovi stadi. Con l'effetto leva la dote potrebbe salire a 10 miliardi. —a pagina 18

GENERALI

«Da Ivass no richieste su governance jv con Natixis»

Generali non ha ricevuto da Ivass alcuna richiesta di maggiori informazioni sulla nuova entità che nascerà dalla joint con Natixis. È quanto spiega la compagnia assicurativa del Leone. —a pagina 24

Salute 24

Salute e genere
Serve ripensare prevenzione e cura

Francesca Cerati —a pag. 21

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
Scopri le offerte
ilsole24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti 02.30.300.600

DI NICO SPUNTONI

I dieci anni dei due Papi
La convivenza con Ratzinger

a pagina 12

DI EDOARDO SIRIGNANO

Don Patriciello: «Il Papa laico della periferia del mondo»

a pagina 26

DI FRANCESCO CAPOZZA

Da Parolin a Tagle e Sarah
Parte la corsa al successore

a pagina 20

INTAXI, L'APP PIÙ UTILIZZATA D'ITALIA PER RICHIEDERE UN TAXI
www.intaxi.it

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

San Sotéro, papa | Martedì 22 aprile 2025 | DIRETTO DA TOMMASO CERNO | Anno LXXXI - Numero 111 - € 1,20* | ISSN 0391-6990 www.iltempo.it

INTAXI, L'APP PIÙ UTILIZZATA D'ITALIA PER RICHIEDERE UN TAXI
www.intaxi.it

CIAO FRANCESCO

Il Santo Padre è morto a Santa Marta ieri alle 7.35
«L'ictus, il coma e il collasso»
Roma e il mondo sotto choc
Domani l'esposizione a San Pietro
Attesi a Roma milioni di fedeli

La «Sperduta» gela la Capitale
Poi il tributo del mondo
Da Mattarella a Meloni
l'abbraccio a Jorge Bergoglio
Trump atteso per i funerali
E la Chiesa prepara il Conclave

Adelai, Albergotti, Alfieri, Arditti, Bianconi, Bisignani, Campigli, Capozza, Chaouqui, Conti, De Leo, Frasca, Giordano, Manni, Martini, Ottaviani, Paragone, Parsi, Puglisi, Sirignano, Sorrentino, Spuntoni, Tivelli, Vitelli e Zanchi
da pagina 2 a 32

Ci mancherai Papa della fine del mondo Forse non ti abbiamo capito del tutto

DI TOMMASO CERNO

Ci mancherai Francesco. Mancherai a chi crede, perché hai spogliato la Chiesa di orpelli e mostrato che là sotto c'è un Vangelo che non piace sempre. Ma che è la strada che un cattolico deve con fatica percorrere per arrivare là dove oggi, all'improvviso, ci sei tu. Nelle mani del Signore, come ci hai detto e come preghiamo, spesso senza pensarci, spesso per abitudine e non per fede. Ma mancherai anche a chi quella fede non ce l'ha, o la mette in discussione, la comprime, la nasconde, come capita spesso di fare anche a me, che vengo da un'infanzia cattolica dove i dubbi hanno prevalso sulle verità. E devo dire, adesso che non ci sei, che quel tuo modo apparentemente semplicistico, il nocchieruto bastone delle parole che uno non vorrebbe sentire, mi hanno fatto risorgere più di un dubbio sulla facilità con cui mi sono lasciato alle spalle tante omelie, tante messe, tante promesse. Quel «buonasera» con cui hai salutato il mondo, quell'abito bianco che ti distingueva dai tuoi predecessori, quella croce che ti sei portato dietro dal sacerdozio rifiutando l'oro e quel nome del Santo che si spogliò di tutto sembravano stridere con la complessità della teologia gesuita. Ma è forse proprio questo che ci mancherà più di tutto. Un Papa che semplice non è stato affatto e che adesso ci chiediamo se abbiamo ascoltato abbastanza. Un Papa capace di convivere per dieci anni con Papa Benedetto XVI. Il Papa della Grande Rinuncia, il sublime teologo, il tedesco docile ma dalla fama austera. Quell'immagine di due pontefici gemelli e opposti, almeno all'apparenza, che insieme riempivano la Chiesa delle sue due dimensioni più antiche: il sapere e l'agire. Adesso che non ci sei, il dubbio che resta è che cosa avrebbe detto Ratzinger di questa tua uscita di scena: drammatica ma anche un po' alla buona, come hai sempre fatto finta di essere.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

DI MARIA RITA PARSI

Francesco e quell'elogio della vecchiaia adolescente

a pagina 5

DI FRANCESCA ALBERGOTTI

La rivoluzione della tenerezza e il dono alla «Chiesa Donna»

a pagina 29

DI FRANCESCA CHAOUQUI

Santo Padre, ti dico grazie Continuerò a seguire la verità

a pagina 29

DI SUOR MONIA ALFIERI

Con Vance l'ultimo lavoro da «defensor pacis»

a pagina 11

DI LUIGI BISIGNANI

La sintonia con gli «ultimi» e i grandi attriti con la Curia

a pagina 11

DI ROBERTO ARDITTI

Non il Papa delle Cancellerie Il Vescovo di chi non ha voce

a pagina 17

DI LUIGI TIVELLI

Se anche gli agnostici si inginocchiano a un Grande

a pagina 15

DI GIANLUIGI PARAGONE

«Niente pace senza disarmo» Il monito ai potenti della Terra

a pagina 23

*IN ITALIA FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)

Anno 34 - n° 94 - € 3,00 - CHF 4,50 - Martedì 22 Aprile 2025

www.italiaoggi.it

ItaliaOggi Sette

IL PRIMO GIORNALE PER PROFESSIONISTI E IMPRESE

ADVEST
TAX
LEGAL
CORPORATE

• TUTTE LE AZIENDE CHE ASSUMONO • a pag. 45

ADVEST
TAX
LEGAL
CORPORATE

PNRR
Istruzioni per l'uso

a pag. 6

Come difendersi dall'IA

Contro le allucinazioni dell'intelligenza artificiale si può fare ricorso al Garante privacy oppure chiedere il risarcimento dei danni, ma molte strade sono in salita

Se l'Intelligenza artificiale ha le allucinazioni, le strade per tutelarsi ci sono, ma sono in salita. Si può fare un reclamo al Garante della privacy oppure una causa civile d'urgenza o una per chiedere il risarcimento dei danni. In effetti, a prescindere dal fatto che la migliore salvaguardia è essere prudenti nell'uso dei robot, un incidente, magari per un fatto di terzi, può capitare e in questi casi si scopre che le procedure di urgenza, amministrative o giudiziarie, non assicurano sempre un intervento immediato.

Cinzia Messina a pag. 18

Rendiconto finanziario: ecco come ridurre anomalie ed errori

Valcarenghi – Pellino da pag. 20

Soltanto qui chi sbaglia non paga

DI MARINO LONGONI

Qualche tempo fa chi scrive ha voluto personalmente testare l'efficienza di uno dei più noti sistemi di intelligenza artificiale chiedendogli di fornire una breve biografia di Marino Longoni.

Anche se nella domanda ho inserito i miei dati esatti (data e luogo di nascita, professione e nome della testata per cui lavoro), il risultato è stato una biografia completamente inventata, nella quale oltre il 90% dei dati era sbagliato. Di fronte a questo output si può (come ha fatto il sottoscritto) solo sorridere e pensare che la tanto sbandierata IA deve ancora fare molta strada, ma si potrebbe anche pensare di non essere così indulgenti e reagire, ad esempio, chiedendo il risarcimento dei danni, sia materiali sia immateriali.

Tra l'altro chi intendesse percorrere la via giudiziale della richiesta di risarcimento dei danni può avvalersi dello scivolo previsto dall'articolo 2050 del codice civile

continua a pag. 3

IO Lavoro

Apprendistato in calo, ma cresce il tempo indeterminato

da pag. 41

Affari Legali

Trust, il fisco più chiaro agevola la pianificazione

da pag. 29

AATech

Affidabilità e automazione per il tuo **Reporting ESG**

Con Truezero semplifichi, digitalizzi e monitori ogni fase del processo.

Visita il nostro sito web

truezero.it

TrueZero è il **software ESG** pensato per semplificare la gestione del **bilancio di sostenibilità**. Consente di raccogliere i dati, analizzare i rischi e generare report ESG in modo intuitivo e preciso. **Richiedi una demo su truezero.it**

TRUEZERO
AATech ESG solution

• Anno 34 - n° 94 - € 3,00 - CHF 4,50 - Martedì 22 Aprile 2025

• TUTTE LE AZIENDE CHE ASSUMONO • a pag. 45

www.italiaoggi.it

ItaliaOggi Sette

IL PRIMO GIORNALE PER PROFESSIONISTI E IMPRESE

ADVEST
TAX
LEGAL
CORPORATE

ADVEST
TAX
LEGAL
CORPORATE

PNRR
Istruzioni per l'uso

a pag. 6

Come difendersi dall'IA

Contro le allucinazioni dell'intelligenza artificiale si può fare ricorso al Garante privacy oppure chiedere il risarcimento dei danni, ma molte strade sono in salita

Se l'Intelligenza artificiale ha le allucinazioni, le strade per tutelarsi ci sono, ma sono in salita. Si può fare un reclamo al Garante della privacy oppure una causa civile d'urgenza o una per chiedere il risarcimento dei danni. In effetti, a prescindere dal fatto che la migliore salvaguardia è essere prudenti nell'uso dei robot, un incidente, magari per un fatto di terzi, può capitare e in questi casi si scopre che le procedure di urgenza, amministrative o giudiziarie, non assicurano sempre un intervento immediato.

Cinzia Messina a pag. 18

Rendiconto finanziario: ecco come ridurre anomalie ed errori

Valcarenghi – Pellino da pag. 20

Soltanto qui chi sbaglia non paga

DI MARINO LONGONI

Qualche tempo fa chi scrive ha voluto personalmente testare l'efficienza di uno dei più noti sistemi di intelligenza artificiale chiedendogli di fornire una breve biografia di Marino Longoni.

Anche se nella domanda ho inserito i miei dati esatti (data e luogo di nascita, professione e nome della testata per cui lavoro), il risultato è stato una biografia completamente inventata, nella quale oltre il 90% dei dati era sbagliato. Di fronte a questo output si può (come ha fatto il sottoscritto) solo sorridere e pensare che la tanto sbandierata IA deve ancora fare molta strada, ma si potrebbe anche pensare di non essere così indulgenti e reagire, ad esempio, chiedendo il risarcimento dei danni, sia materiali sia immateriali.

Tra l'altro chi intendesse percorrere la via giudiziale della richiesta di risarcimento dei danni può avvalersi dello scivolo previsto dall'articolo 2050 del codice civile

continua a pag. 3

IO Lavoro

Apprendistato in calo, ma cresce il tempo indeterminato

da pag. 41

Affari Legali

Trust, il fisco più chiaro agevola la pianificazione

da pag. 29

AATech

Affidabilità e automazione per il tuo **Reporting ESG**

Con Truezero semplifichi, digitalizzi e monitori ogni fase del processo.

Visita il nostro sito web

truezero.it

TrueZero è il **software ESG** pensato per semplificare la gestione del **bilancio di sostenibilità**. Consente di raccogliere i dati, analizzare i rischi e generare report ESG in modo intuitivo e preciso. **Richiedi una demo su truezero.it**

TRUEZERO
AATech ESG solution

983.000 Lettori (Audipress 2024/III)

Quotidiano QN Nazionale

Anno 167 - Numero 110

QN Anno 26 - Numero 110

LA NAZIONE

MARTEDÌ 22 aprile 2025
1,80 Euro

Firenze - Empoli

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it

Né santo né re, ma uomo

La sua Chiesa: sincera anche nella fragilità

Agnese Pini a pagina **5**

FRATELLO FRANCESCO

JORGE MARIO BERGOGLIO 1936-2025

Da pagina **2** a pagina **25**

BE Rebel
Pay per you

la Repubblica

Ecco una notizia.
Con noi risparmi sull'RC Auto.
BE Rebel
Pay per you

Fondatore
EUGENIO SCALFARI

Direttore
MARIO ORFEO

Martedì
22 aprile 2025
Anno 50 – N° 95
Oggi con
Affari&Finanza
In Italia **€ 1,90**

Francesco
1936–2025

Il Papa degli ultimi

L'addio per un ictus a 88 anni: sabato i funerali, presente anche Trump. Nel testamento le ultime volontà: sepoltura nella terra a S. Maria Maggiore

i servizi da pagina **2** *a pagina* **37**

STEFANO DAL POZZOLO / CONTRASTO

IL COMMENTO

di **EZIO MAURO**

La Chiesa non sarà più la stessa

Wojtyla l'anima, Ratzinger la mente, Bergoglio il cuore. Lo Spirito Santo sembrava aver compiuto la ricognizione finale della figura del sommo pontefice completando la terna dei tre Papi della contemporaneità, il 13 marzo 2013, mentre si spalancavano i finestroni della loggia di San Pietro su quell'uomo di 76 anni vestito con i paramenti sacri che procedeva lentamente, e si presentò ai fedeli con un saluto laico e familiare, niente affatto solenne o rituale: «Buonasera». Veniva davvero «quasi dalla fine del mondo», come disse lui stesso, dall' America Latina che non aveva ancora eletto nessun pontefice, da una biografia italo-argentina comune a tante storie di miseria, emigrazione, avventura e lavoro.

alle pagine **10** *e* **11**

La morte annunciata in mezzo alla gente di un rivoluzionario

IL RACCONTO

di **GABRIELE ROMAGNOLI**

Un alito di vento al risveglio di Roma si è portato via 21 grammi dal corpo di un uomo che è stato papa. Ha affidato a quell'assenza minima eppur decisiva il mistero di una conseguenza che si svela a chi se ne va e grava su chi resta. Jorge Mario Bergoglio si è avviato verso quella porta attraversata la quale, parole sue, «c'è la festa».

alle pagine **2** *e* **3**

ALL'INTERNO

Da Tagle a Parolin i nomi del conclave
di **IACOPO SCARAMUZZI**
a pagina **14**

Mattarella: dolore e senso di vuoto
di **CONCETTO VECCHIO**
a pagina **28**

Meloni proclama il lutto nazionale
di **LORENZO DE CICCO**
a pagina **24**

La sua bussola da gesuita militante
di **ANTONIO SPADARO**
a pagina **21**

I migranti fratelli e la dottrina sociale
di **LUIGI MANCONI**
a pagina **30**

Le mille battaglie per l'ambiente
di **CARLO PETRINI**
a pagina **31**

Bruck: amici divisi da quel "genocidio"
di **ANNALISA CUZZOCREA**
a pagina **29**

Scalfari e gli altri dialogo con gli atei
di **CORRADO AUGIAS**
alle pagine **34, 36** *e* **37**

Prezzi di vendita all'estero: Francia, Monaco P., Slovenia € 3,00 - Grecia € 3,50 - Croazia € 3,00 - Svizzera Italiano CHF 3,50 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00
Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90 Tel. 06/49821 - Sped. Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma
Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C. Milano - via F. Aporti, 8 - Tel. 02/574941, email: pubblicitadimanzoni.it
NZ

CO.GA.L.

LA STAMPA

MARTEDÌ 22 APRILE 2025

CO.GA.L.

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1867

1,70 € II ANNO 159 II N.110 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it

GNN

IL COMMENTO

Nel giorno dell'Angelo l'addio di un Pontefice che non fu teologo ma piuttosto Profeta

VITO MANCUSO

Chissà se gli esseri umani hanno il potere o meno di scegliere quando andarsene. Di sicuro alcuni no, vengono strappati dall'esistenza in modo inaspettato e improvviso per un incidente o per un'altra delle mille fatalità. Altri però hanno la possibilità di guardare in faccia la morte, quasi di parlarle, in quanto divenuti consapevoli di essere entrati in una fase di non-ritorno e tuttavia non ancora arrivati alla fine. È stata la situazione di Papa Francesco, ricoverato d'urgenza il 14 febbraio scorso e da allora fino a ieri alle prese con la prossima fine. È quindi possibile pensare che gli abbia "scelto" di andarsene? - PAGINA 3

IL PAPA SI È SPENTO ALLE 7.35 DEL LUNEDÌ DI PASQUA DURANTE IL GIUBILEO: AVEVA 88 ANNI

Era Francesco

AMABILE, BRESOLIN, CAPURSO, CORBI, FIORINI, GALEAZZI, GENTA, GIUBILEI, GUANELLA, PANARARI, SCHIANCHI

VATICAN POOL/GETTY

La nuova Chiesa
MARCELLO SORGI

La visione di pace
STEFANO STEFANINI

La voce in Israele
ANNA FOA

L'ULTIMO SCRITTO INEDITO

Dalla vecchiaia alla morte così per noi uomini ricomincia la vita

PAPA FRANCESCO

Ho letto con emozione queste pagine uscite dal pensiero e dall'affetto di Angelo Scola, caro fratello nell'episcopato e persona che ha rivestito servizi delicati nella Chiesa, ad esempio nell'essere stato rettore della Pontificia Università Lateranense, in seguito patriarca di Venezia e arcivescovo di Milano. Anzitutto voglio manifestargli tutto il mio ringraziamento per questa riflessione che unisce esperienza personale e sensibilità culturale come poche volte mi è accaduto di leggere. - PAGINA 5

LE ANALISI

Da Parolin a Zuppi i favoriti al conclave
Domenico Agasso

Così ha riportato le periferie al centro
Franco Garelli

Sinistra e Meloni piaceva un po' a tutti
Federico Geremicca

Le frizioni con gli Usa ma Trump al funerale
Alberto Simoni

Ma su abusi e frodi rivoluzione a metà
Gianluigi Nuzzi

Maraini: la misoginia resta un ostacolo
Simonetta Sciandivasci

LE IDEE

I gesti per gli ultimi e la lotta al Male
Don Luigi Ciotti

La fatica del corpo e la forza di Pietro
Enzo Bianchi

Migranti umiliati l'ho visto piangere
Don Mattia Ferrari

"Conosceva tutti i miei bimbi di Gaza"
Nello Del Gatto

È stato il Santo Padre più frainteso
Piergiorgio Odifreddi

Perché ora i laici temono per il futuro
Loredana Lipperini

IL RICORDO

Petrini: "Il mio Bergoglio un testone piemontese"

ANDREA ROSSI

«Poco fa parlavo con il vescovo Pompili. Era sempre presente ai miei incontri con il Papa. Mi ha detto: "Carlin, forse non sai quanto ti voleva bene". Ma io lo capivo quando mi abbracciava. Gliene ho voluto anch'io». Carlin Petrini è un pozzo di ricordi e aneddoti. - PAGINA 11

IL RAPPORTO CON GLI UMILI

Le lettere e le telefonate quel dialogo coi suoi fedeli

CATERINA SOFFICI

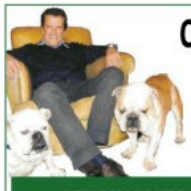
Noi ce ne andiamo a cercare il divino sulle vette delle montagne, nell'immensità degli oceani, nella sterminata profondità delle notti stellate e nella tenerezza dei prati in primavera. Francesco lo cercava dove per noi è più difficile non solo trovarlo, ma proprio vederlo: nell'essere umano. - PAGINE 28 E 29

L'ATTORE

Castellitto: i cardinali sono pronti a tutto

FULVIA CAPRARA

«Ho incontrato Papa Francesco una volta sola. Gli dissi che gli portavo il saluto dei miei figli». - PAGINA 27



CLAUDIO FORNASIERI
Antiquario in Torino
ACQUISTIAMO ABBIGLIAMNETO E ACCESSORI VINTAGE, ARGENTI ANTICHI E MODERNI, GIOELLI ANTICHI,
MASSIMA VALUTAZIONE E RISERVATEZZA, IMMEDIATO PAGAMENTO
ANTIQUARIATO E DESIGN, VASI, CORALLI E OGGETTI CINESI ANTICHI, ARGENTI e GIOIELLI
339.8569361 - cl.fornasieri@gmail.com

LUIGI LAZZARESCHI

Sofidel: «L'America ha bisogno del made in Italy»

di FRANCESCA GAMBARINI 8

IL RE DEI CARGO

L'offerta su 43 porti nel mondo: la squadra di Aponte

di STEFANO RIGHI 15

REAL ESTATE

Prezzi da record a Milano e Firenze Dove comprare

di GINO PAGLIUCA 34

L'Economia
Risparmio, Mercato, Imprese

MARTEDÌ
22.04.2025
ANNO XXIX - N. 15

economia.corriere.it

del CORRIERE DELLA SERA

NELL'ERA DELLA TECNOLOGIA LA SCARSITÀ DI LAVORATORI

LA VERA CRISI NASCOSTA: COMPETENZE E FORMAZIONE

di FERRUCCIO DE BORTOLI

Quasi una rivincita del lavoro su tutto il resto, dal capitale alla tecnologia. Ed è sorprendente che il sindacato non ne faccia una campagna di comunicazione. Mai avremmo immaginato che, nell'era della superiorità (persino intellettuale) delle macchine, la vera risorsa scarsa fosse la persona umana, addirittura in qualche caso quella priva di competenze, da formare. Discutiamo sull'importanza strategica delle terre rare, ma la rarità che dovrebbe angosciare di più le imprese è quella della manodopera, soprattutto specializzata.

Un tempo le crisi economiche e finanziarie erano caratterizzate dal fantasma della disoccupazione che si accompagnava, nei periodi di recessione, alla febbre inflattiva. Oggi, estremo paradosso, il dramma è quello delle richieste aziendali che non trovano i corrispondenti profili professionali di cui hanno bisogno. Secondo l'ultima ricerca Excelsior di Unioncamere, il cosiddetto *mismatch*, cioè il divario tra domanda e offerta di lavoro, ha raggiunto in Italia il 47,8 per cento. Metà dei posti resta vuota. Ma se scendiamo nelle qualifiche, quella percentuale cresce a dismisura. Ad esempio, al 70 per cento per alcune mansioni nell'edilizia. In Italia abbiamo una disoccupazione al 6,3 per cento.

CONTINUA A PAGINA 2

con articoli di **Antonella Baccaro, Francesca Basso, Alberto Brambilla, Maria Teresa Cometto, Edoardo De Biasi, Dario Di Vico, Daniele Manca, Patrizia Puliafito** 6, 9, 10, 11, 12, 19

Finanza

IL RISIKO IN BANCA

Il golden power e Unicredit-Bpm, gli effetti sulla corsa alle due prede più ambite: che cosa accadrà a Mediobanca e Generali

di DANIELA POLIZZI e STEFANO RIGHI 4,5

Distribuito con il Corriere della Sera, non vendibile separatamente. Poste Italiane Sped. in A.P. D.L. 353/2003 conv. L.46/2004 art. 1 c1 DCB Milano. Supplemento settimanale L'Economia con il Corriere della Sera € 2,00 (L'Economia € 0,50 + Corriere della Sera € 1,50) - Nei giorni successivi € 0,50 + il prezzo del quotidiano.

mitsubishielectric.it

DIAMO AI PROGETTI L'ECCELLENZA CHE MERITANO

Palace Grand Hotel, per la sua prestigiosa struttura a quattro stelle di 112 camere e 6 sale meeting, ha scelto **Mitsubishi Electric** per la realizzazione di sistemi per il riscaldamento e raffrescamento d'aria.

PALACE GRAND HOTEL (Varese)

I PALAZZI Palace Grand Hotel

ARCON area 10 IBF

Mitsubishi Electric è sempre più coinvolta in prestigiosi e avveniristici progetti, grazie alla qualità delle sue soluzioni tecnologiche e ad un'ampia gamma di servizi dedicati pre e post vendita.
Oggi è il partner ideale perché ha a cuore non solo il **rispetto ambientale**, ma anche il **risparmio energetico** che si traduce in una significativa riduzione dei consumi.

Mitsubishi Electric, il piacere del clima ideale.

MITSUBISHI ELECTRIC
CLIMATIZZAZIONE

SVEGLIA EUROPA
VALLEVERDE

Altra ispezione di Bankitalia in Mooney Focus sulla tecnologia

servizio a pagina 4

Affitti brevi, meno vincoli dopo il no agli stop dei Comuni

Savojardo a pagina 14

MF
il quotidiano dei mercati finanziari

Per Valentino ricavi resistenti ma margini in calo del 22%

Il brand di Mayhoola e Kering ora scommette su Alessandro Michele

Palazzi in *MF Fashion*

Anno XXXVI n. 078
Martedì 22 Aprile 2025
€2,00 Class editori

VALLEVERDE

Con MFF Magazine for Fashion n. 123 a € 7,00 (€ 2,00 + € 5,00) – Con MFL Magazine for Living n. 86 a € 7,00 (€ 2,00 + € 5,00) – Con 100 Top Products 2025 a € 6,50 (€ 2,00 + € 4,50)
Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano - Un € 1,40 - Ch fr 4,00 Francia € 3,00

FTSE MIB -0,24% 35.980 | DOW JONES -3,02% 37.960** | NASDAQ -3,46% 15.723** | DAX -0,49% 21.206 | SPREAD 118 (-1) | €/$ 1,1509

** Dati aggiornati alle ore 19,30

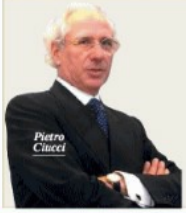
ADDIO A PAPA FRANCESCO

È stato la mano di Dio

Bergoglio ha riformato Curia e finanza, imponendo una legge a favore degli ultimi
Ha reagito agli scandali incidendo a fondo sullo Ior. Ora la difficile successione

DAZI, I FONDI CINESI VIA DAGLI USA. E IL DOLLARO SCENDE AI MINIMI DA TRE ANNI

Bussi, Dal Maso, Di Rocco, Gerosa, Iorlano, Massaro e Zoppo alle pagine 2, 3, 6 e 7. Con un commento di Sommella



INTERVISTA

Il governo blinda il ponte sullo Stretto L'ad Ciucci: opera sostenibile

Zoppo a pagina 11

FARO BCE SUI DIKTAT

Unicredit-Bpm in bilico dopo i paletti di Palazzo Chigi

Gualtieri a pagina 5

VERSO L'ASSEMBLEA

Generali, Donnet pronto a illustrare al governo la bontà della jv con Natixis

Deugeni a pagina 4

animasgr.it

Ricerchiamo ogni giorno le migliori opportunità
per dare più valore al tuo domani.

I nostri clienti possono sempre contare su un team di oltre 500 professionisti* che analizza costantemente i mercati, ricercando le migliori opportunità di investimento e creando una gamma di soluzioni completa e innovativa. Per questo siamo stati premiati come migliore società** tra i grandi gestori italiani del risparmio

*dipendenti Gruppo ANIMA al 31/12/2024
**ANIMA Holding premiata come Miglior gestore e Miglior gestore ESG Fondi Italiani "Big" – Primo classificato al Premio Alto Rendimento 2024 del Sole 24ORE

PREMIO ALTO RENDIMENTO 2024

ANIMA
Più valore al tuo domani

Per maggiori informazioni, consultare il sito: lsole24ore.com/premioaltorendimento

AVVERTENZE: **Questa è una comunicazione di marketing.** Si prega di consultare il Prospetto, il Documento contenente le informazioni chiave (KID), il Regolamento di gestione e il Modulo di sottoscrizione prima di prendere una decisione finale di investimento. Questi documenti, che descrivono anche i diritti degli investitori, possono essere ottenuti in qualsiasi tempo, gratuitamente sul sito web della Società di gestione e presso i Soggetti Incaricati del collocamento. È, inoltre, possibile ottenere copie cartacee di questi documenti presso la Società di gestione del fondo su richiesta. I KID sono disponibili nella lingua ufficiale locale del paese di distribuzione. Il Prospetto è disponibile in italiano. I rendimenti passati non sono indicativi di quelli futuri. Il collocamento del prodotto è sottoposto alla valutazione di appropriatezza o adeguatezza prevista dalla normativa vigente. ANIMA Sgr si riserva il diritto di modificare in ogni momento le informazioni riportate. Il valore dell'investimento e il rendimento che ne deriva possono aumentare così come diminuire e, al momento del rimborso, l'investitore potrebbe ricevere un importo inferiore rispetto a quello originariamente investito.

SVEGLIA EUROPA
VALLEVERDE

Altra ispezione di Bankitalia in Mooney Focus sulla tecnologia

servizio a pagina 4

Affitti brevi, meno vincoli dopo il no agli stop dei Comuni

Savojardo a pagina 14

MF
il quotidiano dei mercati finanziari

Per Valentino ricavi resistenti ma margini in calo del 22%

Il brand di Mayhoola e Kering ora scommette su Alessandro Michele

Palazzi in *MF Fashion*

Anno XXXVI n. 078
Martedì 22 Aprile 2025
€2,00 Class editori

VALLEVERDE

Con MFF Magazine for Fashion n. 123 a € 7,00 (€ 2,00 + € 5,00) – Con MFL Magazine for Living n. 86 a € 7,00 (€ 2,00 + € 5,00) – Con 100 Top Products 2025 a € 6,50 (€ 2,00 + € 4,50)
Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano - Un € 1,40 - Ch fr. 4,00 Francia € 3,00

FTSE MIB -0,24% 35.980 | DOW JONES -3,02% 37.960** | NASDAQ -3,46% 15.723** | DAX -0,49% 21.206 | SPREAD 118 (-1) | €/$ 1,1509

** Dati aggiornati alle ore 19,30

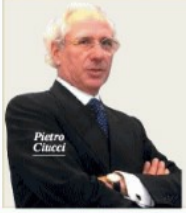
ADDIO A PAPA FRANCESCO

È stato la mano di Dio

Bergoglio ha riformato Curia e finanza, imponendo una legge a favore degli ultimi
Ha reagito agli scandali incidendo a fondo sullo Ior. Ora la difficile successione

DAZI, I FONDI CINESI VIA DAGLI USA. E IL DOLLARO SCENDE AI MINIMI DA TRE ANNI

Bussi, Dal Maso, Di Rocco, Gerosa, Iorlano, Massaro e Zoppo alle pagine 2, 3, 6 e 7. Con un commento di Sommella



INTERVISTA

Il governo blinda il ponte sullo Stretto L'ad Ciucci: opera sostenibile

Zoppo a pagina 11

FARO BCE SUI DIKTAT

Unicredit-Bpm in bilico dopo i paletti di Palazzo Chigi

Gualtieri a pagina 5

VERSO L'ASSEMBLEA

Generali, Donnet pronto a illustrare al governo la bontà della jv con Natixis

Deugeni a pagina 4

animasgr.it

Ricerchiamo ogni giorno le migliori opportunità *per dare più valore al tuo domani.*

I nostri clienti possono sempre contare su un team di oltre 500 professionisti* che analizza costantemente i mercati, ricercando le migliori opportunità di investimento e creando una gamma di soluzioni completa e innovativa. Per questo siamo stati premiati come migliore società** tra i grandi gestori italiani del risparmio

*dipendenti Gruppo ANIMA al 31/12/2024
**ANIMA Holding premiata come Miglior gestore e Miglior gestore ESG Fondi Italiani "Big" – Primo classificato al Premio Alto Rendimento 2024 del Sole 24ORE

PREMIO ALTO RENDIMENTO 2024

ANIMA
Più valore al tuo domani

Per maggiori informazioni, consultare il sito: fsole24ore.com/premioaltorendimento

AVVERTENZE: **Questa è una comunicazione di marketing.** Si prega di consultare il Prospetto, il Documento contenente le informazioni chiave (KID), il Regolamento di gestione e il Modulo di sottoscrizione prima di prendere una decisione finale di investimento. Questi documenti, che descrivono anche i diritti degli investitori, possono essere ottenuti in qualsiasi tempo, gratuitamente sul sito web della Società di gestione e presso i Soggetti Incaricati del collocamento. È, inoltre, possibile ottenere copie cartacee di questi documenti presso la Società di gestione del fondo su richiesta. I KID sono disponibili nella lingua ufficiale locale del paese di distribuzione. Il Prospetto è disponibile in italiano. I rendimenti passati non sono indicativi di quelli futuri. Il collocamento del prodotto è sottoposto alla valutazione di appropriatezza o adeguatezza prevista dalla normativa vigente. ANIMA Sgr si riserva il diritto di modificare in ogni momento le informazioni riportate. Il valore dell'investimento e il rendimento che ne deriva possono aumentare così come diminuire e, al momento del rimborso, l'investitore potrebbe ricevere un importo inferiore rispetto a quello originariamente investito.

Affari Italiani

Venezia

Circle Group e ARELOGIK sviluppano un sistema innovativo di monitoraggio del traffico portuale

Affari Italiani

Circle Group e ARELOGIK sviluppano un sistema innovativo di monitoraggio del traffico portuale

04/21/2025 10:02

Grazie alla tecnologia avanzata, il sistema di monitoraggio consentirà la raccolta e l'elaborazione in tempo reale dei dati sui flussi veicolari, facilitando la riduzione dei tempi di attesa Circle Group e ARELOGIK si aggiudicano lo sviluppo di un innovativo sistema di monitoraggio del traffico portuale per ottimizzare l'efficienza e la sostenibilità nei porti di Venezia e Chioggia Circle , PMI Innovativa quotata su Euronext Growth Milan , e ARELOGIK , in raggruppamento temporaneo di impresa, si sono aggiudicate uno studio per la progettazione e l'implementazione di un avanzato sistema di monitoraggio del traffico veicolare nelle aree portuali di Venezia e Chioggia. L'importante commessa, del valore di 70.000 euro , è stata affidata nell'ambito di un progetto promosso dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale (AdSP MAS), volto a ottimizzare l'efficienza operativa e a promuovere la sostenibilità ambientale nei due scali. Il progetto si inserisce in un ampio piano di trasformazione digita le che mira a migliorare la gestione e la sicurezza delle operazioni portuali. Grazie alla tecnologia avanzata, il sistema di monitoraggio consentirà la raccolta e l'elaborazione in tempo reale dei dati sui flussi veicolari, facilitando la riduzione dei tempi di attesa e migliorando la pianificazione e il controllo delle attività portuali. Inoltre, il progetto punta a offrire servizi aggiuntivi per autotrasportatori e concessionari , con l'intento di estendere l'efficienza a tutti gli attori coinvolti nelle operazioni portuali. Il progetto si articolerà in due fasi principali. La prima fase prevede uno studio di fattibilità, che include l'analisi e la mappatura dei flussi veicolari , l'individuazione delle esigenze specifiche e la progettazione di un modello di rete di monitoraggio. La seconda fase vedrà l'implementazione del sistema integrato, con l'installazione di sensori avanzati e lo sviluppo del software per la gestione e l'analisi dei dati , fino al collaudo e al rilascio del sistema in esercizio. Alexio Picco , Managing Director di Circle , ha commentato con entusiasmo: " Questo progetto rappresenta un importante passo nell'evoluzione digitale dei porti di Venezia e Chioggia, che sono tra i più strategici in Italia. Siamo orgogliosi di poter mettere le competenze di Circle e ARELOGIK al servizio di un'iniziativa che contribuirà a rendere più efficienti e sostenibili le operazioni portuali, in linea con il nostro piano industriale 'Connect 4 Agile Growth' Matteo Arena , Amministratore Unico di ARELOGIK , ha aggiunto: " Siamo onorati di contribuire all'ottimizzazione tecnologica dei porti di Venezia e Chioggia, offrendo soluzioni avanzate basate su un'accurata analisi dei flussi veicolari. Grazie alla nostra collaborazione con Circle, siamo pronti a implementare un sistema di monitoraggio altamente efficiente e su misura per le esigenze di queste realtà portuali In questi ultimi anni, la nostra Autorità ha adottato una strategia improntata sull'innovazione come fattore chiave per la

competitività dei porti. Con questo progetto, integrato nel più ampio contesto europeo MILEPORT, potremo ottenere una visione più chiara dei traffici portuali e sviluppare politiche infrastrutturali per ridurre la congestione e l'inquinamento, migliorando la puntualità e aprendo la strada a nuovi mercati per il nostro sistema portuale ", ha concluso Antonella Scardino , Segretario Generale dell' AdSP MAS Argomenti circle group 2025 circle group arelogik circle group monitoraggio circle group porti circle group venezia.

Ship Mag

Genova, Voltri

L'addio dell'ammiraglio Pellizzari: "A Genova serve al più presto il Piano regolatore portuale"

Ship Mag

L'addio dell'ammiraglio Pellizzari: "A Genova serve al più presto il Piano regolatore portuale"

04/22/2025 01:16 Monica Zunino

Il direttore marittimo della Liguria che il 28 aprile va in pensione: "E' lo strumento per dare risposte sulle prospettive future dello scalo, quando le nuove infrastrutture saranno pronte". "La litigiosità del porto di Genova? Nasce dal fatto che non c'è spazio". Genova – Nei due anni che ha trascorso a Genova alla guida dell'autorità marittima, è successo di tutto: dalla rivoluzione delle rotte delle navi che, a causa degli attacchi degli Houthi, circumnavigano l'Africa invece di tagliare da Suez, al terremoto giudiziario che ha coinvolto il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, l'ex presidente dell'Autorità portuale di Genova Paolo Emilio Signorini, l'imprenditore portuale Aldo Spinelli, al lungo commissariamento dell'Adsp. Il direttore marittimo della Liguria e comandante del porto di Genova, l'ammiraglio Piero Pellizzari che il 28 aprile andrà in pensione, con una cerimonia a cui parteciperà anche il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Matteo Salvini, dice che però il porto e i genovesi gli mancheranno. A dispetto dell'ultimo complesso anno, e anche se in programma ha una lunga estate di mare e vela a Capraia, dove è già pronto ad aspettarlo un gommone di 8 metri. La litigiosità del porto di Genova? "Nasce dal fatto che non c'è spazio", sintetizza, spiegando che quel che ora serve allo scalo, oltre alle infrastrutture che sono già in fase di realizzazione, a partire dalla nuova diga, è il Piano regolatore portuale. Sessantacinque anni compiuti il 29 febbraio, nato a Udine, Pellizzari, conclude a Genova, considerato il porto "sovrano" fra le capitanerie, la sua carriera, dopo i comandi di Porto Santo Stefano, Imperia, Civitavecchia e Venezia. Cosa ha trovato arrivando a Genova? "Il porto di Genova è il maggiore scalo nazionale e fra i più importanti nel Mediterraneo, con ulteriori concrete prospettive di sviluppo grazie alle grandi infrastrutture in corso di realizzazione, dalla nuova diga foranea al ribaltamento a mare di Fincantieri, dalla riqualificazione del waterfront di Levante con la nuova Torre piloti alla rettifica di parte delle banchine di Sampierdarena. Ho trovato una Capitaneria di porto di grande spessore professionale, pienamente inserita in questo contesto e operativa nella tutela della sicurezza della navigazione all'interno degli specchi acquei portuali che garantisce l'efficienza dei traffici marittimi anche in presenza dei lavori di ampliamento dello scalo". Cosa lascia? "Nel mio mandato mi sono posto l'obiettivo di consolidare il ruolo della Capitaneria di porto-Guardia costiera a tutela dell'efficienza e della sostenibilità dei traffici marittimi. In quest'ottica abbiamo avviato e concretizzato iniziative come il rinnovo del Genoa blue agreement e l'abbattimento dei gas di scarico delle navi; l'analisi del rischio e le simulazioni navali connesse al tema dell'accessibilità nautica del porto e alla sicurezza della navigazione all'interno degli specchi acquei del porto; il trasferimento del centro Vts nella nuova Torre piloti; il nuovo regolamento di sicurezza del porto che sostituisce

quello del 2023, semplificando la normativa e inserendo alcuni aggiornamenti". Cosa serve al porto di Genova per svilupparsi e crescere? "Quello che servirebbe è già in atto. A partire dalla nuova diga. Al di là della parte infrastrutturale, a Genova serve innanzitutto un Piano regolatore portuale che fornisca risposte in chiave di prospettiva futura, quando le nuove infrastrutture saranno pronte. Le risposte sono nella nuova diga, nelle aree che si verranno a creare, nel tunnel subportuale, nella viabilità, con i 3 chilometri di sopraelevata all'interno del porto, che daranno respiro. Nel frattempo abbiamo dato anche il nostro contributo al disegno della diga e affinché le attività non si fermassero con i cantieri. Le opere in corso hanno imposto a tutti sacrifici, ma finalizzati a un miglioramento. E si fa squadra anche nel sacrificio". Meno di un anno dopo il suo insediamento la "bomba" giudiziaria, il commissariamento, l'annullamento da parte del Consiglio di Stato della concessione al gruppo Spinelli-Hapag del terminal Gpt. Come ha vissuto quest'ultimo anno? "Non è stato un anno facile. La Capitaneria di porto-Guardia costiera ha mantenuto saldo il proprio ruolo istituzionale rappresentando un punto di riferimento sicuro, nell'ambito del suo ruolo, per l'intera comunità portuale che ha potuto continuare a svolgere le proprie attività commerciali. Nel complesso il porto ha retto bene, i risultati del 2024 in termini di navi, merci e passeggeri sono stati positivi e in molti casi superiori a quelli del 2023". E' stato difficile lavorare? "Grazie alla scelta del commissario straordinario e del commissario aggiunto da parte del ministero delle Infrastrutture e Trasporti è stata assicurata la continuità e il porto ha potuto proseguire l'attività senza troppi scossoni. Abbiamo collaborato bene sia con l'ammiraglio Massimo Seno che con il professor Alberto Maria Benedetti che hanno affrontato con equilibrio una situazione complessa. Detto questo, la notizia dell'indicazione di Matteo Paroli quali nuovo presidente dell'Adsp del Mar ligure occidentale non può che essere accolta con favore dagli operatori che attendono da tempo il pieno ritorno alla normalità". Resta aperto il nodo dell'annullamento della concessione del terminal Gpt, che rischia di avere riflessi anche negli altri porti. Cosa ne pensa? "La sentenza del Consiglio di Stato è un tema che si sta affrontando, anche a livello ministeriale. E' un tema centrale che molto probabilmente i nuovi Piani regolatori portuali risolveranno anche in chiave futura, perché è evidente che se un terminalista ha una concessione per svolgere un'attività, all'interno del Prp è elencato quello che deve fare, ma ci sono concessioni che durano 10, 20, 30 anni e le modalità di trasporto evolvono". Cause e ricorsi: il porto di Genova è litigioso. Il viceministro Rixi aveva detto, prima dell'indicazione del nuovo presidente, che non avrebbe mandato un "agnello in mezzo ai lupi". "Il problema a Genova nasce dal fatto che non c'è spazio. Tutti i giorni cerchiamo di trovare soluzioni a situazioni che sono complesse perché gli spazi sono quelli che sono e tutti - i servizi tecnico nautici, i terminalisti, le riparazioni navali - si lamentano perché vorrebbero poter lavorare in uno spazio più ampio che si spera arriverà anche con la nuova diga foranea. Non posso che essere d'accordo sul fatto che si debba fare squadra. La forza di una comunità portuale è prima di tutto nella sua capacità di costituire un sistema in cui ciascun soggetto svolge una funzione rilevante e integrata rispetto all'insieme, in una

cornice condivisa di regole e obiettivi generali". Cosa pensa del nuovo presidente dell'Adsp, Paroli? "Non lo conosco personalmente, ma credo sia una scelta di assoluto livello. E' chiaro che anche il viceministro, nel suo ruolo istituzionale, sta contribuendo a creare un ambiente ottimale per lavorare. Per portare a termine tutte le cose da fare, ripeto, serve lavoro di squadra". La riforma della portualità? "Seguendo il ragionamento secondo cui l'idea è che l'Italia debba presentarsi verso i partner commerciali internazionali come una piattaforma unica e non come porti singoli, spesso caratterizzati da procedure differenziate, penso che chi oggi rappresenta questa uniformità con la presenza capillare (300 uffici), con le procedure e i controlli, sia proprio il Corpo delle capitanerie di porto, organo periferico del ministero dei Trasporti, centro di standardizzazione delle procedure di arrivo e partenza nave, ovviamente con l'Autorità di sistema portuale". La cosa di cui è più orgoglioso? "Sono felice di concludere il mio mandato e il mio percorso professionale al comando della Direzione marittima della Liguria e della Capitaneria di porto di Genova, da tutti considerata la prima d'Italia. In questo 2025, che vede il 160esimo anniversario della fondazione del glorioso corpo delle Capitanerie di porto vorrei rivolgere un pensiero di profonda riconoscenza a tutto il personale con cui ho collaborato in questi anni, senza il quale non avrei potuto raggiungere i risultati che ho conseguito nella mia carriera". Un rammarico? "Non ho motivi di rammarico. A Genova ho vissuto un'esperienza professionale e umana importante e gratificante che non dimenticherò" Le mancherà Genova? "Moltissimo. Tutti i comandanti generali e i direttori marittimi transitati da qui magnificavano il porto e la città e ho potuto toccare con mano che avevano assolutamente ragione: per noi delle Capitanerie Genova è il porto sovrano, il porto principale di riferimento. Ma al di là di questo non ho mai compreso la divisione fra porto e città. Per me è veramente un tutt'uno, non c'è interruzione e abbiamo fatto il possibile anche in tema di emissioni con il Blue agreement allargato alle compagnie di traghetti su cui abbiamo fatto tantissimi controlli dei fumi arrivando anche a bloccare un numero cospicuo di navi". E i genovesi? "Genova è i genovesi. I genovesi sono il porto, persone con cui mi confronto e mi confronto anche bene perché il mio carattere di friulano è un po' simile. Gente che prima di tutto ama lavorare, gente onesta che dice in faccia quello che pensa. Mi sono trovato bene". Cosa farà dal 29 aprile? "Mi sono comprato casa in un'isola, Capraia. Quindi passerò l'estate sulla barca e sull'isola. E per il resto del tempo a Livorno".

Shipping Italy

Ravenna

Casadei & Ghinassi da Ravenna vede la ripartenza dell'offshore mentre il siderurgico stenta

Shipping Italy

Casadei & Ghinassi da Ravenna vede la ripartenza dell'offshore mentre il siderurgico stenta

04/21/2025 22:55 Nicola Capuzzo

Spedizioni Federico Di Tommaso, presidente dell'Associazione dei doganalisti dell'Emilia-Romagna, vede anche nell'automotive un nuovo settore ricco di opportunità per lo scalo romagnolo di Riccardo Masnata Ravenna – Per tastare il polso al mercato della logistica parlare con gli spedizionieri è sempre un esercizio utile. La storica agenzia Casadei & Ghinassi di Ravenna del gruppo S.M.C. è sicuramente un buon esempio, sia perché è un nome di riferimento sia perché, col suo doppio ruolo di agenzia marittima e casa di spedizioni, ha una visione privilegiata. Fra i suoi clienti poi ci sono grossi nomi come Marcegaglia, Ikea, Rosetti Marino, Fratelli Righini e molti altri. All'ultima edizione di OMC Med Energy Federico Di Tommaso, doganalista di Casadei & Ghinassi e presidente dell'Associazione dei doganalisti dell'Emilia-Romagna, ha analizzato per SHIPPING ITALY il momento di mercato durante un incontro presso lo stand collettivo di Roca-Ravenna Offshore Contractor Association, di cui l'agenzia è socia. Partiamo dalla fine, com'è andato il 2024 per voi? "Nel complesso è stato un anno positivo, nonostante alcune criticità. Ad esempio per noi la siderurgia vale circa il 50% del giro d'affari totale e il settore sta attraversando un momento non facile, fra calo dei volumi e incertezza sulla questione dei dazi. Teniamo presente che la siderurgia ha già dovuto assorbire la 'botta' dell'azzeramento dei traffici con Russia e Ucraina. Siamo un po' 'appesi', insomma, oggi è difficile fare previsioni". Come va invece l'offshore? "Qui meglio. Il settore vive una stagione di grandi cambiamenti, negli ultimi anni l'attenzione era tutta sulla sostenibilità e il green, ora invece sono ripartiti i progetti di esplorazione e si parla nuovamente di produzione. Si sente un'aria nuova ed è incoraggiante, per noi operatori l'impressione è quella che si stia per tornare a un offshore che possiamo definire 'classico', ma attento alle nuove tecnologie, che aprirà nuove opportunità: lo si avverte parlando con le aziende". Il porto di Ravenna è per voi l'infrastruttura di riferimento, cosa vi aspettate dal prossimo ampliamento? "Lo scalo ravennate è uno dei maggiori per il settore delle rinfuse: fertilizzanti, argille, bulk in generale e tutta la petrolchimica naturalmente. Qui fra l'altro arrivano anche diversi di questi prodotti in import dall'America, ed è chiaro che su quelli attendiamo una maggiore chiarezza riguardo eventuali dazi. Il nostro vantaggio è che qui abbiamo molti spazi a disposizione e il porto si è recentemente aperto anche a nuovi traffici, penso ad esempio all'automotive, che possono generare nuovo business o compensare eventuali cali di altri settori". Come operatori portuali come vedete il futuro di Ravenna? "In questo momento siamo in attesa di eleggere il nuovo sindaco (il 25 e 26 maggio, ndr), di vedere nominato il nuovo presidente dell'Autorità di Sistema portuale, il comandante della Capitaneria e anche quello delle Dogane. E' chiaro che serve che tutte queste caselle vadano riempite ma siamo ottimisti per il futuro, il porto è stato oggetto di forti investimenti, pubblici e privati e ha grandi prospettive".

corriereadriatico.it

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Pasqua in rosso con le moto Ducati: il Food Festival con truck e musica

corriereadriatico.it

Pasqua in rosso con le moto Ducati: il Food Festival con truck e musica

04/20/2025 08:48

SAN BENEDETTO Una Pasqua rombante e golosa nel cuore di San Benedetto. Il meteo, fortunatamente, strizza l'occhio agli appuntamenti all'aria aperta che, così, possono fare il pieno di curiosi. Lungo l'isola pedonale del centro, prosegue anche oggi e domani "Pasqua in rosso con le Ducati": evento dedicato agli amanti delle due ruote e non solo. Protagoniste assolute le moto campioni del mondo 2024, tra cui la MotoGP di Francesco Bagnaia e la SuperBike, esposte in un villaggio tematico in viale Moretti. APPROFONDIMENTI L'AVVISTAMENTO Famigliola di cinghiali tra i giochi per i bimbi: attimi di tensione in un parco di Borgo Solestà Spazio anche alla solidarietà con giochi e regali per i bambini delle case-famiglia e ospedali marchigiani, grazie alla Croce Rossa e ai partner dell'evento. Poco lontano, presso l'area all'aperto dinanzi al monumento al Pescatore (viale delle Tamerici) prosegue anche a Pasqua e Pasquetta il "Food Festival": dalle ore 11 fino a sera inoltrata: food-truck, drink, musica e tanto divertimento. I musei Domani, inoltre, è prevista una visita guidata speciale nelle sezioni del Museo del Mare. Dalle ore 10.30, presso la sede principale incastonata nell'area portuale; dalle ore 16, presso quella del Paese Alto. Info e prenotazioni: 353-4109069. Sempre in tema: aperture straordinarie anche per la rete dei Musei Sistini del Piceno. In particolare: domani, dalle ore 17 alle 19, porte aperte a San Benedetto per l'esposizione di Arte sacra di via Pizzi, davanti alla cattedrale. Stessi orari per il museo vescovile di Ripatransone (nel cuore del borgo storico) e per il Museo Sistino di Grottammare, in piazza Peretti «Un'occasione imperdibile - sottolineano i curatori delle strutture - per scoprire tesori nascosti tra i vicoli dei paesi e lasciarsi incantare dalle collezioni d'arte sacra che raccontano secoli di storia e devozione». Volando verso Cupra Marittima: domani i festeggiamenti pasquali si fondono con quelli per il patrono, San Basso. In particolare, alle ore 8.30 (dinanzi alla chiesa patronale) parte la tradizionale gara di

SAN BENEDETTO Una Pasqua rombante e golosa nel cuore di San Benedetto. Il meteo, fortunatamente, strizza l'occhio agli appuntamenti all'aria aperta che, così, possono fare il pieno di curiosi. Lungo l'isola pedonale del centro, prosegue anche oggi e domani "Pasqua in rosso con le Ducati": evento dedicato agli amanti delle due ruote e non solo. Protagoniste assolute le moto campioni del mondo 2024, tra cui la MotoGP di Francesco Bagnaia e la SuperBike, esposte in un villaggio tematico in viale Moretti. APPROFONDIMENTI L'AVVISTAMENTO Famigliola di cinghiali tra i giochi per i bimbi: attimi di tensione in un parco di Borgo Solestà Spazio anche alla solidarietà con giochi e regali per i bambini delle case-famiglia e ospedali marchigiani, grazie alla Croce Rossa e ai partner dell'evento. Poco lontano, presso l'area all'aperto dinanzi al monumento al Pescatore (viale delle Tamerici) prosegue anche a Pasqua e Pasquetta il "Food Festival": dalle ore 11 fino a sera inoltrata: food-truck, drink, musica e tanto divertimento. I musei Domani, inoltre, è prevista una visita guidata speciale nelle sezioni del Museo del Mare. Dalle ore 10.30, presso la sede principale incastonata nell'area portuale; dalle ore 16, presso quella del Paese Alto. Info e prenotazioni: 353-4109069. Sempre in tema: aperture straordinarie anche per la rete dei Musei Sistini del Piceno. In particolare: domani, dalle ore 17 alle 19, porte aperte a San Benedetto per l'esposizione di Arte sacra di via Pizzi, davanti alla cattedrale. Stessi orari per il museo vescovile di Ripatransone (nel cuore del borgo storico) e per il Museo Sistino di Grottammare, in piazza Peretti «Un'occasione imperdibile - sottolineano i curatori delle strutture - per scoprire tesori nascosti tra i vicoli dei paesi e lasciarsi incantare dalle collezioni d'arte sacra che raccontano secoli di storia e devozione». Volando verso Cupra Marittima: domani i festeggiamenti pasquali si fondono con quelli per il patrono, San Basso. In particolare, alle ore 8.30 (dinanzi alla chiesa patronale) parte la tradizionale gara di 'ngiucchetta, ossia un particolare "combattimento" fatto con le uova sode. Dopo una lunga giornata tra musica e magia - (alle 15.30, in piazza Possenti) l'esibizione di Mago Alex - alle ore 22.45 scatta lo spettacolo pirotecnico. A San Benedetto, gli scampoli delle festività pasquali sono, da sempre, contraddistinti da una ricorrenza fondamentale per la marineria locale. La festa Ossia la Festa di San Francesco da Paola: patrono delle genti di mare. La ricorrenza (promossa dall'Ufficio diocesano per l'Apostolato del mare) verrà onorata dopodomani, alle ore 11, con una celebrazione presieduta dal vescovo Gianpiero Palmieri. Per il monsignore, sarà la prima volta dall'ingresso nella sua nuova Diocesi, avvenuto la scorsa estate. Appuntamento presso la sede dell'Associazione pescatori sambenedettesi di vale Marinai d'Italia, dinanzi alla Capitaneria di porto. La location non è quella solita, poiché Casa San Francesco è attualmente al centro degli attesi lavori di restauro, dopo

i danni provocati dal terremoto. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

The Medi Telegraph

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Acquaroli: "Logistica e intermodalità, le Marche al centro dello scenario internazionale"

The Medi Telegraph

Acquaroli: "Logistica e intermodalità, le Marche al centro dello scenario internazionale"

04/22/2025 01:02 Gabriele Costantini

"Lo sviluppo di un territorio è legato a doppio filo alle infrastrutture e all'accessibilità. Relativamente al polo intermodale marchigiano con il porto di Ancona, l'aeroporto a Falconara e l'Interporto a Jesi, voglio ricordare che le Marche sono uno dei pochi territori in Europa che può vantare queste tre infrastrutture a pochi chilometri l'una dall'altra" Nel cuore dell'Adriatico, le Marche si candidano a diventare una piattaforma logistica di rilevanza nazionale ed europea , con una visione chiara, una regia decisa e una strategia d'investimento incentrata su intermodalità e competitività. Il presidente della Regione Francesco Acquaroli guida l'accelerazione sul fronte delle infrastrutture. Grazie a un ecosistema unico che intreccia porto, aeroporto e interporto nel raggio di pochi chilometri, le Marche riscoprono la loro vocazione naturale di hub logistico nel Mediterraneo orientale. Non è più solo una questione di geografia, ma di geostrategia: con oltre 4 miliardi di euro di investimenti già in campo, si stanno gettando le basi per una regione che fa sistema, parla il linguaggio dei grandi corridoi europei e si apre alle sfide globali. Di fronte al ritorno del protezionismo economico da parte degli Stati Uniti, l'Italia deve rivedere le proprie strategie commerciali. L'Asia, con paesi come Cina, India e Giappone, emerge come area chiave per l'export italiano. In questo scenario, l'Expo 2025 di Osaka rappresenta un'occasione importante per rafforzare i legami economici e compensare gli effetti delle restrizioni statunitensi. In questo scenario, le rotte del Far East sono destinate a crescere in termini di volumi e centralità. Una tendenza che chiama in causa direttamente il sistema logistico e infrastrutturale marchigiano. Il Porto di Ancona, storicamente "Porta d'Oriente" e strategicamente al crocevia di corridoi trans-europei, può diventare uno snodo fondamentale nelle catene di approvvigionamento che collegheranno Asia e Vecchio Continente. Intanto e forse non a caso, l'interporto di Jesi continua ad attrarre colossi della

"Lo sviluppo di un territorio è legato a doppio filo alle infrastrutture e all'accessibilità. Relativamente al polo intermodale marchigiano con il porto di Ancona, l'aeroporto a Falconara e l'Interporto a Jesi, voglio ricordare che le Marche sono uno dei pochi territori in Europa che può vantare queste tre infrastrutture a pochi chilometri l'una dall'altra" Nel cuore dell'Adriatico, le Marche si candidano a diventare una piattaforma logistica di rilevanza nazionale ed europea , con una visione chiara, una regia decisa e una strategia d'investimento incentrata su intermodalità e competitività. Il presidente della Regione Francesco Acquaroli guida l'accelerazione sul fronte delle infrastrutture. Grazie a un ecosistema unico che intreccia porto, aeroporto e interporto nel raggio di pochi chilometri, le Marche riscoprono la loro vocazione naturale di hub logistico nel Mediterraneo orientale. Non è più solo una questione di geografia, ma di geostrategia: con oltre 4 miliardi di euro di investimenti già in campo, si stanno gettando le basi per una regione che fa sistema, parla il linguaggio dei grandi corridoi europei e si apre alle sfide globali. Di fronte al ritorno del protezionismo economico da parte degli Stati Uniti, l'Italia deve rivedere le proprie strategie commerciali. L'Asia, con paesi come Cina, India e Giappone, emerge come area chiave per l'export italiano. In questo scenario, l'Expo 2025 di Osaka rappresenta un'occasione importante per rafforzare i legami economici e compensare gli effetti delle restrizioni statunitensi. In questo scenario, le rotte del Far East sono destinate a crescere in termini di volumi e centralità. Una tendenza che chiama in causa direttamente il sistema logistico e infrastrutturale marchigiano. Il Porto di Ancona, storicamente "Porta d'Oriente" e strategicamente al crocevia di corridoi trans-europei, può diventare uno snodo fondamentale nelle catene di approvvigionamento che collegheranno Asia e Vecchio Continente. Intanto e forse non a caso, l'interporto di Jesi continua ad attrarre colossi della logistica globale come Amazon, confermando la validità di una traiettoria che coniuga infrastrutture materiali e immateriali, innovazione e sostenibilità e non mancano investimenti nei porti regionali, da Fano a San Benedetto del Tronto, cruciali per settori chiave come il turismo, la pesca e la nautica da diporto. Presidente Acquaroli, lei ha spesso sottolineato quanto il potenziamento delle infrastrutture sia centrale nella strategia della Regione Marche. In che modo questa visione si concretizza nel sistema logistico marchigiano? «Lo sviluppo di un territorio è legato a doppio filo alle infrastrutture e all'accessibilità. Relativamente al polo intermodale marchigiano con il porto di Ancona, l'aeroporto a Falconara e l'Interporto a Jesi, voglio ricordare che le Marche sono uno dei pochi territori in Europa che può vantare queste tre infrastrutture a pochi chilometri l'una dall'altra. Fondamentale è la nuova viabilità che stiamo realizzando, a partire dall'Ultimo Miglio, collegamento

stradale tra il porto di Ancona e l'autostrada e il raddoppio della Statale 16 nell'ingresso nord di Ancona, opere da 400 milioni di euro che prevedono l'integrazione tra le infrastrutture intermodali, per decenni solamente enunciata e che oggi si sta concretizzando, con anche gli investimenti da 500 milioni sulla ferrovia Orte-Falconara direzione Tirreno. È possibile porre le basi definitive per trasformare Ancona e tutte le Marche in una vera piastra logistica». In questo contesto, quale ruolo gioca il porto di Ancona? « Il porto di Ancona è determinante per la sua posizione baricentrica nell'Adriatico, è posizionato verso est ed è fondamentale nella dinamica dei trasporti. Da qui le navi per arrivare a Trieste o Kopper impiegherebbero altre 7 ore, dunque è fondamentale dare loro le migliori condizioni per potersi fermare, i fondali adeguati, le banchine, gli spazi per le manovre, un rapido collegamento su gomma e su rotaia. Sul porto di Ancona sono avviati numerosi investimenti per oltre 100 milioni perché vogliamo potenziarne la competitività per traffico merci e passeggeri». E i porti di competenza regionale? «I porti regionali rappresentano delle realtà vivaci e di lunga tradizione per le nostre città costiere e strategiche anche per il turismo, la pesca e il diporto. Anche in questo caso abbiamo voluto investire oltre 33 milioni per interventi di adeguamento, dragaggio e manutenzione sui porti di Fano, Senigallia, Numana, Civitanova, Porto San Giorgio. A questi si aggiungono i porti di Pesaro e San Benedetto, di competenza dell'Autorità Portuale, su cui abbiamo avviato interventi per banchine e fondali per altri 30 milioni». Tornando al sistema infrastrutturale delle Marche, nei pressi dell'interporto di Jesi è soggetto ad un importante investimento da parte di un grande player globale della logistica: Amazon. Quando sarà pienamente operativo? «Si stanno completando i lavori, per le tempistiche vengono gestite direttamente dall'azienda. Si tratta comunque di un investimento importante ed è significativo il più grande player logistico al mondo abbia scelto le Marche nel cuore dell'intermodalità». Quanto è importante il "gioco di squadra" tra enti locali, Governo e operatori economici? «Il gioco di squadra è la chiave per raggiungere gli obiettivi e mettere in campo una visione condivisa di sviluppo a lungo termine. In questi anni la nostra cifra è stata sempre quella della concertazione, con i territori, gli amministratori, le categorie e le imprese, per affrontare insieme le sfide e le strategie. E in questo senso la filiera istituzionale è fondamentale, lo abbiamo visto in tante occasioni per le Marche. Stiamo costruendo una regione finalmente centrale sul panorama nazionale e internazionale, capace di affermare le proprie eccellenze e di essere attrattiva». Guardando al futuro, quali sono le sfide che ancora attendono la Regione Marche sul fronte delle infrastrutture e della logistica? «Siamo di fronte a una vera e propria rivoluzione sulle infrastrutture, con investimenti per oltre 4 miliardi di euro, che porteranno enormi benefici e ricadute per il nostro territorio. La sfida vera è portare a compimento l'enorme lavoro che abbiamo messo a terra sulle infrastrutture, penso allo sblocco della "eterna incompiuta", la Galleria della Guinza, e la Fano-Grosseto, la Pedemontana, la Salaria, il sistema di bretelle e intervallive, e guardando al futuro anche l'Alta Velocità e la terza corsia dell'A14. Per quanto riguarda il porto di Ancona, l'obiettivo per i prossimi anni sarà la realizzazione della penisola per liberare il porto

dal traffico e restituire alla città l'antico scalo che diventerebbe parte integrante della città. Questo è l'obiettivo che abbiamo per i prossimi anni».

Bari Today

Bari

Nuovo waterfront Bari vecchia: scogliera ultimata, al via i lavori del museo del mare panoramico

Bari Today

Nuovo waterfront Bari vecchia: scogliera ultimata, al via i lavori del museo del mare panoramico

04/21/2025 13:24

Completate le imponenti opere di difesa marittima. Partiti i lavori per l'innovativo edificio sul molo Sant'Antonio che ospiterà il Mu.Ma.B e offrirà una vista inedita sulla città Sono in corso in questi giorni i lavori sul molo Sant'Antonio e in particolare sul nuovo edificio che ospiterà il museo del mare di Bari Mu.Ma.B - a destinazione museale e turistico-ricettiva. Opere che rientrano nell'ambito dell'intervento di "Riqualificazione del Waterfront della Città vecchia di Bari nel tratto di costa compreso tra il complesso di Santa Scolastica, il molo Sant'Antonio e il molo San Nicola" Il nuovo edificio sorge al posto della vecchia struttura demolita, risalente ai primi anni '90, sede dei vecchi locali di servizio dei pescatori, locali commerciali e sedi di circoli cittadini di marineria, oramai contraddistinta da una condizione di generale degrado e deterioramento. La sagoma del nuovo manufatto si imposta sull'asse longitudinale di quello esistente: il prospetto Nord-Ovest esposto al mare sarà protetto da una rampa integrata nel volume che conduce alla copertura destinata a essere area panoramica e dalla quale sarà possibile godere di una visione esclusiva del lungomare cittadino e del mare; il prospetto Sud-Est, al contrario, è permeabile alla vista, vetrato, aperto alla città in direzione del Porto Vecchio. A partire dal febbraio 2025 è stato realizzato il 50% della struttura di fondazione e della struttura portante discreta in acciaio, oltre che il 50% degli elementi resistenti in calcestruzzo: si prevede di terminare i lavori entro il prossimo luglio. Tra qualche settimana comincerà la costruzione della scala ad est dell'edificio, caratterizzata nel suo sviluppo verticale da rampe e ballatoi, che si configura come un ulteriore spazio espositivo: i ballatoi determinano inoltre inediti punti di vista panoramici sulla città. Questo intervento segue le operazioni a mare, avviate ad ottobre 2023, durati fino a febbraio 2025, che hanno riguardato l'implementazione delle opere di difesa marittime esistenti al fine di contenere il

Completate le imponenti opere di difesa marittima. Partiti i lavori per l'innovativo edificio sul molo Sant'Antonio che ospiterà il Mu.Ma.B e offrirà una vista inedita sulla città Sono in corso in questi giorni i lavori sul molo Sant'Antonio e in particolare sul nuovo edificio che ospiterà il museo del mare di Bari Mu.Ma.B - a destinazione museale e turistico-ricettiva. Opere che rientrano nell'ambito dell'intervento di "Riqualificazione del Waterfront della Città vecchia di Bari nel tratto di costa compreso tra il complesso di Santa Scolastica, il molo Sant'Antonio e il molo San Nicola" Il nuovo edificio sorge al posto della vecchia struttura demolita, risalente ai primi anni '90, sede dei vecchi locali di servizio dei pescatori, locali commerciali e sedi di circoli cittadini di marineria, oramai contraddistinta da una condizione di generale degrado e deterioramento. La sagoma del nuovo manufatto si imposta sull'asse longitudinale di quello esistente: il prospetto Nord-Ovest esposto al mare sarà protetto da una rampa integrata nel volume che conduce alla copertura destinata a essere area panoramica e dalla quale sarà possibile godere di una visione esclusiva del lungomare cittadino e del mare; il prospetto Sud-Est, al contrario, è permeabile alla vista, vetrato, aperto alla città in direzione del Porto Vecchio. A partire dal febbraio 2025 è stato realizzato il 50% della struttura di fondazione e della struttura portante discreta in acciaio, oltre che il 50% degli elementi resistenti in calcestruzzo: si prevede di terminare i lavori entro il prossimo luglio. Tra qualche settimana comincerà la costruzione della scala ad est dell'edificio, caratterizzata nel suo sviluppo verticale da rampe e ballatoi, che si configura come un ulteriore spazio espositivo: i ballatoi determinano inoltre inediti punti di vista panoramici sulla città. Questo intervento segue le operazioni a mare, avviate ad ottobre 2023, durati fino a febbraio 2025, che hanno riguardato l'implementazione delle opere di difesa marittime esistenti al fine di contenere il moto ondoso e di consentire la fruibilità in sicurezza del molo Sant'Antonio. Tale fase è risultata particolarmente articolata e complessa, come tutte le attività a mare. L'imponente scogliera realizzata ha una lunghezza di 453 metri (larghezza in sommità pari a 12 metri e larghezza alla base media pari a 52 metri) ed è composta da circa 140.000 t. scogli di cava. Nell'ambito dei lavori si sono avvicendate quattro motonavi al fine di assecondare l'andamento batimetrico della costruzione dell'opera di difesa. A Nord del molo sono state inoltre avviate le operazioni preliminari di realizzazione di pontili modulari, in quota alla "promenade" del lungomare storico e al calpestio del nuovo Museo del Mare, che garantiranno la piena accessibilità diretta dal marciapiede e dagli spazi del nuovo edificio. In tal modo sarà ridefinito il bordo architettonico della banchina e della massicciata frangiflutti oltre il muro paraonde esistente e saranno riorganizzati gli spazi. L'obiettivo della riqualificazione

è lo sviluppo delle potenzialità sociali, culturali e paesaggistiche del fronte mare attraverso azioni che concorrano alla qualificazione del patrimonio di rilevanza storico-artistica e monumentale, alla dotazione di nuove attività legate al tempo libero, alla moderazione del traffico e della sosta veicolare, all'integrazione di un sistema di mobilità sostenibile. I lavori sono stati aggiudicati all'azienda Rossi Restauri srl, per un importo complessivo di 10.193.598,11 euro. "Il nuovo lungomare attrezzato di Bari Vecchia sarà un perfetto mix tra storia, tradizione e funzionalità. Nel rispetto dei tratti storici e architettonici di uno degli scorci più belli della città questo intervento di riqualificazione ha l'obiettivo di valorizzare gli spazi, ampliandone le funzioni e rendendoli ancora più belli - commenta l'assessore alla Cura del territorio Domenico Scaramuzzi -. Le opere di difesa a mare realizzate sono imponenti e di grande rilievo, basti pensare che la nuova scogliera ha una larghezza sommersa di più di 50 mt, a dispetto dei dieci degli altri frangiflutti esistenti, così che ci permetteranno di "proteggere" la nuova costa dalle mareggiate favorendo così la possibilità di utilizzare meglio e di più il lungomare sviluppando nuovi rapporti tra città e mare. Al momento si sta lavorando sulla realizzazione dell'edificio che al termine ospiterà diverse attività in continuità con gli spazi del Polo delle arti contemporanee, di Palazzo Starita e del museo di Santa scolastica integrando la vocazione culturale dei luoghi con quella più commerciale e ricreativa. Uno degli aspetti più belli di questo progetto sarà certamente la terrazza panoramica che sovrasterà l'edificio (ex molo) che offrirà a baresi e turisti un nuovo affaccio sul mare totalmente nuovo e un differente punto di vista della città. Subito dopo sarà la volta delle pedane di legno che costituiranno la nuova passeggiata sul mare di Bari Vecchia. Riqualificare tratti di costa significa certamente rendere Bari più attrattiva ma allo stesso tempo offrire alle nuove generazioni di baresi una città con più opportunità di sviluppo". Il progetto è stato sviluppato approfondendo tutti gli aspetti legati al patrimonio culturale e ai servizi culturali presenti, considerando il lungomare come palinsesto del patrimonio archeologico, (il Museo Archeologico di Santa Scolastica, portatore di specifiche sensibilità e generatore di flussi specifici); del sistema difensivo storico (che costituisce il "sistema costiero" per eccellenza della città); del patrimonio culturale architettonico nella sua funzione di contenitori di servizi, attività ed eventi culturali; delle feste e dei percorsi del sacro (festa di San Nicola), individuati come documenti della tradizione culturale popolare, carichi di riferimenti storici a funzioni urbane scomparse, centralità del passato, testimoni delle tradizioni culturali legate al mare; dei servizi culturali e dei luoghi della produzione artistica e dei servizi turistici e ricettivi di supporto ai processi di fruizione del patrimonio storico costiero. Si tratta perciò di un progetto di elevata valenza strategica dal punto di vista urbanistico ed economico, che permetterà la fruizione della porzione di mare prospiciente le aree a maggiore vocazione turistica della città.

Brindisi Report

Brindisi

Lo spettacolare ingresso della Msc Armonia nel porto di Brindisi

La Nave da crociera ha varcato Canale Pigonati, nel giorno di Pasquetta. Un momento ripreso da decine di persone, fra cui tanti turisti, già in città La Msc Armonia ha regalato spettacolo, con il suo ingresso nel porto di Brindisi. La nave da crociera ha superato Canale Pigonati intorno alle ore 16. Poi ha ormeggiato presso la banchina Carbonifera, davanti alla sede dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Meridionale. Numerosi turisti sono in giro per la città. LEGGI L'ARTICOLO COMPLETO 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/ Video popolari.

Brindisi Report

Lo spettacolare ingresso della Msc Armonia nel porto di Brindisi

04/21/2025 17:18 Gianluca Greco

La Nave da crociera ha varcato Canale Pigonati, nel giorno di Pasquetta. Un momento ripreso da decine di persone, fra cui tanti turisti, già in città La Msc Armonia ha regalato spettacolo, con il suo ingresso nel porto di Brindisi. La nave da crociera ha superato Canale Pigonati intorno alle ore 16. Poi ha ormeggiato presso la banchina Carbonifera, davanti alla sede dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Meridionale. Numerosi turisti sono in giro per la città. LEGGI L'ARTICOLO COMPLETO 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/ Video popolari.

Agensir

Taranto

A bordo dell'Amerigo Vespucci. Don Falcone: "La speranza si costruisce"

Sir
Agensir
A bordo dell'Amerigo Vespucci. Don Falcone: "La speranza si costruisce"
04/21/2025 09:38
Ha trascorso la Settimana Santa in Puglia, tra i porti di Brindisi e Taranto, l'Amerigo Vespucci, la nave più antica della Marina militare, in tour mondiale da luglio 2023. Ripartita questa mattina alla volta di Crotone, dopo circa 46mila miglia nautiche e 30 Paesi in 5 continenti, farà la sua ultima tappa a Genova il prossimo giugno. Un lungo viaggio segnato dalla fede e dalla speranza, racconta al Sir il cappellano, don Marco Falcone , mostrando, nella cappellina sottocoperta dove celebra la messa anche in condizioni di meteo avverse, il tanto semplice quanto evocativo crocifisso, "protagonista" della Domenica delle Palme a Brindisi, realizzato dai nocchieri con le cime intrecciate. "Provvidenzialmente – racconta – siamo poi arrivati nella città di Taranto durante la Settimana Santa, la più importante per ogni cristiano, ancora di più alla luce delle antiche tradizioni tarantine. Giovedì santo ho avuto l'opportunità e il privilegio di celebrare la messa in Coena Domini presso la cappella aragonese al Castello, accanto alla nave, con la lavanda dei piedi ai membri dell'equipaggio. Poi ho portato il Santissimo Sacramento a bordo. Proprio con l'equipaggio e alcuni nocchieri abbiamo allestito l'altare della reposizione, che non è solo il luogo dove è conservato Gesù ma vuole essere anche espressione di una comunità che prega. Abbiamo arricchito l'altare con una simbologia propria del mondo del mare: l'ancora, una tovaglia blu, delle cime e dei nodi. È stato un momento unico perché, nell'anno santo della speranza, anche l'Amerigo Vespucci è chiesa giubilare su volontà dell'Ordinario militare emerito, l'arcivescovo Santo Marcianò". "Nel periodo in cui cominciava il Giubileo la nave era in Asia, già impegnata nel giro del mondo – prosegue –, quindi era davvero difficile per l'equipaggio vivere il dono della

Ha trascorso la Settimana Santa in Puglia, tra i <mark>porti</mark> di Brindisi e Taranto, l'Amerigo Vespucci, la nave più antica della Marina militare, in tour mondiale da luglio 2023. Ripartita questa mattina alla volta di Crotone, dopo circa 46mila miglia nautiche e 30 Paesi in 5 continenti, farà la sua ultima tappa a Genova il prossimo giugno. Un lungo viaggio segnato dalla fede e dalla speranza, racconta al Sir il cappellano, don Marco Falcone , mostrando, nella cappellina sottocoperta dove celebra la messa anche in condizioni di meteo avverse, il tanto semplice quanto evocativo crocifisso, "protagonista" della Domenica delle Palme a Brindisi, realizzato dai nocchieri con le cime intrecciate. "Provvidenzialmente - racconta - siamo poi arrivati nella città di Taranto durante la Settimana Santa, la più importante per ogni cristiano, ancora di più alla luce delle antiche tradizioni tarantine. Giovedì santo ho avuto l'opportunità e il privilegio di celebrare la messa in Coena Domini presso la cappella aragonese al Castello, accanto alla nave, con la lavanda dei piedi ai membri dell'equipaggio. Poi ho portato il Santissimo Sacramento a bordo. Proprio con l'equipaggio e alcuni nocchieri abbiamo allestito l'altare della reposizione, che non è solo il luogo dove è conservato Gesù ma vuole essere anche espressione di una comunità che prega. Abbiamo arricchito l'altare con una simbologia propria del mondo del mare: l'ancora, una tovaglia blu, delle cime e dei nodi. È stato un momento unico perché, nell'anno santo della speranza, anche l'Amerigo Vespucci è chiesa giubilare su volontà dell'Ordinario militare emerito, l'arcivescovo Santo Marcianò". "Nel periodo in cui cominciava il Giubileo la nave era in Asia, già impegnata nel giro del mondo - prosegue -, quindi era davvero difficile per l'equipaggio vivere il dono della misericordia e del perdono. Poi la fortuna, o meglio la 'Dioincidenza', una volta arrivati a Taranto, è stata proprio questa: avere a bordo anche i Perdoni, i confratelli del Carmine, che con passo lento si avvicinavano, due a due, al sepolcro sull'Amerigo Vespucci. Il loro incedere lentissimo, quasi un dondolio, la 'nazzecata' in dialetto tarantino, mi ha ricordato quello stesso della nave, molto antica e lenta, soprattutto durante la traversata del Pacifico. Non a caso, il suo motto recita: 'Non chi comincia, ma quel che persevera'". Parole attribuite a Leonardo da Vinci, che non si discostano molto da quanto pronunciato nei Vangeli: "Chiedete con perseveranza, e vi sarà dato; cercate senza stancarvi, e troverete; bussate ripetutamente, e vi sarà aperto. Perché chiunque chiede riceve, chi cerca trova, e sarà aperto a chi bussa" (Lc 11,9-10). "C'è un legame - spiega ancora don Falcone - tra la perseveranza e la speranza, parola chiave del Giubileo 2025. Vivere a bordo non è facile, navigare non è facile e vivere da cristiano non è facile. Però lo diventa, perseverando, passo dopo passo. In questi giorni ho avuto modo di celebrare la santa messa sul cassero, la parte posteriore della nave, dove è stato allestito l'altare della reposizione.

Agensir

Taranto

C'era il finito, il mare, che si univa con quel cielo blu infinito, e mi sono venute in mente le parole di madre Teresa di Calcutta: 'Quello che noi facciamo, il nostro modo di essere, pensare, agire è come una goccia d'acqua nell'oceano. Ma se quella goccia d'acqua dovesse venir meno, l'oceano sarebbe più piccolo'. Questo è il messaggio che nave Amerigo Vespucci vuole lasciare per il Giubileo: perseverare. Il Paradiso è proprio questo: non l'aldilà, ma qualcosa che costruiamo oggi, perseverando quotidianamente". Scarica l'articolo in pdf txt rtf.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Shipping Italy

Olbia Golfo Aranci

Nuova istanza nel porto di Oristano per l'eolico offshore

Una nuova banchina nel porto di Oristano per realizzare un centro di fabbricazione e assemblaggio per la costruzione di strutture di fondazione galleggianti per parchi eolici offshore. Questa la nuova richiesta di concessione pervenuta all'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna secondo quanto rivelato da Staffetta Quotidiana A presentarla la società Oristano Cap Srl (Oristano construction and assembly port), che ha chiesto il rilascio di una concessione demaniale marittima per dieci anni per un'area di 21.057 mq nel Porto Industriale di Oristano, Comune di Santa Giusta, "al fine di realizzare la nuova banchina funzionale al centro di fabbricazione e assemblaggio, destinato alla costruzione di strutture di fondazione galleggianti per parchi eolici offshore, da realizzare nelle aree private retrostanti". Oristano Cap Srl è una società controllata (all,87,5%) da Triton Hoding B.V. e partecipata al 5% rispettivamente da Manini Prefabbricati e da Buzi Unicem mentre il restntate 2,5% è in mano alla società Antonio Puddu Costruzioni Srl. La società è attiva nella produzione e assemblaggio di torri eoliche offshore.

Shipping Italy

Nuova istanza nel porto di Oristano per l'eolico offshore

04/21/2025 23:02 Nicola Capuzzo

Senza categoria La società Oristano Cap Srl vuole una banchina per realizzare un centro di fabbricazione e assemblaggio per la costruzione di strutture di fondazione galleggianti di Redazione SHIPPING ITALY Una nuova banchina nel porto di Oristano per realizzare un centro di fabbricazione e assemblaggio per la costruzione di strutture di fondazione galleggianti per parchi eolici offshore. Questa la nuova richiesta di concessione pervenuta all'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna secondo quanto rivelato da Staffetta Quotidiana A presentarla la società Oristano Cap Srl (Oristano construction and assembly port), che ha chiesto il rilascio di una concessione demaniale marittima per dieci anni per un'area di 21.057 mq nel Porto Industriale di Oristano, Comune di Santa Giusta, "al fine di realizzare la nuova banchina funzionale al centro di fabbricazione e assemblaggio, destinato alla costruzione di strutture di fondazione galleggianti per parchi eolici offshore, da realizzare nelle aree private retrostanti". Oristano Cap Srl è una società controllata (all,87,5%) da Triton Hoding B.V. e partecipata al 5% rispettivamente da Manini Prefabbricati e da Buzi Unicem mentre il restntate 2,5% è in mano alla società Antonio Puddu Costruzioni Srl. La società è attiva nella produzione e assemblaggio di torri eoliche offshore. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.

Catania Oggi

Catania

Porti e aeroporti, valzer di nomine in Sicilia: Schifani nella tempesta tra alleati infedeli e partite strategiche

Catania Oggi

Porti e aeroporti, valzer di nomine in Sicilia: Schifani nella tempesta tra alleati infedeli e partite strategiche

04/21/2025 10:28

«Il governatore Schifani deve stare attento. Alcuni suoi alleati non sono leali come pensa». È un messaggio chiaro e diretto quello lanciato da Nicola D'Agostino, deputato regionale di Forza Italia e uomo vicino all'ad della Sac, Nico Torrisi. Le sue parole, affidate a un'intervista pubblicata su la Repubblica, arrivano in un momento di forte tensione nella maggioranza di governo siciliana, tra veleni, sospetti e scontri sempre più aperti sulla gestione del potere nelle principali partecipate strategiche dell'Isola. La scintilla più recente è stata la clamorosa bocciatura all'Assemblea regionale del disegno di legge che prevedeva l'aumento dei gettoni per i vertici delle partecipate, un provvedimento caro a Schifani e affossato da franchi tiratori interni. «Non è stato un attacco al presidente – minimizza D'Agostino – ma il segnale di un Parlamento che quella norma non la voleva». Ma poi affonda: «Io ho votato sì, come Tamajo, Vitrano e Lantieri. I veri responsabili sono altrove, anche dentro Forza Italia». Lo scontro più duro, però, si gioca sulla privatizzazione degli aeroporti siciliani, con la Sac (Catania-Comiso) e Gesap (Palermo) al centro di un risiko che coinvolge i principali partiti della coalizione. Secondo D'Agostino, "pezzi della maggioranza" stanno cercando di ostacolare «il percorso trasparente e innovativo guidato da Torrisi». Gli scali siciliani sono ormai un concentrato di adrenalina politica. A Palermo, giovedì, il Cda di Gesap si chiuderà in conclave per scegliere l'erede di Vito Riggio. In pole position c'è Giovanni Maniscalco, fedelissimo del sindaco Roberto Lagalla: una soluzione ponte in attesa che il governatore Renato Schifani cali l'asso Simona Vicari. Schifani ricorda di aver "firmato a quattro mani" la nomina di Riggio con Lagalla e, anzi, continua a lodarne la caratura. Intanto sulle poltrone si balla il tip tap: vacilla la consigliera Giovanna Chiavetta, entrata in quota Lega. Entro giugno va scelto anche il direttore generale: Schifani sponsorizza Carmelo Scelta, mentre Fratelli d'Italia e Lagalla rilanciano con Giovanni Scalia, già al timone ai tempi di Leoluca Orlando. Si registra un aumento di tensione anche sul dossier delle Autorità di sistema portuale. Dopo la designazione, a Messina, dell'avvocato Francesco Rizzo - indicato da Fratelli d'Italia e non particolarmente entusiasta del progetto del Ponte sullo Stretto - la Lega segnala la propria disponibilità a rivestire un ruolo analogo a Palermo. Il presidente della Regione, Renato Schifani, però, avrebbe individuato in Luca Lupi, attuale braccio destro di Pasqualino Monti (mandato in scadenza a giugno), il profilo preferito per la successione. «Le Regioni vanno coinvolte, le nomine dovrebbero nascere da un'intesa e non da decisioni unilaterali», ha ricordato Schifani, precisando di non volersi limitare a ratificare le scelte del Ministero dei Trasporti. La Lega, dal canto suo, non sembra intenzionata a rimanere ai margini: sul tavolo si ipotizza uno scambio con la carica di amministratore delegato di Gesap, oppure

Catania Oggi

Catania

- più avanti - con la presidenza dell'AdSP di Catania, in scadenza nel 2026. In questo contesto, porti e aeroporti siciliani appaiono al centro di un confronto politico particolarmente acceso, in cui gli equilibri interni alla maggioranza rivestono un peso notevole. La navigazione, per Schifani, si prospetta tutt'altro che lineare. Più che di scelte strategiche di lungo periodo, molti osservatori intravedono un confronto sulle posizioni di vertice. Una possibile via alla continuità consisterebbe nel nominare un presidente con un mandato chiaro e mantenere Lupi nel ruolo di segretario generale, funzione che conosce bene. L'ipotesi di promuoverlo a presidente viene invece interpretata da alcuni come un modo per presidiare la casella senza cederla ad altre forze politiche. La questione è anche di equilibri partitici: Monti, in uscita, è considerato vicino a Fratelli d'Italia, e analoghe simpatie vengono attribuite a Lupi. Dopo la scelta di Rizzo a Messina - figura legata al partito meloniano - la proposta di affidare Palermo a Lupi viene vista come un ulteriore segnale di attenzione nei confronti di FdI. Resta comunque una distinzione nei profili: Monti viene riconosciuto per le capacità manageriali, mentre Lupi è descritto soprattutto come un tecnico. A conti fatti, insomma, il cambio di nome non produrrebbe necessariamente un salto di qualità nella governance, ma contribuirebbe a ridefinire - almeno in parte - i rapporti di forza nella coalizione.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Affari Italiani

Focus

Dazi, Vannacci: "Italia Paese sovrano, Meloni tratta con Trump per favorire gli interessi nazionali"

Affari Italiani

Dazi, Vannacci: "Italia Paese sovrano, Meloni tratta con Trump per favorire gli interessi nazionali"

04/21/2025 16:59

L'europarlamentare della Lega ad Affaritaliani.it. Intervista "L'Italia ha moltissimo da giocarsi. In primis a livello di immagine: essere l'interlocutore tra USA ed Europa mentre Von der Leyen, Dombrovsky, Macron e Merz stanno a guardare non mi sembra male come risultato" L'Italia, sino a prova contraria, è un Paese sovrano e, come tale, ha il sacrosanto diritto-dovere di intraprendere tutte le relazioni bilaterali e con tutti Paesi che ritiene per proteggere e favorire i propri interessi nazionali . La missione del Presidente del Consiglio Meloni a Washington si inquadra in questo pacifico paradigma che, fintanto che non abdicheremo la nostra sovranità a qualcun altro - spero mai - rimarrà incontestabile". L'eurodeputato della Lega Roberto Vannacci , intervistato da Affaritaliani.it , risponde alla domanda se sia giusto che l'Italia interceda con Donald Trump per una trattativa Ue-Usa sui dazi o, visti i buoni rapporti Roma-Washington, dovrebbe trattare come stato sovrano per condizioni migliori per il nostro Paese. "L'America di Trump è diversa da quella di prima ma rimane un attore incontestato del panorama mondiale e in questa scacchiera l'Italia ha moltissimo da giocarsi. In primis a livello di immagine: essere l'interlocutore tra USA ed Europa mentre Von der Leyen, Dombrovsky, Macron e Merz stanno a guardare non mi sembra male come risultato . Ma oltre alle seppure importanti questioni esteriori ve ne sono altre estremamente concrete e pregnanti: per la sua posizione, il suo passato e le sue capacità industriali, produttive e culturali l'Italia ha tutte le carte in regola per diventare il "perno di manovra" del Mediterraneo, il ponte tra Africa e Europa, tra Nord e Sud, tra Medio Oriente e Occidente. E sicuramente gli USA possono essere interessati, non perché vogliano

L'europarlamentare della Lega ad Affaritaliani.it. Intervista "L'Italia ha moltissimo da giocarsi. In primis a livello di immagine: essere l'interlocutore tra USA ed Europa mentre Von der Leyen, Dombrovsky, Macron e Merz stanno a guardare non mi sembra male come risultato" L'Italia, sino a prova contraria, è un Paese sovrano e, come tale, ha il sacrosanto diritto-dovere di intraprendere tutte le relazioni bilaterali e con tutti Paesi che ritiene per proteggere e favorire i propri interessi nazionali . La missione del Presidente del Consiglio Meloni a Washington si inquadra in questo pacifico paradigma che, fintanto che non abdicheremo la nostra sovranità a qualcun altro - spero mai - rimarrà incontestabile". L'eurodeputato della Lega Roberto Vannacci , intervistato da Affaritaliani.it , risponde alla domanda se sia giusto che l'Italia interceda con Donald Trump per una trattativa Ue-Usa sui dazi o, visti i buoni rapporti Roma-Washington, dovrebbe trattare come stato sovrano per condizioni migliori per il nostro Paese. "L'America di Trump è diversa da quella di prima ma rimane un attore incontestato del panorama mondiale e in questa scacchiera l'Italia ha moltissimo da giocarsi. In primis a livello di immagine: essere l'interlocutore tra USA ed Europa mentre Von der Leyen, Dombrovsky, Macron e Merz stanno a guardare non mi sembra male come risultato . Ma oltre alle seppure importanti questioni esteriori ve ne sono altre estremamente concrete e pregnanti: per la sua posizione, il suo passato e le sue capacità industriali, produttive e culturali l'Italia ha tutte le carte in regola per diventare il "perno di manovra" del Mediterraneo, il ponte tra Africa e Europa, tra Nord e Sud, tra Medio Oriente e Occidente. E sicuramente gli USA possono essere interessati, non perché vogliano bene all'Italia, ma perché hanno interessi convergenti in questo ambizioso piano, se non altro per contenere le mire espansionistiche di Cina e Russia in Africa e in Medio Oriente. Ci sono in ballo tante imprese: energia (produzione e trasporto), commercio, collegamenti marittimi, porti, infrastrutture, materie prime, immigrazione, intelligence, cybersicurezza, proiezione - anche militare (ricordiamoci Sigonella) . Meloni si gioca la posizione dell'Italia come nodo logistico, identitario e culturale di un nuovo ordine mondiale multipolare post-globalizzazione - da cui l'Europa della Von der Leyen è tagliata fuori - proponendosi quale indispensabile cuscinetto a sfera tra USA, Russia, Cina, e altre potenze emergenti". "Ecco perché - sottolinea Vannacci - Schlein, Giuseppi e Fratoianni (chissà sa se la moglie avrà già venduto la proletaria Tesla che si era comprata a scopi ambientalisti) e i vari altri futili progressisti di sinistra rosicano: perché loro vorrebbero un'Italia insignificante, marginale, annacquata nella tecnocrazia europea, oppressa da Bruxelles, gestita da Strasburgo e telecomandata da enti sovranazionali di cui continuano incessantemente a tessere le lodi. D'altra parte, quando i tuoi avversari politici tracimano bile vuol dire che sei

sulla strada giusta. Ma si sa, se non sei al tavolo allora sei nel menù e non ti siedi al desco di Trump per semplice simpatia. L'immediato riscontro ottenuto tramite la visita in Italia del vice presidente USA Vance dimostra che il ruolo di "ponte" tra Europa e Usa che questo esecutivo si è assunto non è un'invenzione promozionale ma un fatto concreto . E allora avanti così che, un boccone alla volta, il pachiderma europeo lo riusciremo a mangiare", conclude l'europarlamentare della Lega. Leggi anche/ Elezioni regionali 2025 sondaggi: Valle D'Aosta, Veneto, Toscana, Campania, Puglia e Marche. Come finirà - Affaritaliani.it Argomenti dazi usa meloni trump roberto vannacci.

Il Nautilus

Focus

Studio: la maggior parte delle navi costiere scozzesi non tracciate opera senza AIS

Il Nautilus

Studio: la maggior parte delle navi costiere scozzesi non tracciate opera senza AIS

HERIOT WATT UNIVERSITY

04/20/2025 10:13

(Slide courtesy Scottish Heriot-Watt University) Uno studio afferma che la maggior parte delle piccole imbarcazioni opera senza tracciamento o identificazione sulla costa scozzese Edimburgh, Scotland. I nostri oceani sono spazi sempre più trafficati, con navi marittime che trasportano oltre l'80% del commercio mondiale. Altri settori oceanici di importanza mondiale includono la pesca, l'acquacoltura, il turismo e le energie rinnovabili marine, che richiedono o utilizzano flotte specifiche di navi per facilitare le loro operazioni. Inoltre, l'oceano, in particolare la zona costiera, viene sempre più utilizzato per attività ricreative, dall'ecoturismo agli sport acquatici, che si basano su diversi tipi di imbarcazioni o moto d'acqua. La popolarità e la prevalenza di tali attività sono state particolarmente documentate dopo la pandemia di Covid-19, dato il valore ormai riconosciuto degli spazi blu per la "salute blu". La Scozia sta operando in maniera disarticolata nella gestione delle sue risorse marine, secondo una nuova ricerca pubblicata questa settimana nell'ambito di un progetto per creare una migliore comprensione dell'esposizione di balene, delfini e foche alla navigazione costiera. È emerso che i ricercatori riferiscono che oltre la metà delle navi che operano nelle acque costiere del paese sono "invisibili" ai sistemi di tracciamento marittimo standard. Un team di ricercatori della Scottish Heriot-Watt University ha condotto uno studio, pubblicato questa settimana sulla rivista accademica "Marine Policy", che lancia l'allarme sul fatto che il paese sta navigando alla cieca per quanto riguarda la comprensione dei potenziali impatti negativi delle navi che attraversano le sue acque costiere. Lo studio afferma che solo il 43% delle navi entro un raggio di 10 chilometri dalla costa scozzese trasmette un segnale AIS (Automatic Identification System), lo strumento globale standard per monitorare i movimenti delle navi. Nel Forth and Tay, sede di alcuni dei porti più trafficati della Scozia, la copertura AIS rifletteva il traffico reale solo l'8% delle volte, sollevando interrogativi sul traffico commerciale e ricreativo sottoappresentato. Hanno partecipato alla campagna/studio volontari del Whale and Dolphin Conservation Shorewatch nelle Shetland, dell'Hebridean Whale and Dolphin Trust e della Community of Arran Seabed Trust. La dottoressa Emily Hague della Heriot-Watt's School of Energy, Geoscience, Infrastructure and Society ha dichiarato: "Questi dati sfidano l'ipotesi che possiamo fare affidamento sull'AIS per dirci cosa sta realmente accadendo nei nostri mari costieri. In alcune aree, oltre il 75% dell'attività delle navi non viene registrata". Le imbarcazioni più piccole, come le barche da pesca sotto i 15 metri, le imbarcazioni da diporto e le moto d'acqua, rappresentavano gran parte dei dati mancanti. Sebbene non siano legalmente obbligate a trasportare l'AIS, le navi hanno la possibilità di installare e trasmettere volontariamente i dati. Considerando che le acque costiere scozzesi stanno diventando sempre più

(Slide courtesy Scottish Heriot-Watt University) Uno studio afferma che la maggior parte delle piccole imbarcazioni opera senza tracciamento o identificazione sulla costa scozzese Edimburgh, Scotland. I nostri oceani sono spazi sempre più trafficati, con navi marittime che trasportano oltre l'80% del commercio mondiale. Altri settori oceanici di importanza mondiale includono la pesca, l'acquacoltura, il turismo e le energie rinnovabili marine, che richiedono o utilizzano flotte specifiche di navi per facilitare le loro operazioni. Inoltre, l'oceano, in particolare la zona costiera, viene sempre più utilizzato per attività ricreative, dall'ecoturismo agli sport acquatici, che si basano su diversi tipi di imbarcazioni o moto d'acqua. La popolarità e la prevalenza di tali attività sono state particolarmente documentate dopo la pandemia di Covid-19, dato il valore ormai riconosciuto degli spazi blu per la "salute blu". La Scozia sta operando in maniera disarticolata nella gestione delle sue risorse marine, secondo una nuova ricerca pubblicata questa settimana nell'ambito di un progetto per creare una migliore comprensione dell'esposizione di balene, delfini e foche alla navigazione costiera. È emerso che i ricercatori riferiscono che oltre la metà delle navi che operano nelle acque costiere del paese sono "invisibili" ai sistemi di tracciamento marittimo standard. Un team di ricercatori della Scottish Heriot-Watt University ha condotto uno studio, pubblicato questa settimana sulla rivista accademica "Marine Policy", che lancia l'allarme sul fatto che il paese sta navigando alla cieca per quanto riguarda la comprensione dei potenziali impatti negativi delle navi che attraversano le sue acque costiere. Lo studio afferma che solo il 43% delle navi entro un raggio di 10 chilometri dalla costa scozzese trasmette un segnale AIS (Automatic Identification System), lo strumento globale standard per monitorare i movimenti delle navi. Nel Forth and Tay, sede di alcuni dei porti più trafficati della Scozia, la copertura AIS rifletteva il traffico reale solo l'8% delle volte, sollevando interrogativi sul traffico commerciale e ricreativo sottorappresentato. Hanno partecipato alla campagna/studio volontari del Whale and Dolphin Conservation Shorewatch nelle Shetland, dell'Hebridean Whale and Dolphin Trust e della Community of Arran Seabed Trust. La dottoressa Emily Hague della Heriot-Watt's School of Energy, Geoscience, Infrastructure and Society ha dichiarato: "Questi dati sfidano l'ipotesi che possiamo fare affidamento sull'AIS per dirci cosa sta realmente accadendo nei nostri mari costieri. In alcune aree, oltre il 75% dell'attività delle navi non viene registrata". Le imbarcazioni più piccole, come le barche da pesca sotto i 15 metri, le imbarcazioni da diporto e le moto d'acqua, rappresentavano gran parte dei dati mancanti. Sebbene non siano legalmente obbligate a trasportare l'AIS, le navi hanno la possibilità di installare e trasmettere volontariamente i dati. Considerando che le acque costiere scozzesi stanno diventando sempre più

affollate, i ricercatori sostengono che la mancanza di visibilità (di monitorare) pone rischi significativi per la vita marina, la sicurezza e la gestione sostenibile degli oceani. Questo perché "i Governi, gli Enti di conservazione e i ricercatori - ha evidenziato Emily Hague - dipendono principalmente dai dati AIS per modellare gli impatti relativi alle navi, come l'inquinamento acustico subacqueo, il rischio di collisione di balene e delfini, i danni all'ancoraggio del fondale marino, le emissioni di gas serra e l'impatto climatico. Le coste scozzesi sono un habitat vitale per specie come tursiopi, balenottere minori e orche". "Con una migliore comprensione delle attività e del movimento dei diversi tipi di navi, i pianificatori marini e i responsabili politici potrebbero adattare i regolamenti per massimizzare la loro potenziale efficacia", ha affermato Lauren McWhinnie, uno degli autori dello studio. Aggiunge che il settore marittimo in generale potrebbe trarre ulteriori benefici da una maggiore sicurezza e consapevolezza. Lo studio cerca di ritenere responsabili le Autorità scozzesi per il fatto di poter fare affidamento sull'AIS per sapere cosa sta succedendo nei mari costieri. Dopo aver analizzato oltre 1.800 ore di indagini terrestri e marittime condotte tra il 2019 e il 2024 che coprono nove delle 11 regioni marine della Scozia, il fatto lampante è che la maggior parte delle navi opera senza tracciamento, con oltre il 75% dell'attività delle navi che non viene registrata in alcune aree. Nella regione delle Ebridi Esterne, ad esempio, solo il 20% delle navi trasmetteva dati AIS, nonostante l'area fosse un punto caldo per l'ecoturismo, la pesca e l'acquacoltura. La regione delle Isole Orcadi ha mostrato un tasso più elevato, con il 58% delle navi che trasmettono. I ricercatori stanno spingendo le Autorità a intraprendere azioni proattive per garantire che tutti i tipi di imbarcazioni che operano nelle acque del paese, comprese le imbarcazioni più piccole, trasmettano la loro posizione utilizzando l'AIS per bilanciare efficacemente il turismo e altre attività basate sulle imbarcazioni con la sostenibilità locale e gli obiettivi ambientali. Lo studio, infine, raccomanda di applicare fattori di correzione quando si utilizza l'AIS per modellare gli impatti costieri, tenendo conto del tipo di imbarcazione, della regione e della stagione locali. Fino a quando non sarà possibile un tracciamento universale, sostengono i ricercatori, tali aggiustamenti sono fondamentali per evitare punti ciechi nella governance marittima e in qualsiasi valutazione del rischio basata sull'AIS. La dottoressa Emily Hague ha dichiarato infine: "Abbiamo bisogno di trasparenza in mare. Gli spazi blu della Scozia stanno diventando sempre più affollati e, senza dati migliori, stiamo navigando alla cieca quando si tratta di comprendere i potenziali impatti".

Informare

Focus

COSCO manifesta ferma opposizione alle tasse sulle navi cinesi programmate dagli USA

Informare

COSCO manifesta ferma opposizione alle tasse sulle navi cinesi programmate dagli USA

04/22/2025 00:21

Distorcono la concorrenza leale - denuncia il gruppo di Shanghai - e ostacolano il normale funzionamento dello shipping Shanghai 22 aprile 2025 La scorsa settimana l'Office of the United States Trade Representative (USTR) ha presentato le nuove tasse portuali che saranno applicate alle navi cinesi o operate da operatori cinesi oppure gestite da altri operatori con commesse in cantieri cinesi che faranno scalo nei porti statunitensi e che sono state definite con l'obiettivo di contrastare la concorrenza della Cina nel settore della cantieristica navale del 18 aprile 2025). Misure rispetto alle quali ieri la China COSCO Shipping Corporation, che è il principale gruppo marittimo, portuale e logistico della Cina, ha espresso la propria ferma opposizione. «Tali misure - ha sottolineato il gruppo cinese in una nota - non solo distorcono la concorrenza leale e ostacolano il normale funzionamento del settore marittimo globale, ma ne minacciano anche lo sviluppo stabile e sostenibile. In definitiva, queste azioni rischiano di compromettere la sicurezza, la resilienza e il regolare funzionamento delle industrie e delle supply chain globali». «Quali responsabili fornitori globali di servizi di trasporto marittimo e di logistica - prosegue la nota - sosteniamo costantemente i principi di integrità, trasparenza e conformità nella concorrenza internazionale del settore. Rimaniamo fermi nel nostro impegno a sostenere il commercio globale e a fornire soluzioni commerciali di shipping e logistica affidabili e di elevata qualità ai nostri clienti in tutto il mondo. Guardando al futuro, continueremo a tutelare gli interessi dei nostri clienti offrendo al contempo una gamma completa di servizi affidabili. Invitiamo tutti i clienti a rimanere informati sulle specifiche offerte di servizi e sulle misure di protezione fornite dalle nostre filiali nei vari segmenti di attività».

Distorcono la concorrenza leale - denuncia il gruppo di Shanghai - e ostacolano il normale funzionamento dello shipping Shanghai 22 aprile 2025 La scorsa settimana l'Office of the United States Trade Representative (USTR) ha presentato le nuove tasse portuali che saranno applicate alle navi cinesi o operate da operatori cinesi oppure gestite da altri operatori con commesse in cantieri cinesi che faranno scalo nei porti statunitensi e che sono state definite con l'obiettivo di contrastare la concorrenza della Cina nel settore della cantieristica navale del 18 aprile 2025). Misure rispetto alle quali ieri la China COSCO Shipping Corporation, che è il principale gruppo marittimo, portuale e logistico della Cina, ha espresso la propria ferma opposizione. «Tali misure - ha sottolineato il gruppo cinese in una nota - non solo distorcono la concorrenza leale e ostacolano il normale funzionamento del settore marittimo globale, ma ne minacciano anche lo sviluppo stabile e sostenibile. In definitiva, queste azioni rischiano di compromettere la sicurezza, la resilienza e il regolare funzionamento delle industrie e delle supply chain globali». «Quali responsabili fornitori globali di servizi di trasporto marittimo e di logistica - prosegue la nota - sosteniamo costantemente i principi di integrità, trasparenza e conformità nella concorrenza internazionale del settore. Rimaniamo fermi nel nostro impegno a sostenere il commercio globale e a fornire soluzioni commerciali di shipping e logistica affidabili e di elevata qualità ai nostri clienti in tutto il mondo. Guardando al futuro, continueremo a tutelare gli interessi dei nostri clienti offrendo al contempo una gamma completa di servizi affidabili. Invitiamo tutti i clienti a rimanere informati sulle specifiche offerte di servizi e sulle misure di protezione fornite dalle nostre filiali nei vari segmenti di attività».

Ship Mag

Focus

Pronta l'offerta di Finint e Ardian per il controllo degli aeroporti del gruppo Save

Ship Mag

Pronta l'offerta di Finint e Ardian per il controllo degli aeroporti del gruppo Save

04/21/2025 02:45

La finanziaria di Enrico Marchi e il fondo di private equity puntano al controllo della società a cui fanno capo gli aeroporti di Venezia, Treviso, Verona e Brescia, oltre a una quota di Charleroi a Bruxelles Venezia – Finint Infrastrutture e il fondo di private equity Ardian sono sempre più vicini a presentare l'offerta con cui puntano ad acquisire il gruppo Save e, con esso, gli aeroporti di Venezia, Treviso, Verona e Brescia, nonché una quota dello scalo belga di Charleroi. Il momento del deposito dell'offerta si avvicina: la somma potrebbe superare il valore di 1,2 miliardi e consentire ai due soggetti di entrare in pieno controllo della holding Milione spa che controlla i quattro scali italiani e il 48,32% di Bruxelles Secondo quanto riportato dal Corriere della Sera, l'italiana Finint Infrastrutture sgr e la società francese Ardian (azionista di Heathrow) sono alla definizione dei dettagli. Presto potrebbe essere recapitata l'offerta che punta ad acquisire l'88% delle quote di Milione, oggi equamente suddivise tra i fondi infrastrutturali Dws e InfraVia , che sono da tempo interessati a disinvestire e monetizzare. Il restante 12% di Milione è già nelle mani di Enrico Marchi, presidente di Finint e della stessa Save Save gestisce l'aeroporto Marco Polo di Venezia e controlla la società di gestione dell' Antonio Canova di Treviso , detenendo inoltre partecipazioni rilevanti nelle società che gestiscono il Valerio Catullo di Verona e il Gabriele D'Annunzio di Brescia , nonché lo Charleroi di Bruxelles. Il banchiere veneto pensa da anni al riassetto del polo degli aeroporti veneti e ha studiato un'offerta che potrebbe toccare 1,2 miliardi, da suddividere equamente tra Finint e Ardian. Sempre secondo il Corriere, l'offerta potrebbe essere inviata entro aprile. In caso di risposta positiva, Finint raccoglierà fra gli investitori interessati le risorse necessarie per coprire la propria parte dell'operazione. L'obiettivo è sottoscrivere l'accordo con Save entro l'estate. Gli accordi interni alla cordata – scrive il Corriere – lascerebbero a Marchi la presidenza degli aeroporti,

La finanziaria di Enrico Marchi e il fondo di private equity puntano al controllo della società a cui fanno capo gli aeroporti di Venezia, Treviso, Verona e Brescia, oltre a una quota di Charleroi a Bruxelles Venezia - Finint Infrastrutture e il fondo di private equity Ardian sono sempre più vicini a presentare l'offerta con cui puntano ad acquisire il gruppo Save e, con esso, gli aeroporti di Venezia, Treviso, Verona e Brescia, nonché una quota dello scalo belga di Charleroi. Il momento del deposito dell'offerta si avvicina: la somma potrebbe superare il valore di 1,2 miliardi e consentire ai due soggetti di entrare in pieno controllo della holding Milione spa che controlla i quattro scali italiani e il 48,32% di Bruxelles Secondo quanto riportato dal Corriere della Sera, l'italiana Finint Infrastrutture sgr e la società francese Ardian (azionista di Heathrow) sono alla definizione dei dettagli. Presto potrebbe essere recapitata l'offerta che punta ad acquisire l'88% delle quote di Milione, oggi equamente suddivise tra i fondi infrastrutturali Dws e InfraVia , che sono da tempo interessati a disinvestire e monetizzare. Il restante 12% di Milione è già nelle mani di Enrico Marchi, presidente di Finint e della stessa Save Save gestisce l'aeroporto Marco Polo di Venezia e controlla la società di gestione dell' Antonio Canova di Treviso , detenendo inoltre partecipazioni rilevanti nelle società che gestiscono il Valerio Catullo di Verona e il Gabriele D'Annunzio di Brescia , nonché lo Charleroi di Bruxelles. Il banchiere veneto pensa da anni al riassetto del polo degli aeroporti veneti e ha studiato un'offerta che potrebbe toccare 1,2 miliardi, da suddividere equamente tra Finint e Ardian. Sempre secondo il Corriere, l'offerta potrebbe essere inviata entro aprile. In caso di risposta positiva, Finint raccoglierà fra gli investitori interessati le risorse necessarie per coprire la propria parte dell'operazione. L'obiettivo è sottoscrivere l'accordo con Save entro l'estate. Gli accordi interni alla cordata - scrive il Corriere - lascerebbero a Marchi la presidenza degli aeroporti, assegnando a Monica Scarpa il ruolo di ad. Ancora non è chiaro come Finint e Ardian si suddivideranno le quote della holding Milione. L'operazione segnerebbe per Marchi il pieno controllo del polo nordestino e il rafforzamento della posizione nell'aeroporto belga di Bruxelles Charleroi, dove Save è socio di minoranza da 16 anni. L'operazione avrebbe un significativo impatto sugli assetti aeroportuali italiani, se si considera che i tre aeroporti di Venezia, Treviso e Verona hanno registrato oltre 18 milioni di passeggeri nel 2024 , segnando un incremento dei volumi del 3,1%. Il primo trimestre 2025 ha proseguito questo trend, con una crescita del 6%.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Ship Mag

Focus

Guadagna (Sirius): "Pronti alla gestione della nave chiavi in mano"

Ship Mag

Guadagna (Sirius): "Pronti alla gestione della nave chiavi in mano"

04/21/2025 10:45 Monica Zunino

La società genovese punta ad allargare il business dal manning con i marittimi che vengono reclutati e gestiti e dai voli e servizi per gli equipaggi, al leisure e alla formazione del personale navigante Genova – L'espansione dell'offerta, aggiungendo alla gestione degli equipaggi le comunicazioni marittime, è il pilastro centrale degli sviluppi futuri. La genovese Sirius Shipmanagement, però, pensa anche all'apertura di nuove scuole di formazione per i marittimi guardando ad Africa, Centro America e Oriente, e lancia una scommessa sul turismo, puntando anche sul "leisure" oltre che sui voli e servizi per gli equipaggi, guardando soprattutto al mercato indiano che si sta sviluppando. "E' un'operazione che ci allarga gli orizzonti. Siccome come Sirius abbiamo sia il manning con i marittimi che vengono reclutati e gestiti da noi, sia i viaggi, con il nostro marchio Baleno, aggiungendo Generalmarine, che gestisce la parte delle comunicazioni elettroniche ora possiamo "vestire" il nostro mondo a 360 gradi. Inoltre, con la nostra società partner di Singapore, che si chiama Ishima e si occupa della parte dei servizi tecnici alla nave, chiudiamo il cerchio. Ormai la nave può essere gestita al cento per cento da noi. Se un armatore ci dicesse: io noleggio la nave e al resto pensate voi, noi siamo pronti", Filippo Guadagna, 64 anni, presidente (e fondatore nel 1997) di Sirius Shipmanagement , un passato da direttore del personale di Costa Crociere fino al momento del passaggio dell'azienda a Carnival, racconta così lo scenario aperto con l'acquisizione a inizio marzo di Generalmarine, passando dal 40 all'80% (il 20% resta all'attuale managing director, Emanuele Burlando) del capitale. Sirius (75% gruppo d'Amico, 25% Filippo Guadagna), sede a Genova, uffici in Italia e India, 160 dipendenti e una rete internazionale di agenti, è manning agent di oltre 120 navi (dalle tanker, alle bulker, dalle ro/ro pax, cruise agli yacht) di tutte le bandiere, con oltre 5 mila marittimi di 26 nazionalità per diversi clienti italiani ed esteri .

La società genovese punta ad allargare il business dal manning con i marittimi che vengono reclutati e gestiti e dai voli e servizi per gli equipaggi, al leisure e alla formazione del personale navigante Genova - L'espansione dell'offerta, aggiungendo alla gestione degli equipaggi le comunicazioni marittime, è il pilastro centrale degli sviluppi futuri. La genovese Sirius Shipmanagement, però, pensa anche all'apertura di nuove scuole di formazione per i marittimi guardando ad Africa, Centro America e Oriente, e lancia una scommessa sul turismo, puntando anche sul "leisure" oltre che sui voli e servizi per gli equipaggi, guardando soprattutto al mercato indiano che si sta sviluppando. "E' un'operazione che ci allarga gli orizzonti. Siccome come Sirius abbiamo sia il manning con i marittimi che vengono reclutati e gestiti da noi, sia i viaggi, con il nostro marchio Baleno, aggiungendo Generalmarine, che gestisce la parte delle comunicazioni elettroniche ora possiamo "vestire" il nostro mondo a 360 gradi. Inoltre, con la nostra società partner di Singapore, che si chiama Ishima e si occupa della parte dei servizi tecnici alla nave, chiudiamo il cerchio. Ormai la nave può essere gestita al cento per cento da noi. Se un armatore ci dicesse: io noleggio la nave e al resto pensate voi, noi siamo pronti". Filippo Guadagna, 64 anni, presidente (e fondatore nel 1997) di Sirius Shipmanagement , un passato da direttore del personale di Costa Crociere fino al momento del passaggio dell'azienda a Carnival, racconta così lo scenario aperto con l'acquisizione a inizio marzo di Generalmarine, passando dal 40 all'80% (il 20% resta all'attuale managing director, Emanuele Burlando) del capitale. Sirius (75% gruppo d'Amico, 25% Filippo Guadagna), sede a Genova, uffici in Italia e India, 160 dipendenti e una rete internazionale di agenti, è manning agent di oltre 120 navi (dalle tanker, alle bulker, dalle ro/ro pax, cruise agli yacht) di tutte le bandiere, con oltre 5 mila marittimi di 26 nazionalità per diversi clienti italiani ed esteri . Generalmarine, anch'essa base Genova, una ventina di dipendenti, uffici a Venezia, Augusta e Viareggio, specializzata in sistemi di navigazione, comunicazione satellitare e assistenza, gestisce sotto contratto un naviglio di un migliaio di navi dalle portacontainer alle passeggeri, dagli yacht ai mezzi offshore ai rimorchiatori. Allargare l'offerta potrà portare Generalmarine su un mercato più internazionale, mentre prosegue il cammino in Italia, ad esempio sul filone degli yacht con collaborazioni con i cantieri di costruzione. "Abbiamo un ufficio dedicato a Viareggio che si occupa di newbuilding nel settore yacht, creato già in pancia alla nuova compagine sociale, ora è il momento di farlo crescere, spingerlo e posizionarlo bene sul mercato", sottolinea Emanuele Burlando. Il mix fra gestione degli equipaggi e comunicazioni marittime potrà essere un asset in più anche per la formazione, che Sirius conta di allargare, anche se non è ancora un progetto, ma per ora solo un'idea, aprendo nuove scuole

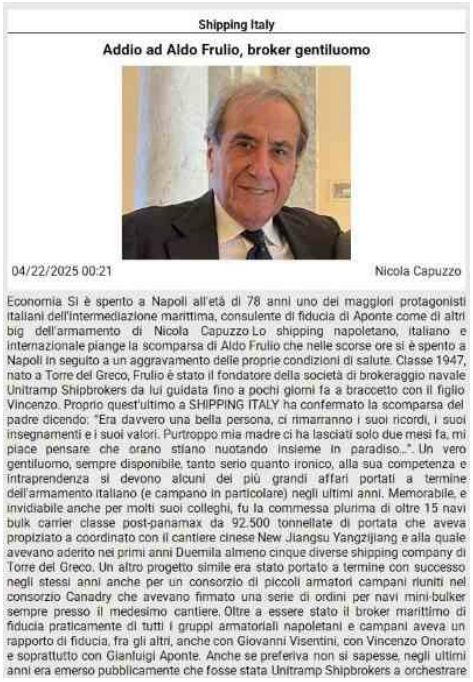
di formazione nelle aree del mondo in cui c'è o potrebbe svilupparsi interesse per il lavoro a bordo. "Abbiamo già fatto una scuola a Cuba, ne abbiamo una in Liberia e guardiamo ad Africa, Oriente e Centro America" , spiega Guadagna. Oggi non è facile trovare personale che voglia imbarcarsi. Sono pochi gli italiani che scelgono di farlo e anche all'estero le cose stanno cambiando. "Navigare è un mestiere difficile, di sacrificio. Negli anni Settanta si diceva che dopo tre imbarchi compravi casa. Io ne ho fatti due. Ora sono preferiti i mestieri a terra - spiega Guadagna -, quindi navigano i cittadini dei paesi che a terra trovano poca occupazione. Ai tempi valeva per gli italiani su flotte americane, sulle petroliere. Oggi i marittimi provengono dai Paesi che stanno crescendo: sono filippini, indiani (ma in parte stanno già cambiando idea, perché l'India sta per esplodere), mentre i cinesi invece non navigano più. E stiamo guardando l'Africa. Abbiamo una scuola in Liberia che forma personale liberiano di macchina, abbiamo fatto nel passato una scuola a Cuba per gestire coperta e macchina e faremo delle scuole anche nel futuro in Africa, Centroamerica e Oriente. E' in quelle aree che stiamo guardando". I precari equilibri geopolitici, a partire dalla guerra in Ucraina, incidono anche in questo settore. "Avevamo pensato di aprire un ufficio a Cherson, in Ucraina - commenta Guadagna - meno male che non lo abbiamo fatto. I marittimi ucraini e russi oggi li reclutiamo dalla Germania". Ma più della guerra è il Covid ad avere segnato la svolta. "I nostri marittimi sono rimasti a bordo per più di un anno, non potevano sbarcare, nessun porto li voleva accogliere - ricorda Guadagna - Abbiamo organizzato charter aerei per farli sbarcare, ma alcuni porti non volevano accettarli, cambiavano le regole. In quel periodo abbiamo cercato di armare una nave e abbiamo cambiato quattro nazionalità di equipaggio in una settimana". E dopo il Covid "il mondo è cambiato perché il marittimo ha capito che navigare meno è meglio: gli indiani che oggi sono la nazionalità principale per noi, prima navigavano 10 mesi all'anno, ora facciamo imbarchi più corti". L'altra scommessa è potenziare l'agenzia turistica che finora si occupava principalmente di voli per il personale navigante e di viaggi per le aziende, allargandola ulteriormente, forti di questa base, alla clientela dei privati, con particolare attenzione al mercato indiano, in crescita. "Vogliamo far crescere il segmento del turismo, soprattutto con l'India, in incoming e outcoming - sottolinea Guadagna - La nostra ambizione è vedere a Genova un turista indiano arrivato in Italia perché ha usato la nostra agenzia in India e un turista italiano arrivato in India perché ha utilizzato la nostra agenzia in Italia. E' un segmento che esula dal discorso marittimo, ma visto che abbiamo realtà già esistenti che si dedicano ai viaggi, pensiamo di ampliare ulteriormente questa attività". Di Sirius, infatti, fanno parte anche i brand Baleno viaggi (l'agenzia) e Vola con Gully, tour operator specializzato nella programmazione e gestione di viaggi su misura per Guadalupa, Martinica, Polinesia e Oceano indiano . E partendo dal recente ampliamento dell'ufficio di Sirius Shipmanagement a New Delhi, è nata l'idea di assumere personale anche per sviluppare il settore turistico, offrendo appunto l'India come destinazione agli italiani e viceversa, agli indiani l'Italia, ma anche le crociere in India. "Ci siamo lanciati in questa impresa - conclude Guadagna - che è ancora in fase embrionale, perché

riteniamo che l'India sia un mercato interessante in crescita che si aprirà per il turismo e avendo noi un tour operator che propone quelle destinazioni, l'abbiamo inserita nel catalogo nuovo, per fare anche qui una sinergia tra le varie attività che svolgiamo e le conoscenze che abbiamo sviluppato all'interno". Nella foto, da sinistra: Emanuele Burlando managing director di Generalmarine, Francesca Manzi managing director di Sirius, Filippo Guadagna presidente di Sirius.

Shipping Italy

Focus

Addio ad Aldo Frulio, broker gentiluomo


Shipping Italy

Addio ad Aldo Frulio, broker gentiluomo

04/22/2025 00:21 Nicola Capuzzo

Economia Si è spento a Napoli all'età di 78 anni uno dei maggiori protagonisti italiani dell'intermediazione marittima, consulente di fiducia di Aponte come di altri big dell'armamento di Nicola Capuzzo Lo shipping napoletano, italiano e internazionale piange la scomparsa di Aldo Frulio che nelle scorse ore si è spento a Napoli in seguito a un aggravamento delle proprie condizioni di salute. Classe 1947, nato a Torre del Greco, Frulio è stato il fondatore della società di brokeraggio navale Unitramp Shipbrokers da lui guidata fino a pochi giorni fa a braccetto con il figlio Vincenzo. Proprio quest'ultimo a SHIPPING ITALY ha confermato la scomparsa del padre dicendo: "Era davvero una bella persona, ci rimarranno i suoi ricordi, i suoi insegnamenti e i suoi valori. Purtroppo mia madre ci ha lasciati solo due mesi fa, mi piace pensare che orano stiano nuotando insieme in paradiso...". Un vero gentiluomo, sempre disponibile, tanto serio quanto ironico, alla sua competenza e intraprendenza si devono alcuni dei più grandi affari portati a termine dell'armamento italiano (e campano in particolare) negli ultimi anni. Memorabile, e invidiabile anche per molti suoi colleghi, fu la commessa plurima di oltre 15 navi bulk carrier classe post-panamax da 92.500 tonnellate di portata che aveva propiziato a coordinato con il cantiere cinese New Jiangsu Yangzijiang e alla quale avevano aderito nei primi anni Duemila almeno cinque diverse shipping company di Torre del Greco. Un altro progetto simile era stato portato a termine con successo negli stessi anni anche per un consorzio di piccoli armatori campani riuniti nel consorzio Canadry che avevano firmato una serie di ordini per navi mini-bulker sempre presso il medesimo cantiere. Oltre a essere stato il broker marittimo di fiducia praticamente di tutti i gruppi armatoriali napoletani e campani aveva un rapporto di fiducia, fra gli altri, anche con Giovanni Visentini, con Vincenzo Onorato e soprattutto con Gianluigi Aponte. Anche se preferiva non si sapesse, negli ultimi anni era emerso pubblicamente che fosse stata Unitramp Shipbrokers a orchestrare i nuovi recenti ordini in Cina (cantiere Guangzhou Shipyard International) di nuovi traghetti firmati da Moby e da Msc per Gnv che in questi ultimi mesi stanno debuttando sul mercato.

Economia Si è spento a Napoli all'età di 78 anni uno dei maggiori protagonisti italiani dell'intermediazione marittima, consulente di fiducia di Aponte come di altri big dell'armamento di Nicola Capuzzo Lo shipping napoletano, italiano e internazionale piange la scomparsa di Aldo Frulio che nelle scorse ore si è spento a Napoli in seguito a un aggravamento delle proprie condizioni di salute. Classe 1947, nato a Torre del Greco, Frulio è stato il fondatore della società di brokeraggio navale Unitramp Shipbrokers da lui guidata fino a pochi giorni fa a braccetto con il figlio Vincenzo. Proprio quest'ultimo a SHIPPING ITALY ha confermato la scomparsa del padre dicendo: "Era davvero una bella persona, ci rimarranno i suoi ricordi, i suoi insegnamenti e i suoi valori. Purtroppo mia madre ci ha lasciati solo due mesi fa, mi piace pensare che orano stiano nuotando insieme in paradiso". Un vero gentiluomo, sempre disponibile, tanto serio quanto ironico, alla sua competenza e intraprendenza si devono alcuni dei più grandi affari portati a termine dell'armamento italiano (e campano in particolare) negli ultimi anni. Memorabile, e invidiabile anche per molti suoi colleghi, fu la commessa plurima di oltre 15 navi bulk carrier classe post-panamax da 92.500 tonnellate di portata che aveva propiziato a coordinato con il cantiere cinese New Jiangsu Yangzijiang e alla quale avevano aderito nei primi anni Duemila almeno cinque diverse shipping company di Torre del Greco. Un altro progetto simile era stato portato a termine con successo negli stessi anni anche per un consorzio di piccoli armatori campani riuniti nel consorzio Canadry che avevano firmato una serie di ordini per navi mini-bulker sempre presso il medesimo cantiere. Oltre a essere stato il broker marittimo di fiducia praticamente di tutti i gruppi armatoriali napoletani e campani aveva un rapporto di fiducia, fra gli altri, anche con Giovanni Visentini, con Vincenzo Onorato e soprattutto con Gianluigi Aponte. Anche se preferiva non si sapesse, negli ultimi anni era emerso pubblicamente che fosse stata Unitramp Shipbrokers a orchestrare i nuovi recenti ordini in Cina (cantiere Guangzhou Shipyard International) di nuovi traghetti firmati da Moby e da Msc per Gnv che in questi ultimi mesi stanno debuttando sul mercato. Sul proprio sito web aziendale si legge che la storia di Unitramp Shipbrokers nacque nel 1969 uando alcuni soci fondarono a Napoli la società CimaSud Srl con l'obiettivo di offrire servizi di intermediazione marittima al crescente mercato armatoriale locale. Nel 1975 Aldo Frulio e Alberto Paoluzzi rilevarono l'intero pacchetto azionario della società e decisero appunto di rinominarla Unitramp Srl. Dal 1980, poi, l'azienda è interamente di proprietà della famiglia Frulio con Aldo sul ponte di comando in qualità di amministratore delegato e il figlio Vincenzo sempre al suo fianco. In una delle sue rarissime interviste (rilasciata alla giornalista sua concittadini Bianca D'Antonio, anche lei recentemente scomparsa) raccontava il suo primo affare concluso dicendo: "Per un

colpo di fortuna - avevo appena iniziato uno stage come training broker - riuscii, dopo due settimane, a fissare la nave Anna Capano di 2.500 tonnellate di portata dell'armatore Raffaele Capano per una serie di viaggi consecutivi con segati di abete da Rijeka per l'Algeria". Alla domanda (nel 2016) su cosa vedesse nel futuro dello shipping dal suo osservatorio, con l'ironia che lo contraddistingueva, abbinata a una buona dose di pragmatismo, rispose: "Dopo le sorprese e gli sconvolgimenti causati da quanto è successo nel mondo finanziario dall'agosto 2008 a oggi, mi spiace deluderla ma temo che il nostro osservatorio di broker abbia perso buona parte dei privilegi in tema di previsioni azzeccate". A Vincenzo Frulio e alla sua famiglia vanno le più sentite condoglianze da parte di tutta la redazione di SHIPPING ITALY. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.

The Medi Telegraph

Focus

Silversea apre l'hotel più a Sud del mondo

The Medi Telegraph

Silversea apre l'hotel più a Sud del mondo

04/21/2025 20:00 Matteo Martinuzzi

Non solo isole private e terminal nei piani d'investimento delle compagnie crocieristiche: infatti la Silversea Cruises, marchio di lusso del gruppo statunitense Royal Caribbean, ha deciso di investire nella costruzione di un albergo nell'estremo Sud del Cile. Si chiamerà "The Cormorant at 55 South" la struttura ricettiva più a Sud del mondo, ideale base di partenza per le rinomate crociere di spedizione in Antartide, di cui Silversea è riferimento globale. La compagnia monegasca ha svelato il nome e i primi dettagli del suo nuovo ed esclusivo hotel nella Patagonia cilena: un albergo da 150 camere situato a Puerto Williams, sulla remota Isola Navarino, destinata ad aprire le sue porte durante la stagione antartica 2025-2026. Con questo ambizioso progetto, la Silversea ridefinisce il concetto di viaggio verso l'Antartide, offrendo un'esperienza completamente integrata che inizia molto prima dell'imbarco. The Cormorant rappresenta un punto di svolta nel turismo di lusso polare, con un'attenzione maniacale ai dettagli, una forte connessione con il territorio e la cultura locale, e un comfort senza compromessi. Il nome stesso dell'hotel è un omaggio alla sua posizione estrema a 55° di latitudine sud, rendendolo l'hotel più a sud del pianeta. "Cormorant" fa riferimento al cormorano, uccello marino e simbolo degli esploratori del Sud: «The Cormorant at 55 South è un tributo alla cultura, alla storia e alla straordinaria bellezza naturale di Puerto Williams. Ogni aspetto dell'hotel è stato pensato per offrire ai nostri ospiti un'esperienza autentica e profondamente connessa con la destinazione» dichiara Bert Hernandez, presidente della Silversea. Questa struttura ricettiva di lusso è progettata per rendere il viaggio verso l'Antartide più semplice e fluido che mai. Grazie al programma Fly Cruise di sei giorni, gli ospiti

Non solo isole private e terminal nei piani d'investimento delle compagnie crocieristiche: infatti la Silversea Cruises, marchio di lusso del gruppo statunitense Royal Caribbean, ha deciso di investire nella costruzione di un albergo nell'estremo Sud del Cile Monfalcone - Non solo isole private e terminal nei piani d'investimento delle compagnie crocieristiche: infatti la Silversea Cruises, marchio di lusso del gruppo statunitense Royal Caribbean, ha deciso di investire nella costruzione di un albergo nell'estremo Sud del Cile. Si chiamerà "The Cormorant at 55 South" la struttura ricettiva più a Sud del mondo, ideale base di partenza per le rinomate crociere di spedizione in Antartide, di cui Silversea è riferimento globale. La compagnia monegasca ha svelato il nome e i primi dettagli del suo nuovo ed esclusivo hotel nella Patagonia cilena: un albergo da 150 camere situato a Puerto Williams, sulla remota Isola Navarino, destinata ad aprire le sue porte durante la stagione antartica 2025-2026. Con questo ambizioso progetto, la Silversea ridefinisce il concetto di viaggio verso l'Antartide, offrendo un'esperienza completamente integrata che inizia molto prima dell'imbarco. The Cormorant rappresenta un punto di svolta nel turismo di lusso polare, con un'attenzione maniacale ai dettagli, una forte connessione con il territorio e la cultura locale, e un comfort senza compromessi. Il nome stesso dell'hotel è un omaggio alla sua posizione estrema a 55° di latitudine sud, rendendolo l'hotel più a sud del pianeta. "Cormorant" fa riferimento al cormorano, uccello marino e simbolo degli esploratori del Sud: «The Cormorant at 55 South è un tributo alla cultura, alla storia e alla straordinaria bellezza naturale di Puerto Williams. Ogni aspetto dell'hotel è stato pensato per offrire ai nostri ospiti un'esperienza autentica e profondamente connessa con la destinazione» dichiara Bert Hernandez, presidente della Silversea. Questa struttura ricettiva di lusso è progettata per rendere il viaggio verso l'Antartide più semplice e fluido che mai. Grazie al programma Fly Cruise di sei giorni, gli ospiti potranno sorvolare il temuto Passaggio di Drake, evitando la lunga navigazione e accorciando significativamente i tempi di trasferimento senza sacrificare l'esperienza di viaggio. Ogni camera dell'hotel è concepita per avvolgere l'ospite in un'esperienza multisensoriale. Le ampie vetrate panoramiche offrono viste mozzafiato sul Canale di Beagle o sulle foreste incontaminate dell'isola. Gli interni si distinguono per l'utilizzo di toni caldi del legno, elementi naturali e oggetti artigianali realizzati da artisti locali, che creano un'armonia tra lusso ed essenzialità. L'hotel è pensato per offrire un senso di intimità e connessione con la natura circostante, pur mantenendo l'eccellenza del servizio che contraddistingue Silversea. Lo staff sarà altamente qualificato secondo i rigidi standard del Silversea Way, offrendo accoglienza personalizzata sin dal primo momento. La Silversea, pioniera delle crociere di spedizione di lusso sin dal

The Medi Telegraph

Focus

2008, propone esperienze altamente personalizzate, supportate da un team di oltre 28 esperti tra naturalisti, glaciologi, istruttori di kayak e guide ambientali. L'hotel sarà il primo passo di un itinerario immersivo, con briefing, attività culturali e momenti di approfondimento che inizieranno ancor prima di salpare. All'estremo Sud del mondo Silversea è pronta a schierare la sua flotta di spedizione composta da tre navi, l'ultima acquisizione "Silver Endeavour" (220 ospiti), e le più datate ma rimodernate "Silver Cloud" (254 ospiti) e "Silver Wind" (274 ospiti): navi di piccole dimensioni per un'esperienza unica di crociera all'insegna del lusso e della natura incontaminata.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

The Medi Telegraph

Focus

Tassa Usa sulle navi, gli armatori: "Danni per consumatori e aziende"

The Medi Telegraph

Tassa Usa sulle navi, gli armatori: "Danni per consumatori e aziende"

04/22/2025 01:02 Alberto Quarati

Il World Shipping Council ha espresso ufficialmente i propri timori sul meccanismo di tassazione che colpirà le navi costruite in Cina o di proprietà/gestione cinese in ingresso nei porti Usa Genova - Il World Shipping Council (Wsc, l'associazione armatoriale che riunisce le principali compagnie di navigazione globali specializzate nel trasporto di container e rotabili) ha espresso ufficialmente i propri timori dopo l'emissione da parte dell'Ufficio del Rappresentante per il Commercio Usa (Ustr) del meccanismo di tassazione che colpirà dal prossimo ottobre le navi costruite in Cina o di proprietà/gestione cinese in ingresso nei porti statunitensi. Il Wsc ha un peso di tutto rispetto nell'economia Usa, sia sotto un profilo politico (il grosso dello staff opera a Washington, e nel board presieduto dall'ad di Msc, Soren Toft, ci sono rappresentanti di big americani Matson o Crowley) ma soprattutto operativo, gestendo il 65% del commercio marittimo Usa, con un contributo di oltre 2.000 miliardi di dollari l'anno, con 6,4 milioni di posti di lavoro nel Paese per 420 miliardi di dollari di stipendi erogati. I membri del Wsc rappresentano inoltre il 75% delle navi iscritte al Programma di sicurezza marittima degli Stati Uniti. «Rivitalizzare il settore marittimo americano è un obiettivo importante e condiviso - commenta Joe Kramek, presidente e ceo del Wsc - che richiede una strategia legislativa e industriale a lungo termine. Abbiamo accolto con favore la visione delineata nell'Ordine esecutivo del presidente Donald Trump, che propone iniziative mirate per rafforzare la cantieristica navale, i porti e la resilienza della supply chain Usa. Ma il regime di tariffe annunciato dall'Ustr va nella direzione sbagliata: aumenterà i prezzi per i consumatori, indebolirà il commercio statunitense e farà poco per rivitalizzarne l'industria del mare». Il Wsc definisce «retroattive» le tasse portuali per le navi costruite in Cina che sono già in acqua - non va dimenticato che il Dragone da diversi anni è il primo costruttore navale del mondo: praticamente

Il World Shipping Council ha espresso ufficialmente i propri timori sul meccanismo di tassazione che colpirà le navi costruite in Cina o di proprietà/gestione cinese in ingresso nei porti Usa Genova - Il World Shipping Council (Wsc, l'associazione armatoriale che riunisce le principali compagnie di navigazione globali specializzate nel trasporto di container e rotabili) ha espresso ufficialmente i propri timori dopo l'emissione da parte dell'Ufficio del Rappresentante per il Commercio Usa (Ustr) del meccanismo di tassazione che colpirà dal prossimo ottobre le navi costruite in Cina o di proprietà/gestione cinese in ingresso nei porti statunitensi. Il Wsc ha un peso di tutto rispetto nell'economia Usa, sia sotto un profilo politico (il grosso dello staff opera a Washington, e nel board presieduto dall'ad di Msc, Soren Toft, ci sono rappresentanti di big americani Matson o Crowley) ma soprattutto operativo, gestendo il 65% del commercio marittimo Usa, con un contributo di oltre 2.000 miliardi di dollari l'anno, con 6,4 milioni di posti di lavoro nel Paese per 420 miliardi di dollari di stipendi erogati. I membri del Wsc rappresentano inoltre il 75% delle navi iscritte al Programma di sicurezza marittima degli Stati Uniti. «Rivitalizzare il settore marittimo americano è un obiettivo importante e condiviso - commenta Joe Kramek, presidente e ceo del Wsc - che richiede una strategia legislativa e industriale a lungo termine. Abbiamo accolto con favore la visione delineata nell'Ordine esecutivo del presidente Donald Trump, che propone iniziative mirate per rafforzare la cantieristica navale, i porti e la resilienza della supply chain Usa. Ma il regime di tariffe annunciato dall'Ustr va nella direzione sbagliata: aumenterà i prezzi per i consumatori, indebolirà il commercio statunitense e farà poco per rivitalizzarne l'industria del mare». Il Wsc definisce «retroattive» le tasse portuali per le navi costruite in Cina che sono già in acqua - non va dimenticato che il Dragone da diversi anni è il primo costruttore navale del mondo: praticamente ogni compagnia ha unità realizzate in Cina nella propria flotta. Dunque questa tassazione «non offre alcun sostegno alla cantieristica statunitense, e al contrario rischia di danneggiare gli esportatori americani, in particolare gli agricoltori, in un momento in cui il commercio globale sta affrontando notevoli difficoltà. Inoltre queste sanzioni retroattive interrompono la pianificazione degli investimenti a lungo termine, introducendo nuovi costi e imprevedibilità per le imprese e i consumatori americani», perché avrebbe ovviamente un costo anche disdire le commesse di navi attualmente in ordine in Cina per riallocarle altrove. L'altro elemento che preoccupa gli armatori è il sistema di calcolo della maxi-tassa , basato sulla stazza netta, ossia la somma di tutti gli spazi interni della nave utilizzabili commercialmente. Ma così si penalizzano «in modo sproporzionato le navi più grandi ed efficienti che trasportano beni essenziali, inclusi i componenti utilizzati nelle linee di produzione statunitensi,

dicono dalla Wsc -. Quasi la metà di tutte le importazioni su portacontainer negli Stati Uniti viene utilizzata direttamente nei processi di produzione nazionali. L'aumento del costo di queste spedizioni si ripercuoterà sulla catena di approvvigionamento, aumentando i costi di produzione per le imprese americane e, in definitiva, per i consumatori. Penalizzerà anche i porti statunitensi, che hanno effettuato investimenti significativi per espandere la propria capacità di attrarre e gestire le più grandi navi portacontainer che servono il settore». Male anche la tassazione, arrivata a sorpresa, delle navi- garage «Un'azione arbitraria, che colpisce tutte le navi costruite all'estero (e non solo quelle realizzate in Cina, ndr) e rallenterà ulteriormente la crescita economica statunitense, aumentando i prezzi delle auto per i consumatori americani, senza tuttavia incoraggiare gli investimenti marittimi statunitensi». In fondo alla lista, la Wsc paventa anche «problemi legali e strategici» perché «le tariffe proposte sembrano estendersi oltre l'autorità concessa dalla legge commerciale statunitense». Gli armatori esortano l'amministrazione Usa a riconsiderare questa mossa, e mettono sul tavolo alcune misure alternative: «Percorsi costruttivi, come incentivi mirati agli investimenti, miglioramenti infrastrutturali e processi normativi semplificati, possono offrire benefici duraturi senza interrompere il commercio statunitense o aumentare i costi per produttori e consumatori americani». Vengono infine sottolineate alcune circostanze oggettive che pongono alcuni dubbi sulla possibilità di rilanciare in grande stile e in breve tempo il settore marittimo Usa, con i cantieri che scontano «un arretrato di ordini militari e una continua carenza di manodopera» e navi su cui si registra una cronica «carenza di marinai statunitensi qualificati». -.

The Medi Telegraph

Focus

Emissioni inquinanti, c'è l'accordo: le misure scatteranno da ottobre

Nonostante l'addio ai negoziati degli Usa, il Wsc definisce «senza precedenti» l'accordo raggiunto pochi giorni fa all'Organizzazione marittima internazionale (Imo) sulla decarbonizzazione del settore Genova - Nonostante l'addio ai negoziati degli Usa, il Wsc definisce «senza precedenti» l'accordo raggiunto pochi giorni fa all'Organizzazione marittima internazionale (Imo) sulla decarbonizzazione del settore. «A seguito di un dibattito controverso e difficile, i Paesi membri l'Imo hanno raggiunto un accordo su una misura che sarà finalizzata e adottata a ottobre». Viene stabilito uno standard e un quadro normativo per i carburanti a gas serra, che se adottato richiederà continue riduzioni dell'intensità di gas serra nei carburanti a partire dal 2028, con riduzioni costanti nei prossimi due decenni. «Il trasporto marittimo di linea - ricorda Kramek - si è già mosso per dare il via alla decarbonizzazione, con quasi 1.000 navi a capacità rinnovabile destinate a entrare in acqua entro il 2030. Tuttavia, è necessaria una regolamentazione globale per fornire combustibili rinnovabili a un prezzo commercialmente sostenibile».

The Medi Telegraph

Emissioni inquinanti, c'è l'accordo: le misure scatteranno da ottobre

04/22/2025 01:09

Nonostante l'addio ai negoziati degli Usa, il Wsc definisce «senza precedenti» l'accordo raggiunto pochi giorni fa all'Organizzazione marittima internazionale (Imo) sulla decarbonizzazione del settore Genova – Nonostante l'addio ai negoziati degli Usa, il Wsc definisce «senza precedenti» l'accordo raggiunto pochi giorni fa all'Organizzazione marittima internazionale (Imo) sulla decarbonizzazione del settore. «A seguito di un dibattito controverso e difficile, i Paesi membri l'Imo hanno raggiunto un accordo su una misura che sarà finalizzata e adottata a ottobre». Viene stabilito uno standard e un quadro normativo per i carburanti a gas serra, che se adottato richiederà continue riduzioni dell'intensità di gas serra nei carburanti a partire dal 2028, con riduzioni costanti nei prossimi due decenni. «Il trasporto marittimo di linea - ricorda Kramek - si è già mosso per dare il via alla decarbonizzazione, con quasi 1.000 navi a capacità rinnovabile destinate a entrare in acqua entro il 2030. Tuttavia, è necessaria una regolamentazione globale per fornire combustibili rinnovabili a un prezzo commercialmente sostenibile».