



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 23 aprile 2025**



Prime Pagine

23/04/2025	Corriere della Sera	7
Prima pagina del 23/04/2025		
23/04/2025	Il Fatto Quotidiano	8
Prima pagina del 23/04/2025		
23/04/2025	Il Foglio	9
Prima pagina del 23/04/2025		
23/04/2025	Il Giornale	10
Prima pagina del 23/04/2025		
23/04/2025	Il Giorno	11
Prima pagina del 23/04/2025		
23/04/2025	Il Manifesto	12
Prima pagina del 23/04/2025		
23/04/2025	Il Mattino	13
Prima pagina del 23/04/2025		
23/04/2025	Il Messaggero	14
Prima pagina del 23/04/2025		
23/04/2025	Il Resto del Carlino	15
Prima pagina del 23/04/2025		
23/04/2025	Il Secolo XIX	16
Prima pagina del 23/04/2025		
23/04/2025	Il Sole 24 Ore	17
Prima pagina del 23/04/2025		
23/04/2025	Il Tempo	18
Prima pagina del 23/04/2025		
23/04/2025	Italia Oggi	19
Prima pagina del 23/04/2025		
23/04/2025	La Nazione	20
Prima pagina del 23/04/2025		
23/04/2025	La Repubblica	21
Prima pagina del 23/04/2025		
23/04/2025	La Stampa	22
Prima pagina del 23/04/2025		
23/04/2025	MF	23
Prima pagina del 23/04/2025		
23/04/2025	Milano Finanza	24
Prima pagina del 23/04/2025		

Trieste

22/04/2025	Agenparl COMUNICATO STAMPA OGS Conclusa la missione in Antartide della nave rompighiaccio Laura Bassi	25
22/04/2025	Ansa.it Antartide, terminata la missione della nave italiana Laura Bassi	26

Venezia

22/04/2025	La Gazzetta Marittima Circle e Arelogik, studio per i porti di Venezia e Chioggia	27
------------	---	----

Savona, Vado

22/04/2025	BizJournal Liguria Comune di Savona, approvato lo schema di progetto della variante al Puc	28
22/04/2025	Savona News Savona: variante al Puc, approvato schema di progetto per il restyling delle aree strategiche della città	30

Genova, Voltri

22/04/2025	BizJournal Liguria Marina Genova, dal 16 al 18 maggio 2025 la terza edizione del Classic Boat Show	32
22/04/2025	Il Nautilus DAL 16 AL 18 MAGGIO 2025 A GENOVA TORNA YACHT&GARDEN, LA XVII EDIZIONE DELLA MOSTRA-MERCATO DEDICATA AL GIARDINO MEDITERRANEO	34
22/04/2025	Informatore Navale STAZIONI MARITTIME S.P.A.: APPROVATO IL BILANCIO 2024	36
22/04/2025	Ship Mag Noli container, registrata una flessione del 3%	37
22/04/2025	The Medi Telegraph "Cara Genova, mi mancherai". Il saluto dell'ammiraglio Pellizzari alla città e alla comunità portuale	38
23/04/2025	transportonline.com Avviato l'iter per creare zona franca doganale in Liguria	40

La Spezia

22/04/2025	Informatore Navale LSCT: il rapido intervento e coordinamento della Comunità Portuale garantisce la continuità delle attività del terminal	41
------------	--	----

Ravenna

22/04/2025	Affari Italiani	42
<hr/>		
22/04/2025	Agensir	43
<hr/>		
22/04/2025	AskaNews.it	44
<hr/>		
22/04/2025	Rai News	45
<hr/>		
22/04/2025	Ravenna Today	46
<hr/>		
22/04/2025	RavennaNotizie.it	47
<hr/>		
22/04/2025	RavennaNotizie.it	48
<hr/>		
22/04/2025	RavennaNotizie.it	50
<hr/>		
22/04/2025	RavennaNotizie.it	51
<hr/>		
22/04/2025	RavennaNotizie.it	52
<hr/>		
22/04/2025	ravennawebtv.it	54
<hr/>		
22/04/2025	ravennawebtv.it	56
<hr/>		
22/04/2025	ravennawebtv.it	57
<hr/>		
22/04/2025	Tele Romagna 24	58
<hr/>		

Livorno

22/04/2025	La Gazzetta Marittima	59
<hr/>		
23/04/2025	La Gazzetta Marittima	63
<hr/>		
22/04/2025	Messaggero Marittimo	66
<hr/>		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

22/04/2025	Ancona Today	68
<hr/>		

22/04/2025	corriereadriatico.it	70
Ancona, lo sbarco della nave Ong Solidaire con 170 migranti previsto per oggi intorno alle ore 15		
22/04/2025	Gomarche	71
Ancona: La nave della Ong Solidaire è approdata al porto di Ancona, a bordo 161 naufraghi		
22/04/2025	Rai News	72
Nel pomeriggio l'arrivo ad Ancona la nave della Ong Solidaire		
22/04/2025	Rai News	73
Approdata ad Ancona la nave della Ong Solidaire con 161 profughi		
22/04/2025	vivereancona.it	74
La nave della Ong Solidaire è approdata al porto di Ancona, a bordo 161 naufraghi		

Napoli

22/04/2025	Il Nautilus	75
Adsp tirreno centrale: trend positivo +111 milioni di euro		
22/04/2025	Informare	76
Il Comitato di gestione dell'AdSP del Tirreno Centrale ha approvato all'unanimità il bilancio consuntivo 2024		
22/04/2025	Informazioni Marittime	77
Tirreno Centrale, l'AdSP chiude il 2024 con un patrimonio di 111 milioni		
22/04/2025	Messaggero Marittimo	79
Porti di Napoli e Salerno: trend positivo, più 111 milioni		
22/04/2025	Sea Reporter	80
Approvato il bilancio 2024 dell' AdSP dei porti campani: Trend positivo + 111 milioni di euro		
22/04/2025	The Medi Telegraph	81
Porti della Campania, nel 2024 bilancio positivo e 111 milioni di euro di avanzo consolidato		

Salerno

22/04/2025	Salerno Today	83
Lavori nella zona del porto di Salerno: scatta la sospensione idrica per 7 ore		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

22/04/2025	Informazioni Marittime	84
Autorità di Sistema dello Stretto, il Mit designa Francesco Rizzo per la presidenza		

Augusta

22/04/2025	QualEnergia	85
HeySun, seconda edizione: in Sicilia a settembre la fiera della transizione energetica		

Palermo, Termini Imerese

22/04/2025	Palermo Today	87
<hr/> Star Legend, il superyacht extralusso realizzato a Palermo fa tappa a Taranto		
22/04/2025	Shipping Italy	88
<hr/> Si prepara a entrare nel vivo il recupero del Bayesian a cura di Smit Salvage		

Focus

22/04/2025	Il Nautilus	89
<hr/> China COSCO Shipping contraria alle nuove tasse portuali statunitensi		
22/04/2025	Informare	90
<hr/> La China Shipowners' Association considera le misure adottate dagli USA contro le navi cinesi un tipico esempio di unilateralismo e protezionismo		
22/04/2025	Informare	93
<hr/> Nei primi tre mesi del 2025 in calo il traffico delle merci nei porti di Barcellona e Algeiras		
22/04/2025	Informare	94
<hr/> Nel primo trimestre il porto di Valencia ha movimentato 1,3 milioni di container (+3,4%)		
22/04/2025	La Gazzetta Marittima	95
<hr/> Comunità energetiche rinnovabili, 5 incontri con la Camera di Commercio		
22/04/2025	L'agenzia di Viaggi	96
<hr/> Mediterraneo, l'estate è ora: battaglione Msc Crociere		
22/04/2025	Shipping Italy	99
<hr/> Grimaldi chiede una concessione portuale per traffico ro-ro nel porto di Sagunto		
22/04/2025	The Medi Telegraph	100
<hr/> Motori full electric, dalla Cina agli Stati Uniti è il momento dei rimorchiatori		
23/04/2025	The Medi Telegraph	101
<hr/> Tassa Usa sulle navi della Cina, così la Corea spera nel rilancio		

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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



Grave il killer di Gucci
Spara al figlio e tenta il suicidio
di **Simone Innocenti**
a pagina 36



Faito, il macchinista
«Lo scambio di cabina mi ha salvato la vita»
di **Gennaro Scala**
a pagina 37



LA MORTE DEL PAPA

L'abbraccio a Francesco

Da oggi la salma in San Pietro, sabato alle 10 i funerali. Attesi i grandi della Terra. Cinque giorni di lutto nazionale

UNA VOCE NECESSARIA

di **Antonio Polito**

Dodici anni da Papa, e noi «daici» siamo ancora qui a chiederci se è stato progressista o conservatore. La sinistra dei diritti trovò rivoluzionaria la sua frase sul gay, «chi sono io per giudicare», e reazionaria l'accusa ai medici «scarb» se praticano l'aborto. La destra populista soffrì i suoi pellegrinaggi a Lampedusa e a Lesbo, le isole della vergogna dove i migranti sono i nuovi martiri. Ma in chiave anti-Bruxelles gliolisce ancora per il suo appello al «disarmo». Mentre in versione securitaria e manettaria ne ha ignorato l'ultimo atto: l'abbraccio ai carcerati di Regina Coeli nel giorno della lavanda dei piedi. I pacifisti ancora sbandierano il suo appello al «coraggio della bandiera bianca», rivolto a Kiev, ma dimenticano quando riconobbe all'Ucraina il diritto a difendersi in armi: «Non è solo lecito, ma anche espressione di amore per la Patria». Si potrebbe continuare. Ci sono apparse contraddizioni perché la nostra razionalità partigiana, che vive le vicende del mondo esclusivamente sull'asse destra/sinistra, ne è rimasta più volte spiazzata. Gli abbiamo allora dato del peronista, o del populista, scavando in tradizioni politiche della sua terra natale nelle quali non è facile distinguere il confine ideologico.

continua a pagina 46



Il cardinale Parolin davanti alla salma di Francesco, che oggi lascerà Santa Marta per San Pietro.

da pagina 2 a pagina 29

IN PRIMO PIANO

IL GOVERNO

«Il 25 Aprile sia sobrio»

di **M. Cremonesi** e **Virtuani** alle pagine 10 e 11

L'INTERVENTO

Quel sogno di fare di più

di **Andrea Riccardi** a pagina 27

IL CARDINALE ARBORELIUS

«Io in corsa? Solo fantasie»

di **Carlotta Verdi** a pagina 19

IL SUCCESSORE

L'ipotesi di un italiano dopo quarantasette anni

di **Aldo Cazzullo**

L'importante è che il nuovo Papa sia un Francesco il Più nei fatti che nel nome. E se venisse dall'Italia?

a pagina 17

INTERVISTA CON IL CARDINALE RAVASI

«La Chiesa si sfrangia Lui lavorava per l'unità»

di **Gian Guido Vecchi**

«Francesco lavorava per ritrovare l'unità in una Chiesa che si sfrangia» dice il cardinale Gianfranco Ravasi.

a pagina 25

GIANNELLI

SEDIA VACANTE



Le stime Previsto in calo anche il Pil degli Usa
Effetto dazi, l'Fmi vede nero: crescita globale sotto il 3%

IL FILOSOFO MICHAEL SANDEL

«Atenei, Trump è come Orbán»

di **Giuliana Ferraino**

«Attaccando le libere università Trump è come Orbán, minaccia la democrazia». Così il filosofo politico Michael Sandel, che insegna a Harvard.

a pagina 33

A causa del protezionismo innescato dai dazi imposti da Trump, il Pil globale rallenterà dal 3,3% del 2024 al 2,8 del 2025, per poi risalire al 3 nel 2026. Previsione fosca quella del Fondo monetario internazionale. Con un forte rallentamento anche negli Stati Uniti, con il Pil all'1,8%, in calo rispetto al 2,7 previsto a gennaio e in ulteriore discesa all'1,7 nel 2026. In Italia le stime indicano una crescita modesta, pari allo 0,4%,

a pagina 35

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

È più forte di loro

Forse il ministro della Protezione civile poteva anche esimersi dal sottolineare che, a causa del lutto nazionale per la morte di papa Francesco, i festeggiamenti del 25 Aprile «saranno consentiti con la dovuta sobrietà». Intanto perché nessuno pensava di sfilare sui carri di carnevale cantando *Bella ciao* a ritmo di samba. Ma soprattutto per scongiurare il rischio che qualcuno si aggrappasse a una frasetta tutto sommato pleonastica per lanciare l'ennesimo allarme contro il ri-fascismo alle porte. Che invece è proprio quel che è successo. «È più forte di loro», è saltato su con prontezza felina il Fratolanni, ammiratore da sinistra del pontificato di Bergoglio al punto da essersi meritato sul campo l'investitura a Fra Tolanni. «Sono allergici alla Liberazione e utilizzano la morte di una straordinaria per-

sonalità per sminuire il valore del 25 Aprile» ha continuato, riferendosi sempre a questi Loro. I quali avrebbero colto al balzo i funerali del Papa per mettere la mordacchia alla compagnia del Fra Tolanni, impedendole di fare non si sa che cosa, visto che si potrà fare tutto «con la dovuta sobrietà», parola berghe e beneducata che a chiunque abbia un po' di memoria storica non evoca l'olio di ricino, ma il loden di Monti. Si tratta di un giochino delle parti stucchevole, dove gli attori di destra e di sinistra recitano a soggetto per compiacere il pubblico di riferimento, senza compiere mai il minimo sforzo per aiutarlo a crescere e magari a diventare adulto. Ma non ce la fanno: è più forte di loro. E di Loro. È più forte di tutti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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

EDISON Diventiamo l'energia che cambia tutto.



0 771120 463008





Macron vuole anticipare le Presidenziali prima del processo d'appello a Le Pen, che resterebbe fuori dalla corsa. Questi democratici sono peggio degli autocrati



Mercoledì 23 aprile 2025 - Anno 17 - n° 111
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 "Artifascisti immaginari"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 29/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

L'OFFERTA A USA E KIEV
Putin si dà l'altolà:
"Non andrò oltre
la linea del fronte"



ANTONIUCCI E PROVENZANI A PAG. 7

IL GOVERNO CI PROVA
La scusa del Papa
per un 25 Aprile
ridotto e "sobrio"

MANTOVANI A PAG. 5

PER BYPASSARE LA "VIA"
Bucci&Rixi senza
soldi né tempo:
la diga è "militare"

MOIZO A PAG. 14

L'IDEONA DI MELONI
Olimpiadi sotto
di 400mln: ecco
un commissario

VENEMIALE A PAG. 14

"NORMA TERRORISTA"
Brasile&Sorundi:
la Lega dichiara
guerra a Tajani

Lorenzo Giarelli

Dicesi torcida la parte organizzata - e notoriamente non proprio british - del tifo brasiliano. Le migliori pare siano quelle di Flamengo, Corinthians e... Lega per Salvini premier.

Già, perché il Carroccio ha una improbabile quanto attiva roccaforte in Brasile, oggi infuriata per il decreto con cui il governo ha approvato una stretta sulle cittadinanze agli oriundi.

A PAG. 13

Mannelli



ARTICOLO 122 Oggi la discussione in Commissione Jury

Riarmo, Parlamento aggirato Ursula bocciata dai legali Ue

Il servizio giuridico di Strasburgo boccia la condotta della presidente che ha evitato il voto dei deputati. E il piano Tajani per il 2025 dà l'ok al riarmo e lo stop ai satelliti di Musk

SALVINI A PAG. 8-9



Funeral party

Marco Travaglio

L'unico capo di governo non ipocrita è quel serial killer di Netanyahu: il solo a sottrarsi al rito tartufesco del salto sul carro funebre di Francesco. Quanto agli altri che sgonfiano sui social (e quasi tutti sfileranno ai funerali in San Pietro) per ricordare quanto il Papa fosse buono e dunque amico loro, possiamo immaginare le risate che si farà lui lassù con gli altri santi. Di quei sepolcri imbiancati, Trump è il caso più caricaturale: non tanto per la sua biografia, che pare fatta apposta per non piacere a Bergoglio, e per i rimpatri dei migranti irregolari, che fanno tutti dappertutto, ma per il disprezzo anticristiano che manifesta in ogni frase e smorfia quando nomina un ultimo della Terra. Putin, che non sarà a Roma per non essere arrestato (mica è Netanyahu), è un altro campione di doppiezza: ricorda che Francesco era amico dei russi, ma dimentica che era contro le guerre e le repressioni, incluse le sue. Milei, argentino come il Papa, ha la faccia tosta di rimpiangere la "bontà e saggezza malgrado le nostre piccole divergenze": l'aveva solo definito "figlio di puttana che predica il comunismo", "ge-suita affine a comunisti assassini", "rappresentante del Maligno", "imbecille" che fa "politiche ecclesiali di merda". Che sarà mai.

Zelensky finge di scordarsi quando il Papa gli espone il suo piano di pace e lui lo gelò sprezzante: "Non ci servono mediatori, le condizioni le decide l'Ucraina, con Putin non parlo. Il Papa condanni i crimini russi: non si può mettere sullo stesso piano aggredito e aggressore. Crediamo nella vittoria". O tutte le volte che la sua ambasciata protestò col Papa perché osava invitare un ucraino e un russo alla Via Crucis e perché pregava per "quella povera ragazza saltata in aria per una bomba sotto il sedile della sua auto" (Darya Dugina, 29 anni, assassinata a Mosca dai Servizi ucraini perché figlia di Aleksandr Dugin). O quando il suo consigliere Podolyak dichiarò: "Il Papa non può mediare, non è credibile, non capisce la politica, è filorusso" e rilanciò la fake news di "investimenti russi nello Ior". O quando il Papa contestò la messa al bando della Chiesa ortodossa russa a Kiev. Giorgia Meloni era in sintonia col Papa contro eutanasia, gender e maternità surrogata. Ma sulla guerra e il riarmo per nulla. E neppure Mattarella. Francesco ripudiava il manichismo tra Bene e Male in Ucraina ("non è la favola di Cappuccetto Rosso, qui non ci sono buoni e cattivi metafisici"), mentre il capo dello Stato continua a paragonare la Russia al Terzo Reich. E ad avallare le armi a Kiev e il riarmo della Von der Leyen, Kallas e Metsola, pure loro in prima fila sabato alle esequie. Meglio se il Vaticano controlla che la baracca sia ben chiusa. Sennò il Papa salta fuori in mondovisione e manda tutti a farsi fottere.

GIALLO VATICANO È FUORI PER LA CONDANNA, MA VUOLE ESSERCI

LA PECORA NERA DEL CONCLAVE

IL CARD. PAROLIN NON LO VUOLE SENTENZA DI 1° GRADO PER TRUFFA E PECULATO: 575.000€ A SOCIETÀ DELLA "ZARINA" MAROGNA. INTANTO IL "PARTITO AFRICANO" SPINGE PER BESUNGU, UN BERGOGLIO NERO

PADRE SPADARO SU PAPA FRANCESCO
"Parlava i faccia a tutti i politici contro la logica di riarmo. Ricordo le scarpe infangate nella favola"

CANNAVÒ, GRANA E PACELLI A PAG. 2-3

RANIERI A PAG. 4

- LE NOSTRE FIRME**
- Bianchi a pag. 11
 - Fini a pag. 17
 - Robecchi a pag. 11
 - Pagnotta a pag. 20
 - Delbecchi a pag. 20
 - Pontani a pag. 16

octopusenergy

TAGLIA LE BOLLETTE, PASSA A OCTOPUS ENERGY!

Energia pulita a prezzi accessibili

Trustpilot

octopusenergy.it

ESCE IL LIBRO POSTUMO

"Diario per John" e per me: Didion, viaggio nel dolore

OLIVA A PAG. 18

La cattiveria

Vittorio Feltri: "Papa Francesco mi disse: 'Abbiamo molti pensieri in comune'. Quindi era anche un fine umorista"

LA PALESTRA/ANTONIO CARANO





ANNO XXX NUMERO 95 DIRETTORE CLAUDIO CERASIA MERCOLEDI 23 APRILE 2025 - € 1,80 + € 0,50 con RIVEGUE n. 39

La processione al canto dei salmi e delle antiche litanie segna l'inizio del lungo addio a Francesco. Le prime decisioni del Collegio cardinalizio

Roma. Questa mattina alle 9,00, al canto delle antiche litanie e dei salmi, in latino, la salma di Francesco attraverso in solenne processione il sagrato di piazza San Pietro ed entrerà nella basilica vaticana, per il commiato finale con il suo popolo. Il funerale, iniziato con le novendiali (nove giorni di lutto che iniziano con le esequie), è in programma per sabato alle ore 10,00. A celebrare sarà il cardinale decano, Giovanni Battista Re. Quindi, dopo il rientro in basilica, sarà portato a Santa Maria Maggiore per la tumulazione nel luogo da Bergoglio stesso indicato tre anni fa. Giorno e orario della celebrazione liturgica sono state le prime decisioni assunte dal Collegio cardinalizio nel corso della congregazione generale tenutasi ieri mattina. La seconda è in programma per oggi pomeriggio. Erano

presenti sessanta porporati, fra elettori e ultramontanisti. Dopo una preghiera per il Pontefice defunto, sono stati letti alcuni capitoli della costituzione apostolica Uniovers Dominici Gregis, che regola la Sede vacante, e sono stati sorseggiati i cardinali "aiutanti" del camerlengo per i prossimi tre giorni: si tratta di Pietro Parolin, Stanislaw Rytko e Fabio Baggio. Fra le decisioni assunte, i cardinali hanno deciso di sospendere le celebrazioni di beatificazione programmate, "fino alla decisione del nuovo Romano Pontefice". Della canonizzazione di Carlo Acutis, prevista originariamente per domenica 27 aprile, Seconda di Pasqua - decine di migliaia di giovani raggiungeranno comunque Roma per il Giubileo degli adolescenti -, già da lunedì era nota la decisione di rinviarla.

Ieri mattina, il Vaticano ha diffuso le foto dell'esposizione della salma di Francesco ricomposta nella cappella di Casa Santa Marta. Nella bara - che è uguale a quella dei predecessori, nonostante sia decorato con i sottili con abbondante spreco di melassa la semplicità della cassa contrapposta a non si sa quale pomposità - c'è una matassa in panno - il Pontefice è giacovita della casula rossa, colore dei funerali papali, e sul capota porta la mitra. Fra le mani, il rosario. A rendergli omaggio è stato anche il presidente della Repubblica, Sergio Mattarella. Nel pomeriggio, si sono recati alla camera ardente, fra gli altri, il rabbino capo della Comunità di Roma, Riccardo Di Segni, e il presidente della Comunità ebraica di Roma, Victor Adiaun.

Il Vaticano ha anche reso nota la modalità del decesso, avvenuto nella prima mattinata di lunedì: il malore sopraggiunto alle 5,30, quando il coneril è decesso due ore più tardi. Il giorno prima, Francesco aveva ringraziato il proprio fidato assistente sanitario, l'infermiere Massimiliano Strappetti, per aver reso possibile un ultimo giro in papamobile tra la folla che affollava piazza San Pietro al termine dell'ultima porta santa giuliana e raggiungeranno la Confessione per rendere l'ultimo omaggio al Papa che quella porta ha aperto solo quattro mesi fa. (Matteo Mazzoni)

Il lutto nazionale

"Pensiamo al Papa". Meloni si sfilava dal vertice Usa-Ue

I dubbi della premier sulla forma e sul merito di un summit Trump-Urussa sabato. Polemica sul 25 aprile

Musk tentato dal blitz

Roma. Non si preparano bilaterali America Europa in quattro giorni scorsi. Non si parla di business, cioè di dazi, a margine dei funerali di un Papa. Giorgia Meloni e i suoi ministri in queste ore frenano entusiasmi e ricostruzioni. Il governo è alle prese con la mastodontica organizzazione di un evento globale con una sfilata di capi di stato e di governo (circa 170), con relative delegazioni diplomatiche, previsti fra venerdì e sabato a Roma. Gli occhi sono puntati su Donald Trump - che, ad ascoltare importanti ambasciatori europei, ha già "requisito" gli hotel più appetibili in centro. La presidente della Commissione Ue von der Leyen fa sapere di essere tra Stati Uniti ed Europa che Meloni spera di organizzare per sancire un'intesa sui dazi. I portavoce della presidente della Commissione ieri hanno chiarito che l'incontro con der Leyen-Trump si terrà solo "quando avremo raggiunto un accordo su questioni sostanziali". (Corriere segue nell'inserito V)



GIORGIA MELONI

Tempi più lunghi

L'intesa con Trump sui dazi non è adesso. L'Ue punta a giugno per il vertice conquistato da Meloni

Bruxelles. La missione di Giorgia Meloni a Washington, per incontrare Donald Trump è stata accolta con favore dall'Unione europea, ma nessuno commette su un rapido accordo che consenta di porre fine alla guerra commerciale lanciata dal presidente americano. Ursula von der Leyen potrebbe incrociare Trump a Roma dopo la cerimonia dei funerali di Papa Francesco. Tuttavia non sarà quella l'occasione per un vertice tra Stati Uniti ed Europa che Meloni spera di organizzare per sancire un'intesa sui dazi. I portavoce della presidente della Commissione ieri hanno chiarito che l'incontro con der Leyen-Trump si terrà solo "quando avremo raggiunto un accordo su questioni sostanziali". (Corriere segue nell'inserito V)

Papa Gentiloni I

Ruffini presenta libri, Schlein chiede a Renzi di fare la nuova Margherita. I cattolici senza Chiesa

Roma. E' più facile trovare un nuovo Papa che il leader dei cattolici. Ernesto Maria Ruffini, il predestinato, dice che questo non "è il momento di uscire", sulla stampa, perché sta per salire in carrozza, silenzio, Beppe Fiorenzi, il popolare, rassicura che "il progetto cattolico non viene meno. Siamo in cammino. Fidatevi". C'è odore di nuova Margherita, una Margherita. La badessa Ely Schlein ha suggerito a Renzi, il suo sant'Agostino, notizia: "Provaci tu, mettili insieme", solo che Renzi non piace all'abate Fiorenzi. Resta Paolo Gentiloni, Paolo grigio I, che si ritira, perché lui è del Pd e dunque "non possumus, non expedit". E' un oratorio. (Corriere segue nell'inserito V)

IL PAPA ANTIRIASCROFICO Masneri nell'inserito II

COORDINATE PER IL PROSSIMO PONTIFICATO

Francesco e gli Stati Uniti, due mondi opposti che non si sono mai davvero incontrati

Milano. E' stato il Papa con cui si sono confrontati tre presidenti degli Stati Uniti, con nessuno dei quali c'è mai stato particolare feeling. Ma Barack Obama, Joe Biden e Donald Trump non sono i soli americani a non essere riusciti a entrare in sintonia con Papa Francesco. Una larghissima fetta dei 53 milioni di cattolici adulti in America lo ha amato nei suoi primi anni di pontificato, in compagnia di tanti cristiani di altre denominazioni ed esponenti delle varie religioni che lo hanno seguito con ammirazione. Ma con il passare del tempo il rapporto si è fatto tiepido, poi freddo. Complici le divisioni nel paese, la polarizzazione che ha spinto tutti a schierarsi pro o contro chiunque (Papa incluso), l'incattivirsi della vita pubblica americana. Ma complici anche la scelta di Francesco di fare dell'America una periferia del cattolicesimo globale, il generale lo scarso entusiasmo dell'argentina Bergoglio da presidente americano - per il mondo degli uomini statunitensi. Francesco e l'America a stiele e strisce hanno vissuto dubbi, almeno in certi casi, piuttosto si richiedeva al 26esimo Papa il senso della storia, se non una filosofia della storia, e della missione cristiana di contraddizione rispetto al mondo. "Non c'è un solo mondo ma non del mondo", come dice il vangelo di Giovanni rivendicando una speciale prerogativa della fede apostolica e del popolo di Gesù Cristo, di cui il Papa è vicario in nome del Paracletto e del Padre. Per dare ordine a una storia sempre più pericolosamente sgangherata, forse ci vuole un Papa che sia capace di dare ordini al cuore e all'intelletto, di richiamare all'obbedienza e alla virtù, alla pazienza e alla speranza, cercando di riuscire persuasivo, autorevole e non binnalmente autoritario, cercando di scuotere dalla paura e dalla sindrome dell'innocenza universale una terra abitata da gente un po' infante nel godimento del peccato originale, quella mela che pure fu mangiata, e feroce nell'applicazione politica delle conseguenze del peccato, con effetti gravi di autolesionismo. La Tradizione non ha necessariamente la maluscola e può e deve essere sempre riformata, come la Chiesa, e una nota di letizia e di coraggio della gioia è sempre benvenuta, ma nell'aggiornamento può introdursi l'aspettativa del vero, come nucleo morale e filosofico e teologico di un'istituzione nata perché splenda qualcosa di inaudito e di contraddittorio in vita, in matrimonio, e in famiglia. Se si accetta la sconfitta su questo punto - e il ruolo principale della Chiesa diventava quello di tacere e di raccogliere i morti e i feriti allora il Papa non aveva molto altro da dire". (segue nell'inserito II)

Ci vuole ora un papato che non si faccia dettare gli esercizi spirituali dal mondo, ma l'opposto

Al Totopappo puoi partecipare e raramente vincere sulla ruota di Roma (a noi con Ratzinger accanto, con i complimenti del New York Times), ma bisognava avere gli occhi federati di prosicuto per guardare altrove. In generale, gli esecutivi e numeri, per di più sbalziati. Anche il Totopappo è rischioso: sarà un Francesco? sarà un Paolo? sarà un Giovanni? un Pio? un Leone? un altro Benedetto? Mah. Quello che si può provare è un Totopappo non predittivo ma ottativo. Che tipo di papato vorresti? Come te lo immagini e come auspichi sia il prossimo vescovo di Roma? E qui la cosa si fa più interessante. Una chiave possibile è la vicinanza al popolo, che poi vuol dire al cuore sociale e mediatico della cultura, società, e umanità, non che la distanza fissata dai capitali, che non ha nulla a che fare con la ma ha fatto certo più del past

DI GIULIANO FERRARA

ter noster nel ridurre la sua estensione e le disegualtanza, non già rispetto al mondo, ma rispetto agli orizzonti aperti dalla Rivoluzione francese oltre due secoli fa con esiti alterni e se vogliamo anche dubbii, almeno in certi casi, piuttosto si richiedeva al 26esimo Papa il senso della storia, se non una filosofia della storia, e della missione cristiana di contraddizione rispetto al mondo. "Non c'è un solo mondo ma non del mondo", come dice il vangelo di Giovanni rivendicando una speciale prerogativa della fede apostolica e del popolo di Gesù Cristo, di cui il Papa è vicario in nome del Paracletto e del Padre. Per dare ordine a una storia sempre più pericolosamente sgangherata, forse ci vuole un Papa che sia capace di dare ordini al cuore e all'intelletto, di richiamare all'obbedienza e alla virtù, alla pazienza e alla speranza, cercando di riuscire persuasivo, autorevole e non binnalmente autoritario, cercando di scuotere dalla paura e dalla sindrome dell'innocenza universale una terra abitata da gente un po' infante nel godimento del peccato originale, quella mela che pure fu mangiata, e feroce nell'applicazione politica delle conseguenze del peccato, con effetti gravi di autolesionismo. La Tradizione non ha necessariamente la maluscola e può e deve essere sempre riformata, come la Chiesa, e una nota di letizia e di coraggio della gioia è sempre benvenuta, ma nell'aggiornamento può introdursi l'aspettativa del vero, come nucleo morale e filosofico e teologico di un'istituzione nata perché splenda qualcosa di inaudito e di contraddittorio in vita, in matrimonio, e in famiglia. Se si accetta la sconfitta su questo punto - e il ruolo principale della Chiesa diventava quello di tacere e di raccogliere i morti e i feriti allora il Papa non aveva molto altro da dire". (segue nell'inserito II)



IL 25 APRILE SIA UNA FESTA SORRIDA... FORSE FESTA QUÀ È TROPPO, ANCHE LIBERAZIONE È UN PO' SQUALITO... DICIAMO ALORA 25 APRILE SOLLIEVO PER UN SENSO DI DECONTESTAZIONE... TIPO UNA VALDA

Visto da destra

"Più che l'ospedale da campo, Francesco ha creato il caos". Parla il professor Jakub Grygiel

Roma. "Il problema che Papa Francesco ha creato non è tanto l'ospedale da campo ma il caos". E' tranchant il professor Jakub Grygiel, docente di Relazioni Internazionali alla Catholic University di Washington nel commentare con il Foglio quello che sarà il dopo Francesco nelle relazioni complicate come non accadeva da tempo) tra la Santa Sede e gli Stati Uniti. "Andare in periferia" non ha avuto molto senso negli Stati Uniti, dove la periferia è spesso il posto dove la Chiesa cattolica è più vibrante, con famiglie, scuole e, negli ultimi anni, anche università cattoliche che sono fedeli alla dottrina e pieni di gioia ed energia per il grande conflitto tra la cultura della vita e quella della morte. Quando Papa Francesco aveva detto che la Chiesa non poteva "insistere solo sulle questioni legate ad aborto, matrimonio omosessuale e uso dei metodi contraccettivi" perché "il campo di battaglia era dopo una battaglia", la periferia americana si era sentita tradita: in fondo, la battaglia non è per niente finita, e il suo punto culminante riguarda appunto la vita, il matrimonio, e la famiglia. Se si accetta la sconfitta su questo punto - e il ruolo principale della Chiesa diventava quello di tacere e di raccogliere i morti e i feriti allora il Papa non aveva molto altro da dire". (segue nell'inserito II)

ter noster nel ridurre la sua estensione e le disegualtanza, non già rispetto al mondo, ma rispetto agli orizzonti aperti dalla Rivoluzione francese oltre due secoli fa con esiti alterni e se vogliamo anche dubbii, almeno in certi casi, piuttosto si richiedeva al 26esimo Papa il senso della storia, se non una filosofia della storia, e della missione cristiana di contraddizione rispetto al mondo. "Non c'è un solo mondo ma non del mondo", come dice il vangelo di Giovanni rivendicando una speciale prerogativa della fede apostolica e del popolo di Gesù Cristo, di cui il Papa è vicario in nome del Paracletto e del Padre. Per dare ordine a una storia sempre più pericolosamente sgangherata, forse ci vuole un Papa che sia capace di dare ordini al cuore e all'intelletto, di richiamare all'obbedienza e alla virtù, alla pazienza e alla speranza, cercando di riuscire persuasivo, autorevole e non binnalmente autoritario, cercando di scuotere dalla paura e dalla sindrome dell'innocenza universale una terra abitata da gente un po' infante nel godimento del peccato originale, quella mela che pure fu mangiata, e feroce nell'applicazione politica delle conseguenze del peccato, con effetti gravi di autolesionismo. La Tradizione non ha necessariamente la maluscola e può e deve essere sempre riformata, come la Chiesa, e una nota di letizia e di coraggio della gioia è sempre benvenuta, ma nell'aggiornamento può introdursi l'aspettativa del vero, come nucleo morale e filosofico e teologico di un'istituzione nata perché splenda qualcosa di inaudito e di contraddittorio in vita, in matrimonio, e in famiglia. Se si accetta la sconfitta su questo punto - e il ruolo principale della Chiesa diventava quello di tacere e di raccogliere i morti e i feriti allora il Papa non aveva molto altro da dire". (segue nell'inserito II)

IL FILO ROSSO CON PECHINO: SUCCESSO O CATASTROFE? Introvigne nell'inserito II

La contemporaneità di Francesco e la battaglia persa in partenza sulla secolarizzazione. Divisioni in vista

Gianfranco Ravasi, cardinale famoso, star televisiva e presidente emerito del Pontificio consiglio della cultura, sarà matassa in un'intervista alle agenzie di stampa, ma messo a fuoco un dettaglio interessante - e reale - del pontificato di Papa Francesco, che sarà utile tenere presente anche nelle prossime settimane, quando si entrerà nel vivo della discussione sul suo successore. Francesco, ha detto Ravasi, è stato un Papa che ha avuto "una sensibilità insitiva alla cultura contemporanea". La contemporaneità, evidentemente, è stata un tratto cruciale del pontificato di Francesco. Ma dietro a quell'essere contemporaneo, dietro a quell'armonia con il Zeitgeist, con lo spirito del tempo, c'è una tema scivoloso e divisivo, che la Chiesa dovrà inevitabilmente affrontare nella fase di successione: se lo spirito del tempo è secolarista, cioè se la contemporaneità va in quella direzione, assecondando i significati feccolosi gli spiriti secolari anche contraddittori. Dire che Francesco abbia laicizzato il cristianesimo è un eccesso retorico. Ma dire che il suo pontificato abbia avvicinato la Chiesa alla dimensione secolare, almeno in parte, è un fatto. L'ultrafrena, e dunque dall'evangelizzazione, è una valutazione concreta. Così come lo è osservare che Papa Francesco ha privilegiato le istanze della cultura, società, e geopolitiche rispetto alla missione tradizionale della Chiesa: l'evangelizzazione e la salvezza delle anime. Papa Francesco è stato diverso. Si direbbe che il suo pontificato, del dialogo, della giustizia, dell'ambiente, delle disegualtanza, e che il Papa della verità che si incarna e del proselitismo - parola che non piace - è diventato una verità fra le tante. Non vogliamo offendere, non vogliamo prevaricare: il messaggio diventa quello di un Dio eucumenico, accettabile da tutti, non diverso. Si direbbe che il suo pontificato, Tempo fa, Marcello Pera ha suggerito su questo giornale una tesi interessante: quando la povertà e la giustizia sociale diventano il cuore del cristianesimo, quando la croce diventa un simbolo tra altri, e il Vangelo una piattaforma etica più che un evento salvifico, allora è lecito chiedersi se il cristianesimo sia ancora una religione della salvezza, o piuttosto una religione della giustizia sociale. E dunque è lecito interrogarsi se cerchi ancora la beatitudine - l'edificazione della città di Dio - o miri alla felicità, cioè alla costruzione della città dell'uomo. Nel libro "Il conclave e l'elezione del Papa" (Marietti 1820), Alberto Melloni - per molto tempo sostenitore convinto di Francesco - ammette che un problema esiste. Fra i temi che, scrive, "lasciano al prossimo Conclave domande aperte" ci sono questioni che Bergoglio ha "reso": il ministero e la sua formazione, la salvezza in Cristo, la dignità delle battezzate, il ruolo dei vescovi accanto a Pietro. Essere contemporanei, in lingua laica, potrebbe essere un tentativo di riavvicinare i fedeli alla Chiesa. Ma da questo punto di vista i dati non sono confortanti: secondo l'Istituto di sondaggi della Ipsos, nel 2011 circa il 38 per cento degli italiani dichiarava di non credere, e questo dato è in costante crescita. Eppure settimanalmente alle funzioni religiose. (segue nell'inserito II)

Il Vaticano ha anche reso nota la modalità del decesso, avvenuto nella prima mattinata di lunedì: il malore sopraggiunto alle 5,30, quando il coneril è decesso due ore più tardi. Il giorno prima, Francesco aveva ringraziato il proprio fidato assistente sanitario, l'infermiere Massimiliano Strappetti, per aver reso possibile un ultimo giro in papamobile tra la folla che affollava piazza San Pietro al termine dell'ultima porta santa giuliana e raggiungeranno la Confessione per rendere l'ultimo omaggio al Papa che quella porta ha aperto solo quattro mesi fa. (Matteo Mazzoni)

L'ABBRACCIATO CON KIRILL DEL PAPA PIU' RUSSOFILO? Cipriotti nell'inserito III

Da un'idea di Witkoff

Il piano americano per la pace è punitivo per Kyiv. Putin è convinto di avere Trump in tasca

Roma. Nei primi mesi del 2025 il rublo ha registrato un risultato inaspettato: si sta rafforzando. Artello di questo stato si impongono Pgs, Standard e Donald Trump alla Casa Bianca. La pubblicazione russa The Bell avverte che il sollievo del rublo è temporaneo, ma indica che sul rapporto fra Trump e Vladimir Putin le scommesse sono serie e le conferme non mancano. Oggi si terrà a Londra un incontro importante per presentare agli ucraini e agli europei il piano di pace di Washington: gli americani però non mandano negoziatori di livello, non ci saranno né l'inviato speciale Steve Witkoff né il segretario di stato Marco Rubio. Solo il generale Kelliog sarà presente: è il ministro della Difesa e ha il potere reale. L'assenza di Witkoff e Rubio è cruciale, sono le figure che finora hanno portato avanti i colloqui, prendono decisioni, parlano con il presidente e ciò sembra indicare che Washington vuole mettere Kyiv davanti al fatto compiuto: questo è il piano, prendetelo. (Fininvest segue nell'inserito VII)

Non solo dazi

America e Cina costringono tutti i paesi a scegliere da che parte stare. Le nuove aree di influenza

Roma. La frattura fra Washington e Pechino negli ultimi giorni si è fatta ancora più profonda, nonostante le rassicurazioni del presidente americano Donald Trump sul fatto che un accordo con il leader cinese Xi Jinping verrà trovato presto. La confusione dentro all'Amministrazione americana non fa che aumentare la frustrazione da parte cinese, che nel frattempo sta cercando di capitalizzare il caos trumpiano. Lunedì il ministero del Commercio cinese ha fatto sapere di opporsi "fermamente a qualsiasi parte che raggiunga un accordo a spese degli interessi della Cina": un avvertimento a tutti quei paesi che, nella logica di Pechino, preferiranno un "appeasement" con l'America di Trump a un confronto con la Cina. La partita ormai non riguarda più soltanto i dazi e il commercio, ma l'influenza politica internazionale. (Fininvest segue nell'inserito VII)

Alleanza Harvard

Alan Garber, il rettore che voleva il dialogo con Trump e ora guida la resistenza della libertà accademica

Milano. Per definire lo scontro in corso tra Harvard, la più antica università d'America, e la nuova Amministrazione di Donald Trump gli aggettivi più ricorrenti sono monumentale, titanico, epocale - che è proprio quel che il presidente vuole: lasciare un segno indelebile nel sistema, sconvolgendo le regole. Lo fa con le università, ma anche con la pubblica amministrazione, con la politica commerciale, con gli immigrati, con i confini, con i nemici e (ahimoi) gli amici globali: nulla sarà sacro prima, ha detto più volte Trump, e ha spesso aggiunto che poi lo ringrazieremo. Per ora la direzione di Harvard non ringrazia e anzi reagisce, resiste, porta l'Amministrazione e la sua dogli di ingegneria in tribunale, davanti a una strada sarà lunga e potrebbe arrivare fino alla Corte suprema, che è il luogo in cui molte cose in corso finiscono, ma non vengono risolte perché l'Amministrazione non ha né tempo né risorse. (Fininvest segue nell'inserito VII)

Rating buoni per i Pigs

Perché i vecchi paesi inaffidabili reggono meglio l'onda d'urto del trumpismo (c'entra l'austerità)

Roma. L'ordine del commercio internazionale viene spezzato, Wall Street crolla, i rendimenti sui titoli di stato Usa si impennano. Pgs, Standard e Donald Trump alla Casa Bianca. La pubblicazione russa The Bell avverte che il sollievo del rublo è temporaneo, ma indica che sul rapporto fra Trump e Vladimir Putin le scommesse sono serie e le conferme non mancano. Oggi si terrà a Londra un incontro importante per presentare agli ucraini e agli europei il piano di pace di Washington: gli americani però non mandano negoziatori di livello, non ci saranno né l'inviato speciale Steve Witkoff né il segretario di stato Marco Rubio. Solo il generale Kelliog sarà presente: è il ministro della Difesa e ha il potere reale. L'assenza di Witkoff e Rubio è cruciale, sono le figure che finora hanno portato avanti i colloqui, prendono decisioni, parlano con il presidente e ciò sembra indicare che Washington vuole mettere Kyiv davanti al fatto compiuto: questo è il piano, prendetelo. (Fininvest segue nell'inserito VII)

Rating buoni per i Pigs

Perché i vecchi paesi inaffidabili reggono meglio l'onda d'urto del trumpismo (c'entra l'austerità)

Roma. L'ordine del commercio internazionale viene spezzato, Wall Street crolla, i rendimenti sui titoli di stato Usa si impennano. Pgs, Standard e Donald Trump alla Casa Bianca. La pubblicazione russa The Bell avverte che il sollievo del rublo è temporaneo, ma indica che sul rapporto fra Trump e Vladimir Putin le scommesse sono serie e le conferme non mancano. Oggi si terrà a Londra un incontro importante per presentare agli ucraini e agli europei il piano di pace di Washington: gli americani però non mandano negoziatori di livello, non ci saranno né l'inviato speciale Steve Witkoff né il segretario di stato Marco Rubio. Solo il generale Kelliog sarà presente: è il ministro della Difesa e ha il potere reale. L'assenza di Witkoff e Rubio è cruciale, sono le figure che finora hanno portato avanti i colloqui, prendono decisioni, parlano con il presidente e ciò sembra indicare che Washington vuole mettere Kyiv davanti al fatto compiuto: questo è il piano, prendetelo. (Fininvest segue nell'inserito VII)

Rating buoni per i Pigs

Perché i vecchi paesi inaffidabili reggono meglio l'onda d'urto del trumpismo (c'entra l'austerità)

Roma. L'ordine del commercio internazionale viene spezzato, Wall Street crolla, i rendimenti sui titoli di stato Usa si impennano. Pgs, Standard e Donald Trump alla Casa Bianca. La pubblicazione russa The Bell avverte che il sollievo del rublo è temporaneo, ma indica che sul rapporto fra Trump e Vladimir Putin le scommesse sono serie e le conferme non mancano. Oggi si terrà a Londra un incontro importante per presentare agli ucraini e agli europei il piano di pace di Washington: gli americani però non mandano negoziatori di livello, non ci saranno né l'inviato speciale Steve Witkoff né il segretario di stato Marco Rubio. Solo il generale Kelliog sarà presente: è il ministro della Difesa e ha il potere reale. L'assenza di Witkoff e Rubio è cruciale, sono le figure che finora hanno portato avanti i colloqui, prendono decisioni, parlano con il presidente e ciò sembra indicare che Washington vuole mettere Kyiv davanti al fatto compiuto: questo è il piano, prendetelo. (Fininvest segue nell'inserito VII)

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 23.30

Andrea's Version

I giornali dedicano all'avvenimento le prime quaranta pagine, le televisioni trasmettono solo brani dei Vangelo, o quando va di lusso i Dieci comandamenti, musica sacra, le annunciatori appaiono senza turchi, gli stadi senza calcio, nessuno che ozi, non c'è una crisi di coscienza, non c'è un'osservazione. Sembra di stare a La Mecca per la scomparsa del Profeta. E si capisce. Viviamo una tale prostrazione che, magari, soltanto un Superannello.



il Giornale



MERCOLEDÌ 23 APRILE 2025

DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno LII - Numero 96 - 1.50 euro**

VERSO IL CONCLAVE

Nuovo Papa, tutte le trame

- Iniziano i giochi per la nuova nomina Porporati indignati: «C'è chi fa i conti...»
- Il fronte conservatore vuole la rivincita Becciu reclama il diritto a partecipare
- San Pietro blindata per 200mila fedeli Ci sono i grandi del mondo, Putin no
- Il tentativo in extremis di organizzare un incontro Trump-Ursula alle esequie

di Alessandro Sallusti

Ora dopo ora l'attenzione si sposta dal Papa che ci ha lasciato a quello che arriverà. Il totopapa è un classico della vigilia, mi astengo per non sfidare lo Spirito Santo che, secondo la tradizione cattolica, è il vero e unico arbitro della contesa. Perché di contesa si tratta, come in un parlamento politico, il Conclave è il luogo dove si fanno e disfanno alleanze senza esclusioni di colpi. La Chiesa terrena non è il monolite descritto nelle Scritture, fuori dalla verità di Cristo tutto il resto è discutibile. Anzi, un cardinale di rango, Ersilio Tonini, scherzando ma non troppo mi mise sull'avviso il giorno - siamo nel 1985 - che divenni capo redattore di *Avvenire*, il quotidiano della Conferenza episcopale italiana: «Hai un compito delicato perché avrai 134 editori - tanti sono i vescovi italiani - che non la pensano uguale su nulla a volte pure sull'esistenza di Dio». Con le debite varianti legate ai tempi lo scontro è sempre lo stesso da secoli: progressisti contro conservatori, in politica diremmo destra contro sinistra. Sulla scia di Bergoglio i primi partono certamente favoriti, ma essendo anche i più numerosi proprio per questo è possibile che nel segreto della Cappella Sistina si annullino tra di loro. Sperare che ciò accada, cioè che sul soglio torni un conservatore, oggi è un po' come bestemmiare in chiesa tale è l'emozione per la scomparsa del Papa dei poveri e degli ultimi. Chissà se lo Spirito Santo ha letto un recente pamphlet scritto da Nicola Porro sotto dettatura di Antonio Martino, principe degli economisti liberali e già ministro nel primo governo Berlusconi, dal titolo «Il Padreterno è liberale». La tesi è suggestiva: «L'impianto che regge la religione cristiana è basato sulla libertà di scelta - cardine del liberismo - tra peccato e virtù, l'uno non potrebbe esistere senza l'altro». Martino va oltre: «I poveri sono stati aiutati più dal padre di San Francesco che da Francesco stesso: il primo, Pietro di Bernardone, era un commerciante che dava lavoro e quindi benessere e dignità a centinaia di persone, il secondo predicava la povertà e nella povertà non c'è alcun merito». Iperbolici di un intellettuale, certo. Ma solo fino a un certo punto.



EMOZIONE Il presidente Sergio Mattarella, con la figlia, rende omaggio nella cappella di Santa Marta alla salma di Papa Francesco

TENSIONE FRA VATICANO E ISRAELE

Nessun ricordo ufficiale: il silenzio di Netanyahu

Roberto Fabbri

■ Difficile immaginare una rappresentazione più netta della frattura tra Israele e Santa Sede. Il ministero degli Esteri israeliano ha disposto la rimozione dai social ufficiali dei post di condoglianze per il Papa.

a pagina 12

LO STORICO MELLONI
«Guerra e famiglia Ecco i nodi del successore»

Bianchi a pagina 18

GOVERNO: 25 APRILE SOBRIO

La sinistra usa Francesco per la Liberazione

Pasquale Napolitano

I FUNERALI DI SABATO
Calcio, altro stop Ma è caos per Inter-Roma

Damascelli e Di Dio a pag. 39

■ La sinistra arruola il «partigiano» Francesco per la festa del 25 aprile e prova a scatenare un caso politico contro il governo. Eventi e cortei restano confermati per la Liberazione, nonostante il lutto nazionale.

a pagina 15

GIÙ LA MASCHERA

VIENI DA NOI, GAD!

di Luigi Mascheroni

In effetti ultimamente ci era sembrato che il *Fatto Quotidiano* fosse migliorato. Ma non capivamo perché. Poi ieri abbiamo letto l'amaro sfogo del collega e amico Gad Lerner che in un post spiegava che da un mese non scrive più sul giornale e ha deciso di lasciarlo.

Che peccato! La motivazione? È un manifesto di dirittura morale: «Negli ultimi tempi ho sentito crescere la mia distanza dalla linea del giornale, soprattutto per l'indulgenza mostrata di fronte a Trump, a Putin» - e va bene... - «e alle tendenze fascistoidi di casa nostra». E crediamo si riferisca ai nuovi



fascisti della sinistra intollerante. Ma tant'è. Domanda. Chi è più democratico? Il *Fatto* che permette a Lerner di esprimere la sua opinione pur se in contrasto con la linea editoriale o Lerner che non accetta la linea editoriale e pretende che tutti la pensino come lui? Caro Gad. Tu sei un grande giornalista e non hai mai avuto padroni, beato te. E sei troppo onesto per restare in una redazione con Scanzani e la Lucarelli. E quindi ecco la proposta. Vieni al *Giornale*! Siamo sempre stati critici con Putin. Tiriamo spesso le orecchie a Trump. Condanniamo Hamas e se è il caso siamo severi con Netanyahu. Certo, non possiamo garantirti tutti i benefit cui sei abituato - yacht, elicotteri... - ma siamo un giornale liberale. Il posto giusto per te. E poi, dopo il *manifesto*, *L'Espresso*, il *Tg1*, *Repubblica*, *Vanity* e *La7*, è ingiusto che un tale giornalista di razza (scusa, di etnia) resti a spasso. Resisti Gad. Tieni duro. Il giornalismo, si sa, è una lotta. Continua.

all'interno

TRE ALIQUOTE

Irpef, arriva il decreto correttivo

Gian Maria De Francesco

■ Irpef, c'è il decreto correttivo sugli account, che saranno calcolati su tre aliquote. Il costo del provvedimento: 245 milioni.

a pagina 20

IL CASO

Usa: «Dazi, già 18 richieste di accordo»

Sofia Fraschini

■ Fioccano le proposte di accordo sui dazi sul tavolo alla Casa Bianca. «Abbiamo ricevuto finora 18 proposte nero su bianco».

a pagina 22

la stanza di

Vitti ni feltu

alle pagine 28-29

L'alteata rispettabile

IN ITALIA: PARTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)

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

ENERGIA FISICA E MENTALE

SUSTENIUM PLUS

FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+
DAI ENERGIA ALLA TUA ENERGIA.

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



IL GIORNO

Speciale

Disabilità

MERCOLEDÌ 23 aprile 2025
1,60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia +

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it



MILANO Il ladro e il domestico strangolato

Il faccia a faccia della paura
L'assassino si barriera in casa
Alla polizia dice: ho sbagliato

Palma a pagina 19



MILANO Ceraulo gravissimo

Il killer di Gucci
spara al figlio
e prova a uccidersi

Giorgi e Nuti a pagina 18



Il saluto a Francesco del presidente della Repubblica, Sergio Mattarella e della figlia Laura, a Santa Marta. La salma di Papa Francesco sarà traslata stamattina nella basilica di San Pietro per l'omaggio dei fedeli. Tre giorni di preghiere, poi sabato alle 10 i funerali.

Servizi da pag. 2 a pag. 15
Antonio Preziosi a pag. 7

IL LUNGO OMAGGIO



A Roma i leader mondiali
Ma Putin non ci sarà

Da Trump e Melania
al principe William
I grandi della Terra
per Francesco
Israele cancella
le condoglianze

Ottaviani, Coppari e G. Rossi alle p. 4 e 5

Intervista al cardinale
Marcello Semeraro

«Era il pontefice
delle periferie
umane
Mi ha salutato
come al solito:
'Fai il bravo'»

Marmo alle pagine 6 e 7

I cardinali in Cappella Sistina
tra il 5 e il 10 maggio

Sarà il conclave
più globale
di sempre: il peso
del Sud del mondo
I papabili Parolin,
Pizzaballa e Zuppi

Panettiere a pagina 8

ENERGIA FISICA E MENTALE. FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+ **NOVITÀ**

SUSTENIUM PLUS 50+

ENERGIA FISICA E MENTALE
FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+
15 CAPSULE

DAI ENERGIA ALLA TUA ENERGIA.

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

A. MENABENI



Stati Uniti

HARVARD La ribellione a Trump. L'università fa causa: «Ingerenza, violato il primo emendamento» Marina Catucci pagina 9



Unione europea

RIARMO Modifiche al bilancio Ue, l'idea von der Leyen per incentivare gli investimenti nel settore bellico Andrea Valdambri pagina 10



Domani l'ExtraTerrestre

ENERGIE Un nuovo studio scientifico spiega come la Sardegna potrebbe alimentarsi al 100% con le rinnovabili Vantaggi per le famiglie e le imprese

■ CEN LE MONDE DIPLOMATIQUE ■ EURO 2,30

il manifesto

quotidiano comunista

MERCOLEDÌ 23 APRILE 2025 - ANNO LV - N° 96

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Allestimento delle poltrone per gli ospiti in Piazza San Pietro foto Andrew Medichini/AP



Infedeli alla linea

Salvo poche ma eccellenti esclusioni, i leader del mondo, in prima fila quelli che lo hanno avversato di più, sabato a San Pietro ci saranno tutti. Per l'ultimo saluto a papa Francesco, ma anche per discutere di dazi e armi. Europa e Ucraina in coda per parlare con Trump pagina 4

Viaggio a Roma Gli Usa esportano la teologia della guerra

FRANCESCO STRAZZARI

Donald Trump atteso a Roma, mentre per la prima volta Putin apre ad un negoziato diretto con «il regime di Kiev». Già il vicepresidente Vance, a cui sono affidate le provocatorie azioni di comunicazione, aveva portato la sfida nel cuore della Capitale; Giorgia Meloni lo ha accolto con grande favore. Convertitosi a 35 anni nel segno di un «Gesù maestro» che non è il Gesù degli ultimi, Vance si era già scontrato con la dottrina del Papa in tema di umanitario e deportazioni. — segue a pagina 11 —

Eredità di Francesco Non c'è giustizia ambientale senza quella sociale

GUIDO VIALE

Forse nessun papa come Francesco ha suscitato il bisogno di una riflessione profonda e sentita su sé stessi e sul mondo non solo in una parte consistente del cattolicesimo, ma anche tra un grande numero di non credenti. Ma difficilmente un papa ha suscitato anche tanta ostilità: non solo tra coloro di cui contrastava apertamente pensiero e azioni su questioni centrali come migrazioni, guerre, clima, disegualanze, tecnica, economia e tanti altri. — segue a pagina 11 —

Il conclave Europa o Asia? Senza nomi di punta si guarda alla provenienza geografica

PAOLO RODARI

PAGINA 3

Le esequie La liturgia funebre tra persistenze e cambiamenti, una storia cominciata nel 300

MARINA MONTESANO

PAGINA 2

Intervista Monsignor Paglia: «Anche chi lo ha osteggiato ora raccoglie il suo messaggio di pace»

ANDREA CARUGATI

PAGINA 5

LE OPPOSIZIONI CONTRO IL GOVERNO: «LA LIBERAZIONE NON È UN PARTY»

«Sì al 25 aprile, ma sobrio»

La festa per la Liberazione è sempre fonte di imbarazzo per il governo Meloni. L'agenda della presidente del Consiglio la vedeva in partenza per Samarcanda. Ma l'improvvisa morte di Bergoglio ha costretto la premier a posticipare. I suoi consiglieri possono lo stesso gongolare: i funerali di un papa offrono una ribalta mondiale e si può cogliere la rara opportunità di oscurare la Liberazione dal Nazifascismo. Dopo il consiglio dei ministri, Musumeci «autorizza» le commemorazioni per



il 25 aprile ma con «sobrietà». Attaccano le opposizioni e le associazioni antifasciste: «Non usino Bergoglio per mettere il bavaglio alla memoria collettiva». L'Anpi conferma tutte le manifestazioni. Cortesi si terrà a Napoli, Bologna, Milano e nel resto d'Italia. Sergio Mattarella sarà a Genova. Nella Capitale un corteo anche al Quatticciolo, simbolo della lotta contro il decreto Calvano. La presidente Anpi di Roma: «Uniamo ci perché i fascismi sono compatiti». CIMINO A PAGINA 6

Resistenza La faccetta di circostanza della premier

MICAELE BONGI

Il Fratello d'Italia Nello Musumeci è quello che si dice l'uomo giusto al posto giusto: ministro del mare e della protezione civile e dunque delegato anche ad affrontare tragedie e disastri, capisce al volo quando è il caso di usare tatto e umana comprensione. — segue a pagina 6 —



Printed in Italy. Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Dpa/C/PM/23/21/03





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCCCIII - N° 111 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 455 - ART. 2, COM. 10, L. 662/96

Fondato nel 1892



Mercoledì 23 Aprile 2025 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

ABONNAMENTO PERIODICO "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" EURO L.23

Il disastro della funivia

Faito, 4 indagati: sono dirigenti e funzionari Eav

Dario Sautto in Cronaca



La corsa scudetto

La carica di Conte «Ora per vincere isoliamoci da tutti»

Eugenio Marotta alle pagg. 18 e 19



L'OMAGGIO AL PAPA DEL SUD GLOBALE

IN FILA PER FRANCESCO

Le sue ultime parole: «Grazie per avermi portato in piazza». Lutto di cinque giorni, 25 aprile "sobrio" Sabato i funerali. Trump, von der Leyen e Zelensky, destini incrociati a Roma. Strappo di Netanyahu

L'editoriale/1 IL MONDO NUOVO ANNUNCIATO DA BERGOGLIO

di Paolo Pombeni

Il rapporto della Chiesa Cattolica con i tempi storici è un dato a cui si deve sempre prestare attenzione: a volte si è trattato di una relazione capace di cogliere quelli che, con il recupero di una frase evangelica operato da papa Roncalli, si chiamano i segni dei tempi, altre volte di una sordità a coglierli con conseguenze non fauste. Il pontificato di papa Bergoglio appartiene senza dubbio alla prima tipologia. La sua venuta "quasi dai confini del mondo" ha portato al centro della scena un interprete dello spostamento degli assi intorno a cui ruota la vicenda mondiale, quell'emergere del "Sud globale" che ridefinisce il significato che si era frettolosamente attribuito alla globalizzazione.

Papa Francesco passerà alla storia come una delle figure chiave di un'età di tormentata transizione storica cui ha saputo conferire la testimonianza dell'osservatore partecipante, questa figura con cui in sociologia si indica chi è al tempo stesso una coscienza che giudica gli eventi avendo gli strumenti per farlo e un soggetto che partecipa attivamente alle vicende in corso.

Continua a pag. 39



Il saluto commosso del Capo dello Stato Sergio Mattarella davanti alla salma di Papa Francesco presso la Cappella di Santa Marta accompagnato dalla figlia Laura

Mario Ajello, Francesco Bechis, Giuseppe Crimaldi, Mauro Evangelisti, Franca Giansoldati, Valentina Pigliaulte, Alfonso Sarno, Ileana Sciarra, Raffaella Troili e Marco Ventura da pag. 2 a 13

L'editoriale/2 GUARDAVA AL SUD COME LUOGO DI RINASCITA

di Angelo Scelzo

È certo più lunga dei suoi dodici anni la storia del pontificato di Francesco.

Continua a pag. 38

L'editoriale/3 BERGOGLIO E RATZINGER LE EREDITÀ DA FONDERE

di Ferdinando Adornato

L'inedita convivenza tra "due papi", il dimissionario Benedetto XVI e l'eletto Francesco.

Continua a pag. 38

Dalla Campania un fiume di fedeli per l'ultimo saluto

In 3mila dall'arcidiocesi di Napoli. Domani messa nel Duomo celebrata da Battaglia

Tina Cioffo e Gennaro Di Biase alle pagg. 4 e 5

ENERGIA FISICA E MENTALE.
FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+.

SUSTENIUM PLUS 50+
ENERGIA FISICA E MENTALE
FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+
15 FLACONCINI

NOVITÀ
FLACONCINI AGITA E BEVI

DAI ENERGIA ALLA TUA ENERGIA.

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

A. MENARINI

Il racconto
Scampia, dopo quella visita è cambiato tutto

Giuliana Covella a pag. 6

L'intervista
Cantone: quel verbo "spuzza" scossa collettiva

Leandro Del Gaudio a pag. 7

Il ricordo/ Di Donna (Conferenza Episcopale) «STATE CON IL POPOLO», COSÌ INCITAVA I VESCOVI CAMPANI

Antonio Menna

«È stato un pastore profeta. Ha messo insieme istituzione e carisma tra luci e difficoltà».

È il pensiero di monsignor Antonio Di Donna, vescovo di Acerra e presidente della Conferenza Episcopale Campana.

A pag. 5



Il Messaggero



€ 1,40* ARNO 147-N° 111 ITALIA Sped. in A.P. DL 363/2003 conv. L. 46/2004 art. 1 c. 203 RN

NAZIONALE



Mercoledì 23 Aprile 2025 • S. Giorgio

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Il saluto commosso di Mattarella I funerali si terranno alle 10 di sabato Da oggi il feretro sarà a San Pietro In arrivo a Roma 200mila persone



Il corpo di Francesco

Il reportage
Il tempo sospeso a Santa Marta

Franca Giansoldati a pag. 2

L'editoriale

BERGOGLIO E RATZINGER LE EREDITÀ DA FONDERE

Ferdinando Adornato

Linedita convivenza tra "due papi", il dimissionario Benedetto XVI e l'eletto Francesco ha caratterizzato buona parte dell'ultimo pontificato. Non ci potevano essere due vicari di Cristo più diversi tra loro. Il primo, teologo e filosofo di vanga mondiale, portatore (...)
Continua a pag. 36

Lutto di 5 giorni: «25 aprile sobrio»

► Rinviati spettacoli e gare sportive. Il governo: «Manifestazioni adeguate alle circostanze»
Allegrì, Ajello, Bulleri, Evangelisti, Mozzetti, Pigliantufi, Piras, Sciarra, Troili, Valenza e Vita da pag. 2 a pag. 21

Strappo Netanyahu: condoglianze cancellate

Trump, von der Leyen e Zelensky la geopolitica nell'omaggio al Papa

Francesco Bechis

Donald Trump e Volodymyr Zelensky, Ursula von der Leyen e Javier Milei. Destinì incrociati di leader distanti ma obbligati a guardarsi negli occhi sabato mattina, sedu-



ti sui cuscinetti in velluto rosso, raccolti in silenzio o in preghiera. Perfino Elon Musk media un blitz nella Capitale per omaggiare il Papa che tre anni fa lo ha ricevuto in Vaticano con la famiglia.
A pag. 6
Ventura a pag. 7

Cappella Sistina blindata per i 133 porporati

Conclave, prime tensioni tra i cardinali E Becciu sfida i colleghi: io posso votare

ROMA Sembra esserci grande preoccupazione tra i porporati. Il cardinale Zen (Hong Kong) contesta l'anticipo della prima seduta delle Congregazioni Generali: «Perché tanta fretta?». E c'è il caso



Becciu ad agitare le acque, visto che il cardinale sardo non si farà da parte: «Posso votare, non c'è stata una volontà esplicita di estromettermi dal Conclave».
Gagliarducci alle pag. 14 e 15

L'analisi

LA CHIESA CHE VERRÀ GUARDA ALL'ASIA

Vittorio Sabadini

In queste ore si ripete spesso che dei 135 cardinali elettori che sceglieranno il nuovo pontefice ben 108 sono stati nominati da Bergoglio, ma questo non significa che voteranno per qualcuno che porti avanti le riforme che lui ha lasciato a metà. Prima di votare, i nuovi (...)
Continua a pag. 36

Giallo su un italiano



Strage sui monti 28 turisti uccisi nel Kashmir indiano

ROMA Un attacco terroristico nel Kashmir fa una strage di turisti: 28 le vittime. Tra i morti potrebbero esserci un italiano. I testimoni: «Miravano agli uomini».
Pierantozzi a pag. 26

ENERGIA FISICA E MENTALE.

FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+

DAI ENERGIA ALLA TUA ENERGIA.

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

Il Segno di LUCA

GEMELLI, DUTTILE E TENACE

Con l'arrivo della Luna nel settore legato al lavoro si prospetta una giornata favorevole per quelle attività. Potrai beneficiare di una configurazione costruttiva e stimolante, che ti consente di mettere a punto e sperimentare nuove strategie. Grazie alla tua capacità di giocare con le contraddizioni, avrai modo di adottare un atteggiamento deciso e al tempo stesso adattabile alla situazione. Valorizza questa tua duttile tenacia.

MANTRA DEL GIORNO

Alla paura non lasciarla il volante.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 36

* Tardini 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 Tuttamercato € 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 (solo Roma)



il Resto del Carlino

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

MERCOLEDÌ 23 aprile 2025
1,80 Euro*

Nazionale - Imola+

Speciale

Disabilità

Speciale

Sicurezza

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Ucciso a Istanbul, lettera aperta

La famiglia di Mattia
«Oggi avrebbe 15 anni
Non prevalga l'odio»

Cavriani a pagina 19



BOLOGNA

Morta alla Barca
Raccolta fondi
del fratello di Tania

Gabrielli in Cronaca



Il saluto a Francesco del presidente della Repubblica, Sergio Mattarella e della figlia Laura, a Santa Marta. La salma di Papa Francesco sarà traslata stamattina nella basilica di San Pietro per l'omaggio dei fedeli. Tre giorni di preghiere, poi sabato alle 10 i funerali.

Servizi da pag. 2 a pag. 15
Antonio Preziosi a pag. 7

IL LUNGO OMAGGIO

A Roma i leader mondiali
Ma Putin non ci sarà

Da Trump e Melania al principe William I grandi della Terra per Francesco Israele cancella le condoglianze

Ottaviani, Coppari e G. Rossi alle p. 4 e 5

Intervista al cardinale
Marcello Semeraro

«Era il pontefice delle periferie umane
Mi ha salutato come al solito: 'Fai il bravo'»

Marmo alle pagine 6 e 7

I cardinali in Cappella Sistina
tra il 5 e il 10 maggio

Sarà il conclave più globale di sempre: il peso del Sud del mondo I papabili Parolin, Pizzaballa e Zuppi

Panettiere a pagina 8



ENERGIA FISICA E MENTALE. **SUSTENIUM PLUS 50+** **NOVITÀ**

FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+

DAI ENERGIA ALLA TUA ENERGIA.

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

A. MENABENI

DIERRE
VALORE SENZA TEMPO
STERLINE • MARENGHI • LINGOTTI D'ORO
WWW.DIERREGOLD.IT
TEL. 010 38188

MERCOLEDÌ 23 APRILE 2025

IL SECOLO XIX

DIERRE
VALORE SENZA TEMPO
STERLINE • MARENGHI • LINGOTTI D'ORO
WWW.DIERREGOLD.IT
TEL. 010 38188

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50 € (GT 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: CCXXIX - NUMERO 96 - COMMA 20/8 - SPECIAZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per le pubblicità sul SECOLO XIX: www.ilsecoloxix.it Tel. 010 5388 200 www.manzonionadvertising.it

IL SEGNO DI BERGOGLIO

SERGIO CASALI

QUELLA LEZIONE AI GIOVANI GENOVESI: «NON CERCATE ALIBI»

Quando, nel 2017, incontrò i giovani genovesi al santuario della Guardia, papa Francesco consigliò ai ragazzi una preghiera: «Signore, non smettere di sfidarmi». E aggiunse: «a me piace questo Gesù che disturba, che impertuna». Otto anni più tardi, mentre ci uniamo al mondo nel saluto a Jorge Bergoglio, quelle parole tornano ad interrogarci, proponendoci una dimensione agonica del cristianesimo e della vita, intesi non come consolazione, ma come lotta.

Fine dall'inizio del suo pontificato, Francesco ci ha insegnato a lasciarci sfidare dalla storia, abbandonando il vittimismo, la ricerca di alibi, per assumersi la responsabilità di cambiare. La conversione che ha chiesto è stata quella pastorale - per una Chiesa in uscita, sulla strada, che dialoga con tutti - ma anche la conversione al disarmo e alla globalizzazione della solidarietà. E c'è stato del coraggio a parlare di conversione, cioè di cambiamento di mentalità, in questo mondo individualista, che predica piuttosto il Vangelo di "essere se stessi" e che alla soluzione dei problemi preferisce la ricerca di qualcuno da additare come colpevole.

Francesco lo ha fatto anzitutto con se stesso e con la sua Chiesa: amica dei poveri e vicina alle periferie. Il cambiamento, ci ha insegnato, inizia quando inizio a cambiare io e i miei ambienti e di fronte alle crisi la domanda da porsi non è "di chi è la colpa", ma "cosa posso fare io?". Persino durante la pandemia, solo in piazza San Pietro, ebbe il coraggio di affermare come dalla tragedia fosse possibile tirare fuori qualcosa di buono: guardando in faccia la nostra vulnerabilità e scoprendo quella «benedetta appartenenza comune come fratellanza». Per questo ha rifiutato la scorciatoia del pessimismo, che sembra più sagace, ma porta al conformismo rassegnato. Ma ha rifiutato anche la certezza speculare "andrà tutto bene!" che è un'illusione un po' naïve. E ha proposto al mondo, in questo anno giubilare, una terza via tra la disperazione e l'ingenuità: quella della speranza, che, come ha scritto Václav Havel «non è la convinzione che ciò che stiamo facendo avrà successo, ma la certezza che ciò che stiamo facendo ha un significato». Questa è la grande eredità che ci lascia Francesco: a noi non resta che coltivarla, questa speranza, giorno dopo giorno, per non lasciarla appassire.

L'autore è insegnante e esponente di Sant'Egidio Liguria

CAPO DELLO STATO A GENOVA, VISITA PIÙ BREVE

Il governo: «25 Aprile sobrio» Scontro sul lutto nazionale

AMALIEE PALMESINO / PAGINA 10



GLI ARCHIVI DELLE TESTIMONIANZE

Parole della Resistenza ligure scritte sulla carta e sulla pietra

GUGLIELMINA AUREO E GIOVANNI MARI / PAGINE 38 E 39



IL PROFESSOR ALFIERI: «IL SANTO PADRE NON HA SOFFERTO». SUCCESSIONE, CHI SONO I CARDINALI CHE INDIRIZZERANNO IL CONCLAVE



Il presidente Sergio Mattarella e la figlia Laura rendono omaggio a Francesco (foto Epa/Vatican Media)

Papa, l'ultimo grazie

Prima di morire Francesco ha detto al suo infermiere: vi sono grato per avermi riportato in piazza L'omaggio di Mattarella, in visita alla camera ardente. Da oggi la salma sarà esposta a San Pietro

Le ultime parole di Francesco prima dell'ictus che lo ha portato alla morte sono state per il suo staff infermiere: «Grazie per avermi riportato in piazza», ha detto, in riferimento al bagno di folla in piazza San Pietro nel giorno di Pasqua. «Non ha sofferto», ha spiegato il professor Alfieri, capo dello staff medico che lo ha seguito al Gemelli. Il presidente Mattarella ieri ha reso omaggio al Papa nella residenza Santa Marta. La salma da oggi fino ai funerali di sabato sarà esposta ai fedeli nella basilica di San Pietro. **SERVIZI / PAGINE 2-11**

PATRIARCA DI GERUSALEMME

Nello Del Gatto / PAGINA 7

Pizzaballa: «Al mondo serve la nostra unità»

UN GENOVESE A RIMINI

Marco Menduni / PAGINA 9

Il vescovo Anselmi: «Prima chi soffre»



CORRIE FAMA / PAGINA 4

LALINEA DEL PONTEFICE

SANDRA ISETTA / PAGINA 11

DONNE E CHIESA UNA RIVOLUZIONE A PASSO LENTO

«La Chiesa è donna», ha ribadito Francesco in molteplici interventi tesi alla valorizzazione della figura femminile, per riscattare il ruolo subalterno. Eppure alcune sue frasi suscitarono critiche.

BUONGIORNO

La tregua è durata ventiquattro ore, poi il governo ha stabilito cinque giorni di lutto nazionale per la morte di papa Francesco. Da una prima sommaria ricerca, lo si direbbe un record, poiché per Karol Wojtyła se ne stabilirono tre. Comunque non è di questo che si è discusso: ai partiti di sinistra i cinque giorni di lutto nazionale vanno benissimo (davvero difficile catalogare Bergoglio come uno di destra o di sinistra, ha affascinato allo stesso modo l'una e l'altra) e nessuno ha innalzato rivendicazioni di laicità, per fortuna: ci sarebbe stato da ridere essendo la laicità nemmeno un'ambizione, forse un nebuloso ricordo scolastico. Il Pd sospende ogni attività politica per tre giorni: oggi, ieri e domani. Dopodomani, 25 aprile, ovviamente tutti in piazza a festeggiare la Liberazione. Quanto al governo, non è chiaro. Il 25

Se ancora ha un senso

MATTIA FELTRI

prevarrà la ricorrenza repubblicana della sconfitta dei nazifascismo o la commemorazione religiosa per la scomparsa del pontefice? Vabbè, domanda sciocca. Intanto, per tramite del ministro della Protezione civile, Nello Musumeci, si è raccomandato di onorare la Resistenza con la dovuta sobrietà, affinché cori e slogan non attentino al silenzio del cordoglio. Ed è qui che la tregua pontificia si è incrinata, dal momento che la sobrietà, dicono a sinistra, non si concilia con la roboante celebrazione. Insomma, sta già finendo tutto in commedia, ma una speranza la conservo visto che qualcuno - per esempio Marco Taradash e la moglie Emilia, avvocato penalista - va a ricordare i partigiani, gli alleati, l'antifascismo e la democrazia liberale là dove ancora ha un senso: a Kiev.

DIERRE
VALORE SENZA TEMPO
STERLINE • MARENGHI • LINGOTTI D'ORO
LA STERLINA DI RE CARLO III
Valore senza tempo
QUOTAZIONI SEMPRE AGGIORNATE SU
WWW.DIERREGOLD.IT
VIA FENICI 1/13 • GENOVA • TEL. 010 38188

DIERRE
VALORE SENZA TEMPO
STERLINE • MARENGHI • LINGOTTI D'ORO
LA STERLINA DI RE CARLO III
Valore senza tempo
QUOTAZIONI SEMPRE AGGIORNATE SU
WWW.DIERREGOLD.IT
VIA FENICI 1/13 • GENOVA • TEL. 010 38188



€ 3* in Italia — Mercoledì 23 Aprile 2025 — Anno 161* — Numero 111 — ilsole24ore.com

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Edizione chiusa in redazione alle 22
*In vendita obbligatoriamente con il Quotidiano D.R. di domenica per il prezzo di € 3,00 in più. Il prezzo di € 3,00 in più è applicabile per il servizio abbonamento e il servizio di consegna a domicilio. Il prezzo di € 3,00 in più è applicabile per il servizio abbonamento e il servizio di consegna a domicilio. La Nuova Ferrara è il Tirreno. Solo ad esse boltono per gli abbonamenti. Il Sole 24 Ore è il Quotidiano. In vendita ogni giorno. Solo in Puglia e in provincia di Matera in abbonamento al Quotidiano "Il Sole 24 Ore".



Cdm
Via libera al decreto salva conti: possibili risparmi fino a 260 euro



Mobili e Parente
— a pag. 13

Domani con Il Sole
Cooperative compliance: le regole e le esperienze



— a 1,00 euro più il prezzo del quotidiano



FTSE MIB 35947,89 -0,09% | SPREAD BUND 10Y 115,80 -0,70 | SOLE24ESG MORN. 1325,21 +0,71% | SOLE40 MORN. 1352,53 -0,15% | Indici & Numeri → p. 39-43

DA OGGI L'OMAGGIO DEI FEDELI A FRANCESCO

I grandi della Terra sabato a Roma per l'addio al Papa degli ultimi

Nicoletta Cottone e Barbara Flammeri — a pag. 8-9

L'ANALISI
VITA E MAGISTERO IN UN CANTICO INCARNATO
di Carlo Ossola — a pagina 8-9

LA GEOPOLITICA
Fra Vaticano e Cina un'intesa storica dopo anni di conflitti
Fatiguso e Marroni — a pag. 10

I CONTI DELLA CHIESA
La riforma è avviata ma i bilanci vaticani restano in rosso
Carlo Marroni — a pag. 11



L'addio. Sabato l'ultimo saluto a Francesco. Le esequie sul sagrato di Piazza San Pietro, celebrerà i funerali il cardinale Giovanni Battista Re

PANORAMA

IERI ALTRI 17 MORTI
Hamis disposta a farsi da parte E Bar (ex Shin Bet) davanti al giudice accusa Netanyahu

La nuova proposta di cessate il fuoco in Medio Oriente, elaborata da Egitto e Qatar, mette in luce soprattutto un fatto: pur di sopravvivere Hamas è disposta a cedere il controllo della Striscia di Gaza ed essere estromessa dalla vita politica definitiva.

Intanto, davanti alla Alta Corte israeliana Ronen Bar, il capo dei servizi interni (Shin Bet) deposto da Netanyahu, accusa il premier. — a pagina 16

Schiarita sui dazi, Borse in recupero

Scambi globali

Il segretario al Tesoro, Bessent: stallo insostenibile con la Cina. Disgelo con l'India

Listini europei in rialzo, forte balzo di Wall Street Oro al record di 3.500 dollari

Maximilian Cellino — a pag. 3

FONDO MONETARIO

Il Fmi: con il caos delle tariffe Pil Usa giù a +1,8% Crescita mondiale in frenata da +3,3% a +2,8%

Di Donfrancesco — a pag. 5

TRUMP VS POWELL

LE LEZIONI DELLA PRIMA PRESIDENZA

di Donato Masciandaro — a pag. 3

Dopo il caso Harvard
OLTRE 150 UNIVERSITÀ IN CAMPO CONTRO TRUMP



Proteste. Manifestazioni presso l'ateneo di Harvard, in Massachusetts

Oltre 150 università e college statunitensi, tra cui prestigiose istituzioni della Ivy League come Princeton e Brown, hanno pubblicato una lettera in cui condannano «l'ingerenza politica» del presidente Donald Trump nel sistema educativo. — Servizio a pagina 17

Big tech, rischio di frenata nella corsa globale ai data center

Intelligenza Artificiale

Stop di Amazon ad alcune iniziative in corso Pesano tariffe e DeepSeek

Luca Davi — a pag. 27

GOLDEN POWER

UniCredit: «Su BancoBpm decisione impossibile»

Luca Davi — a pag. 27

FARMACEUTICA

Roche, 50 miliardi negli Stati Uniti per evitare i dazi di Trump

Monica D'Ascenzo — a pag. 27

IL 25 APRILE
OTTANT'ANNI DI UNA DATA CHE NON È SOLO SIMBOLO

di Alberto Orlioli, Eliana Di Caro, David Bidussa — a pagina 19

LA GUERRA IN UCRAINA
Putin, fermare l'invasione alla linea del fronte

Il presidente Putin potrebbe rinunciare alla conquista integrale delle regioni in parte occupate congelando la linea del fronte e bloccando l'invasione dell'Ucraina. — a pagina 17

ETICA DI FRONTIERA
UN MONDO COMPLESSO E LA LOGICA DEL BIZZARRO

di Paolo Benanti — a pagina 18

GOLDEN POWER

UniCredit: «Su BancoBpm decisione impossibile»

Luca Davi — a pag. 27

FARMACEUTICA

Roche, 50 miliardi negli Stati Uniti per evitare i dazi di Trump

Monica D'Ascenzo — a pag. 27

ETU CE L'HAI?

NPK NO PROBLEM KIT

KIT RUOTA DI SCORTA TUTTO IN UNO

www.noproblemkit.com
NPK è un brand distribuito da MAK SPA



OGGI CON IL SOLE 24 ORE

Lavoro autonomo
Il quarto fascicolo degli Speciali dell'Espresso risponde a 1,00 euro più il prezzo del quotidiano

Lavoro 24

La ricerca
I capi del personale e la lente dell'IA

Giampaolo Colletti — a pag. 35

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





I RECUPERI DELLA 33ª GIORNATA
La Lazio vola a Genova
tra polemiche e malumori
Rocca a pagina 34



IL RESTO DELLO SPORT SI FERMA
Niente deroga Inter-Roma
si gioca domenica alle 15
Pieretti a pagina 34



VERSO LA TREGUA
Putin apre all'Ucraina
«Fermiamo le armi»
Riccardi a pagina 21

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

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

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

San Giorgio, martire

Mercoledì 23 aprile 2025

DIRETTO DA TOMMASO CERNO

Anno LXXXI - Numero 111 - € 1,20*

ISSN 0391-6990
www.ilempo.it



Due o tre cose che so di Bergoglio

DI TOMMASO CERNO

So che è brutto fare il Var alla morte di un pontefice. Ma il finale a sorpresa di quel Francesco così discusso lo merita proprio. Bergoglio, l'uomo delle contraddizioni, capace di interpretare l'arcivescovo ai tempi di Videla quando Giulio Andreotti vietava ai diplomatici italiani di stringere la mano al dittatore. E al tempo stesso progressista quando fa comodo a Bonelli & Co. Saper essere l'ultimo gesuita e il primo, anzi secondo, francescano più famoso. Saper essere un prete vestito di bianco, senza orpelli, ma dentro il Vaticano Papa re come non se ne vedevano dai tempi di Pio XII. L'eleto dopo un Papa dimesso, contestato da molti teologi, nelle ultime ore trasforma quelle «dimissioni» mille volte sventolate nella morte più classica dei successori di Pietro. Nel suo letto, di primo mattino, in Vaticano. Annunciato dalla campana «Sperduta». Come un Papa del Rinascimento. A dire che la Chiesa torna a prima di lui e a prima di Ratzinger. Che i due Papi sono una parentesi. E l'ultima stretta di mano è quella con J.D. Vance. Terminata con una promessa di dialogo. Che Trump rispetterà.



Bisistina
DI LUIGI BISIGNANI
La macchia sul viso e quel giallo dell'estrema unzione
a pagina 4

chi verrà dopo Francesco

Gli italiani Parolin e Zuppi. E c'è un outsider. Il rebus del «Papa nero»
La tessitura dei big europei Erdo, Eijk e Aveline. Il nodo Washington
Ecco la vera lotta nel Conclave. Fra incontri segreti e cene private
Mentre Roma si blinda per i funerali di Bergoglio sabato alle 10

DI FRANCESCO CAPOZZA
da pagina 2 a 7

DI ROBERTO ARDITI È un G7 spirituale Ecco perché Trump non potrà mancare a pagina 13	DI SPUNTONI E MARSICO Rosari e metal detector Così piange la piazza blindata alle pagine 10 e 11	DI DARIO MARTINI Il gelo di Netanyahu Poi il gesto distensivo del rabbino di Roma a pagina 17	DI MARIDI VICEDOMINI Mons. Paglia: «Sapeva di non avere più tempo E ha scelto la piazza» a pagina 18
DI LUIGI TIVELLI Semplicità e ironia Il vero senso di Francesco a pagina 19	DI PIETRO DE LEO Progressista o no? Il rapporto con Giorgia che irritava la sinistra a pagina 14	DI DOMENICO GIORDANO Social e scommesse Parolin e Tagle in pole position a pagina 15	DI GIANFRANCO SVIDERCOSKI Altro che Francesco II o Giovanni Paolo III Ora serve Unificatore I a pagina 19

SAVINI!
Fattoria Giuseppe Savini
Morro d'Oro, TERAMO, ABRUZZO
Contrada Piane Vomano snc
+39 085 80 48 022
follow us: [social icons]
#IRRRESISTIBILMENTESAVINI
#BEVIRESPONSABILMENTE

IL CASO
**Becciu: «Il Papa non mi ha escluso dal Conclave»
Imbarazzo in Curia: non è tra gli elettori. Ed è giallo**
La canonista: «Solo un atto del Santo Padre può estrometterlo dalla Sistina»

DI FRANCESCA CHAOUQUI
**lo «nemica» vi dico
perché Francesco
lo vorrebbe
fra i votanti**
a pagina 9

Il cardinale Becciu esce allo scoperto e gela la Santa Sede che sul sito ufficiale continua a dichiararlo non elettore: «Il Papa non mi ha escluso dal Conclave». Ora la verità durante una delle congregazioni.
Spuntoni e Cavallaro
alle pagine 8 e 9

Oroscopo
Le stelle di
Branko
a pagina 38

ENERGIA FISICA E MENTALE.
SUSTENIUM PLUS 50
FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+
DAI ENERGIA ALLA TUA ENERGIA.

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



ADVEST

**TAX
LEGAL
CORPORATE**

Per la Frakfurter Allgemeine, Francesco è stato un Papa incompiuto: non ha fatto le sue riforme
Roberto Giardina a pag. 7

ADVEST

**TAX
LEGAL
CORPORATE**

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

EUROPA

Progettazione ecocompatibile e etichettatura energetica i pilastri delle politiche di prodotto del Clean industrial deal
Ambrosoli a pag. 37

Corretti gli acconti Irpef

Approvato un decreto legge per evitare ai contribuenti di versare importi maggiorati per il 2025. Leo: nessun esborso per dipendenti e pensionati senza redditi aggiuntivi

PNRR
Istruzioni per l'uso
a pag. 36

Sono cinque i cardinali che hanno tutti i numeri per diventare il nuovo Papa

Arriva la correzione per gli acconti Irpef. Il consiglio dei ministri del 22 aprile, oltre al dl con le indicazioni per le esequie di papa Francesco, è intervenuto sulla questione del disallineamento delle aliquote della riforma Irpef con i versamenti dei lavoratori dipendenti in sede di acconto. Il decreto riporta coerenza sulle annualità di riferimento eliminando il riferimento al 2026 che aveva creato un corto circuito nelle dichiarazioni in presentazione.

Bartoli a pag. 29

GRANDI MACAZZINI

Coin, prende forma il piano di rilancio
Capiani a pag. 15

DIRITTO & ROVESCIO

La melassa informativa seguita alla morte di Papa Francesco questa volta ha superato i limiti della decenza. Apologia generalizzata. Rarissime le voci che hanno fatto lo sforzo di vedere, oltre alle molte luci, anche le ombre. Si è arrivati ad esaltare quello che sarebbe stato il sogno di Bergoglio: un mondo senza frontiere, nel quale ciascuno può spostarsi liberamente alla ricerca di un'esistenza migliore. Un'utopia che arriva mezzo secolo dopo John Lennon (Immagina). Bellissima. Peccato però che senza frontiere non ci possono essere gli stati nazionali. Tutti apolidi, in perenne ricerca del posto migliore. E chi mai inasprirà sul proprio territorio (che non è più proprio) per costruire ponti, scuole o ospedali, o per accogliere gli stranieri? Si tornerebbe al nomadismo dei nostri antenati, cacciatori e raccoglitori, prima dello sviluppo dell'agricoltura e della proprietà privata. Segno o incubo!

D'Anna a pag. 4

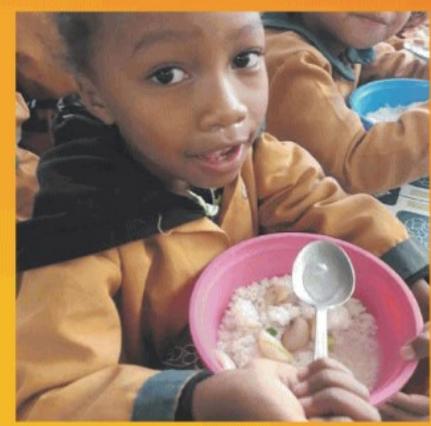


La tua firma per scegliere di destinare la quota del 5x1000 è un gesto che non implica alcun costo.

DON ORIONE PER LE MISSIONI
Un futuro per i bambini del Madagascar con l'Associazione "Aiutiamoli a sorridere Onlus"



Dona il tuo 5x1000
AIUTIAMOLI A SORRIDERE ONLUS
CODICE FISCALE: 97429740158

** Con La gestione del rischio fiscale a € 9,90 in più*



LA NAZIONE

Speciale

Speciale

Disabilità

Sicurezza

MERCOLEDÌ 23 aprile 2025
1,80 Euro

Firenze - Empoli +

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it



PISA Tentato omicidio-suicidio: è grave

**Fu il killer di Gucci nel '95
Oggi spara al figlio
poi cerca di uccidersi**

Giorgi e Nuti a pagina 18



Empolese Valdelsa

**In corteo
per la sicurezza
sul lavoro**

Servizi in Cronaca



Il saluto a Francesco del presidente della Repubblica, Sergio Mattarella e della figlia Laura, a Santa Marta. La salma di Papa Francesco sarà traslata stamattina nella basilica di San Pietro per l'omaggio dei fedeli. Tre giorni di preghiere, poi sabato alle 10 i funerali.

Servizi da pag. 2 a pag. 15
Antonio Preziosi a pag. 7

IL LUNGO OMAGGIO



**A Roma i leader mondiali
Ma Putin non ci sarà**

Da Trump e Melania al principe William i grandi della Terra per Francesco Israele cancella le condoglianze

Ottaviani, Coppari e G. Rossi alle p. 4 e 5

**Intervista al cardinale
Marcello Semeraro**

**«Era il pontefice delle periferie umane
Mi ha salutato come al solito:
'Fai il bravo'»**

Marmo alle pagine 6 e 7

**I cardinali in Cappella Sistina
tra il 5 e il 10 maggio**

Sarà il conclave più globale di sempre: il peso del Sud del mondo I papabili Parolin, Pizzaballa e Zuppi

Panettiere a pagina 8

ENERGIA FISICA E MENTALE. **SUSTENIUM PLUS 50+** **NOVITÀ**

FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+

DAI ENERGIA ALLA TUA ENERGIA.

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

A. MENABENI



BZ Rebel
Pay per you

la Repubblica

Ecco una notizia.
Con noi risparmi sull'RC Auto.

BZ Rebel
Pay per you

Fondatore
EUGENIO SCALFARI

Direttore
MARIO ORFEO



R cultura
Liberazione, la gioia di essere italiani
di **MICHELA PONZANI**
alle pagine 42 e 43

R sport
Oggi coppa e serie A il calcio litiga sui rinvii
di **MATTEO PINCI**
a pagina 46



Mercoledì
23 aprile 2025
Anno 50 - N° 96
Oggi con
ItalianTech
in Italia **€1,90**

Il mondo per Francesco

Da stamattina la salma esposta a San Pietro. Sabato i funerali con capi di Stato, reali e centinaia di migliaia di fedeli. Le ultime parole all'infermiere: "Grazie di avermi portato in piazza". Prime riunioni dei cardinali per il conclave



Tutti i servizi da pagina 2 a pagina 27

ALL'INTERNO

Becciu: ho ancora il diritto di votare

di **VIOLA GIANNOLI**
a pagina 9

La morte come Apocalisse

di **SILVIA RONCHEY**
a pagina 25

Una Chiesa fatta femmina

di **MARINELLA PERRONI**
a pagina 24

Safran Foer "Sentiva il dolore"

di **SARA SCARAFIA**
a pagina 26

Il presidente Sergio Mattarella, accompagnato dalla figlia Laura, rende omaggio alla salma di papa Francesco

IL RACCONTO
di **EZIO MAURO**

Le due tombe il marmo vuoto e la nuda terra

Soltanto un lucchetto giallo che chiude una grande armatura di legno separa il primo dal dopo. Quel cubo anonimo da falegname protegge e nasconde la tomba che papa Francesco si è scelto nella basilica di Santa Maria Maggiore, accanto all'icona che venerava di Maria, Salus Populi Romani.
alle pagine 6 e 7

LE IDEE
di **MARCO BELPOLITI**

Anima e potere la sacralità del corpo del Papa

Composto nella bara e ricoperto con i paramenti rossi, papa Francesco ha qualcosa di solenne, come i grandi sovrani del passato, con cui i Papi gareggiano ancora oggi per fasto e pompa, per quanto Bergoglio abbia cercato di sottrarsi a quel carattere magniloquente.
a pagina 4

Futuro in corso.

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

edison Diventiamo l'energia che cambia tutto.

"Sobrietà per il 25 aprile" è polemica sul governo | **Condoglianze cancellate scoppia il caso Israele**

di **GABRIELLA CERAMI**

Cinque giorni di lutto nazionale, da ieri fino a sabato, quando saranno celebrati i funerali di papa Francesco in piazza San Pietro. Negli archivi non ci sono precedenti. Per Benedetto XVI e Giovanni Paolo II i giorni di lutto sono stati tre. Il Consiglio dei ministri invece ne ha approvati due in più, dando il via libera alla proposta avanzata da Meloni.
alle pagine 18 e 19 con i servizi di **CASADIO, VECCHIO e VITALE**



Il drappo nero a Firenze

di **FRANCESCA CAFERRI**

Non è stata semplice quando era vivo. Non è semplice neanche ora che è morto, la relazione fra papa Francesco e lo Stato di Israele. Lo raccontano gli eventi delle ultime ore: lunedì, mentre dai leader di tutto il mondo arrivavano in Vaticano le condoglianze, l'ufficio del primo ministro Benjamin Netanyahu restava in silenzio, con il messaggio ufficiale affidato al presidente della Repubblica Isaac Herzog.
a pagina 15

Prezzi di vendita all'estero: Francia, Monaco P., Slovenia €3,00 - Grecia €3,50 - Croazia €3,00 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese Franc. CHF 4,00
Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90 Tel. 06/498221 - Sped. Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma
Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C. Milano - via F. Aporti, 9 - Tel. 02/574941, email: pubblicita@amanzoni.it
La nostra carta previene da inquinanti i ricicla ed è biodegradabile in maniera sostenibile
con "In Montagna" €11,80





LA STAMPA



MERCOLEDÌ 23 APRILE 2025

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



1,70 € il ANNO 159 il N.111 il in ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO in ULTIMA) il SPEDIZIONE ABB. POSTALE il D.L.353/03 (CONV.IN.L.27/02/04) il ART. 1 COMMA 1, DC8-TO il www.lastampa.it



IL RACCONTO

Quelle ultime parole del Papa del popolo “Grazie per avermi riportato in Piazza”

FRANCO GARELLI



«Grazie per avermi riportato in Piazza». È una delle ultime frasi pronunciate da papa Francesco prima del suo commiato estremo, rivolta al suo assistente sanitario personale che l'aveva appena accompagnato...

LE ANALISI

Trump e i grandi per l'ultimo saluto

Alberto Simoni

Se Netanyahu nega anche il cordoglio

Elena Loewenthal

Quella sua vicinanza al dramma di Gaza

Francesca Mannocchi

Il nunzio di Kiev "Non era filo Putin"

Letizia Tortello

La battaglia (persa) contro il cattivismo

Luca Bottura

SABATO I FUNERALI A SAN PIETRO. ECCO CHI SONO I GRANDI ELETTORI CHE POSSONO INDIRIZZARE IL CONCLAVE

Dopo Francesco

GIACOMO GALEZZI



Caccia al "rammendatore"

MARCELLO SORGI

Bergoglio, profeta a metà

VITO MANCUSO

PER IL PONTEFICE 5 GIORNI DI LUTTO, IL GOVERNO DÀ ISTRUZIONI ANCHE SULLA LIBERAZIONE

“25 Aprile sobrio”, è scontro

IL COMMENTO

Il tentativo di soffocare una festa che ci unisce

GIOVANNI DEL LUNA

AMABILE, CAPURSO, MALFETANO

«Sobrietà». La parola la pronuncia il ministro per la Protezione Civile Nello Musumeci dopo il Consiglio dei ministri che ha proclamato 5 giorni di lutto nazionale...

L'ANALISI

Mattarella a Genova simbolo antifascista

ALESSANDRO DE ANGELIS

L'INTERVISTA

Cacciari: “Perché il clero anglosassone può affossare la svolta di Bergoglio”

FRANCESCA SCHIANCHI



La missione di papa Bergoglio era già scritta nel nome che scelse quella sera del 13 marzo 2013, quando il conclave lo elesse. Il filosofo Massimo Cacciari parte da lì, da quel richiamo al santo poverello d'Assisi, per ragionare sul ruolo e l'eredità del pontefice appena scomparso...

LE IDEE

Pizzaballa: “Il Papa non sia un solista”

Nello Del Gatto

Olivero: “I potenti ora si convertano”

Niccolò Zancan

Enoc: “La sua chiesa ospedale da campo”

Marcello Giordani

Io, musulmana l'ho sempre amato

Igiaba Scego

Nella letteratura trovava l'assoluto

Nicoletta Verna

Gvarallo Monete e Lingotti d'Oro TORINO

BUONGIORNO

Se ancora ha un senso

MATTIA FELTRI

La tregua è durata ventiquattro ore, poi il governo ha stabilito cinque giorni di lutto nazionale per la morte di papa Francesco. Da una prima sommaria ricerca, lo si direbbe un record, poiché per Karol Wojtyła se ne stabilirono tre.

ro. Il 25 prevarrà la ricorrenza repubblicana della sconfitta del nazifascismo o la commemorazione religiosa per la scomparsa del pontefice? Vabbè, domanda sciocca. Intanto, per tramite del ministro della Protezione civile, Nello Musumeci, si è raccomandato di onorare la Resistenza con la dovuta sobrietà, affinché cori e slogan non attentino al silenzio del cordoglio.

DENTAL FEEL PROFESSIONISTI DEL BENESSERE DENTALE

RICHIEDI ORA LA TUA VISITA.

WWW.DENTALFEEL.IT



SVEGLIA EUROPA VALLEVERDE

Palazzo Chigi stanzia i primi 5 milioni per i funerali del Papa

servizi a pagina 4

In quotazione su Artex un Mao di Andy Warhol il valore stimato è 39,5 milioni

Capponi a pagina 14



In Lombardia la filiera della cosmesi genera 11 miliardi

Milano, Lodi, Cremona e Bergamo incidono per il 66% sui ricavi italiani

Guolo in MF Fashion

Anno XXXVII n. 079

Mercoledì 23 Aprile 2025

€2,00 *Classedtori*



VALLEVERDE

FTSE MIB -0,09% 35.948 DOW JONES +1,73% 38.829** NASDAQ +1,98% 16.185** DAX +0,41% 21.294 SPREAD 117 (-0) €/S 1,1476

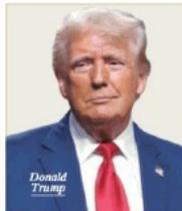
IL CEO CHIEDE CHIARIMENTI SUI PALETTI ALL'OPS SU BANCO BPM

Orcel tratta col governo

Unicredit vuole attenuare le prescrizioni, giustificate dall'esecutivo con la presenza di stranieri nel capitale. Generali-Natixis, quelle risposte già date ai dubbi di Caltagirone

WALL STREET RIMBALZA. PIAZZA AFFARI, LE AZIONI COLPITE DAL MINI-DOLLARO

Carpagnano, Carrello, Gerosa, Gualtieri e un backstage alle pagine 2, 3, 6 e 9



GUERRA COMMERCIALE

Sui pannelli solari del Sudest asiatico Trump esagera con dazi fino al 3.500%

Carosielli a pagina 7

PUÒ VALERE 1 MLD

Reti di energia, Enel avvia la newco per le connessioni

Zeppo a pagina 10

INTERVISTA A CNBC

Lagarde difende Powell da Donald E spera in un'intesa sul caos tariffe

Carrello a pagina 6



BVLGARI
ROMA 1884

A SAGA OF HOROLOGICAL WORLD RECORDS. BORN OF ITALIAN GENIUS. MADE WITH SWISS EXCELLENCE.



**SVEGLIA EUROPA
VALLEVERDE**

**Palazzo Chigi
stanza i primi
5 milioni
per i funerali
del Papa**

servizi a pagina 4

**In quotazione
su Artex un Mao
di Andy Warhol
il valore stimato
è 39,5 milioni**

Capponi a pagina 14



il quotidiano
dei mercati finanziari

**In Lombardia
la filiera della
cosmesi genera
11 miliardi**

Milano, Lodi, Cremona
e Bergamo incidono per
il 66% sui ricavi italiani

**Guolo
in MF Fashion**

Anno XXXVII n. 079

Mercoledì 23 Aprile 2025

€2,00 *Classedtori*



VALLEVERDE

FTSE MIB -0,09% 35.948 DOW JONES +1,73% 38.829** NASDAQ +1,98% 16.185** DAX +0,41% 21.294 SPREAD 117 (-0) €/S 1,1476

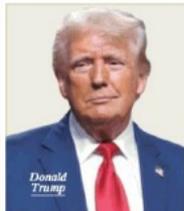
IL CEO CHIEDE CHIARIMENTI SUI PALETTI ALL'OPS SU BANCO BPM

Orcel tratta col governo

Unicredit vuole attenuare le prescrizioni, giustificate dall'esecutivo con la presenza di stranieri nel capitale. Generali-Natixis, quelle risposte già date ai dubbi di Caltagirone

WALL STREET RIMBALZA. PIAZZA AFFARI, LE AZIONI COLPITE DAL MINI-DOLLARO

Carpagnano, Carrello, Gerosa, Gualtieri e un backstage alle pagine 2, 3, 6 e 9



GUERRA COMMERCIALE

*Sui pannelli solari
del Sudest asiatico
Trump esagera con
dazi fino al 3.500%*

Carosielli a pagina 7

PUÒ VALERE 1 MLD
**Reti di energia,
Enel avvia
la newco per
le connessioni**

Zeppo a pagina 10

INTERVISTA A CNBC
**Lagarde difende
Powell da Donald
E spera in un'intesa
sul caos tariffe**

Carrello a pagina 6



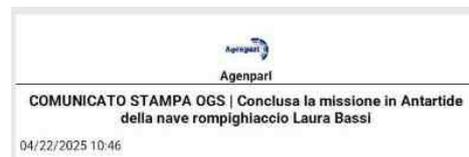
BVLGARI
ROMA 1884

A SAGA OF HOROLOGICAL WORLD RECORDS. BORN OF ITALIAN GENIUS. MADE WITH SWISS EXCELLENCE.

COMUNICATO STAMPA OGS | Conclusa la missione in Antartide della nave rompighiaccio Laura Bassi

(AGENPARL) - Tue 22 April 2025 COMUNICATO STAMPA La nave dell'Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale - OGS era in missione per il Programma Nazionale di Ricerche in Antartide - PNRA Conclusa la missione in Antartide della nave rompighiaccio Laura Bassi La nave italiana, salpata da **Trieste** il 13 ottobre scorso, è rientrata ieri al **porto** di partenza **TRIESTE**, 22 APRILE 2025 - Dopo più di 12 mila miglia percorse e 46 giorni di navigazione dal **porto** di Lyttelton in Nuova Zelanda, ieri la rompighiaccio Laura Bassi è arrivata al **porto** di **Trieste**, completando la missione che l'ha portata a navigare per più di due mesi in Antartide. La nave, infatti, ha recentemente concluso le proprie attività di ricerca nell'ambito della campagna oceanografica della 40° spedizione scientifica in Antartide finanziata dal Ministero dell'Università e Ricerca (MUR) nell'ambito del Programma Nazionale di Ricerche in Antartide (PNRA), gestito dal Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR) per il coordinamento scientifico, dall'ENEA per la pianificazione e l'organizzazione logistica delle attività presso le basi antartiche e dall'Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica

Sperimentale - OGS per la gestione tecnica e scientifica della rompighiaccio Laura Bassi. La rompighiaccio, durante questa missione, ha completato due rotazioni dalla Nuova Zelanda all'Antartide, circumnavigando il Mare di Ross e raggiungendo la Base italiana in Antartide "Mario Zucchelli" (MZS) per attività di logistica e supporto. È poi partita il 5 marzo dalla Nuova Zelanda con una rotta attraverso l'Oceano Pacifico australe, doppiando Capo Horn e percorrendo l'Oceano Atlantico a favore di vento. Dopo una tappa a Milazzo e una ad Ancona, è ora approdata a **Trieste**. "La campagna di quest'anno ci ha posto davanti a sfide complesse che abbiamo cercato di affrontare nel migliore dei modi. Grazie alla collaborazione tra l'equipaggio, il personale tecnico e quello scientifico siamo riusciti a completare il 100% delle attività logistiche e il 60% di quelle scientifiche in programma" commenta Franco Coren, direttore del Centro Gestione Infrastrutture Navali dell'OGS. La nave, di proprietà dell'OGS, ha riportato in Italia i campioni di ghiaccio del progetto europeo Beyond EPICA/Idest Ice coordinato dall'Istituto di Scienze Polari del CNR che vede la partecipazione di dodici istituzioni scientifiche di dieci Paesi europei tra cui, per l'Italia, anche l'Università Ca' Foscari Venezia e ENEA. --La nave rompighiaccio Laura Bassi La N/R Laura Bassi è oggi l'unica nave rompighiaccio italiana per la ricerca oceanografica in grado di operare in mari polari, sia in Antartide sia in Artico. È stata Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.



(AGENPARL) - Tue 22 April 2025 COMUNICATO STAMPA La nave dell'Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale - OGS era in missione per il Programma Nazionale di Ricerche in Antartide - PNRA Conclusa la missione in Antartide della nave rompighiaccio Laura Bassi La nave italiana, salpata da Trieste il 13 ottobre scorso, è rientrata ieri al porto di partenza TRIESTE, 22 APRILE 2025 - Dopo più di 12 mila miglia percorse e 46 giorni di navigazione dal porto di Lyttelton in Nuova Zelanda, ieri la rompighiaccio Laura Bassi è arrivata al porto di Trieste, completando la missione che l'ha portata a navigare per più di due mesi in Antartide. La nave, infatti, ha recentemente concluso le proprie attività di ricerca nell'ambito della campagna oceanografica della 40° spedizione scientifica in Antartide finanziata dal Ministero dell'Università e Ricerca (MUR) nell'ambito del Programma Nazionale di Ricerche in Antartide (PNRA), gestito dal Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR) per il coordinamento scientifico, dall'ENEA per la pianificazione e l'organizzazione logistica delle attività presso le basi antartiche e dall'Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale - OGS per la gestione tecnica e scientifica della rompighiaccio Laura Bassi. La rompighiaccio, durante questa missione, ha completato due rotazioni dalla Nuova Zelanda all'Antartide, circumnavigando il Mare di Ross e raggiungendo la Base italiana in Antartide "Mario Zucchelli" (MZS) per attività di logistica e supporto. È poi partita il 5 marzo dalla Nuova Zelanda con una rotta attraverso l'Oceano Pacifico australe, doppiando Capo Horn e percorrendo l'Oceano Atlantico a favore di vento. Dopo una tappa a Milazzo e una ad Ancona, è ora approdata a Trieste. "La campagna di quest'anno ci ha posto davanti a sfide complesse che abbiamo cercato di affrontare nel migliore dei modi. Grazie alla collaborazione tra l'equipaggio, il personale tecnico e quello scientifico siamo riusciti a completare il 100% delle attività logistiche e il 60% di quelle scientifiche in programma" commenta Franco Coren, direttore del Centro Gestione Infrastrutture Navali dell'OGS. La nave, di proprietà dell'OGS, ha riportato in Italia i campioni di ghiaccio del progetto europeo Beyond EPICA/Idest Ice coordinato dall'Istituto di Scienze Polari del CNR che vede la partecipazione di dodici istituzioni scientifiche di dieci Paesi europei tra cui, per l'Italia, anche l'Università Ca' Foscari Venezia e ENEA. --La nave rompighiaccio Laura Bassi La N/R Laura Bassi è oggi l'unica nave rompighiaccio italiana per la ricerca oceanografica in grado di operare in mari polari, sia in Antartide sia in Artico. È stata Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.

Antartide, terminata la missione della nave italiana Laura Bassi

Salpata il 13 ottobre, è ora rientrata al porto di Trieste. Dopo più di 22mila chilometri e 46 giorni di navigazione dal porto di Lyttelton in Nuova Zelanda, è terminata la missione in Antartide della nave italiana Laura Bassi, dell'Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale. Salpata il 13 ottobre 2024, il 21 aprile la nave è rientrata al porto di Trieste dopo una tappa a Milazzo e una ad Ancona, portando con sé i campioni di ghiaccio del progetto europeo Beyond Epica coordinato dall'Istituto di Scienze Polari del Consiglio Nazionale delle Ricerche, che sta ricostruendo il clima del passato tornando indietro nel tempo fino a 1,5 milioni di anni fa. La nave, l'unica rompighiaccio italiana per la ricerca oceanografica in grado di operare in mari polari, ha dunque concluso le sue attività di ricerca per la 40/ma spedizione scientifica in Antartide, finanziata dal Ministero dell'Università e Ricerca nell'ambito del Programma Nazionale di Ricerche in Antartide, gestito dal Cnr per il coordinamento scientifico, dall'Enea per quello logistico e dall'Ogs per la gestione della Laura Bassi. "La campagna di quest'anno ci ha posto davanti a sfide complesse che abbiamo cercato di affrontare nel migliore dei modi", commenta Franco Coren, direttore del Centro gestione infrastrutture navali dell'Ogs. "Grazie alla collaborazione tra l'equipaggio, il personale tecnico e quello scientifico - aggiunge Coren - siamo riusciti a completare il 100% delle attività logistiche e il 60% di quelle scientifiche in programma". Durante questa missione, la nave ha completato due rotazioni dalla Nuova Zelanda all'Antartide, circumnavigando il Mare di Ross e raggiungendo la Base italiana 'Mario Zucchelli'. È poi partita il 5 marzo dalla Nuova Zelanda con una rotta attraverso l'Oceano Pacifico, doppiando Capo Horn e percorrendo infine l'Oceano Atlantico.



Circle e Arelogik, studio per i porti di Venezia e Chioggia

MILANO. Circle spa annuncia che, in raggruppamento temporaneo di impresa con Arelogik, si è aggiudicata lo studio per «lo sviluppo e l'implementazione di un avanzato sistema di monitoraggio del traffico veicolare nelle aree portuali di Venezia e Chioggia». È una commessa che ha un valore complessivo per Circle pari a circa 70mila euro. L'ha messa in pista l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, quartier generale a Venezia, in nome di un ampio progetto di trasformazione digitale. Con tre obiettivi riguardanti gli scali di Venezia e di Chioggia: 1) ottimizzare l'efficienza operativa; 2) migliorare la sicurezza; 3) promuovere la sostenibilità ambientale. Circle è una piccola impresa innovativa quotata sul mercato Euronext Growth Milan, a capo dell'omonimo gruppo specializzato nell'analisi dei processi e nello sviluppo di soluzioni per l'innovazione e la digitalizzazione dei settori portuale e della logistica intermodale, oltre che nella consulenza internazionale sui temi del Green Deal e della transizione energetica. «Grazie a una infrastruttura tecnologica avanzata da sviluppare in diverse fasi attuative, - viene spiegato - il nuovo sistema di monitoraggio consentirà la raccolta, l'elaborazione e la condivisione in tempo reale dei dati relativi ai flussi veicolari, con l'obiettivo di ridurre i tempi di attesa, di migliorare la pianificazione e il controllo delle attività portuali e, in prospettiva, di estendere i servizi a favore degli autotrasportatori e dei concessionari dei porti di Venezia e Chioggia». Il progetto si articolerà in due fasi principali: la prima fase riguarderà «lo studio di fattibilità e la definizione del modello, comprensiva dell'analisi e della mappatura dei flussi veicolari, dell'individuazione delle esigenze specifiche e della definizione di un piano di implementazione modulare». La seconda fase sarà dedicata alla realizzazione del sistema integrato: è prevista «l'installazione di sensoristica avanzata e lo sviluppo del software per la gestione e l'analisi dei dati, fino alla fase di collaudo e rilascio in esercizio».



Comune di Savona, approvato lo schema di progetto della variante al Puc

Individuate sei aree strategiche in cui realizzare interventi di riqualificazione: previsti parchi urbani, parcheggi, strutture per sport e concerti. La Giunta comunale di Savona ha approvato oggi lo Schema di Progetto della variante parziale al Piano urbanistico comunale (Puc) e il relativo Rapporto Preliminare ambientale. Si tratta del primo passo formale del percorso di variante parziale al Puc, che segna l'avvio ufficiale di un processo di riqualificazione e ripianificazione destinato a incidere profondamente sulla trasformazione di sei aree strategiche della città. I documenti approvati oggi - elaborati dalla società Mate e già illustrati in una specifica seduta di commissione consiliare - mirano a individuare le linee di indirizzo sulla base delle quali modificare la disciplina urbanistica prevista dal Puc vigente, al fine di favorire il recupero e la valorizzazione di alcuni ambiti urbani attualmente in stato di degrado o sottoutilizzati, definendo una nuova visione di città più sostenibile, attrattiva e funzionale all'interno di un'impostazione complessiva, in linea con gli obiettivi dell'Agenda 2030, volta a ridurre il consumo di suolo e a favorire la rigenerazione. Si tratta di una variante parziale, che riguarda alcune aree specifiche la cui trasformazione, considerata la loro rilevanza, può produrre un importante effetto sull'intera città. Per le aree oggetto della nuova pianificazione vengono infatti individuate le principali funzioni pubbliche quali elemento fondante della variante alla pianificazione: Piazza del Popolo e orti Folconi: un parco urbano come elemento generatore del disegno urbanistico e di collegamento dell'asse verde lungo il torrente e tra le due sponde del Letimbro; una struttura polifunzionale idonea ad ospitare gare sportive indoor, congressi, concerti ed eventi; spazi dedicati al senior living e alla residenza multi-generazionale; una connessione che colleghi la stazione ferroviaria e l'Oltreletimbro con il centro ottocentesco; nuovi parcheggi pensati come punti urbani strategici, riferimento per la realizzazione di aree pedonali connesse con la città attraverso nuovi percorsi ciclo-pedonali; Compendio di Legino - stadio: riqualificazione dello stadio Bacicalupo, riqualificazione di Palazzo Mascolo e palazzo Gavotti con funzioni di supporto al campus universitario e al polo sportivo, potenziamento dei collegamenti pedonali tra campus, centro di Legino e fronte mare; Ex Centrale del Latte di corso Ricci: realizzazione di un nuovo parcheggio di connessione con lo svincolo dell'Aurelia bis e la città e di servizio al quartiere di Villapiana; Area ex Mottura-Fontana in via Servettaz: realizzazione di un parcheggio inserito in un ridisegno degli spazi pubblici e dei percorsi pedonali intorno alla vicina scuola; Area dell'ex carcere Sant'Agostino in piazza Monticello: riqualificazione dell'ex complesso conventuale e degli spazi pubblici circostanti e la realizzazione di un **sistema** di collegamenti pedonali sia verso via Paleocapa che verso la Villetta. Vengono inoltre individuati i fronte mare



04/22/2025 12:24

Individuate sei aree strategiche in cui realizzare interventi di riqualificazione: previsti parchi urbani, parcheggi, strutture per sport e concerti. La Giunta comunale di Savona ha approvato oggi lo Schema di Progetto della variante parziale al Piano urbanistico comunale (Puc) e il relativo Rapporto Preliminare ambientale. Si tratta del primo passo formale del percorso di variante parziale al Puc, che segna l'avvio ufficiale di un processo di riqualificazione e ripianificazione destinato a incidere profondamente sulla trasformazione di sei aree strategiche della città. I documenti approvati oggi - elaborati dalla società Mate e già illustrati in una specifica seduta di commissione consiliare - mirano a individuare le linee di indirizzo sulla base delle quali modificare la disciplina urbanistica prevista dal Puc vigente, al fine di favorire il recupero e la valorizzazione di alcuni ambiti urbani attualmente in stato di degrado o sottoutilizzati, definendo una nuova visione di città più sostenibile, attrattiva e funzionale all'interno di un'impostazione complessiva, in linea con gli obiettivi dell'Agenda 2030, volta a ridurre il consumo di suolo e a favorire la rigenerazione. Si tratta di una variante parziale, che riguarda alcune aree specifiche la cui trasformazione, considerata la loro rilevanza, può produrre un importante effetto sull'intera città. Per le aree oggetto della nuova pianificazione vengono infatti individuate le principali funzioni pubbliche quali elemento fondante della variante alla pianificazione: Piazza del Popolo e orti Folconi: un parco urbano come elemento generatore del disegno urbanistico e di collegamento dell'asse verde lungo il torrente e tra le due sponde del Letimbro; una struttura polifunzionale idonea ad ospitare gare sportive indoor, congressi, concerti ed eventi; spazi dedicati al senior living e alla residenza multi-generazionale; una connessione che colleghi la stazione ferroviaria e l'Oltreletimbro con il centro ottocentesco; nuovi parcheggi pensati come punti urbani strategici, riferimento per la realizzazione di aree

BizJournal Liguria

Savona, Vado

di Levante e di Ponente, come elementi di ricucitura tra il mare e la città attraverso il ridisegno dello spazio pubblico da sviluppare anche in collaborazione con l'Autorità di **Sistema Portuale**, in continuità con il lavoro già in corso. Il documento approvato sarà ora trasmesso alla Regione Liguria per l'attivazione della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (Vas), passaggio necessario per l'elaborazione del progetto definitivo di variante. «Con questo atto - dichiara l'assessore all'Urbanistica, Ilaria Becco - mettiamo a **sistema** un percorso di ripensamento urbanistico che tiene conto dei mutamenti sociali, economici e ambientali degli ultimi anni. Ciascuna di queste aree avrebbe potuto richiedere una specifica variante ma la scelta è stata quella di una variante unica per mantenere una visione complessiva e coerente. Riqualificare questi ambiti significa, infatti, ridare identità e vivibilità a parti fondamentali della nostra città e per questo il lavoro è partito dall'individuazione di alcune linee di sviluppo complessivo e organico del tessuto urbano che tengono anche conto degli interventi in corso nella nostra città e delle varie pianificazioni che si stanno sviluppando, a partire dal Pums». Nei prossimi mesi, sulla base degli esiti della fase preliminare di confronto prevista dalla normativa Vas, si procederà alla redazione del progetto definitivo della variante e alla sua successiva adozione da parte della Giunta e del Consiglio comunale.

Savona News

Savona, Vado

Savona: variante al Puc, approvato schema di progetto per il restyling delle aree strategiche della città

L'assessore Becco: "Avviamo un percorso di ripensamento urbanistico che considera i cambiamenti sociali, economici e ambientali degli ultimi anni" Un atto di grande rilevanza per il futuro urbanistico di Savona: la Giunta Comunale ha approvato oggi lo Schema di Progetto della variante parziale al Piano Urbanistico Comunale (PUC) e il relativo Rapporto Preliminare ambientale. Si tratta del primo passo formale del percorso di variante parziale al PUC, che segna l'avvio ufficiale di un processo di riqualificazione e ripianificazione destinato a incidere profondamente sulla trasformazione di sei aree strategiche della città. I documenti approvati oggi - elaborati dalla società MATE e già illustrati in una specifica seduta di commissione consiliare - mirano a individuare le linee di indirizzo sulla base delle quali modificare la disciplina urbanistica prevista dal PUC vigente, al fine di favorire il recupero e la valorizzazione di alcuni ambiti urbani attualmente in stato di degrado o sottoutilizzati, definendo una nuova visione di città più sostenibile, attrattiva e funzionale all'interno di un'impostazione complessiva, in linea con gli obiettivi dell'Agenda 2030, volta a ridurre il consumo di suolo e a favorire la rigenerazione. Ricordiamo che si tratta di una variante parziale che riguarda alcune aree specifiche la cui trasformazione, considerata la loro rilevanza, può produrre un importante effetto sull'intera città. Per le aree oggetto della nuova pianificazione vengono infatti individuate le principali funzioni pubbliche quali elemento fondante della variante alla pianificazione: Piazza del Popolo e Orti Folconi: un parco urbano come elemento generatore del disegno urbanistico e di collegamento dell'asse verde lungo il torrente e tra le due sponde del Letimbro; una struttura polifunzionale idonea ad ospitare gare sportive indoor, congressi, concerti ed eventi; spazi dedicati al senior living e alla residenza multi-generazionale; una connessione che colleghi la stazione ferroviaria e l'Oltreletimbro con il centro ottocentesco; nuovi parcheggi pensati come punti urbani strategici, riferimento per la realizzazione di aree pedonali connesse con la città attraverso nuovi percorsi ciclo-pedonali; Compendio di Legino - Stadio: riqualificazione dello stadio Bacicalupo, riqualificazione di Palazzo Mascolo e palazzo Gavotti con funzioni di supporto al campus universitario e al polo sportivo, potenziamento dei collegamenti pedonali tra campus, centro di Legino e fronte mare; Ex Centrale del Latte di corso Ricci: realizzazione di un nuovo parcheggio di connessione con lo svincolo dell'Aurelia bis e la città e di servizio al quartiere di Villapiana; Area ex Mottura-Fontana in via Servettaz: realizzazione di un parcheggio inserito in un ridisegno degli spazi pubblici e dei percorsi pedonali intorno alla vicina scuola; Area dell'ex carcere Sant'Agostino in piazza Monticello: riqualificazione dell'ex complesso conventuale e degli spazi pubblici circostanti e la realizzazione di un **sistema** di collegamenti pedonali sia verso via Paleocapa che verso la



L'assessore Becco: "Avviamo un percorso di ripensamento urbanistico che considera i cambiamenti sociali, economici e ambientali degli ultimi anni" Un atto di grande rilevanza per il futuro urbanistico di Savona: la Giunta Comunale ha approvato oggi lo Schema di Progetto della variante parziale al Piano Urbanistico Comunale (PUC) e il relativo Rapporto Preliminare ambientale. Si tratta del primo passo formale del percorso di variante parziale al PUC, che segna l'avvio ufficiale di un processo di riqualificazione e ripianificazione destinato a incidere profondamente sulla trasformazione di sei aree strategiche della città. I documenti approvati oggi - elaborati dalla società MATE e già illustrati in una specifica seduta di commissione consiliare - mirano a individuare le linee di indirizzo sulla base delle quali modificare la disciplina urbanistica prevista dal PUC vigente, al fine di favorire il recupero e la valorizzazione di alcuni ambiti urbani attualmente in stato di degrado o sottoutilizzati, definendo una nuova visione di città più sostenibile, attrattiva e funzionale all'interno di un'impostazione complessiva, in linea con gli obiettivi dell'Agenda 2030, volta a ridurre il consumo di suolo e a favorire la rigenerazione. Ricordiamo che si tratta di una variante parziale che riguarda alcune aree specifiche la cui trasformazione, considerata la loro rilevanza, può produrre un importante effetto sull'intera città. Per le aree oggetto della nuova pianificazione vengono infatti individuate le principali funzioni pubbliche quali elemento fondante della variante alla pianificazione: Piazza del Popolo e Orti Folconi: un parco urbano come elemento generatore del disegno urbanistico e di collegamento dell'asse verde lungo il torrente e tra le due sponde del Letimbro; una struttura polifunzionale idonea ad ospitare gare sportive indoor, congressi, concerti ed eventi; spazi dedicati al senior living e alla residenza multi-generazionale; una connessione che colleghi la stazione ferroviaria e l'Oltreletimbro con il centro ottocentesco; nuovi parcheggi pensati come punti urbani strategici, riferimento per la realizzazione di aree pedonali connesse con la città attraverso nuovi percorsi ciclo-pedonali; Compendio di Legino - Stadio: riqualificazione dello stadio Bacicalupo, riqualificazione di Palazzo Mascolo e palazzo Gavotti con funzioni di supporto al campus universitario e al polo sportivo, potenziamento dei collegamenti pedonali tra campus, centro di Legino e fronte mare; Ex Centrale del Latte di corso Ricci: realizzazione di un nuovo parcheggio di connessione con lo svincolo dell'Aurelia bis e la città e di servizio al quartiere di Villapiana; Area ex Mottura-Fontana in via Servettaz: realizzazione di un parcheggio inserito in un ridisegno degli spazi pubblici e dei percorsi pedonali intorno alla vicina scuola; Area dell'ex carcere Sant'Agostino in piazza Monticello: riqualificazione dell'ex complesso conventuale e degli spazi pubblici circostanti e la realizzazione di un sistema di collegamenti pedonali sia verso via Paleocapa che verso la

Savona News

Savona, Vado

Villetta. Vengono inoltre individuati i fronte mare di Levante e di Ponente, come elementi di ricucitura tra il mare e la città attraverso il ridisegno dello spazio pubblico da sviluppare anche in collaborazione con l'**Autorità di Sistema Portuale**, in continuità con il lavoro già in corso. Il documento approvato sarà ora trasmesso alla Regione Liguria per l'attivazione della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), passaggio necessario per l'elaborazione del progetto definitivo di variante. "Con questo atto - dichiara l'assessore all'Urbanistica, Ilaria Becco - mettiamo a **sistema** un percorso di ripensamento urbanistico che tiene conto dei mutamenti sociali, economici e ambientali degli ultimi anni. Ciascuna di queste aree avrebbe potuto richiedere una specifica variante ma la scelta è stata quella di una variante unica per mantenere una visione complessiva e coerente. Riqualificare questi ambiti significa, infatti, ridare identità e vivibilità a parti fondamentali della nostra città e per questo il lavoro è partito dall'individuazione di alcune linee di sviluppo complessivo e organico del tessuto urbano che tengono anche conto degli interventi in corso nella nostra città e delle varie pianificazioni che si stanno sviluppando, a partire dal Pums". Nei prossimi mesi, sulla base degli esiti della fase preliminare di confronto prevista dalla normativa VAS, si procederà alla redazione del progetto definitivo della variante e alla sua successiva adozione da parte della Giunta e del Consiglio comunale.

Marina Genova, dal 16 al 18 maggio 2025 la terza edizione del Classic Boat Show

Torna dal 16 al 18 maggio 2025 presso il **porto** turistico internazionale Marina Genova la terza edizione del Classic Boat Show, il Salone dedicato alla marineria tradizionale che si svolgerà in contemporanea a Yacht&Garden, la mostra mercato del giardino mediterraneo, giunta alla diciassettesima edizione. L'accesso e i parcheggi saranno liberi per tutti. Saranno presenti scafi d'epoca e classici da 9 a 50 metri, visitabili privatamente da chi è interessato all'acquisto o al noleggio, mostre di artisti e pittori come l'acquerellista Emanuela Tenti, di associazioni della marineria tradizionale come Storie di Barche o Amici del Leudo, di modellini navali o manufatti artigianali come le barche in cuoio di Giorgio Testi. Equipaggi ed espositori saranno i veri protagonisti di questa rassegna genovese che gode del patrocinio della Marina Militare. Oltre a usufruire di 10 giorni di posto barca gratuito verranno ospitati per una cena a buffet dedicata alla cucina ligure, con open bar, intrattenimento musicale e accesso a tutti gli eventi collaterali. L'ammissione alla manifestazione sarà valutata dal Comitato Organizzatore, dopo avere inviato una mail a cavallaro@marinagenova.it oppure murolo@marinagenova.it, indicando Classic Boat Show, il nome e foto dell'imbarcazione o dell'attività e un contatto di riferimento. Sono già numerose le imbarcazioni iscritte al 3° Classic Boat Show, costruite tra i primi del Novecento e fino ai nostri giorni. Tra queste le golette Pandora e Amore Mio di Vela Tradizionale e le barche della Marina Militare Stella Polare e Penelope. Queste ultime festeggeranno 6 decenni dal varo proprio nell'anno delle celebrazioni per i 90 anni dello Sport Velico della Marina Militare. A questo proposito verranno esposti ben cinque modelli di barche che hanno fatto la storia della vela in Marina, dall'Amerigo Vespucci al Corsaro II, Capricia, Orsa Maggiore e Sagittario. Novanta anni anche per Aria dell'armatrice Serena Galvani, storico e plurivittorioso 8 Metri S.I. (Stazza Internazionale) varato nel 1935 dal Cantiere Costaguta di Genova Voltri. Mezzo secolo dal varo, invece, per Lady Mary, un modello di Tahiti Ketch 36'. Tra le altre barche già iscritte il motoryacht scozzese RED del 1946, i Sangermani Tulli, Paulena e Lilli II, quest'ultima protagonista dell'iniziativa "Vele Storiche per Tutti" dedicata all'inclusione sociale, Brick II, Half Moon, Coppelia, Melisande, il cutter pilot Draumen I, Seven Seas, il Cape George 38 Begonia, Ilda, Trollet, Rondine II, Magim, Till, Alisè e Cridany. Molte di queste imbarcazioni costituiranno un vero e proprio Museo Galleggiante della Marineria, iniziativa itinerante curata dall'Associazione Vele Storiche Viareggio per promuovere la cultura della vela classica. Un vascello da esplorazione, un ricognitore della Coast Guard, una nave scuola e un ristorante galleggiante. Nel 1926 ha inoltre stabilito il record di percorrenza alla Transpacifico, coprendo fino a 308 miglia in 24 ore. Presenza d'eccezione al 3° Classic Boat Show per Invader. Compie infatti 120 anni dal varo la goletta aurica



Torna dal 16 al 18 maggio 2025 presso il porto turistico Internazionale Marina Genova la terza edizione del Classic Boat Show, il Salone dedicato alla marineria tradizionale che si svolgerà in contemporanea a Yacht&Garden, la mostra mercato del giardino mediterraneo, giunta alla diciassettesima edizione. L'accesso e i parcheggi saranno liberi per tutti. Saranno presenti scafi d'epoca e classici da 9 a 50 metri, visitabili privatamente da chi è interessato all'acquisto o al noleggio, mostre di artisti e pittori come l'acquerellista Emanuela Tenti, di associazioni della marineria tradizionale come Storie di Barche o Amici del Leudo, di modellini navali o manufatti artigianali come le barche in cuoio di Giorgio Testi. Equipaggi ed espositori saranno i veri protagonisti di questa rassegna genovese che gode del patrocinio della Marina Militare. Oltre a usufruire di 10 giorni di posto barca gratuito verranno ospitati per una cena a buffet dedicata alla cucina ligure, con open bar, intrattenimento musicale e accesso a tutti gli eventi collaterali. L'ammissione alla manifestazione sarà valutata dal Comitato Organizzatore, dopo avere inviato una mail a cavallaro@marinagenova.it oppure murolo@marinagenova.it, indicando Classic Boat Show, il nome e foto dell'imbarcazione o dell'attività e un contatto di riferimento. Sono già numerose le imbarcazioni iscritte al 3° Classic Boat Show, costruite tra i primi del Novecento e fino ai nostri giorni. Tra queste le golette Pandora e Amore Mio di Vela Tradizionale e le barche della Marina Militare Stella Polare e Penelope. Queste ultime festeggeranno 6 decenni dal varo proprio nell'anno delle celebrazioni per i 90 anni dello Sport Velico della Marina Militare. A questo proposito verranno esposti ben cinque modelli di barche che hanno fatto la storia della vela in Marina, dall'Amerigo Vespucci al Corsaro II, Capricia, Orsa Maggiore e Sagittario. Novanta anni anche per Aria dell'armatrice Serena Galvani, storico e plurivittorioso 8 Metri S.I. (Stazza Internazionale) varato nel 1935 dal

BizJournal Liguria

Genova, Voltri

in acciaio lunga circa 50 metri varata nel 1905 presso il cantiere George Lawley & Son di Boston su progetto dello statunitense Albert Stanton Chesebrough. A bordo ha ospitato famosi attori del cinema, come Douglas Fairbanks, la canadese Mary Pickford o Charlie Chaplin, che proprio a bordo conobbe Paulette Goddard, sua futura moglie con la quale recitò in "Tempi moderni" del 1936. Tra le altre ultracentenarie presenti a Genova anche Barbara, yawl bermudiano varato in Inghilterra da Camper & Nicholsons nel 1923. Da quando nel 2018 è tornata in mare dopo un lungo restauro è diventato lo scafo più presente ai raduni di vele d'epoca del Mediterraneo. Sono invece 111 gli anni dal varo di Tirrenia II, ketch aurico inglese in fasciame di teak del 1914 lungo 18 metri, arrivato in Italia dai Caraibi nei primi anni Novanta e completamente restaurato. A bordo di Tirrenia II, domenica mattina alle ore 11.00, in onore dei 90 anni di Marivela, si svolgerà un ensemble d'archi e piano a cura della velista Monica Mei Cattelani, ideatrice del progetto Bimbinbarca & Ragazzinbarca. Sabato 17 maggio, a partire dalle ore 14.30, il SeaYou Pavilion ospiterà l'incontro aperto al pubblico "Le Donne e il Mare - Storie di passione, competenza e sensibilità sociale", organizzato nell'ambito dell'iniziativa "Il Verde e il Mare nell'Arte". Protagoniste con le loro storie, caratterizzate da tenacia e perseveranza, saranno Donne che svolgono i mestieri di costruttore e carpentiere navale, navigatore, divulgatore, comandante, atleta o velista. Moderatori dell'incontro Paolo Sivelli, presidente FIBaS (Federazione Italiana Barche Storiche), insieme al giornalista e scrittore Giovanni Panella. Quest'ultimo, alle ore 16.45 della stessa giornata, presenterà a bordo della goletta Pandora il suo libro "Gozzi di Liguria". Informazioni ed iscrizioni: Events in Marina +39 010 4106129 events@marinagenova.it cavallaro@marinagenova.it In apertura: Invader, goletta del 1905_ Foto P. Maccione.

Il Nautilus

Genova, Voltri

DAL 16 AL 18 MAGGIO 2025 A GENOVA TORNA YACHT&GARDEN, LA XVII EDIZIONE DELLA MOSTRA-MERCATO DEDICATA AL GIARDINO MEDITERRANEO

In arrivo a Marina **Genova** oltre 150 espositori provenienti da tutta Italia, vivaisti specializzati, consigli di giardinaggio, incontri con esperti, laboratori, mostre, presentazioni di libri, spettacoli, eventi per bambini e degustazioni gourmet all'insegna del mangiar sano e naturale. Tra i temi principali la tutela e la valorizzazione dell'olivo, simbolo del Mediterraneo; la sostenibilità e la salvaguardia degli ecosistemi marini; e la navigazione, con un'attenzione speciale alle "donne di mare". Torna inoltre, per la terza edizione, il Classic Boat Show, il salone della nautica tradizionale con imbarcazioni d'epoca, a vela e a motore, tra le più belle del Mediterraneo. **Genova** - Da venerdì 16 a domenica 18 maggio 2025 torna a Marina **Genova**, uno dei più moderni poli internazionali per la grande nautica da diporto, Yacht&Garden, la mostra-mercato di fiori e piante del giardino mediterraneo, giunta quest'anno alla diciassettesima edizione. Yacht&Garden è ormai riconosciuta a livello nazionale come evento di riferimento per gli appassionati del verde e del mare e per chi condivide, attorno a queste due anime della manifestazione, temi quali la biodiversità, la tutela dell'ambiente, la sostenibilità, la valorizzazione

del territorio e il recupero degli antichi mestieri. Anche quest'anno, tra i moli e le banchine fiorite di Marina **Genova**, sono attesi oltre 150 espositori provenienti da tutta Italia, tra cui vivaisti specializzati, che durante le tre giornate intratterranno il pubblico con dimostrazioni, consigli di giardinaggio e laboratori sulle specie vegetali più amate e più rare. La passeggiata di Marina **Genova** sarà arricchita anche dalla presenza di artisti e artigiani, presso i cui stand i visitatori potranno acquistare elementi d'arredo e di antiquariato, attrezzatura da giardino, vasi e cesteria, stampe botaniche ed erbari antichi, tessuti, borse e cappelli, gioielleria e bigiotteria, alimenti e cosmetici bio, libri, riviste e molto altro. Ad aggiungere eleganza e prestigio all'atmosfera green di Yacht&Garden ci sarà anche quest'anno il Classic Boat Show, la prima mostra-mercato organizzata in Italia dedicata esclusivamente alle barche d'epoca, classiche, tradizionali, sia a vela che a motore, giunta alla terza edizione. Per tutta la durata della manifestazione, oltre ad ammirare le prestigiose imbarcazioni, ormeggiate lungo la passeggiata fiorita di Marina **Genova**, i visitatori troveranno in banchina stand di associazioni, artisti e artigiani legati alla Nautica Tradizionale e alla Marineria. Quest'anno, in particolare, a Yacht&Garden, saranno festeggiati i 90 anni di Marivela, lo sport velico della Marina Militare che sarà presente con alcune imbarcazioni storiche impiegate per l'addestramento velico degli allievi, eventi ed esposizioni celebrative. Alla passeggiata tra i colori e i profumi mediterranei, alla ricerca delle novità e dei migliori acquisti green, come di consueto, si unisce un ricco programma di eventi collaterali, organizzati in collaborazione con importanti



In arrivo a Marina Genova oltre 150 espositori provenienti da tutta Italia, vivaisti specializzati, consigli di giardinaggio, incontri con esperti, laboratori, mostre, presentazioni di libri, spettacoli, eventi per bambini e degustazioni gourmet all'insegna del mangiar sano e naturale. Tra i temi principali la tutela e la valorizzazione dell'olivo, simbolo del Mediterraneo; la sostenibilità e la salvaguardia degli ecosistemi marini; e la navigazione, con un'attenzione speciale alle "donne di mare". Torna inoltre, per la terza edizione, il Classic Boat Show, il salone della nautica tradizionale con imbarcazioni d'epoca, a vela e a motore, tra le più belle del Mediterraneo. Genova - Da venerdì 16 a domenica 18 maggio 2025 torna a Marina Genova, uno dei più moderni poli internazionali per la grande nautica da diporto, Yacht&Garden, la mostra-mercato di fiori e piante del giardino mediterraneo, giunta quest'anno alla diciassettesima edizione. Yacht&Garden è ormai riconosciuta a livello nazionale come evento di riferimento per gli appassionati del verde e del mare e per chi condivide, attorno a queste due anime della manifestazione, temi quali la biodiversità, la tutela dell'ambiente, la sostenibilità, la valorizzazione del territorio e il recupero degli antichi mestieri. Anche quest'anno, tra i moli e le banchine fiorite di Marina Genova, sono attesi oltre 150 espositori provenienti da tutta Italia, tra cui vivaisti specializzati, che durante le tre giornate intratterranno il pubblico con dimostrazioni, consigli di giardinaggio e laboratori sulle specie vegetali più amate e più rare. La passeggiata di Marina Genova sarà arricchita anche dalla presenza di artisti e artigiani, presso i cui stand i visitatori potranno acquistare elementi d'arredo e di antiquariato, attrezzatura da giardino, vasi e cesteria, stampe botaniche ed erbari antichi, tessuti, borse e cappelli, gioielleria e bigiotteria, alimenti e cosmetici bio, libri, riviste e molto altro. Art. annuncio

Il Nautilus

Genova, Voltri

partner e istituzioni, con l'obiettivo di valorizzare e divulgare la cultura del verde e del mare: incontri con esperti, laboratori, mostre, musica e danza senza dimenticare una serie di appuntamenti dedicati a bambini e famiglie, tra spettacoli e animazioni. Uno dei temi principali di quest'anno sarà l'olivo, simbolo del Mediterraneo. Con l'intento di contribuire alla conoscenza, tutela e valorizzazione di questa bellissima pianta e dell'Olio, prodotto di eccellenza delle coltivazioni mediterranee, saranno dedicati incontri, esposizioni, installazioni, dimostrazioni e degustazioni durante i tre giorni di manifestazione. Dalla terra al mare, le due anime di Yacht&Garden che si incontrano. Si parlerà di sostenibilità e salvaguardia degli ecosistemi marini, con aggiornamenti sulle recenti scoperte e azioni di recupero, tra biodiversità e antichi relitti. Un altro tema sempre affascinante e ricco di spunti quello relativo alla navigazione, che condurrà i visitatori in un viaggio alla scoperta delle sfide dell'andar per mare e dell'arte navale. Attività queste non più rigorosamente riservate agli uomini come nel passato. Proprio alle "donne di mare", sarà dedicato un incontro tutto "al femminile" con grandi ospiti protagoniste di storie che raccontano passioni, competenza e sensibilità sociale: dalle carpentiere e maestre d'ascia, eredi delle più antiche tradizioni nella costruzione e restauro di imbarcazioni in legno, alle regatanti in team o in solitaria, fino alle esperte in tecnologie avanzate che esplorano il futuro del navigare. L'ingresso alla manifestazione e tutti gli eventi collaterali sono gratuiti. Info e programma in via di aggiornamento su www.yachtandgarden.it Curato da Daniela Cavallaro, Yacht&Garden è promosso e organizzato da S.S.P., Società Sviluppo Porti Srl. Marina **Genova** si conferma ancora una volta polo nautico di eccellenza nel Mediterraneo e luogo di incontro vivo e accogliente nel ponente genovese e portale di accesso alle eccellenze dell'intero territorio ligure.

Informatore Navale

Genova, Voltri

STAZIONI MARITTIME S.P.A.: APPROVATO IL BILANCIO 2024

Svolta l'Assemblea degli Azionisti di Stazioni Marittime S.p.A. Approvato il bilancio 2024 con un utile netto di 1.540.968 euro. Il valore della produzione si è attestato a 28.473.974 euro **Genova**, 17 aprile 2025 - Il 2024 ha registrato un andamento in linea con le attese delle previsioni di inizio anno, per quanto riguarda il traffico gestito da Stazioni Marittime S.p.A. In ragione dell'indisponibilità di una banchina a causa dei lavori in corso per la realizzazione di importanti migliorie alle infrastrutture che porteranno al potenziamento degli spazi dedicati al traffico crocieristico con realizzazione di un nuovo molo di 376 metri sul lato di levante di Ponte dei Mille, il traffico crociere ha registrato una diminuzione di toccate rispetto al 2023. Guardando ai dati totali crociere e traghetti, nel 2024 sono transitati nel **Porto di Genova** 3.868.931 passeggeri contro i 4.088.477 del 2023 (-179.486 pax, pari a -4,4%). Nel corso dell'Assemblea è stato nominato il Consiglio di Amministrazione della Società, come da scheda allegata. È stata inoltre data indicazione al Consiglio di Amministrazione circa la nomina di Edoardo Monzani al ruolo di Presidente della Società. **Genova** - Ammonta a 1.540.968 euro l'utile netto registrato nel corso del 2024 da Stazioni Marittime spa. Il dato è stato approvato in data odierna dall'Assemblea degli Azionisti della Società. Il valore della produzione è stato di 28,5 milioni di euro, mentre il cash flow si è attestato a circa 6,5 milioni di euro. Per quanto riguarda il traffico crociere, il 2024 ha registrato 304 toccate nave con 1.531.406 crocieristi (600.011 home port e 931.395 in transito). Importante e maggioritaria la presenza di MSC Crociere, che nel 2024 ha portato nei terminali genovesi 225 toccate con oltre 1.160.000 passeggeri, consolidando sempre più la leadership del traffico crociere nel **porto di Genova**. In continua crescita i numeri registrati da Costa Crociere, che ha scalato settimanalmente con una nave per l'intera stagione il **Porto di Genova** e ha effettuato diverse crociere nella stagione autunnale portando un totale di 47 toccate e oltre 315.000 passeggeri. Circa il traffico traghetti, il 2024 ha chiuso praticamente in linea con l'anno precedente. Di seguito il dettaglio: Passeggeri 2.337.525 Auto 860.423 Moto 66.210 Metri lineari 1.905.636 PREVISIONI TRAFFICO 2025 Per il 2025 si prevede un contenuto incremento del traffico traghetti, con valori che si attesteranno su una percentuale del 2-3%. Per quanto riguarda il traffico crociere, nel 2025 sono al momento previsti 330 scali con circa 1.700.000 crocieristi, di cui 700.000 home port e 1.000.000 transiti.

Informatore Navale	
STAZIONI MARITTIME S.P.A.: APPROVATO IL BILANCIO 2024	
04/22/2025 18:00	
<p>Svolta l'Assemblea degli Azionisti di Stazioni Marittime S.p.A. Approvato il bilancio 2024 con un utile netto di 1.540.968 euro. Il valore della produzione si è attestato a 28.473.974 euro Genova, 17 aprile 2025 - Il 2024 ha registrato un andamento in linea con le attese delle previsioni di inizio anno, per quanto riguarda il traffico gestito da Stazioni Marittime S.p.A. In ragione dell'indisponibilità di una banchina a causa dei lavori in corso per la realizzazione di importanti migliorie alle infrastrutture che porteranno al potenziamento degli spazi dedicati al traffico crocieristico con realizzazione di un nuovo molo di 376 metri sul lato di levante di Ponte dei Mille, il traffico crociere ha registrato una diminuzione di toccate rispetto al 2023. Guardando ai dati totali crociere e traghetti, nel 2024 sono transitati nel Porto di Genova 3.868.931 passeggeri contro i 4.088.477 del 2023 (-179.486 pax, pari a -4,4%). Nel corso dell'Assemblea è stato nominato il Consiglio di Amministrazione della Società, come da scheda allegata. È stata inoltre data indicazione al Consiglio di Amministrazione circa la nomina di Edoardo Monzani al ruolo di Presidente della Società. Genova - Ammonta a 1.540.968 euro l'utile netto registrato nel corso del 2024 da Stazioni Marittime spa. Il dato è stato approvato in data odierna dall'Assemblea degli Azionisti della Società. Il valore della produzione è stato di 28,5 milioni di euro, mentre il cash flow si è attestato a circa 6,5 milioni di euro. Per quanto riguarda il traffico crociere, il 2024 ha registrato 304 toccate nave con 1.531.406 crocieristi (600.011 home port e 931.395 in transito). Importante e maggioritaria la presenza di MSC Crociere, che nel 2024 ha portato nei terminali genovesi 225 toccate con oltre 1.160.000 passeggeri, consolidando sempre più la leadership del traffico crociere nel porto di Genova. In continua crescita i numeri registrati da Costa Crociere, che ha scalato settimanalmente con una nave per l'intera stagione il Porto di Genova e ha effettuato diverse crociere nella stagione autunnale portando un totale di 47 toccate e oltre 315.000 passeggeri. Circa il traffico traghetti, il 2024 ha chiuso praticamente in linea con l'anno precedente. Di seguito il dettaglio: Passeggeri 2.337.525 Auto 860.423 Moto 66.210 Metri lineari 1.905.636 PREVISIONI TRAFFICO 2025 Per il 2025 si prevede un contenuto incremento del traffico traghetti, con valori che si attesteranno su una percentuale del 2-3%. Per quanto riguarda il traffico crociere, nel 2025 sono al momento previsti 330 scali con circa 1.700.000 crocieristi, di cui 700.000 home port e 1.000.000 transiti.</p>	

Ship Mag

Genova, Voltri

Noli container, registrata una flessione del 3%

Drewry prevede che i noli continueranno a diminuire a causa della ridotta capacità e dell'incertezza derivante dai dazi Londra - Nell'ultima settimana il World Container Index di Drewry è sceso del 3%, attestandosi a 2.192 dollari per container da 40 piedi, il 79% in meno rispetto al precedente picco pandemico di 10.377 dollari registrato a settembre 2021. L'indice è attualmente superiore del 54% rispetto alla media di 1.420 dollari del 2019 (periodo pre-Covid). La media annuale è scesa a 2.897 dollari, 7 dollari in più rispetto alla media decennale di 2.890 dollari. Nel dettaglio, i noli da Shanghai a New York sono diminuiti del 7%, ovvero di 270 dollari, attestandosi a 3.706 dollari, mentre quelli da Shanghai a Los Angeles sono diminuiti del 5%, ovvero di 132 dollari, attestandosi a 2.683 dollari. Le tariffe da Shanghai a Rotterdam e da Shanghai a **Genova** sono diminuite del 2%, rispettivamente a 2.344 dollari e 3.018 dollari, mentre i noli da New York a Rotterdam e da Rotterdam a New York sono diminuiti dell'1%, rispettivamente a 817 dollari e 2.129 dollari per container da 40 piedi. Al contrario, le tariffe da Rotterdam a Shanghai sono aumentate del 4%, ovvero di 18 dollari, attestandosi a 493 dollari, mentre quelle da Los Angeles a Shanghai sono rimaste stabili. Drewry prevede che i noli continueranno a diminuire nella prossima settimana a causa della ridotta capacità e dell'incertezza derivante dai dazi.

Ship Mag

Noli container, registrata una flessione del 3%



04/22/2025 06:47

Drewry prevede che i noli continueranno a diminuire a causa della ridotta capacità e dell'incertezza derivante dai dazi Londra - Nell'ultima settimana il World Container Index di Drewry è sceso del 3%, attestandosi a 2.192 dollari per container da 40 piedi, il 79% in meno rispetto al precedente picco pandemico di 10.377 dollari registrato a settembre 2021. L'indice è attualmente superiore del 54% rispetto alla media di 1.420 dollari del 2019 (periodo pre-Covid). La media annuale è scesa a 2.897 dollari, 7 dollari in più rispetto alla media decennale di 2.890 dollari. Nel dettaglio, i noli da Shanghai a New York sono diminuiti del 7%, ovvero di 270 dollari, attestandosi a 3.706 dollari, mentre quelli da Shanghai a Los Angeles sono diminuiti del 5%, ovvero di 132 dollari, attestandosi a 2.683 dollari. Le tariffe da Shanghai a Rotterdam e da Shanghai a Genova sono diminuite del 2%, rispettivamente a 2.344 dollari e 3.018 dollari, mentre i noli da New York a Rotterdam e da Rotterdam a New York sono diminuiti dell'1%, rispettivamente a 817 dollari e 2.129 dollari per container da 40 piedi. Al contrario, le tariffe da Rotterdam a Shanghai sono aumentate del 4%, ovvero di 18 dollari, attestandosi a 493 dollari, mentre quelle da Los Angeles a Shanghai sono rimaste stabili. Drewry prevede che i noli continueranno a diminuire nella prossima settimana a causa della ridotta capacità e dell'incertezza derivante dai dazi.

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

"Cara Genova, mi mancherai". Il saluto dell'ammiraglio Pellizzari alla città e alla comunità portuale

La tecnologia applicata alla blue economy, dalla digitalizzazione di processi standardizzati che snellisce le procedure alle più recenti innovazioni dell'intelligenza artificiale, rappresenta il tema chiave di cui mi sono sempre occupato nel corso della mia carriera. Sono molto grato per la possibilità di rivolgermi alla comunità portuale e marittima genovese e nazionale dalle colonne del Secolo XIX, sempre più autorevole riferimento per tutto il mondo dello shipping anche grazie ai curati approfondimenti settimanali sulla blue economy. Dopo 45 anni di servizio attivo, sto per concludere la mia carriera nel glorioso Corpo delle Capitanerie di **porto** - Guardia Costiera, nell'anno del nostro 160° anniversario, al comando di quella che unanimemente viene considerata la più prestigiosa Capitaneria di **porto** italiana. Mi mancherà **Genova**, tra le più belle città di mare che abbia mai visto, dove ho trascorso due anni molto intensi, ma nello stesso tempo ricchi di tante soddisfazioni, a livello lavorativo e personale, dove ho avuto modo di confrontarmi professionalmente con gli esponenti della comunità del **porto** più importante del Paese, e tra i maggiori del Mediterraneo. E mi mancheranno i Genovesi, che danno alla città il suo carattere inimitabile e con i quali ho trovato da subito un'ottima sintonia che nasce da valori condivisi come il lavoro, l'onestà e la schiettezza. Se devo tracciare un bilancio, penso innanzitutto ai tanti collaboratori che negli anni mi hanno validamente supportato e senza i quali non avrei potuto raggiungere gli stessi risultati. Poi penso all'importanza di fare sistema, all'interno della propria organizzazione, certo, ma soprattutto con le altre istituzioni, con l'obiettivo di perseguire insieme, nel quadro dei distinti ruoli e compiti, il bene delle nostre comunità. Ho sempre cercato, anche a **Genova**, di interpretare al meglio, ascoltando i bisogni del territorio, il ruolo che la legge assegna alle Capitanerie di **porto**-Guardia Costiera ed alla figura del comandante del **porto**, che oggi può avvalersi di strumenti sofisticati come l'analisi del rischio e le simulazioni navali per svolgere il proprio compito, che è quello di regolare la navigazione marittima per garantire l'accessibilità nautica dello scalo e la sicurezza, l'efficienza e la sostenibilità dei traffici. E proprio in quest'ottica si è deciso di trasferire il centro Vts di **Genova** nella nuova Torre piloti, a valle dell'accordo con l'Autorità di Sistema portuale e la Corporazione, allo scopo di fornire un servizio più efficace agli operatori economici, che devono poter continuare a lavorare a pieno ritmo in concomitanza con gli interventi infrastrutturali, come la nuova diga foranea, fondamentali per lo sviluppo del **porto**. La tecnologia applicata alla blue economy, dalla digitalizzazione di processi standardizzati che snellisce le procedure alle più recenti innovazioni dell'intelligenza artificiale, rappresenta infatti il tema chiave di cui mi sono sempre occupato nel corso della mia carriera, allo



La tecnologia applicata alla blue economy, dalla digitalizzazione di processi standardizzati che snellisce le procedure alle più recenti innovazioni dell'intelligenza artificiale, rappresenta il tema chiave di cui mi sono sempre occupato nel corso della mia carriera. Sono molto grato per la possibilità di rivolgermi alla comunità portuale e marittima genovese e nazionale dalle colonne del Secolo XIX, sempre più autorevole riferimento per tutto il mondo dello shipping anche grazie ai curati approfondimenti settimanali sulla blue economy. Dopo 45 anni di servizio attivo, sto per concludere la mia carriera nel glorioso Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, nell'anno del nostro 160° anniversario, al comando di quella che unanimemente viene considerata la più prestigiosa Capitaneria di porto italiana. Mi mancherà Genova, tra le più belle città di mare che abbia mai visto, dove ho trascorso due anni molto intensi, ma nello stesso tempo ricchi di tante soddisfazioni, a livello lavorativo e personale, dove ho avuto modo di confrontarmi professionalmente con gli esponenti della comunità del porto più importante del Paese, e tra i maggiori del Mediterraneo. E mi mancheranno i Genovesi, che danno alla città il suo carattere inimitabile e con i quali ho trovato da subito un'ottima sintonia che nasce da valori condivisi come il lavoro, l'onestà e la schiettezza. Se devo tracciare un bilancio, penso innanzitutto ai tanti collaboratori che negli anni mi hanno validamente supportato e senza i quali non avrei potuto raggiungere gli stessi risultati. Poi penso all'importanza di fare sistema, all'interno della propria organizzazione, certo, ma soprattutto con le altre istituzioni, con l'obiettivo di perseguire insieme, nel quadro dei distinti ruoli e compiti, il bene delle nostre comunità. Ho sempre cercato, anche a Genova, di interpretare al meglio, ascoltando i bisogni del territorio, il ruolo che la legge assegna alle Capitanerie di porto-Guardia Costiera ed alla figura del comandante del porto, che oggi può avvalersi di

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

stesso tempo sfida ed opportunità per l'intero settore marittimo, e per questo occorre investire sulla formazione continua, nel pubblico come nel privato. Un ultimo pensiero ai nostri giovani che oggi si affacciano per la prima volta al mondo del lavoro marittimo: saranno loro i protagonisti delle professioni del futuro e sono certo che sapranno cogliere con passione e competenza le possibilità che offre la blue economy. L'autore è Ammiraglio Ispettore Capo, Direttore marittimo della Liguria e Comandante del porto di Genova.

Avviato l'iter per creare zona franca doganale in Liguria

ZLS di Genova sarà estesa a Savona, Vado e in Piemonte. Il perimetro della zona logistica semplificata (ZLS) del porto e retroporto di Genova sarà rimodulato in modo da inserire le aree portuali di Savona, Vado Ligure e ulteriori ettari retroportuali piemontesi, che così potranno usufruire delle agevolazioni amministrative e degli eventuali crediti d'imposta. È la novità emersa dalla prima riunione del comitato di indirizzo della ZLS che si è insediato oggi pomeriggio a Genova nella sede della Regione Liguria. È stata condivisa la volontà di effettuare una prima rimodulazione del perimetro della ZLS, che oggi conta 3.638 ettari tra le Regioni Liguria, Piemonte, Lombardia ed Emilia-Romagna. La seduta è stata presieduta dal consigliere delegato allo Sviluppo economico della Regione Liguria Alessio Piana in qualità di presidente del comitato e hanno partecipato il presidente della Regione Liguria Marco Bucci, l'assessore alla Logistica della Regione Piemonte Enrico Bussalino, l'assessore alle Infrastrutture della Regione Lombardia Maria Terzi, oltre ai rappresentanti dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, del Dipartimento per le politiche di coesione e per il Sud della Presidenza del Consiglio dei ministri, del Mit, del Mimit, della Città metropolitana di Milano, delle provincie di Savona, Alessandria, Reggio Emilia, Piacenza e dei Comuni ricompresi nei territori coinvolti. Inoltre il comitato ha approvato la pubblicazione di una manifestazione d'interesse all'insediamento in zone franche doganali, primo passo per definire il perimetro e la gestione di aree a particolare vantaggio fiscale in termini di sospensione iva e dazi. Leggi tutta la notizia Fonte: ANSA



Informatore Navale

La Spezia

LSCT: il rapido intervento e coordinamento della Comunità Portuale garantisce la continuità delle attività del terminal

Completata con successo la rimozione di un ordigno bellico rinvenuto durante le attività di bonifica bellica in corso. Nel tardo pomeriggio del 17 aprile, durante le attività di bonifica bellica in corso nello specchio acqueo antistante la ex Marina del Canaletto, propedeutiche all'ampliamento del Terminal Ravano, è stato rinvenuto un ordigno bellico inesplosivo. Il ritrovamento ha comportato l'immediata sospensione dell'operatività di banchina per garantire la sicurezza del personale e dell'infrastruttura e delle navi. Con tempestività, i Servizi Marittimi del porto della **Spezia**, in collaborazione con LSCT, hanno disposto l'uscita della nave ormeggiata nella banchina Fornelli Est, che aveva nel frattempo concluso le proprie operazioni commerciali. Grazie al lavoro congiunto svolto insieme alla Prefettura, all'Autorità di Sistema Portuale, la Capitaneria di Porto e il nucleo SDAI della Marina Militare, l'ordigno è stato rimosso nella mattinata odierna e trasportato nell'area di sicurezza preventivamente individuata, dove proseguiranno le procedure di neutralizzazione. Questo ha consentito la pronta ripresa delle manovre di ormeggio delle navi e l'avvio delle operazioni commerciali dopo breve tempo dal ritrovamento. "Desidero ringraziare tutti i Partner e gli Enti coinvolti per la professionalità e rapidità con cui è stata gestita l'intera operazione, in particolare il Prefetto Cantadori. Attività come queste solitamente richiedono diverse settimane per poter essere completate" ha dichiarato Matthieu Gassel, CEO di Contship. "La prontezza dell'intervento e la sua veloce risoluzione hanno permesso di limitare l'impatto sull'operatività del nostro terminal. Tutti i Clienti sono stati tempestivamente avvisati e ci impegniamo già da ora a minimizzare i ritardi accumulati, ad oggi stimati in circa 24 ore". La bonifica bellica, che si è conclusa con la sua terza e ultima fase, ha consentito la rimozione di circa 80 target sensibili: un'operazione complessa ma fondamentale per liberare il fondale e dare avvio ai lavori di ampliamento del terminal Ravano.



Sbarcati al porto di Ravenna 82 migranti soccorsi da Life Support

Milano, 22 apr. (askanews) - Si è concluso alle ore 16:20 nel porto di Ravenna lo sbarco delle 82 persone soccorse dalla Life Support di Emergency nelle acque internazionali della zona Sar libica. Sono stati intercettati il 17 aprile i naufraghi, che si trovavano in acqua da più di quattordici ore su un gommone sovraffollato e con i tubolari sgonfi. "Lo sbarco si è svolto senza difficoltà, ringrazio le autorità e i volontari che ci hanno assistito contribuendo con la loro collaborazione a rendere le operazioni veloci e serene. Ora che tutti i naufraghi sono finalmente al sicuro a terra non possiamo che augurare loro il meglio per il futuro", ha spiegato Domenico Pugliese, Comandante della Life Support. "Mi ha colpito molto la storia di una madre sola che è partita con sua figlia, affrontando un viaggio pericoloso e difficile, per riuscire a garantire a sé stessa e a lei una vita migliore. Auguro alle due donne e a tutti i naufraghi di vedere realizzati i loro sogni", ha detto Chiara Picciocchi è mediatrice culturale a bordo della Life Support. Le 82 persone soccorse, di cui 11 donne, una ragazza minore non accompagnata, due bambine accompagnate, 23 ragazzi minori non accompagnati e un bambino accompagnato, hanno riferito di essere partite da Zawiya in Libia. Provengono da Sudan, Eritrea, Etiopia, Ghana, Nigeria e Togo.



Agensir

Ravenna

Migranti: Emergency, sbarcate a Ravenna le 82 persone soccorse con la nave Life support

Si è concluso alle ore 16:20 di oggi nel porto di Ravenna lo sbarco delle 82 persone soccorse dalla Life Support di Emergency nelle acque internazionali della zona Sar libica. "Lo sbarco si è svolto senza difficoltà, ringrazio le autorità e i volontari che ci hanno assistito contribuendo con la loro collaborazione a rendere le operazioni veloci e serene - commenta Domenico Pugliese, comandante della Life Support -. Ora che tutti i naufraghi sono finalmente al sicuro a terra non possiamo che augurare loro il meglio per il futuro." Giovedì 17 aprile, la Life Support aveva effettuato un'operazione di soccorso in acque internazionali, portando in salvo 82 persone, tra cui 27 minori. I naufraghi si trovavano in acqua da più di quattordici ore su un gommone sovraffollato e con i tubolari sgonfi. Dopo aver completato il soccorso e aver informato le autorità competenti alla Life Support di Emergency era stato assegnato il POS (Place of Safety) di Ravenna, a oltre 900 miglia dal punto in cui è stato effettuato il soccorso. Le 82 persone soccorse, di cui 11 donne, 1 ragazza minore non accompagnata, 2 bambine accompagnate, 23 ragazzi minori non accompagnati e un bambino accompagnato, hanno riferito di essere partite da Zawiya in Libia. Scarica l'articolo in pdf txt rtf.



Sbarcati al porto di Ravenna 82 migranti soccorsi da Life Support

Intercettati dall'imbarcazione di Emergency in zona Sar libica Milano, 22 apr. (askanews) - Si è concluso alle ore 16:20 nel porto di Ravenna lo sbarco delle 82 persone soccorse dalla Life Support di Emergency nelle acque internazionali della zona Sar libica. Sono stati intercettati il 17 aprile i naufraghi, che si trovavano in acqua da più di quattordici ore su un gommone sovraffollato e con i tubolari sgonfi. "Lo sbarco si è svolto senza difficoltà, ringrazio le autorità e i volontari che ci hanno assistito contribuendo con la loro collaborazione a rendere le operazioni veloci e serene. Ora che tutti i naufraghi sono finalmente al sicuro a terra non possiamo che augurare loro il meglio per il futuro", ha spiegato Domenico Pugliese, Comandante della Life Support. "Mi ha colpito molto la storia di una madre sola che è partita con sua figlia, affrontando un viaggio pericoloso e difficile, per riuscire a garantire a sé stessa e a lei una vita migliore. Auguro alle due donne e a tutti i naufraghi di vedere realizzati i loro sogni", ha detto Chiara Picciocchi è mediatrice culturale a bordo della Life Support. Le 82 persone soccorse, di cui 11 donne, una ragazza minore non accompagnata, due bambine accompagnate, 23 ragazzi minori non accompagnati e un bambino accompagnato, hanno riferito di essere partite da Zawiya in Libia. Provengono da Sudan, Eritrea, Etiopia, Ghana, Nigeria e Togo.



Intercettati dall'imbarcazione di Emergency in zona Sar libica Milano, 22 apr. (askanews) - Si è concluso alle ore 16:20 nel porto di Ravenna lo sbarco delle 82 persone soccorse dalla Life Support di Emergency nelle acque internazionali della zona Sar libica. Sono stati intercettati il 17 aprile i naufraghi, che si trovavano in acqua da più di quattordici ore su un gommone sovraffollato e con i tubolari sgonfi. "Lo sbarco si è svolto senza difficoltà, ringrazio le autorità e i volontari che ci hanno assistito contribuendo con la loro collaborazione a rendere le operazioni veloci e serene. Ora che tutti i naufraghi sono finalmente al sicuro a terra non possiamo che augurare loro il meglio per il futuro", ha spiegato Domenico Pugliese, Comandante della Life Support. "Mi ha colpito molto la storia di una madre sola che è partita con sua figlia, affrontando un viaggio pericoloso e difficile, per riuscire a garantire a sé stessa e a lei una vita migliore. Auguro alle due donne e a tutti i naufraghi di vedere realizzati i loro sogni", ha detto Chiara Picciocchi è mediatrice culturale a bordo della Life Support. Le 82 persone soccorse, di cui 11 donne, una ragazza minore non accompagnata, due bambine accompagnate, 23 ragazzi minori non accompagnati e un bambino accompagnato, hanno riferito di essere partite da Zawiya in Libia. Provengono da Sudan, Eritrea, Etiopia, Ghana, Nigeria e Togo.

In porto la nave di Emergency con 82 migranti

Sono 23 i minori non accompagnati e un bambino. C'è anche una donna incinta al sesto mese. Stanno bene, scendono dalla nave Life Support Emergency arrivata al porto di Ravenna intorno alle 14, gli 82 migranti. Ci sono 24 minori non accompagnati. Con un equipaggio composto da marittimi, medici, infermieri, mediatori e soccorritori, la nave sta compiendo la sua 31esima missione nel Mediterraneo centrale, operando in questa regione dal dicembre 2022. Durante questo periodo, la nave ha soccorso 2.783 persone. È il terzo sbarco al porto di Ravenna in questo 2025. Quattro i giorni e mezzo di navigazione in più per arrivare a Ravenna. L'imbarcazione sulla quale si trovavano, era un gommone sovraffollato e con i tubolari sgonfi, deformato dal peso delle troppe persone a bordo. I naufraghi provengono da Sudan, Eritrea, Etiopia, Ghana, Nigeria e Togo. Sono partiti da Zawiya in Libia. Secondo le informazioni che arrivano dal team medico. Le persone sulla nave attualmente sono in condizioni stabili ma provate dal viaggio, A bordo anche una donna incinta al sesto mese di gravidanza.



In arrivo al porto la nave Life Support: a bordo 82 persone, fra cui 25 minori non accompagnati

Previsto nella mattinata di martedì l'arrivo della nave ong che ha salvato 82 migranti al largo della Libia. È previsto nella tarda mattinata di martedì l'arrivo della nave Life Support di Emergency, che ha soccorso 82 persone in mare, alla banchina di Fabbrica Vecchia a Marina di Ravenna. Alle 8.30 di martedì la nave risultava infatti al largo della costa sud romagnola. Per la nave ong si è trattata di una navigazione di quattro giorni dopo aver soccorso l'imbarcazione in difficoltà al largo della Libia, un gommone sovraffollato e con i tubolari sgonfi che è stato avvistato dal ponte di comando della nave search and rescue di Emergency. Dalle informazioni finora pervenute, a bordo ci sarebbero 82 persone, tra cui 11 donne, 2 bambini accompagnati, 2 ragazze minori non accompagnate e 23 ragazzi minori non accompagnati. Le nazionalità di provenienza sono: Sudan, Eritrea, Etiopia, Ghana, Nigeria e Togo. Una volta sbarcati i migranti saranno sottoposti ai consueti controlli sanitari e di polizia.



In arrivo al porto la nave Life Support: a bordo 82 persone, fra cui 25 minori non accompagnati

04/22/2025 08:51 Gestione Consensi, Al Tcf

Previsto nella mattinata di martedì l'arrivo della nave ong che ha salvato 82 migranti al largo della Libia. È previsto nella tarda mattinata di martedì l'arrivo della nave Life Support di Emergency, che ha soccorso 82 persone in mare, alla banchina di Fabbrica Vecchia a Marina di Ravenna. Alle 8.30 di martedì la nave risultava infatti al largo della costa sud romagnola. Per la nave ong si è trattata di una navigazione di quattro giorni dopo aver soccorso l'imbarcazione in difficoltà al largo della Libia, un gommone sovraffollato e con i tubolari sgonfi che è stato avvistato dal ponte di comando della nave search and rescue di Emergency. Dalle informazioni finora pervenute, a bordo ci sarebbero 82 persone, tra cui 11 donne, 2 bambini accompagnati, 2 ragazze minori non accompagnate e 23 ragazzi minori non accompagnati. Le nazionalità di provenienza sono: Sudan, Eritrea, Etiopia, Ghana, Nigeria e Togo. Una volta sbarcati i migranti saranno sottoposti ai consueti controlli sanitari e di polizia.

Francesco Benevolo verso la presidenza dell'Autorità Portuale di Ravenna

Francesco Benevolo sarà con ogni probabilità il nuovo presidente dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare Adriatico centro-settentrionale. A confermare l'indiscrezione, ormai prossima all'ufficialità, è il sito specializzato ShipMag , secondo cui il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è pronto a inviare alle Regioni la richiesta di intesa per la nomina. Romano, classe 1965, esperto di logistica e trasporti, Benevolo è attualmente direttore operativo di RAM - Rete Autostrade Mediterranee. Benevolo prenderà il posto di Daniele Rossi, il cui mandato è scaduto da settimane e che nel frattempo ha proseguito l'attività in qualità di commissario. La nomina fa parte di un pacchetto complessivo di tredici presidenti da designare per le **Autorità** Portuali italiane.



Ravenna in Comune denuncia: a Ravenna l'accoglienza vale solo per i crocieristi

È previsto l'arrivo nel porto di Ravenna di 82 persone fuggite originariamente da Sudan, Eritrea, Etiopia, Ghana, Nigeria e Togo. La nave in arrivo è Life Support di Emergency alla sua 31esima missione. Il comandante, Domenico Pugliese, ha spiegato: «Quattro i giorni di navigazione in più per arrivare a Ravenna. Un'inutile sofferenza per i naufraghi». La lista Ravenna in Comune, che appoggia la candidata sindaca Marisa Iannucci, contesta le affermazioni di alcuni politici locali come Michele de Pascale (Pd) e Giovanni Paglia (AVS) («che hanno lasciato la città per più confortevoli poltrone a Bologna»), secondo i quali Ravenna sarebbe terra accogliente e solidale. «Non è vero. - dichiara Ravenna in Comune - Abbiamo molte volte denunciato la mancanza di una stabile organizzazione nonostante sia dal 1° gennaio 2022 che il nostro porto viene designato per l'attracco delle navi umanitarie. La Life Support attraccherà alla Fabbrica Vecchia, come era avvenuto anche nel precedente arrivo, mentre altre navi sono state dirottate verso banchine commerciali o al terminal passeggeri. Le persone salvate, che già hanno dovuto aggiungere molti giorni di viaggio a quello compiuto fino alla presa a bordo, una volta sbarcate girovagheranno tra Pala de André, circolo Canottieri alla Standiana (se non saranno fatte rimanere sulla banchina di sbarco) per le operazioni di accoglienza medica e di polizia. La verità è che non si vuole gestire decentemente un numero estremamente contenuto di persone, in larga parte sofferenti per il viaggio e le torture patite, in un porto che vorrebbe accogliere sino a 500.000 crocieristi all'anno. La verità è che, come fa il Governo con la condanna ad un lungo ulteriore viaggio sino a Ravenna, anche il centrosinistra locale fa quel che può per rendere difficile la vita ai migranti. Non sappiamo se i crocieristi trovino veramente accogliente la nostra città o almeno apprezzino lo sforzo: certo il tentativo non viene esteso ai migranti.» Per Ravenna in Comune «Ravenna non è l'unico anello di una catena che funziona. È solo un altro anello dell'attuale catena della schiavitù. Torniamo dunque a chiedere che venga designata una stabile banchina ed una stabile modalità di accoglienza degne di una città che si autodefinisce "accogliente". E, comunque, diamo il benvenuto a chi sbarca oggi dalla Life Support.»

RAVENNA IN COMUNE PER I PINI DI LIDO DI SAVIO Ravenna in Comune denuncia come «l'Amministrazione ravennate di centrosinistra, a Lido di Savio si incaponisce ad attuare un assurdo progetto, finanziato dal PNRR, per distruggere alberature urbane nella loro maturità e sostituirle con giovani bacchetti di frassino, stravolgendo Viale Romagna. In via Maggiore a Ravenna, invece, sono assurdamente dei lecci ad essere piantumati al posto dei pini. Quello che colpisce di più in questa vicenda è il fastidio che continua palesemente a dimostrare l'Amministrazione comunale verso l'impegno della cittadinanza che si è attivata. Certo, ieri era presente



È previsto l'arrivo nel porto di Ravenna di 82 persone fuggite originariamente da Sudan, Eritrea, Etiopia, Ghana, Nigeria e Togo. La nave in arrivo è Life Support di Emergency alla sua 31esima missione. Il comandante, Domenico Pugliese, ha spiegato: «Quattro i giorni di navigazione in più per arrivare a Ravenna. Un'inutile sofferenza per i naufraghi». La lista Ravenna in Comune, che appoggia la candidata sindaca Marisa Iannucci, contesta le affermazioni di alcuni politici locali come Michele de Pascale (Pd) e Giovanni Paglia (AVS) («che hanno lasciato la città per più confortevoli poltrone a Bologna»), secondo i quali Ravenna sarebbe terra accogliente e solidale. «Non è vero. - dichiara Ravenna in Comune - Abbiamo molte volte denunciato la mancanza di una stabile organizzazione nonostante sia dal 1° gennaio 2022 che il nostro porto viene designato per l'attracco delle navi umanitarie. La Life Support attraccherà alla Fabbrica Vecchia, come era avvenuto anche nel precedente arrivo, mentre altre navi sono state dirottate verso banchine commerciali o al terminal passeggeri. Le persone salvate, che già hanno dovuto aggiungere molti giorni di viaggio a quello compiuto fino alla presa a bordo, una volta sbarcate girovagheranno tra Pala de André, circolo Canottieri alla Standiana (se non saranno fatte rimanere sulla banchina di sbarco) per le operazioni di accoglienza medica e di polizia. La verità è che non si vuole gestire decentemente un numero estremamente contenuto di persone, in larga parte sofferenti per il viaggio e le torture patite, in un porto che vorrebbe accogliere sino a 500.000 crocieristi all'anno. La verità è che, come fa il Governo con la condanna ad un lungo

l'opposizione e non la Giunta uscente, ma prima di ieri i tentativi di interlocuzione con l'Amministrazione sono stati numerosissimi. Eppure sembra che, mentre a parole si loda il senso civico quando resta un concetto astratto, non appena l'impegno si concretizza in richieste e proposte, questo venga vissuto come un inopportuno intralcio da parte di PD & soci."

Confronto fra i candidati sui temi del porto di Ravenna organizzato dal Propeller Club: si terrà l'8 maggio

Il Consiglio direttivo del The International Propeller Club Port of **Ravenna** ha organizzato un incontro pubblico sui temi della portualità e della logistica ravennate a cui sono stati invitati tutti i candidati a Sindaco del Comune di **Ravenna** che ad oggi hanno manifestato pubblicamente la loro candidatura ed hanno tutti aderito all'invito. La formula del Propeller Club prevede 11 domande sui temi della portualità e della logistica ravennate, oltre ad una iniziale di presentazione, con ordine di risposta a rotazione alfabetica e con 2 minuti a risposta a testa per ciascuna domanda; 2 diritti di replica o contro-intervento a testa complessivi da 1 minuto ciascuno da esercitare in qualsiasi momento. Non saranno ammessi sforamenti dai tempi assegnati, interruzioni sulle risposte e domande dal pubblico. L'incontro si terrà presso il Grand Hotel Mattei in Via Enrico Mattei n. 25 a **Ravenna** giovedì 8 maggio alle ore 18.30.



Arrivata a Ravenna la Life Support di Emergency con 82 naufraghi soccorsi nel Mediterraneo centrale

Ha attraccato intorno alle 15 di oggi 22 aprile a **Ravenna** la nave Life Support di Emergency con 82 naufraghi soccorsi nel Mediterraneo centrale lo scorso 17 aprile. Le 82 persone soccorse, di cui 11 donne (due ragazze minori non accompagnate), una bambina accompagnata, 23 ragazzi minori non accompagnati e un bambino accompagnato, avevano riferito di essere partite da Zawiya in Libia, alle 2 di notte circa. I naufraghi provengono da Sudan, Eritrea, Etiopia, Ghana, Nigeria e Togo. Tra le persone salvate una donna incinta al sesto mese. Su Facebook il presidente della Regione Emilia-Romagna Michele de Pascale ha scritto: "Sono in corso, a **Ravenna**, le operazioni di sbarco della nave Life Support di Emergency, con a bordo 82 persone, tra cui 25 minori non accompagnati. Dopo quattro giorni di navigazione, la nave ha attraccato al **porto**, in seguito al soccorso di un gommone sovraffollato al largo della Libia. Desidero esprimere profonda gratitudine a tutti coloro che stanno contribuendo con impegno, professionalità e dedizione a garantire un'accoglienza efficace e, soprattutto, umana. Grazie a tutte le istituzioni coinvolte, alle forze dell'ordine, agli operatori socio sanitari, alla Croce Rossa Italiana e a tutte le organizzazioni di volontariato che ancora una volta hanno dimostrato di essere all'altezza del grande civismo e dello spirito di accoglienza che da sempre contraddistinguono l'Emilia-Romagna." «Giovedì pomeriggio abbiamo effettuato il soccorso di un gommone in difficoltà che aveva a bordo 82 persone, tra cui 27 minori - ha spiegato Domenico Pugliese, comandante della Life Support - le autorità italiane ci hanno assegnato il **porto** di **Ravenna** per lo sbarco. Questo significa quattro giorni in più di navigazione rispetto a un Place of safety (luogo sicuro di sbarco, ndr) più vicino alla zona operativa del Mediterraneo centrale e quindi aumentare la sofferenza dei naufraghi, che sono già in uno stato di vulnerabilità».



Ha attraccato intorno alle 15 di oggi 22 aprile a Ravenna la nave Life Support di Emergency con 82 naufraghi soccorsi nel Mediterraneo centrale lo scorso 17 aprile. Le 82 persone soccorse, di cui 11 donne (due ragazze minori non accompagnate), una bambina accompagnata, 23 ragazzi minori non accompagnati e un bambino accompagnato, avevano riferito di essere partite da Zawiya in Libia, alle 2 di notte circa. I naufraghi provengono da Sudan, Eritrea, Etiopia, Ghana, Nigeria e Togo. Tra le persone salvate una donna incinta al sesto mese. Su Facebook il presidente della Regione Emilia-Romagna Michele de Pascale ha scritto: "Sono in corso, a Ravenna, le operazioni di sbarco della nave Life Support di Emergency, con a bordo 82 persone, tra cui 25 minori non accompagnati. Dopo quattro giorni di navigazione, la nave ha attraccato al porto, in seguito al soccorso di un gommone sovraffollato al largo della Libia. Desidero esprimere profonda gratitudine a tutti coloro che stanno contribuendo con impegno, professionalità e dedizione a garantire un'accoglienza efficace e, soprattutto, umana. Grazie a tutte le istituzioni coinvolte, alle forze dell'ordine, agli operatori socio sanitari, alla Croce Rossa Italiana e a tutte le organizzazioni di volontariato che ancora una volta hanno dimostrato di essere all'altezza del grande civismo e dello spirito di accoglienza che da sempre contraddistinguono l'Emilia-Romagna." «Giovedì pomeriggio abbiamo effettuato il soccorso di un gommone in difficoltà che aveva a bordo 82 persone, tra cui 27 minori - ha spiegato Domenico Pugliese, comandante della Life Support - le autorità italiane ci hanno assegnato il porto di Ravenna per lo sbarco. Questo significa quattro giorni in più di navigazione rispetto a un Place of safety (luogo sicuro di sbarco, ndr) più vicino alla zona operativa del Mediterraneo centrale e quindi aumentare la sofferenza dei naufraghi, che sono già in uno stato di vulnerabilità».

Il racconto di un giovane naufrago sbarcato a Ravenna: "quello che ho vissuto in Libia è peggio della guerra"

Si è concluso alle ore 16:20 di oggi nel **porto** di **Ravenna** lo sbarco delle 82 persone soccorse dalla Life Support di Emergency nelle acque internazionali della zona Sar libica. "Lo sbarco si è svolto senza difficoltà, ringrazio le autorità e i volontari che ci hanno assistito contribuendo con la loro collaborazione a rendere le operazioni veloci e serene - commenta Domenico Pugliese, comandante della Life Support -. Ora che tutti i naufraghi sono finalmente al sicuro a terra non possiamo che augurare loro il meglio per il futuro." Giovedì 17 aprile, la Life Support aveva effettuato un'operazione di soccorso in acque internazionali, portando in salvo 82 persone, tra cui 27 minori. I naufraghi si trovavano in acqua da più di quattordici ore su un gommone sovraffollato e con i tubolari sgonfi. Dopo aver completato il soccorso e aver informato le autorità competenti alla Life Support era stato assegnato il POS (Place of Safety o **porto** sicuro) di **Ravenna**, a oltre 900 miglia dal punto in cui è stato effettuato il soccorso. Chiara Picciocchi, mediatrice culturale a bordo della Life Support ha dichiarato: "Mi ha colpito molto la storia di una madre sola che è partita con sua figlia, affrontando un

viaggio pericoloso e difficile, per riuscire a garantire a sé stessa e a lei una vita migliore. Auguro alle due donne e a tutti i naufraghi di vedere realizzati i loro sogni." Le 82 persone soccorse, di cui 11 donne, 1 ragazza minore non accompagnata, 2 bambine accompagnate, 23 ragazzi minori non accompagnati e un bambino accompagnato, hanno riferito di essere partite da Zawiya in Libia. "Sono arrivato in Libia nel 2023, lì mi hanno subito messo in prigione per nove mesi, la mia famiglia ha dovuto pagare 10.000 dollari per farmi uscire - racconta un minore non accompagnato soccorso dalla Life Support Dopo il rilascio i trafficanti mi hanno portato a Tripoli, ma lì sono stato arrestato di nuovo e portato nella prigione di Oussama. Per uscire, chiedevano altri 10.000 dollari. In quella prigione non c'è vita. Le persone muoiono lì dentro, non ci sono vestiti, non c'è cibo, non c'è acqua. Si viene picchiati, si muore. Solo pagando si può uscire." "Sono scappato dall'Etiopia al Sudan, ma anche lì c'era la guerra - prosegue il ragazzo Non avevo mai pensato di venire in Europa, ma ovunque andassi trovavo violenza. Però quello che ho vissuto in Libia è peggio della guerra. Ora che sono finalmente al sicuro mi sento come se fossi nato una seconda volta e vi chiedo solo una cosa: parlate di chi è ancora in prigione in Libia. Persone che vivono in condizioni disumane e che non hanno voce, ma che voi potete far sentire". Una giovane donna soccorsa dalla Life Support di EMERGENCY racconta: "Nel mio Paese c'era la guerra, sono stata ferita ad una gamba e dopo essermi rimessa, ho iniziato il viaggio. Ero con altri cinque ragazzi. I trafficanti hanno subito provato ad abusare di me sessualmente, io continuavo a rifiutarmi e allora hanno cominciato a picchiarmi con il calcio della pistola. Nel deserto del Sahara ci davano



Si è concluso alle ore 16:20 di oggi nel porto di Ravenna lo sbarco delle 82 persone soccorse dalla Life Support di Emergency nelle acque internazionali della zona Sar libica. "Lo sbarco si è svolto senza difficoltà, ringrazio le autorità e i volontari che ci hanno assistito contribuendo con la loro collaborazione a rendere le operazioni veloci e serene - commenta Domenico Pugliese, comandante della Life Support -. Ora che tutti i naufraghi sono finalmente al sicuro a terra non possiamo che augurare loro il meglio per il futuro." Giovedì 17 aprile, la Life Support aveva effettuato un'operazione di soccorso in acque internazionali, portando in salvo 82 persone, tra cui 27 minori. I naufraghi si trovavano in acqua da più di quattordici ore su un gommone sovraffollato e con i tubolari sgonfi. Dopo aver completato il soccorso e aver informato le autorità competenti alla Life Support era stato assegnato il POS (Place of Safety o porto sicuro) di Ravenna, a oltre 900 miglia dal punto in cui è stato effettuato il soccorso. Chiara Picciocchi, mediatrice culturale a bordo della Life Support ha dichiarato: "Mi ha colpito molto la storia di una madre sola che è partita con sua figlia, affrontando un viaggio pericoloso e difficile, per riuscire a garantire a sé stessa e a lei una vita migliore. Auguro alle due donne e a tutti i naufraghi di vedere realizzati i loro sogni." Le 82 persone soccorse, di cui 11 donne, 1 ragazza minore non accompagnata, 2 bambine accompagnate, 23 ragazzi minori non accompagnati e un bambino accompagnato, hanno riferito di essere partite da Zawiya in Libia. "Sono arrivato in Libia nel 2023, lì mi hanno subito messo in prigione per nove mesi, la mia famiglia ha dovuto pagare 10.000 dollari per farmi uscire - racconta un minore non accompagnato soccorso dalla Life Support

da bere acqua mischiata con la benzina, non avevamo diritto a cibo né acqua, se chiedevamo qualcosa ci picchiavano. Poi ci hanno nascosto in una prigione, dove continuavo a sanguinare e ad essere picchiata su tutto il corpo. Quando finalmente ci hanno rilasciati, ci hanno venduti ai poliziotti libici e siamo stati imprigionati nuovamente." "Anche lì ci torturavano, in quella seconda prigione ho visto cose terribili - racconta ancora la donna soccorsa - alcune donne sono morte, una madre somala non riusciva ad allattare il suo bambino perché non aveva latte così il piccolo è morto. Non avrei mai immaginato che il viaggio potesse diventare così disumano. Noi eritrei ed etiopi cristiani venivamo trattati peggio degli altri, peggio dei musulmani. Solo quando la mia famiglia è riuscita a raccogliere 2.200 dollari, mi hanno lasciata andare. Ancora oggi non riesco a credere di aver attraversato il mare, mi sembra un sogno. Chiedo a chiunque possa farlo, di aiutare chi è ancora nelle carceri libiche. Spero di poter aiutare la mia famiglia, il mio sogno è riuscire a portarli in Europa e averli vicini." Per salvaguardare il diritto alla vita in mare EMERGENCY fa all'Italia, all'Ue alle organizzazioni internazionali cinque raccomandazioni. La prima è quella di porre la tutela della vita in mare al centro di ogni decisione che riguarda il Mediterraneo centrale e rafforzare la capacità di ricerca e soccorso in mare, attivando una missione SAR europea. La seconda prevede di riconoscere il ruolo umanitario delle Ong, abbandonando qualsiasi pratica di criminalizzazione, abrogando il decreto Piantedosi e assicurando l'assegnazione di porti di sbarco più vicini. La terza chiede di interrompere ogni azione a supporto dei respingimenti verso Libia e Tunisia che non possono essere considerati un luogo sicuro per lo sbarco dei naufraghi, revocando il Memorandum Italia-Libia e il Memorandum d'Intesa fra Ue e Tunisia e di non replicare le politiche di esternalizzazione in Paesi terzi. La quarta sollecita a revocare il Protocollo Italia-Albania, chiudere i centri albanesi e dirottare i finanziamenti per rafforzare il sistema d'accoglienza, garantendo dei percorsi efficaci di inclusione sociale. L'ultima chiede di investire in programmi di cooperazione di lungo periodo per il rafforzamento delle comunità e dei servizi nei Paesi di origine e transito e garantire ed ampliare vie di accesso sicure e legali in Europa. La Life Support, con un equipaggio composto da marittimi, medici, infermieri, mediatori e soccorritori, ha concluso la sua 31/a missione nel Mediterraneo centrale, operando in questa regione dal dicembre 2022. Durante questo periodo, la nave ha soccorso un totale di 2.783 persone.

Ravenna in Comune: L'accoglienza vale solo per i crocieristi

"È previsto concludersi oggi, martedì 22 aprile, nel porto di Ravenna, l'ultimo tratto del viaggio per mare, iniziato a Zawiya, in Libia, di 82 persone fuggite originariamente da Sudan, Eritrea, Etiopia, Ghana, Nigeria e Togo. Zawiya è controllata dalla fazione che ha installato il proprio governo a Tripoli, con cui Meloni adesso, Draghi, prima e via via i governi italiani che si sono susseguiti, trattano e fanno affari. Quella stessa fazione a cui appartiene il comandante della polizia giudiziaria libica Najeem Osema Almasri Habish, ricercato come torturatore dalla Corte Penale Internazionale, arrestato in Italia e poi riaccompagnato in tutta fretta a casa con l'onore di un volo di Stato, a spese economiche e della faccia da parte dell'Italia. Quella stessa fazione che riceve finanziamenti e imbarcazioni per contrastare il traffico migranti che, in realtà, organizza. Assieme al traffico di petrolio: infatti proprio a Zawiya c'è un'importante centrale di raffinazione. Per la nave Life Support di Emergency quella che si conclude oggi è la 31esima missione. Il comandante, Domenico Pugliese, ha spiegato: «Quattro i giorni di navigazione in più per arrivare a Ravenna. Un'inutile sofferenza per i naufraghi». L'imbarcazione sulla quale si trovavano era un gommone sovraffollato e con i tubolari sgonfi, deformato dal peso delle troppe persone a bordo. Salvataggio da un sicuro affondamento, dunque, dopo 14 ore di precaria navigazione. Del resto, secondo il progetto Missing Migrants, sono circa 42mila gli affogati mentre cercavano di attraversare il Mediterraneo su imbarcazioni di fortuna dal 2014 ad oggi. Quanto a Ravenna, due politici che hanno lasciato la Città per più confortevoli poltrone a Bologna, ne dicono meraviglie. L'Assessore Paglia sottolinea che «Ravenna è terra accogliente e solidale» ed il suo capo, de Pascale, si sbrodola in autoelogi: «Ravenna come sempre è pronta a fare la propria parte con professionalità, umanità e organizzazione. È l'unico anello di una catena che funziona. Ci battiamo perché i flussi migratori si affrontano solo con umanità e con grande serietà e organizzazione». Non è vero. Abbiamo molte volte denunciato la mancanza di una stabile organizzazione nonostante sia dal 1° gennaio 2022 che il nostro porto viene designato per l'attracco delle navi umanitarie. La Life Support attraccherà alla Fabbrica Vecchia, come era avvenuto anche nel precedente arrivo, mentre altre navi sono state dirottate verso banchine commerciali o al terminal passeggeri. Le persone salvate, che già hanno dovuto aggiungere molti giorni di viaggio a quello compiuto fino alla presa a bordo, una volta sbarcate girovagheranno tra Pala de André, circolo Canottieri alla Standiana (se non saranno fatte rimanere sulla banchina di sbarco) per le operazioni di accoglienza medica e di polizia. La verità è che non si vuole gestire decentemente un numero estremamente contenuto di persone, in larga parte sofferenti per il viaggio e le torture patite, in un porto che vorrebbe accogliere sino a 500.



"È previsto concludersi oggi, martedì 22 aprile, nel porto di Ravenna, l'ultimo tratto del viaggio per mare, iniziato a Zawiya, in Libia, di 82 persone fuggite originariamente da Sudan, Eritrea, Etiopia, Ghana, Nigeria e Togo. Zawiya è controllata dalla fazione che ha installato il proprio governo a Tripoli, con cui Meloni adesso, Draghi, prima e via via i governi italiani che si sono susseguiti, trattano e fanno affari. Quella stessa fazione a cui appartiene il comandante della polizia giudiziaria libica Najeem Osema Almasri Habish, ricercato come torturatore dalla Corte Penale Internazionale, arrestato in Italia e poi riaccompagnato in tutta fretta a casa con l'onore di un volo di Stato, a spese economiche e della faccia da parte dell'Italia. Quella stessa fazione che riceve finanziamenti e imbarcazioni per contrastare il traffico migranti che, in realtà, organizza. Assieme al traffico di petrolio: infatti proprio a Zawiya c'è un'importante centrale di raffinazione. Per la nave Life Support di Emergency quella che si conclude oggi è la 31esima missione. Il comandante, Domenico Pugliese, ha spiegato: «Quattro i giorni di navigazione in più per arrivare a Ravenna. Un'inutile sofferenza per i naufraghi». L'imbarcazione sulla quale si trovavano era un gommone sovraffollato e con i tubolari sgonfi, deformato dal peso delle troppe persone a bordo. Salvataggio da un sicuro affondamento, dunque, dopo 14 ore di precaria navigazione. Del resto, secondo il progetto Missing Migrants, sono circa 42mila gli affogati mentre cercavano di attraversare il Mediterraneo su imbarcazioni di fortuna dal 2014 ad oggi. Quanto a Ravenna, due politici che hanno lasciato la Città per più confortevoli poltrone a Bologna, ne dicono meraviglie. L'Assessore Paglia sottolinea che «Ravenna è terra accogliente e solidale» ed il suo capo, de Pascale, si sbrodola in autoelogi:

000 crocieristi all'anno. La verità è che, come fa il Governo con la condanna ad un lungo ulteriore viaggio sino a **Ravenna**, anche il centrosinistra locale fa quel che può per rendere difficile la vita ai migranti. Non sappiamo se i crocieristi trovino veramente accogliente la nostra Città o almeno apprezzino lo sforzo: certo il tentativo non viene esteso ai migranti! Come abbiamo già scritto: «**Ravenna** in Comune è pienamente consapevole della complessità di quello che viene sbrigativamente chiamato "fenomeno migratorio". Un'enorme speculazione, economica e politica, si nutre del sangue di chi intraprende un viaggio terribile. La speculazione inizia nel Paese di partenza, continua in quelli di transito e prosegue in quelli di arrivo. Vi è un diffuso interesse a che questo meccanismo si perpetui nella forma attuale. Non si può pensare di risolverlo a **Ravenna**. Tuttavia non si può nemmeno mantenere in atto quella che è una forma di complicità nel rodato strumento di sfruttamento internazionale. No. **Ravenna** non è "l'unico anello di una catena che funziona". È solo un altro anello dell'attuale catena della schiavitù». Torniamo dunque a chiedere che venga designata una stabile banchina ed una stabile modalità di accoglienza degne di una Città che si autodefinisce "accogliente". E, comunque, diamo il benvenuto a chi sbarca oggi dalla Life Support.".

Transito di materiale bellico dal porto di Ravenna: associazioni scrivono all'Autorità Portuale

Nel Porto di Ravenna il 4 febbraio scorso è stato sequestrato un carico di 14 tonnellate di componenti per armi. Il carico proveniva da una ditta di Lecco e doveva essere trasportato in Israele, ma è stato bloccato nell'area portuale poiché l'azienda produttrice non disponeva dell'autorizzazione a esportare materiale bellico ai sensi della Legge 9 luglio 1990, n. 185, "Nuove norme sul controllo dell'esportazione, importazione e transito dei materiali di armamento". Ora un gruppo di associazioni ha scritto all'Autorità Portuale per chiedere maggiori controlli sulle spedizioni che attraversano il porto di Ravenna: "L'autorizzazione non avrebbe potuto essere rilasciata, proprio ai sensi della legge citata, stante lo stato di belligeranza di Israele e le sue gravissime violazioni dei diritti umani. Pochi giorni fa il Tribunale del Riesame ha convalidato il sequestro rigettando il ricorso dell'azienda, ribadendo che si trattava di carichi militari (pezzi di cannoni) e che l'azienda non poteva non sapere". Asseriscono le organizzazioni ravennati aderenti ai "Fari di Pace" promossi da Pax Christi e the Weapon Watch: ANPI, ARCI, Auser, BDS, Casa delle donne, CGIL, Comitato per il ritiro di ogni Autonomia Differenziata, Comitato in difesa della Costituzione, Dalla parte dei minori, Donne in Nero, Femminile Maschile Plurale, Gruppo Emergency Ravenna, Il terzo mondo ODV, Legambiente, Libera e UDI. "Come associazioni ravennati e non solo, aderenti alla Campagna Fari di Pace, vogliamo sottolineare un altro aspetto preoccupante. Chi si occupa della sicurezza, compreso il controllo di armi o loro componenti in transito dal porto di Ravenna (anche verso Israele) è l'azienda Itway S.p.A. in partnership strategica con la società israeliana Radiflow, con sede a Tel Aviv, che vanta strette collaborazioni con le forze armate israeliane oltre a numerose presenze di ex-militari nello staff. E' evidente che si tratta di un controllo poco 'imparziale' soprattutto se si tratta di carichi militari diretti a Israele. Vi è inoltre il rischio che controllo e sorveglianza possano avvenire a discapito dei lavoratori "scomodi", che magari vogliono opporsi al traffico di armi. Per tutto questo abbiamo inviato una lettera all'Autorità portuale. Mentre restiamo in attesa di una risposta finora non pervenuta, rendiamo pubblica l'iniziativa, anche perché la situazione sopradescritta può comportare rischi per la salute pubblica".



Nel Porto di Ravenna il 4 febbraio scorso è stato sequestrato un carico di 14 tonnellate di componenti per armi. Il carico proveniva da una ditta di Lecco e doveva essere trasportato in Israele, ma è stato bloccato nell'area portuale poiché l'azienda produttrice non disponeva dell'autorizzazione a esportare materiale bellico ai sensi della Legge 9 luglio 1990, n. 185, "Nuove norme sul controllo dell'esportazione, importazione e transito dei materiali di armamento". Ora un gruppo di associazioni ha scritto all'Autorità Portuale per chiedere maggiori controlli sulle spedizioni che attraversano il porto di Ravenna: "L'autorizzazione non avrebbe potuto essere rilasciata, proprio ai sensi della legge citata, stante lo stato di belligeranza di Israele e le sue gravissime violazioni dei diritti umani. Pochi giorni fa il Tribunale del Riesame ha convalidato il sequestro rigettando il ricorso dell'azienda, ribadendo che si trattava di carichi militari (pezzi di cannoni) e che l'azienda non poteva non sapere". Asseriscono le organizzazioni ravennati aderenti ai "Fari di Pace" promossi da Pax Christi e the Weapon Watch: ANPI, ARCI, Auser, BDS, Casa delle donne, CGIL, Comitato per il ritiro di ogni Autonomia Differenziata, Comitato in difesa della Costituzione, Dalla parte dei minori, Donne in Nero, Femminile Maschile Plurale, Gruppo Emergency Ravenna, Il terzo mondo ODV, Legambiente, Libera e UDI. "Come associazioni ravennati e non solo, aderenti alla Campagna Fari di Pace, vogliamo sottolineare un altro aspetto preoccupante. Chi si occupa della sicurezza, compreso il controllo di armi o loro componenti in transito dal porto di Ravenna (anche verso Israele) è l'azienda Itway S.p.A. in partnership strategica con la società israeliana Radiflow con sede a Tel Aviv che vanta strette

Mambelli Confcommercio: Ravenna pronta per il miglior "ponte" della sua storia

"Potrebbe essere il miglior 'ponte' vacanziero di **Ravenna** quello che ci attende per il 25 aprile. O meglio: i due miglior 'ponti', se consideriamo anche quello del 1 maggio. Le aspettative degli operatori sono altissime e anche i dati reali sulle prenotazioni confermano un probabile (più che auspicabile) boom turistico per la nostra città, sia per quanto riguarda i flussi turistici di passaggio che per quelli che hanno già deciso e prenotato il soggiorno a **Ravenna** negli hotel, B&B, R&B e appartamenti. Tutte le strutture ricettive di **Ravenna** sono pronte per accogliere al meglio i turisti italiani e stranieri, grazie anche e soprattutto all'immenso spot promozionale che ha accompagnato la visita di Stato di Re Carlo e della Regina Camilla, assieme al Presidente Mattarella: tutte le televisioni e i giornali del mondo hanno dedicato ampio spazio alla giornata ravennate dei reali britannici, mettendone in luce le straordinarie bellezze monumentali, artistiche e museali, quali ad esempio il Museo Byron, San Vitale e Galla Placidia, la Tomba di Dante e i principali monumenti di **Ravenna**. Credo anche che questi ponti saranno solo un 'primo assaggio' del beneficio promozionale della visita reale: saranno soprattutto i prossimi mesi a decretarne l'importanza, per il periodo estivo e autunnale. E se questi due ponti, come sembrano essere, segneranno il tutto esaurito (grazie anche al favore del meteo), il week pasquale appena trascorso è stato archiviato con un ottimo risultato in termini di presenze per ristoranti, bar, B&B, R&B e hotel, lunghe file ai monumenti, strade e vie del centro piene di gente, grazie anche all'iniziativa **Ravenna** in fiore. Non solo. Maggio sarà importante per la città anche per quanto riguarda la crocieristica in quanto dal 28 aprile al 31 maggio a **Ravenna** arriveranno 11 navi da crociera di cui 5 come home port, cioè il **porto** di **Ravenna** fungerà da punto di partenza e arrivo per un itinerario di crociera anziché essere semplicemente una tappa di un itinerario più lungo. Dunque, le peculiarità e qualità per un periodo interessante dal punto di vista turistico ci sono tutte, a noi operatori spetta come sempre l'impegno della massima ospitalità, professionalità e cordialità che ci contraddistingue e che rappresentano il valore aggiunto del nostro territorio." Presidente Confcommercio **Ravenna**.



Tele Romagna 24

Ravenna

RAVENNA: Arrivata al porto la nave di Emergency con 82 migranti | FOTO

E' arrivata al porto di Ravenna poco prima delle 15 la nave Life Support della ong Emergency con 82 naufraghi soccorsi nel Mediterraneo centrale, in zona Sar Libica, lo scorso 17 aprile. Ravenna era stata indicata come porto di approdo. Le 82 persone soccorse, di cui 11 donne, due ragazze minori non accompagnate, una bambina accompagnata, 23 ragazzi minori non accompagnati e un bambino accompagnato, avevano riferito di essere partite da Zawiya in Libia, alle 2 di notte circa. I naufraghi provengono da Sudan, Eritrea, Etiopia, Ghana, Nigeria e Togo. Tra le persone salvate una donna incinta al sesto mese. "Desidero esprimere profonda gratitudine a tutti coloro che stanno contribuendo con impegno, professionalità e dedizione a garantire un'accoglienza efficace e, soprattutto, umana". Così il presidente dell'Emilia-Romagna Michele de Pascale commentando l'arrivo della nave Life Support al porto di Ravenna. "Grazie a tutte le istituzioni coinvolte, alle forze dell'ordine, agli operatori socio sanitari, alla Croce Rossa Italiana e a tutte le organizzazioni di volontariato che ancora una volta hanno dimostrato di essere all'altezza del grande civismo e dello spirito di accoglienza che da sempre contraddistinguono l'Emilia-Romagna".



Darsena Europa, il mistero buffo della fretta che rallenta tutto

Invece di accelerare l'iter sul terminal container, gli equivoci sui piazzali da usare subito LIVORNO. È curioso: il numero uno dell'Authority livornese, Luciano Guerrieri, annuncia che a fine aprile iniziano i lavori per le opere a mare della Darsena Europa. E tutto il discorso pubblico che si ascolta non bada a premere l'acceleratore per la selezione dell'investitore nel terminal: no, ecco che invece si sposta il baricentro dell'attenzione sull'utilizzo delle aree nel frattempo. Come se ci si attendesse che la procedura per arrivare all'aggiudicazione possa essere una lungagnata: invece che più sprint, si comincia a pensare ad altro. È questa un'infrastruttura che vede la parte pubblica mettere sul tavolo mezzo miliardo di euro (e i privati forse un po' meno ma comunque centinaia di milioni), il problema fosse solo quello di riuscire a far fruttare una parte dei piazzali il prima possibile. Sacrosanto: ma, a fronte di qualcosa che mette in moto un giro non lontano dal miliardo di euro, parliamo forse di 350-500mila euro all'anno. Alla fine, sarebbe in gioco lo 0,1%, più probabilmente meno. Ben venga anche quello, ma già il solo rincaro dei prezzi del primo appalto è quasi dieci volte tanto, eppure i soldi extra non sono certo un male per le casse pubbliche. Il punto è un altro: fin qui si è ragionato dei primi due piazzali disponibili. Ma a chi darli? Mediante una gara? Se fosse tramite gara, ecco che si arriverebbe al paradosso: anziché accelerare la procedura di comparazione (o di cosa altro volete) per selezionare l'investitore per la Darsena Europa, ci si immagina che tutto il rebus sia sterzare le energie dell'Authority per una procedura relativa a una assegnazione momentanea di una parte di qualcosa. Già, momentanea: ma quanto momentanea? Cioè: per quanto tempo? Fino all'individuazione dei privati che investiranno nella Darsena Europa: un po' nel vago, no? Già ai tempi di Gallanti ha portato sfiga cosmica lasciare nell'indeterminatezza le tempistiche: tutte le gare andate deserte perché il passaggio del testimone fra pubblico e privato non aveva una data. Si sapeva che solo era in successione, quando l'uno finiva iniziava l'altro. Sicché le banche chiedevano: in che mese e anno? Risposta: non possiamo prevederlo. Risultato: tutto rimasto al palo. A meno che non si pensi: ok, ma c'è un operatore che è insediato lì accanto. Bisognerebbe approfondire se il criterio della vicinanza possa contare dal punto di vista giuridico. Ma in quei paraggi ci sono anche altri terminal, c'è la stazione Fs di Livorno Darsena, c'è la Torre del Marzocco e forse la più vicina di tutti è la Darsena Petroli Dunque, diciamo che dribblare una procedura bis potrebbe essere una tentazione ma non una grande idea: prima dell'arrivo di Guerrieri, in porto c'era un fuoco incrociato di una cinquantina di ricorsi al Tar. Figuriamoci cosa accadrebbe a qualunque delibera di assegnazione che nascesse da un conflitto. Conseguenza facile da prevedere: non si accelera sul completamento della Darsena, ci si impantana fra sospensive, giudizi



Invece di accelerare l'iter sul terminal container, gli equivoci sui piazzali da usare subito LIVORNO. È curioso: il numero uno dell'Authority livornese, Luciano Guerrieri, annuncia che a fine aprile iniziano i lavori per le opere a mare della Darsena Europa. E tutto il discorso pubblico che si ascolta non bada a premere l'acceleratore per la selezione dell'investitore nel terminal: no, ecco che invece si sposta il baricentro dell'attenzione sull'utilizzo delle aree nel frattempo. Come se ci si attendesse che la procedura per arrivare all'aggiudicazione possa essere una lungagnata: invece che più sprint, si comincia a pensare ad altro. È questa un'infrastruttura che vede la parte pubblica mettere sul tavolo mezzo miliardo di euro (e i privati forse un po' meno ma comunque centinaia di milioni), il problema fosse solo quello di riuscire a far fruttare una parte dei piazzali il prima possibile. Sacrosanto: ma, a fronte di qualcosa che mette in moto un giro non lontano dal miliardo di euro, parliamo forse di 350-500mila euro all'anno. Alla fine, sarebbe in gioco lo 0,1%, più probabilmente meno. Ben venga anche quello, ma già il solo rincaro dei prezzi del primo appalto è quasi dieci volte tanto, eppure i soldi extra non sono certo un male per le casse pubbliche. Il punto è un altro: fin qui si è ragionato dei primi due piazzali disponibili. Ma a chi darli? Mediante una gara? Se fosse tramite gara, ecco che si arriverebbe al paradosso: anziché accelerare la procedura di comparazione (o di cosa altro volete) per selezionare l'investitore per la Darsena Europa, ci si immagina che tutto il rebus sia sterzare le energie dell'Authority per una procedura relativa a una assegnazione momentanea di una parte di qualcosa. Già, momentanea: ma quanto momentanea? Cioè: per quanto tempo? Fino all'individuazione dei privati che investiranno nella Darsena Europa: un po' nel vago, no? Già ai tempi di Gallanti ha portato sfiga cosmica lasciare nell'indeterminatezza le tempistiche: tutte le gare andate deserte perché il passaggio del testimone fra pubblico e privato non aveva una data. Si sapeva che solo era in successione, quando l'uno finiva iniziava l'altro. Sicché le

La Gazzetta Marittima

Livorno

di merito e appelli al Consiglio di Stato pure per la corsia che dovrebbe sveltire l'utilizzo operativo della nuova espansione a mare. Ma non è neanche questo il cuore della storia. Il punto è che fin qui si è parlato di «piazze». Anzi, di un paio di lotti dei piazzali in via di completamento là dove si consolidano i sedimenti delle ex vasche di colmata. È qui che casca l'asino: "piazzale" sembra designare una sorta di superficie piana indistinta. È così all'inizio, ma dopo no: il piazzale di un parcheggio di semirimorchi e camion che con le "autostrade del mare" vengono spediti via mare, dico in astratto facendo un esempio, non è il piazzale di un terminal contenitori, soprattutto se di ultima generazione. Sto parlando del terminal ferroviario, sto parlando dell'impiantistica del sottosuolo, sto parlando del sistema di geolocalizzazione che "chiama per nome" ciascun container, sto parlando del polo del freddo e dell'area doganale. Sto parlando anche di quel che abbiamo sotto le suole delle scarpe: un terminal da "autostrade del mare" ha bisogno di reggere un peso che non è quello dei container impilati magari fino al quinto o al sesto tiro. Balza agli occhi che parliamo di "piazzale" ma in realtà sono due cose differenti: e se pensiamo che, secondo stime non ufficiali colte un po' al volo, anche solo per una prima sistemata il piazzale "provvisorio" avrebbe bisogno di lavori per più di tre milioni di euro, chissà quanto occorrerebbe poi a chi prende il piazzale realizzato per l'uso provvisorio, lo smonta o ne demolisce pezzi, lo rifà daccapo secondo le esigenze delle merci containerizzate. Benissimo, ma il problema è ancora un po' più in là. Non soltanto si tratta di due tipi di piazzali differenti sullo stesso spazio. Dunque: se lo spazio è occupato dall'attività operativa dell'assegnatario "provvisorio", dov'è che può lavorare l'investitore della Darsena Europa per costruirsi il terminal? Teniamo presente che un terminal contenitori ha bisogno di installare grandi gru a ciglio banchina, perciò il banchinamento non è solo il confine fra terra e acqua, è un punto delicatissimo in cui enormi pesi si scaricano al suolo. Eppure la soluzione sarebbe proprio facile: accelerare la gara per l'individuazione dell'investitore che si farà carico di costruire il terminal con i propri quattrini in cambio di una concessione per tot anni. Ovviamente da pagare da subito. Sulla maxi-Darsena si è fatta avanti la candidatura del gruppo Msc del comandante Gianluigi Aponte, la prima flotta al mondo nel settore contenitori, insieme al gruppo Neri e al Lorenzini Terminal (famiglie Lorenzini e Grifoni, già adesso socie di Msc sulla Sponda Est): è a distanza di 35 giorni che l'Authority ha risposto con una ordinanza con cui è stata disposta la pubblicazione on-line della documentazione richiesta. Una volta che parta davvero la gara o la comparazione - non c'è da inventare nulla, risulta che sia tutto previsto dalle norme - e si arrivasse in fondo, sarebbe l'assegnatario a pagare il canone e dunque il bene sarebbe messo a frutto, le casse statali comincerebbero a introitare. Pagherebbe da subito, come detto: non da quando il terminal sarà operativo. È così che funziona: e sarebbe un incentivo in più, quello sì, per far attivare anche per lotti funzionali il nuovo terminal contenitori con fondali a meno 16 metri. Detto per inciso, quindi in grado non di fare miracoli ma perlomeno di rendere possibile i collegamenti con la Cina e più complessivamente con l'Indo-Pacifico: si svincolerebbe Livorno dal legame quasi esclusivo con gli Stati Uniti che in

La Gazzetta Marittima

Livorno

questo momento rischia di essere un fattore di fragilità. Lasciamo perdere la solita nomea per cui nel nostro Paese non c'è niente di definitivo quanto il "provvisorio". È lo zucchero nel motore della procedura relativa al completamento della Darsena Europa: a quel punto non conviene più a nessuno farla davvero. Basta cristallizzare il cosiddetto "provvisorio", e il gioco è fatto: non c'è nemmeno da restituire al sistema ferroviario in uscita dal porto livornese i 300 milioni di euro che erano stati assegnati nella legislatura precedente e che successivamente sono stati dirottati altrove, ovviamente per il Sommo Bene di noi tutti. A tirare i fili della strategia del governo sulla portualità made in Italy non pensate sia il ministro Matteo Salvini, semmai il suo viceministro Edoardo Rixi, leghista pure lui. A differenza del grande capo del Carroccio che ostenta indifferenza per le cose di mare e di porto, Rixi ha mostrato - anche durante la recente visita pastorale a Livorno con tanto di sopralluogo al cantiere della Darsena Europa - che è un tipo che studia i dossier, in grado di rivolgere al presidente dell'Authority e agli ingegneri domande e questioni con una certa qual padronanza e precisione. Come dire: non è la solita figura paracadutata da Roma che fa il compitino girando la "minestra" di quelle quattro cose, talvolta anche solo due. Proprio per questo l'intervista del viceministro nell'ottobre scorso a "Shipping Italy" è rimbalzata come una cannonata: a distanza di appena tre settimane dal decisivo voto regionale in Liguria (dopo il ciclone giudiziario che aveva decapitato porto e Regione), in quell'occasione l'unica sottolineatura con nome e cognome è quella che riguarda la Darsena Europa. Giusto per dire che bisogna fermarsi ai primi piazzali e chiuderla lì invece che completarla. Il motivo? Ora mancano i piazzali (e dunque usiamo quelli "provvisori") ma, «un domani che entreranno in servizio altri piazzali in altri porti», si corre il pericolo che la nuova infrastruttura livornese «poi rimanga vuota». La strategia è già scritta: la maxi-Darsena resti un bel sogno anche se c'è chi è pronto a metterci i soldi per farla. In realtà, è una suggestione che il più accreditato stratega dei porti nel governo di destra fa alla "sua" Genova e alla "sua" Liguria: non è un segreto che Genova soffra la concorrenza di Livorno. Ma forse anche in questa storia della stagnazione nel traffico container bisogna cominciare a guardarci dentro: è vero che negli ultimi anni dello scorso decennio la movimentazione complessiva di contenitori è rimasta inchiodata a 10 milioni 700mila, poco sotto o poco sopra. Ma dal 2021 in poi no: 11 milioni 359mila teu il primo anno, oltre 200mila in più nel secondo, si ritorna indietro nel 2023 (ma pur sempre 700mila teu più dello standard del decennio precedente), fino a sfiorare i 12 milioni di teu nel 2024. Pesa l'andamento di Gioia Tauro, ma soprattutto si delinea un aspetto: da lunghissimo tempo gli strateghi della portualità insistono sullo schema territoriale delle "ascelle della penisola" con i porti-chiave del Bel Paese incentrati su Genova e su **Trieste**. L'ultima annata dice qualcosa di differente: si affloscia tutto l'Adriatico (non c'è un porto con il segno "più" e sull'intera sponda balcanica quasi non c'è generazione di traffico); cresce tutto il Tirreno. Eccetto Trapani. E Livorno. E pensare che su Livorno hanno messo gli occhi i giganti delle flotte: da un lato, in Darsena Toscana la compagnia napoletana Grimaldi ha acquistato il terminal Tdt dai fondi internazionali; dall'altro, la Darsena Europa

La Gazzetta Marittima

Livorno

ha riscosso l'interesse di Msc, la prima flotta di portacontainer al mondo, insieme agli imprenditori livornesi Neri e Lorenzini. Posto che Gioia Tauro fa corsa a sé (in quanto è porto di trasbordo), al netto del petrolio Livorno è il secondo porto d'Italia per tonnellaggio di merce movimentata, è il primo per le "autostrade del mare", al quarto per teu del traffico contenitori, all'ottavo per passeggeri imbarcati. Come porto Livorno è una delle primissime realtà del Paese, quando c'è da distribuire risorse e tonnellate vale come una "metropoli" : diciamo che, come peso e rilevanza, dovremmo contare come una "Napoli" o una "Torino". E all'improvviso come porto ci ritroviamo a giocare in un "campionato" che ha due operatori di primissimo rango come fossero il Real e il Barcellona, il Liverpool e il Manchester City . Vediamo se c'è modo perché entrambi abbiano spazio o se si ripeterà il copione di anni addietro quando Livorno è diventata il campo di battaglia nella guerra fra i due big dei traghetti: poi abbiamo visto con quali strascichi infiniti si è conclusa. Mauro Zucchelli.

Il centrosinistra unito: altolà alla concessione temporanea dei primi lotti

Messaggio al governo: stop polemiche, facciamo ognuno la propria parte **LIVORNO**. L'alleanza di centrosinistra che governa il Comune di **Livorno** scende in campo sul tema incandescente della Darsena Europa. Lo fa per dire che è «necessario non perdere tempo e capitalizzare il lavoro di questi anni». Lo fa mettendo le firme dei dirigenti locali di tutta la costellazione di forze di maggioranza: Alberto Brilli (Pd), Denise Bertozzi (Sinistra Italiana), Sonia Baronti (Psi), Cinzia Simoni (**Livorno** Civica), Angie De Santi Simonini (Protagonisti per la Città), Riccardo Nocchi (Più Europa), Alfio Baldi (Italia Viva) e Gabriele Volpi (Europa Verde). Una manciata di ore più tardi, sullo stesso argomento arriva un altro documento: stavolta non della coalizione bensì del solo Pd. Anch'esso sottoscritto dal segretario dell'Unione comunale, Alberto Brilli, ma in questo caso insieme al segretario della federazione dem Alessandro Franchi e alla segretaria del Circolo Pd Economia marittima Simonetta Bagnoli. Andiamo per ordine e guardiamo in primis al documento della maggioranza di centrosinistra. Senza tanti giri di parole, invita a evitare di perdere tempo: il tema della concessione temporanea dei lotti 1 e 2 è «un falso problema». Tradotto: è «del tutto evidente e pacifico» che, data «la coincidenza temporale tra la messa a disposizione dei piazzali e l'iter per l'individuazione del partner privato per la Darsena», allo stesso soggetto venga «affidata la gestione e il completamento dei primi lotti». Aggiungendo poi: «Soltanto l'investimento necessario all'asfaltatura dell'area, non renderebbe economicamente sostenibile altra soluzione». Dunque, d'accordissimo con l'idea di «mettere a reddito nel più breve tempo possibile le ingenti risorse pubbliche investite, nell'interesse generale della collettività». Proprio per questo, le forze della coalizione del centrosinistra livornese tornano a ripetere quant'è indispensabile che alla realizzazione della Darsena Europa «si affianchi un rinnovato impegno del governo» relativo alla rete infrastrutturale territoriale: sono «uniche» le opportunità date da «una rete intermodale che vede in un raggio di pochissimi chilometri un porto, un interporto (che dovrà essere un vero e proprio retroporto) e un importante scalo aeroportuale», oltre a essere inseriti nella direttrice Mediterraneo-Scandinava Ten-T». Dunque, l'espansione del porto verso mare ha bisogno dell'adeguamento nell'altra metà che è il lato terra: c'è da scongiurare strozzature derivanti «da una sorta di "collo di bottiglia"» e di «collegamenti non sufficienti». I firmatari puntano alla definizione di un nuovo «"accordo di programma" che veda la collaborazione di tutti gli enti preposti (dagli enti locali al governo) nel rispetto delle reciproche responsabilità e funzioni istituzionali». Un patto - si sottolinea - che «individui le risorse per investimenti viari e ferroviari, tecnologici ed energetici (ponendosi l'obiettivo dell'autosufficienza del nostro scalo nel rispetto e tutela ambientale)». L'interlocutore ricercato è il governo di centrodestra:



04/23/2025 01:11

Messaggio al governo: stop polemiche, facciamo ognuno la propria parte **LIVORNO**. L'alleanza di centrosinistra che governa il Comune di Livorno scende in campo sul tema incandescente della Darsena Europa. Lo fa per dire che è «necessario non perdere tempo e capitalizzare il lavoro di questi anni». Lo fa mettendo le firme dei dirigenti locali di tutta la costellazione di forze di maggioranza: Alberto Brilli (Pd), Denise Bertozzi (Sinistra Italiana), Sonia Baronti (Psi), Cinzia Simoni (Livorno Civica), Angie De Santi Simonini (Protagonisti per la Città), Riccardo Nocchi (Più Europa), Alfio Baldi (Italia Viva) e Gabriele Volpi (Europa Verde). Una manciata di ore più tardi, sullo stesso argomento arriva un altro documento: stavolta non della coalizione bensì del solo Pd. Anch'esso sottoscritto dal segretario dell'Unione comunale, Alberto Brilli, ma in questo caso insieme al segretario della federazione dem Alessandro Franchi e alla segretaria del Circolo Pd Economia marittima Simonetta Bagnoli. Andiamo per ordine e guardiamo in primis al documento della maggioranza di centrosinistra. Senza tanti giri di parole, invita a evitare di perdere tempo: il tema della concessione temporanea dei lotti 1 e 2 è «un falso problema». Tradotto: è «del tutto evidente e pacifico» che, data «la coincidenza temporale tra la messa a disposizione dei piazzali e l'iter per l'individuazione del partner privato per la Darsena», allo stesso soggetto venga «affidata la gestione e il completamento dei primi lotti». Aggiungendo poi: «Soltanto l'investimento necessario all'asfaltatura dell'area, non renderebbe economicamente sostenibile altra soluzione». Dunque, d'accordissimo con l'idea di «mettere a reddito nel più breve tempo possibile le ingenti risorse pubbliche investite, nell'interesse generale della collettività». Proprio per questo, le forze della coalizione del centrosinistra livornese tornano a ripetere quant'è indispensabile che alla realizzazione della Darsena Europa «si affianchi un rinnovato impegno del governo» relativo alla rete infrastrutturale territoriale: sono

La Gazzetta Marittima

Livorno

alt al solito teatrino, meglio sgomberare il campo «da inutili polemiche strumentali , talvolta usate per eludere responsabilità: impegniamoci ognuno quota parte a servizio del territorio». Le forze politiche e istituzionali ma non solo loro: «Oltre ad una ferma volontà politica e istituzionale, questa visione complessiva di sviluppo - si ribadisce - ha bisogno della condivisione di intenti da parte delle realtà associative del territorio, delle categorie economiche, del mondo sindacale, di quella cittadinanza diffusa». C'è in calendario anche il rinnovo dei vertici dell'Autorità di Sistema Portuale: sotto il segno di questo clima differente, il documento non butta sul tavolo un nome attorno al quale dar battaglia. Si affida al fatto che il presidente della Regione Eugenio Giani e il ministero «sapranno interpretare l'interesse generale ». Qualcosa di diverso, però, da una delega in bianco: ci vogliono «tempi rapidi» e convergenza su: 1) «una governance autorevole e di indubbia competenza»; 2) che sappia interpretare «la continuità strategica e di visione»; 3) che permetta di «rispettare le tempistiche previste per la realizzazione dell'opera». Con una doppia sottolineatura che vale la pena di tener presente. L'una è per la Regione: a Giani va «il nostro pieno sostegno» , gli va «riconosciuto come abbia da sempre ritenuto strategica l'opera». L'altra, meno scontata, è per il ministero: «Abbiamo apprezzato la volontà di non fare forzature (come da dichiarazioni del viceministro Rixi)». Come dire: possiamo ragionare pragmaticamente per lo sviluppo anziché prometterci sberle. Il Vietnam delle banchine non fa bene a nessuno, men che mai al porto. Da leggere anche guardando alla nomina al timone dell'Autorità di Sistema e in vista di quel che si muove nel futuro di Darsena Toscana e Darsena Europa? Detto per inciso, emerge un giudizio positivo sull'«attività svolta in questi anni dalle istituzioni regionale e locali, dagli enti interessati, dall'Autorità di sistema» : è stata «fondamentale, come la caparbia volontà politica di credere nel progetto, quando molti, gli stessi che oggi fanno a gara per intestarsi meriti, osservavano con diffidenza, se non contrarietà, tutti i passaggi che negli anni si sono susseguiti». L'arcipelago del centrosinistra labronico spende una doppia indicazione: da un lato, i tempi per l'intesa tra Regione e ministero («non sono una variabile indefinita»); dall'altro, la richiesta di certezza dell'avvio e del completamento delle opere («nei tempi annunciati»). Anche nella nota dei tre dirigenti Pd la lingua batte dove il dente duole: analogamente al documento della coalizione delle firme, il secondo punto fissa i riflettori su «avvio del percorso per il terminal della Darsena Europa bandi di gara». Pure qui si dice «fondamentale procedere al più presto»: sia, da un lato, per «garantire trasparenza e partecipazione da parte di altri operatori interessati» sia, dall'altro, per «mantenere alta l'attrattività del progetto nei confronti di investitori internazionali». La procedura a evidenza pubblica - si afferma - è «un passaggio cruciale per la realizzazione e la gestione». Dito puntato contro «l'utilizzo anticipato a lotti delle aree di colmata»: risulta «poco chiaro e sicuramente con molti problemi rispetto alla futura assegnazione dell'opera al soggetto privato che realizzerà il terminal container». Il documento dei vertici Pd insiste sul fatto che « i tempi e i costi di un'assegnazione temporanea e provvisoria delle aree risultano essere in contrasto con le esigenze di svolgere al più presto la gara per la Darsena

La Gazzetta Marittima

Livorno

Europa» . Per Franchi, Brilli e Bagnoli è semmai «altra cosa la previsione di messa in operatività delle aree per lotti»: potrà essere sviluppata - si ribadisce - «all'interno dei progetti che i vari privati che parteciperanno alla gara potranno proporre». Per i dem l'ultima cabina di regia svolta in prefettura è la riprova che «una assegnazione temporanea e provvisoria di lotti, nell'attesa della gara, non può avvenire prima di molti mesi e con costi realizzativi molto alti per chi vorrà proporsi». A differenza del testo sottoscritto dall'intero centrosinistra, i tre dirigenti Pd indicano anche altre questioni da portare sotto la lente : 1) completamento del microtunnel per l'allargamento del canale di accesso al porto; 2) accelerazione dello " scavalco " ferroviario sulla direttissima porto-interporto; 3) ripristino dei finanziamenti per i raccordi ferroviari; 4) decollo reale della " Zona Logistica Semplificata " (Zls). A ciò si aggiunga, sul fronte dell'organizzazione del lavoro, una «nuova mappatura del lavoro» , oltre a percorsi di formazione mirati («è essenziale favorire il ricambio generazionale e accrescere la professionalità, in vista del percorso di gara relativo all'articolo 17 e al ruolo strategico dell'Agenzia per il lavoro portuale per i picchi di attività»).

Messaggero Marittimo

Livorno

Lungaggini darsena Europa: il prefetto esige chiarezza

LIVORNO - Neppure agli osservatori meno attenti dovrebbe essere sfuggito il tono inusitatamente deciso con cui il prefetto di Livorno, dottor Gian Carlo Dionisi, ha richiamato le autorità responsabili ad un uso più incisivo ed efficace delle proprie prerogative a proposito degli adempimenti burocratici ed operativi che dovrebbero imprimere il giusto impulso ai lavori per la realizzazione dell'agognata (e discussa) darsena Europa. L'eco del comunicato prefettizio, per quanto insolitamente duro e ripreso anche dall'agenzia Ansa, sembra tuttavia essersi esaurita nel ristretto spazio d'un matin, un destino solitamente comune, non solo a Livorno, per le notizie che il così detto establishment preferisce soffocare nel silenzio. Ma, vediamo meglio questo benedetto comunicato, così rigido nella forma e così pregnante nel contenuto, che si presenta come una vera e propria messa a nudo di una serie di elementi e di Il Messaggero Marittimo I contenuti sono di esclusiva proprietà e non possono essere divulgati sotto alcuna forma se non con il consenso. Copyright © 2022 Edizioni Commerciali Marittime s.r.l. Sede sociale: Piazza Cavour, 12 Livorno | Ufficio Registro delle Imprese di Livorno

n. 00088620497 | P.Iva 00088620497 | Capitale Sociale 100.000,00 interamente versati circostanze che, in una parola, potrebbero essere definiti inefficienza. Ponendo, dunque, da parte il felpato linguaggio solitamente improntato alla formale cortesia istituzionale, il rappresentante del governo ha preso letteralmente di petto una situazione che da tempo molti, seppur sottovoce, bollavano come vischiosa e non soddisfacentemente chiara, una condotta che, ormai da un paio di anni sembra tenere nel più perfetto non cale le esortazioni ripetutamente lanciate dal vice ministro Rixi per mettere immediatamente a frutto i piazzali praticamente ultimati della grande darsena procedendo per concessioni ad hoc limitate alle esigenze del momento. La proposta, sebbene accolta fin dall'inizio dalla struttura commissariale con entusiasmo di maniera, non aveva, però, riscosso il favore dell'amministrazione comunale né di altri esponenti del partito di maggioranza locale (lo stesso a cui appartiene il commissario per la darsena) impegnati anche nell'istituzione regionale tanto che, non ostante il trascorrere dei mesi e degli anni, quei piazzali continuano a restare a tutt'oggi infruttuosi. A tutto ciò si aggiunga che, nei giorni appena trascorsi, in tempi del tutto sospetti, il commissario annunciava alla stampa locale che l'inizio dei lavori per opere in mare dell'infrastruttura era ormai imminente e che, addirittura, lo si sarebbe potuto vedere entro questo stesso mese di Aprile. Chi mai avrebbe potuto frenare uno spontaneo moto di riso nel leggere che, dopo anni, i lavori avrebbero avuto inizio nell'immediata imminenza delle festività pasquali, seguite a ruota dall'ottantesimo anniversario della Liberazione e, in stretta susseguenza, dalla festa del primo Maggio? Come si può? Come si fa?. Ecco allora che il prefetto nella sua veste istituzionale di rappresentante del governo in loco, deve



Messaggero Marittimo

Livorno

aver sentito il dovere di intervenire e, dopo aver premesso che la documentazione ricevuta è, sul punto .ancora troppo parziale (intendeva poco chiara? ndr), specialmente sul fronte del quadro economico e degli stadi di avanzamento, ha stigmatizzato che la così detta cabina di regia non appare nelle migliori condizioni per svolgere la propria funzione:, cioè quella di accompagnare, sollecitare e accelerare ed ha sollecitato dati chiari, aggiornati ed intelligibili. Il dottor Dionisi, deciso a non concedere il benché minimo spazio per dubbi ed interpretazioni diverse riguardo alla propria ferma presa di posizione, ha avvertito che nella prossima riunione della cabina di regia (7 Maggio prossimo) tutta la documentazione dovrà essere aggiornata, resa più intellegibile e adeguata all'evoluzione dei lavori. Più chiaro di così.. Eppure non è improbabile che l'ombra lunga del Temporeggiatore possa continuare a menare il can per l'aia ovvero sui piazzali ancora in attesa della futura e, speriamo, futuribile darsena Europa.

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Bontà delle Marche chiude, Zara forse. Eliantonio: «Crisi del commercio ereditata dalle precedenti amministrazioni»

ANCONA - Sono giornate turbolente e vissute sotto un cielo abbastanza grigio quelle che stanno vivendo i commercianti del centro cittadino. La scorsa settimana, in rapida successione, si sono paventate le prossime chiusure di Bontà delle Marche e Zara. Nel primo caso, il titolare Gabriele Capannelli, ha confermato che se non riuscirà a vendere l'attività entro il 31 dicembre 2025, tirerà giù definitivamente la saracinesca per dedicarsi ad altro. La catena commerciale specializzata nei capi di abbigliamento invece medita di trasferirsi in un centro commerciale di prossima apertura all' ex Carrefour, ma in questo caso tutto è ancora in ballo e nulla di ufficiale è stato deciso. In entrambi i casi uno dei fattori determinanti appare essere l'affitto eccessivo a loro richiesto. La paura però resta ed è bella viva. Per fare il punto della situazione abbiamo chiesto un parere all'assessore al Commercio del Comune di Ancona Angelo Eliantonio, il quale invita alla cautela tutti quanti prima e a guardare il bicchiere mezzo pieno poi: «Stiamo assistendo - inizia così a spiegare la situazione - a un turn over diventato purtroppo normale e in linea con il trend nazionale. Poi è chiaro che alcune chiusure fanno più rumore di altre. Tra l'altro - specifica - una è certa, mentre su di un'altra non farei eccessivo allarmismo, visto che al momento non vi è un accordo commerciale tra la multinazionale e la proprietaria dell'immobile. Quindi - come vi abbiamo anticipato - non alimenterei allarmismo. Spesso - aggiunge - quando vi sono in mezzo multinazionali, decidono o cambiano decisione all'ultimo». Inoltre «a noi risulta tra l'altro che la soluzione uscita (cioè l'ex Carrefour, ndr) non è neanche gradita alla proprietà». Invece per Bontà delle Marche «sappiamo che c'è una trattativa in piedi per cedere la proprietà. E lì, a quel punto, si aprirebbe tutta un'altra prospettiva». L'assessore però non chiude gli occhi sui problemi che ritiene abbiano alla base le scelte errate delle precedenti amministrazioni: «C'è una crisi che attraversa il commercio ad Ancona, certo, ma è figlia di un'eredità pesantissima che abbiamo ricevuto. Basta parlare con i commercianti per scoprire che i problemi di oggi li segnalavano 30 anni fa». Il primo problema segnalato da tutti è «la scarsa accessibilità al centro città. Su questo il sindaco sta lavorando con L' **Autorità portuale** per trovare posti auto in zona Porto. Poi c'è sempre il Parcheggio San Martino che verrà costruito. Sempre il sindaco poi sta portando avanti interlocuzioni con Parcheggio Italia, gestore del Maxiparcheggio di piazza Pertini, per provare a rivedere la convenzione in essere e anche le tariffe». Poco invece può essere fatto con i proprietari dei negozi per costringerli ad abbassare i canoni mensili: «Diciamo anzitutto - è sempre Eliantonio a parlare - che Ancona ha tantissimi locali, ma pochissimi proprietari. Quindi a loro, anche se una o due unità restano sfitte, cambia abbastanza poco. Alcuni li conosciamo anche, ma molti altri non sono nemmeno di Ancona. Noi tra l'altro - sottolinea



ANCONA - Sono giornate turbolente e vissute sotto un cielo abbastanza grigio quelle che stanno vivendo i commercianti del centro cittadino. La scorsa settimana, in rapida successione, si sono paventate le prossime chiusure di Bontà delle Marche e Zara. Nel primo caso, il titolare Gabriele Capannelli, ha confermato che se non riuscirà a vendere l'attività entro il 31 dicembre 2025, tirerà giù definitivamente la saracinesca per dedicarsi ad altro. La catena commerciale specializzata nei capi di abbigliamento invece medita di trasferirsi in un centro commerciale di prossima apertura all' ex Carrefour, ma in questo caso tutto è ancora in ballo e nulla di ufficiale è stato deciso. In entrambi i casi uno dei fattori determinanti appare essere l'affitto eccessivo a loro richiesto. La paura però resta ed è bella viva. Per fare il punto della situazione abbiamo chiesto un parere all'assessore al Commercio del Comune di Ancona Angelo Eliantonio, il quale invita alla cautela tutti quanti prima e a guardare il bicchiere mezzo pieno poi: «Stiamo assistendo - inizia così a spiegare la situazione - a un turn over diventato purtroppo normale e in linea con il trend nazionale. Poi è chiaro che alcune chiusure fanno più rumore di altre. Tra l'altro - specifica - una è certa, mentre su di un'altra non farei eccessivo allarmismo, visto che al momento non vi è un accordo commerciale tra la multinazionale e la proprietaria dell'immobile. Quindi - come vi abbiamo anticipato - non alimenterei allarmismo. Spesso - aggiunge - quando vi sono in mezzo multinazionali, decidono o cambiano decisione all'ultimo». Inoltre «a noi risulta tra l'altro che la soluzione uscita (cioè l'ex Carrefour, ndr) non è neanche gradita alla proprietà». Invece per Bontà delle Marche «sappiamo che c'è una trattativa in piedi per cedere

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

- abbiamo già l'Imu ai massimi, quindi non possiamo usare questa leva verso i locali sfitti. Così, l'unico binario entro cui possiamo muoverci è rendere la città più attrattiva, per attirare più investitori e visitatori. E così abbiamo iniziato a fare sin da subito».

Ancona, lo sbarco della nave Ong Solidaire con 170 migranti previsto per oggi intorno alle ore 15

ANCONA E' previsto per oggi, martedì 22 aprile, alle ore 15 e 15, l'attracco al porto di Ancona della nave umanitaria della Ong Solidaire, con a bordo circa 170 migranti salvati in acque internazionali della zona Sar libica nei giorni scorsi. La Prefettura di Ancona aveva già comunicato che l'imbarcazione dovrebbe attraccare alla banchina 19 del porto di Ancona nel pomeriggio di oggi. "A quanto comunicato dalla Capitaneria di Porto - fa sapere ora la Prefettura -, l'attracco della Nave ONG Solidaire attualmente è previsto per le ore 15.15 odierne". **APPROFONDIMENTI LA POLEMICA POLITICA** L'orchidea selvatica tagliata al Cardeto, l'assessore Berardinelli: «Errore gravissimo: chiediamo i danni».

corriereadriatico.it

Ancona, lo sbarco della nave Ong Solidaire con 170 migranti previsto per oggi intorno alle ore 15



04/22/2025 10:46

ANCONA E' previsto per oggi, martedì 22 aprile, alle ore 15 e 15, l'attracco al porto di Ancona della nave umanitaria della Ong Solidaire, con a bordo circa 170 migranti salvati in acque internazionali della zona Sar libica nei giorni scorsi. La Prefettura di Ancona aveva già comunicato che l'imbarcazione dovrebbe attraccare alla banchina 19 del porto di Ancona nel pomeriggio di oggi. "A quanto comunicato dalla Capitaneria di Porto - fa sapere ora la Prefettura -, l'attracco della Nave ONG Solidaire attualmente è previsto per le ore 15.15 odierne". **APPROFONDIMENTI LA POLEMICA POLITICA** L'orchidea selvatica tagliata al Cardeto, l'assessore Berardinelli: «Errore gravissimo: chiediamo i danni».

Gomarche

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Ancona: La nave della Ong Solidaire è approdata al porto di Ancona, a bordo 161 naufraghi

È arrivata intorno alle 16 di martedì 22 aprile al porto di Ancona la nave "Blacklush" della Ong argentina Solidaire. A bordo 161 persone soccorse il 18 aprile nelle acque internazionali della zona Sar libica mentre affrontavano la traversata, in fuga dai loro Paesi. Tra i naufraghi sono presenti 21 minori, dei quali solo uno è accompagnato. Tra i 161 migranti ci sono anche 5 donne. Al porto dorico presente il personale di Croce Rossa e Anpas. Dopo le visite mediche a bordo dell'imbarcazione, attraccata alla banchina 19, sono iniziate le operazioni di identificazione e la fase dell'accoglienza, con il coordinamento della Prefettura. La maggioranza delle persone a bordo della Solidaire arriva dal Bangladesh e dall'Egitto. Una parte dei naufraghi sarà ospitata nelle strutture di accoglienza delle Marche, mentre solo alcuni minori stranieri non accompagnati resteranno nella nostra regione; gli altri saranno trasferiti in Abruzzo, nell'ambito dei progetti FAMI. Per il porto di Ancona questo è il primo arrivo della nave della Ong argentina Solidaire, creata nel 2021 dal filantropo Enrique Pineyro, attiva per supporto aereo e marittimo, aiuto umanitario ed evacuazione di persone con status di rifugiato. È usata anche per il contrasto alla pesca illegale. L'imbarcazione, di grandi dimensioni, ha già compiuto 37 missioni mondiali da quando è andata in mare la prima volta.



Nel pomeriggio l'arrivo ad Ancona la nave della Ong Solidaire

A bordo ci sono 170 persone in fuga dai loro Paesi che sono state salvate nelle nelle acque internazionali della zona sar libica La nave Solidaire, con 170 naufraghi salvati nelle acque internazionali della zona sar libica, sta arrivando al porto di Ancona: attorno alle 16 l'approdo. Come da procedura, i naufraghi saranno visitati a bordo; poi, una volta a terra, con il coordinamento della Prefettura, si aprirà la fase successiva dell'accoglienza. Per il porto dorico è il primo arrivo della nave della Ong argentina Solidaire, creata nel 2021 dal filantropo Enrique Pineyro, attiva per supporto aereo e marittimo, aiuto umanitario ed evacuazione di persone con status di rifugiato. È usata anche per il contrasto alla pesca illegale. L'imbarcazione, di grandi dimensioni, ha già compiuto 37 missioni mondiali da quando è andata in mare la prima volta.



Approdata ad Ancona la nave della Ong Solidaire con 161 profughi

Tra le persone che sono state soccorse nel Mediterraneo, ci sono 5 donne e 21 minori, uno solo dei quali accompagnato. È arrivata poco dopo le 16 al porto di Ancona la nave "Blacklush" della Ong argentina Solidaire, con 161 persone soccorse nel Mediterraneo mentre affrontavano la traversata, in fuga dai loro Paesi. Tra i naufraghi ci sono 5 donne e 21 minori, solo uno accompagnato. Dopo le visite mediche a bordo, come da procedura, si apre la fase dell'accoglienza, con il coordinamento della Prefettura. La maggior parte dei minori non accompagnati sarà trasferita in Abruzzo. Per il porto d'origine questo è il primo arrivo della nave della Ong argentina Solidaire, creata nel 2021 dal filantropo Enrique Pineyro, attiva per supporto aereo e marittimo, aiuto umanitario ed evacuazione di persone con status di rifugiato. L'imbarcazione, di grandi dimensioni, ha già compiuto 37 missioni mondiali da quando è andata in mare la prima volta. È usata anche per il contrasto alla pesca illegale.

Rai News

Approdata ad Ancona la nave della Ong Solidaire con 161 profughi



04/22/2025 17:41 Redazione

Tra le persone che sono state soccorse nel Mediterraneo, ci sono 5 donne e 21 minori, uno solo dei quali accompagnato. È arrivata poco dopo le 16 al porto di Ancona la nave "Blacklush" della Ong argentina Solidaire, con 161 persone soccorse nel Mediterraneo mentre affrontavano la traversata, in fuga dai loro Paesi. Tra i naufraghi ci sono 5 donne e 21 minori, solo uno accompagnato. Dopo le visite mediche a bordo, come da procedura, si apre la fase dell'accoglienza, con il coordinamento della Prefettura. La maggior parte dei minori non accompagnati sarà trasferita in Abruzzo. Per il porto d'origine questo è il primo arrivo della nave della Ong argentina Solidaire, creata nel 2021 dal filantropo Enrique Pineyro, attiva per supporto aereo e marittimo, aiuto umanitario ed evacuazione di persone con status di rifugiato. L'imbarcazione, di grandi dimensioni, ha già compiuto 37 missioni mondiali da quando è andata in mare la prima volta. È usata anche per il contrasto alla pesca illegale.

La nave della Ong Solidaire è approdata al porto di Ancona, a bordo 161 naufraghi

È arrivata intorno alle 16 di martedì 22 aprile al **porto** di Ancona la nave "Blacklush" della Ong argentina Solidaire. A bordo 161 persone soccorse il 18 aprile nelle acque internazionali della zona Sar libica mentre affrontavano la traversata, in fuga dai loro Paesi. Tra i naufraghi sono presenti 21 minori, dei quali solo uno è accompagnato. Tra i 161 migranti ci sono anche 5 donne. Al **porto** dorico presente il personale di Croce Rossa e Anpas. Dopo le visite mediche a bordo dell'imbarcazione, attraccata alla banchina 19, sono iniziate le operazioni di identificazione e la fase dell'accoglienza, con il coordinamento della Prefettura. La maggioranza delle persone a bordo della Solidaire arriva dal Bangladesh e dall'Egitto. Una parte dei naufraghi sarà ospitata nelle strutture di accoglienza delle Marche, mentre solo alcuni minori stranieri non accompagnati resteranno nella nostra regione; gli altri saranno trasferiti in Abruzzo, nell'ambito dei progetti FAMI. Per il **porto** di Ancona questo è il primo arrivo della nave della Ong argentina Solidaire, creata nel 2021 dal filantropo Enrique Pineyro, attiva per supporto aereo e marittimo, aiuto umanitario ed evacuazione di persone con status di rifugiato. È usata anche per il contrasto alla pesca illegale. L'imbarcazione, di grandi dimensioni, ha già compiuto 37 missioni mondiali da quando è andata in mare la prima volta. Questo è un articolo pubblicato il 22-04-2025 alle 18:14 sul giornale del 23 aprile 2025 0 letture Commenti.



Il Nautilus

Napoli

Adsp tirreno centrale: trend positivo +111 milioni di euro

Dieci milioni di euro all'anno equivalenti a un incremento del 32%, 41,4 milioni di euro di entrate correnti e un avanzo complessivo di 111 milioni di euro. È il trend di crescita dell'Adsp Tirreno Centrale, risultato straordinario oggetto della riunione del Comitato di Gestione nel corso della quale è stato esaminato ed approvato all'unanimità il bilancio consuntivo dell'esercizio 2024. **Andrea Annunziata**, Commissario Straordinario dell'Ente, ha illustrato i dettagli del bilancio, che lo scorso anno ha registrato proventi di parte corrente per un totale pari a 41,4 milioni di euro. Gli oneri di parte corrente, invece, ammontano a 34,8 milioni di euro. Il bilancio consuntivo 2024 registra, dunque, un avanzo pari a 4,7 milioni di euro, in netto miglioramento rispetto allo scorso esercizio, che consolida ulteriormente il patrimonio dell'Ente portando l'avanzo complessivo consolidato a 111 milioni di euro. Nel corso del 2024 l'Adsp ha generato 41,4 milioni di entrate correnti di cui 3,3 milioni sono costituiti da proventi traffico merci, in misura stabile rispetto allo scorso esercizio; 18 milioni di euro sono costituiti da canoni demaniali in lieve diminuzione rispetto allo scorso esercizio; 17,6 milioni di euro sono costituiti da tasse di ancoraggio e imbarco-sbarco merci in misura stabile rispetto allo scorso esercizio. Questo risultato appare ancora più convincente se si considera che la misura di riferimento data dall'anno della pandemia è di circa 31 milioni di euro: il che significa che in quattro anni il sistema porto è stato in grado di incrementare le entrate correnti di circa 10 milioni di euro pari al 32% di incremento". Questi risultati sono, ovviamente, da mettere in relazione con l'andamento dei traffici: sulle banchine dei porti di Napoli e Salerno sono transitate ben 9 milioni di persone, in crescita del 8,1 per cento sul 2023, e 1,8 milioni di crocieristi, il 5,6 per cento in più sul 2023. Le merci movimentate nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia sono state complessivamente circa 31,8 milioni di tonnellate, con un lieve miglioramento complessivo del 2,5 per cento circa rispetto allo scorso esercizio. "L'Adsp è in continua crescita, nonostante le numerose instabilità dei mercati mondiali - ha spiegato il commissario **Andrea Annunziata** - l'Adsp ha ulteriormente creato valore chiudendo l'anno nel segno della continuità sul fronte investimenti, avviandone di nuovi per circa 22 milioni di euro. Inoltre, in tema di opere finanziate dal pnrr-pnc (che si ricorda vale complessivamente circa 361 milioni di euro) ben 95 milioni di euro, su 275 milioni incassati, sono stati effettivamente spesi nel 2024. Questi risultati sono stati raggiunti solo con risorse proprie e, quindi, con indebitamento pari a zero. I risultati fin qui raggiunti sono frutto del continuo miglioramento dell'indice di efficienza dell'intero sistema porto e del notevole ed importante lavoro svolto dalla segreteria tecnico operativa dell'Adsp".



Informare

Napoli

Il Comitato di gestione dell'AdSP del Tirreno Centrale ha approvato all'unanimità il bilancio consuntivo 2024

Registrato un avanzo pari a 4,7 milioni di euro Nei giorni scorsi il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale ha approvato all'unanimità il bilancio consuntivo dell'esercizio 2024 dell'ente che nel corso dell'anno ha generato 41,4 milioni di entrate correnti, di cui 3,3 milioni sono costituiti da proventi traffico merci, in misura stabile rispetto allo scorso esercizio, 18 milioni di euro da canoni demaniali, in lieve diminuzione rispetto al 2023, e 17,6 milioni di euro, cifra analoga a quella dell'anno precedente, sono costituiti da tasse di ancoraggio e imbarco-sbarco delle merci. Gli oneri di parte corrente sono ammontati a 34,8 milioni di euro. Il bilancio consuntivo 2024 registra, dunque, un avanzo pari a 4,7 milioni di euro, in netto miglioramento rispetto allo scorso esercizio, che consolida ulteriormente il patrimonio dell'ente portando l'avanzo complessivo consolidato a 111 milioni di euro. L'AdSP ha specificato che questi risultati sono ovviamente da mettere in relazione con l'andamento dei traffici nel corso del 2024 quando sulle banchine dei porti di Napoli e Salerno sono transitate nove milioni di persone, in crescita del +8,1% sul 2023, e 1,8 milioni di crocieristi (+5,6), e le merci movimentate nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia sono state complessivamente circa 31,8 milioni di tonnellate (+2,5%). «L'AdSP - ha sottolineato il commissario straordinario dell'ente, Andrea Annunziata - è in continua crescita, nonostante le numerose instabilità dei mercati mondiali. L'AdSP ha ulteriormente creato valore chiudendo l'anno nel segno della continuità sul fronte investimenti, avviandone di nuovi per circa 22 milioni di euro. Inoltre, in tema di opere finanziate dal PNRR-PNC, che si ricorda vale complessivamente circa 361 milioni di euro, ben 95 milioni di euro su 275 milioni incassati sono stati effettivamente spesi nel 2024. Questi risultati sono stati raggiunti solo con risorse proprie e, quindi, con indebitamento pari a zero. I risultati fin qui raggiunti sono frutto del continuo miglioramento dell'indice di efficienza dell'intero sistema porto e del notevole ed importante lavoro svolto dalla segreteria tecnico-operativa dell'AdSP».



Registrato un avanzo pari a 4,7 milioni di euro Nei giorni scorsi il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale ha approvato all'unanimità il bilancio consuntivo dell'esercizio 2024 dell'ente che nel corso dell'anno ha generato 41,4 milioni di entrate correnti, di cui 3,3 milioni sono costituiti da proventi traffico merci, in misura stabile rispetto allo scorso esercizio, 18 milioni di euro da canoni demaniali, in lieve diminuzione rispetto al 2023, e 17,6 milioni di euro, cifra analoga a quella dell'anno precedente, sono costituiti da tasse di ancoraggio e imbarco-sbarco delle merci. Gli oneri di parte corrente sono ammontati a 34,8 milioni di euro. Il bilancio consuntivo 2024 registra, dunque, un avanzo pari a 4,7 milioni di euro, in netto miglioramento rispetto allo scorso esercizio, che consolida ulteriormente il patrimonio dell'ente portando l'avanzo complessivo consolidato a 111 milioni di euro. L'AdSP ha specificato che questi risultati sono ovviamente da mettere in relazione con l'andamento dei traffici nel corso del 2024 quando sulle banchine dei porti di Napoli e Salerno sono transitate nove milioni di persone, in crescita del +8,1% sul 2023, e 1,8 milioni di crocieristi (+5,6), e le merci movimentate nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia sono state complessivamente circa 31,8 milioni di tonnellate (+2,5%). «L'AdSP - ha sottolineato il commissario straordinario dell'ente, Andrea Annunziata - è in continua crescita, nonostante le numerose instabilità dei mercati mondiali. L'AdSP ha ulteriormente creato valore chiudendo l'anno nel segno della continuità sul fronte investimenti, avviandone di nuovi per circa 22 milioni di euro. Inoltre, in tema di opere finanziate dal PNRR-PNC, che si ricorda vale complessivamente circa 361 milioni di euro, ben 95 milioni di euro su 275 milioni incassati sono stati effettivamente spesi nel 2024. Questi risultati sono stati raggiunti solo con risorse proprie e, quindi, con indebitamento pari a zero. I risultati fin qui raggiunti sono frutto del continuo miglioramento dell'indice di efficienza dell'intero sistema porto e del notevole ed importante lavoro svolto dalla segreteria tecnico-operativa dell'AdSP».

Informazioni Marittime

Napoli

Tirreno Centrale, l'AdSP chiude il 2024 con un patrimonio di 111 milioni

Il Comitato di Gestione ha esaminato ed approvato all'unanimità il bilancio consuntivo dell'esercizio relativo allo scorso anno. Con 41,4 milioni di euro di entrate correnti e un avanzo complessivo di 111 milioni di euro, l'AdSP Tirreno Centrale archivia un anno positivo, ribadito nella riunione del Comitato di Gestione nel corso della quale è stato esaminato ed approvato all'unanimità il bilancio consuntivo dell'esercizio 2024. **Andrea Annunziata**, Commissario Straordinario dell'Ente, ha illustrato i dettagli del bilancio, che lo scorso anno ha registrato proventi di parte corrente per un totale pari a 41,4 milioni di euro. Gli oneri di parte corrente, invece, ammontano a 34,8 milioni di euro. Il bilancio consuntivo 2024 registra, dunque, un avanzo pari a 4,7 milioni di euro, in netto miglioramento rispetto allo scorso esercizio, che consolida ulteriormente il patrimonio dell'Ente portando l'avanzo complessivo consolidato a 111 milioni di euro. Nel corso del 2024 l'Adsp ha generato 41,4 milioni di entrate correnti di cui 3,3 milioni sono costituiti da proventi traffico merci, in misura stabile rispetto allo scorso esercizio; 18 milioni di euro sono costituiti da canoni demaniali in lieve diminuzione rispetto allo scorso esercizio; 17,6 milioni di euro sono costituiti da tasse di ancoraggio e imbarco-sbarco merci in misura stabile rispetto allo scorso esercizio. Questo risultato appare ancora più convincente se si considera che la misura di riferimento data dall'anno della pandemia è di circa 31 milioni di euro: il che significa che in quattro anni il sistema porto è stato in grado di incrementare le entrate correnti di circa 10 milioni di euro pari al 32% di incremento". L'AdSP spiega che questi risultati sono, ovviamente, da mettere in relazione con l'andamento dei traffici: sulle banchine dei porti di Napoli e Salerno sono transitate ben 9 milioni di persone, in crescita del 8,1 per cento sul 2023, e 1,8 milioni di crocieristi, il 5,6 per cento in più sul 2023. Le merci movimentate nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia sono state complessivamente circa 31,8 milioni di tonnellate, con un lieve miglioramento complessivo del 2,5 per cento circa rispetto allo scorso esercizio. "L'Adsp è in continua crescita, nonostante le numerose instabilità dei mercati mondiali - ha spiegato **Annunziata** - l'Adsp ha ulteriormente creato valore chiudendo l'anno nel segno della continuità sul fronte investimenti, avviandone di nuovi per circa 22 milioni di euro. Inoltre, in tema di opere finanziate dal pnrr-pnc (che si ricorda vale complessivamente circa 361 milioni di euro) ben 95 milioni di euro, su 275 milioni incassati, sono stati effettivamente spesi nel 2024. Questi risultati sono stati raggiunti solo con risorse proprie e, quindi, con indebitamento pari a zero. I risultati fin qui raggiunti sono frutto del continuo miglioramento dell'indice di efficienza dell'intero sistema porto e del notevole ed importante lavoro svolto dalla segreteria tecnico operativa dell'Adsp".

Condividi Tag porti napoli salerno



04/22/2025 11:50

Il Comitato di Gestione ha esaminato ed approvato all'unanimità il bilancio consuntivo dell'esercizio relativo allo scorso anno. Con 41,4 milioni di euro di entrate correnti e un avanzo complessivo di 111 milioni di euro, l'AdSP Tirreno Centrale archivia un anno positivo, ribadito nella riunione del Comitato di Gestione nel corso della quale è stato esaminato ed approvato all'unanimità il bilancio consuntivo dell'esercizio 2024. **Andrea Annunziata**, Commissario Straordinario dell'Ente, ha illustrato i dettagli del bilancio, che lo scorso anno ha registrato proventi di parte corrente per un totale pari a 41,4 milioni di euro. Gli oneri di parte corrente, invece, ammontano a 34,8 milioni di euro. Il bilancio consuntivo 2024 registra, dunque, un avanzo pari a 4,7 milioni di euro, in netto miglioramento rispetto allo scorso esercizio, che consolida ulteriormente il patrimonio dell'Ente portando l'avanzo complessivo consolidato a 111 milioni di euro. Nel corso del 2024 l'Adsp ha generato 41,4 milioni di entrate correnti di cui 3,3 milioni sono costituiti da proventi traffico merci, in misura stabile rispetto allo scorso esercizio; 18 milioni di euro sono costituiti da canoni demaniali in lieve diminuzione rispetto allo scorso esercizio; 17,6 milioni di euro sono costituiti da tasse di ancoraggio e imbarco-sbarco merci in misura stabile rispetto allo scorso esercizio. Questo risultato appare ancora più convincente se si considera che la misura di riferimento data dall'anno della pandemia è di circa 31 milioni di euro: il che significa che in quattro anni il sistema porto è stato in grado di incrementare le entrate correnti di circa 10 milioni di euro pari al 32% di incremento". L'AdSP spiega che questi risultati sono, ovviamente, da mettere in relazione con l'andamento dei traffici: sulle banchine dei porti di Napoli e Salerno sono transitate ben 9 milioni di persone, in crescita del 8,1 per cento sul 2023, e 1,8 milioni di crocieristi, il 5,6 per cento in più sul 2023. Le merci movimentate nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia sono state

Informazioni Marittime

Napoli

Articoli correlati.

Approvato il bilancio 2024 dell' AdSP dei porti campani: Trend positivo + 111 milioni di euro

Apr 22, 2025 - Dieci milioni di euro all'anno equivalenti a un incremento del 32%, 41,4 milioni di euro di entrate correnti e un avanzo complessivo di 111 milioni di euro. È il trend di crescita dell'Adsp Tirreno Centrale, risultato straordinario oggetto della riunione del Comitato di Gestione nel corso della quale è stato esaminato ed approvato all'unanimità il bilancio consuntivo dell'esercizio 2024. **Andrea Annunziata**, Commissario Straordinario dell'Ente, ha illustrato i dettagli del bilancio, che lo scorso anno ha registrato proventi di parte corrente per un totale pari a 41,4 milioni di euro. Gli oneri di parte corrente, invece, ammontano a 34,8 milioni di euro. Il bilancio consuntivo 2024 registra, dunque, un avanzo pari a 4,7 milioni di euro, in netto miglioramento rispetto allo scorso esercizio, che consolida ulteriormente il patrimonio dell'Ente portando l'avanzo complessivo consolidato a 111 milioni di euro. Nel corso del 2024 l'Adsp ha generato 41,4 milioni di entrate correnti di cui 3,3 milioni sono costituiti da proventi traffico merci, in misura stabile rispetto allo scorso esercizio; 18 milioni di euro sono costituiti da canoni demaniali in lieve diminuzione rispetto allo scorso esercizio; 17,6 milioni di euro sono costituiti da tasse di ancoraggio e imbarco-sbarco merci in misura stabile rispetto allo scorso esercizio. Questo risultato appare ancora più convincente se si considera che la misura di riferimento data dall'anno della pandemia è di circa 31 milioni di euro: il che significa che in quattro anni il sistema porto è stato in grado di incrementare le entrate correnti di circa 10 milioni di euro pari al 32% di incremento". Questi risultati sono, ovviamente, da mettere in relazione con l'andamento dei traffici: sulle banchine dei porti di Napoli e Salerno sono transitate ben 9 milioni di persone, in crescita del 8,1 per cento sul 2023, e 1,8 milioni di crocieristi, il 5,6 per cento in più sul 2023. Le merci movimentate nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia sono state complessivamente circa 31,8 milioni di tonnellate, con un lieve miglioramento complessivo del 2,5 per cento circa rispetto allo scorso esercizio. "L'Adsp è in continua crescita, nonostante le numerose instabilità dei mercati mondiali - ha spiegato il commissario **Andrea Annunziata** - l'Adsp ha ulteriormente creato valore chiudendo l'anno nel segno della continuità sul fronte investimenti, avviandone di nuovi per circa 22 milioni di euro. Inoltre, in tema di opere finanziate dal pnrr-pnc (che si ricorda vale complessivamente circa 361 milioni di euro) ben 95 milioni di euro, su 275 milioni incassati, sono stati effettivamente spesi nel 2024. Questi risultati sono stati raggiunti solo con risorse proprie e, quindi, con indebitamento pari a zero. I risultati fin qui raggiunti sono frutto del continuo miglioramento dell'indice di efficienza dell'intero sistema porto e del notevole ed importante lavoro svolto dalla segreteria tecnico operativa dell'Adsp".



Apr 22, 2025 - Dieci milioni di euro all'anno equivalenti a un incremento del 32%, 41,4 milioni di euro di entrate correnti e un avanzo complessivo di 111 milioni di euro. È il trend di crescita dell'Adsp Tirreno Centrale, risultato straordinario oggetto della riunione del Comitato di Gestione nel corso della quale è stato esaminato ed approvato all'unanimità il bilancio consuntivo dell'esercizio 2024. **Andrea Annunziata**, Commissario Straordinario dell'Ente, ha illustrato i dettagli del bilancio, che lo scorso anno ha registrato proventi di parte corrente per un totale pari a 41,4 milioni di euro. Gli oneri di parte corrente, invece, ammontano a 34,8 milioni di euro. Il bilancio consuntivo 2024 registra, dunque, un avanzo pari a 4,7 milioni di euro, in netto miglioramento rispetto allo scorso esercizio, che consolida ulteriormente il patrimonio dell'Ente portando l'avanzo complessivo consolidato a 111 milioni di euro. Nel corso del 2024 l'Adsp ha generato 41,4 milioni di entrate correnti di cui 3,3 milioni sono costituiti da proventi traffico merci, in misura stabile rispetto allo scorso esercizio; 18 milioni di euro sono costituiti da canoni demaniali in lieve diminuzione rispetto allo scorso esercizio; 17,6 milioni di euro sono costituiti da tasse di ancoraggio e imbarco-sbarco merci in misura stabile rispetto allo scorso esercizio. Questo risultato appare ancora più convincente se si considera che la misura di riferimento data dall'anno della pandemia è di circa 31 milioni di euro: il che significa che in quattro anni il sistema porto è stato in grado di incrementare le entrate correnti di circa 10 milioni di euro pari al 32% di incremento". Questi risultati sono, ovviamente, da mettere in relazione con l'andamento del traffico: sulle banchine dei porti di Napoli e Salerno sono transitate ben 9 milioni di persone, in crescita del 8,1 per cento sul 2023, e 1,8 milioni di crocieristi, il 5,6 per cento in più sul 2023. Le merci movimentate nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia sono state complessivamente circa 31,8 milioni di tonnellate, con un lieve

The Medi Telegraph

Napoli

Porti della Campania, nel 2024 bilancio positivo e 111 milioni di euro di avanzo consolidato

Il commissario Annunziata: "L'Adsp ha ulteriormente creato valore chiudendo l'anno nel segno della continuità sul fronte investimenti" Roma - Dieci milioni di euro all'anno equivalenti a un incremento del 32%, 41,4 milioni di euro di entrate correnti e un avanzo complessivo di 111 milioni di euro. È il trend di crescita dell'Adsp Tirreno Centrale, "risultato straordinario oggetto della riunione del Comitato di gestione nel corso della quale è stato esaminato ed approvato all'unanimità il bilancio consuntivo dell'esercizio 2024", come scritto in una nota. Andrea Annunziata, commissario straordinario dell'ente, ha illustrato i dettagli del bilancio, che lo scorso anno ha registrato proventi di parte corrente per un totale pari a 41,4 milioni di euro. Gli oneri di parte corrente, invece, ammontano a 34,8 milioni di euro. Il bilancio consuntivo 2024 registra, dunque, un avanzo pari a 4,7 milioni di euro, in netto miglioramento rispetto allo scorso esercizio, che consolida ulteriormente il patrimonio dell'Ente portando l'avanzo complessivo consolidato a 111 milioni di euro. Nel corso del 2024 l'Adsp ha generato 41,4 milioni di entrate correnti di cui 3,3 milioni sono costituiti da proventi traffico merci, in misura stabile rispetto allo scorso esercizio; 18 milioni di euro sono costituiti da canoni demaniali in lieve diminuzione rispetto allo scorso esercizio; 17,6 milioni di euro sono costituiti da tasse di ancoraggio e imbarco-sbarco merci in misura stabile rispetto allo scorso esercizio. Questo risultato appare ancora più convincente se si considera che la misura di riferimento data dall'anno della pandemia è di circa 31 milioni di euro: il che significa che in quattro anni il sistema porto è stato in grado di incrementare le entrate correnti di circa 10 milioni di euro pari al 32% di incremento". Questi risultati sono, ovviamente, da mettere in relazione con l'andamento dei traffici: sulle banchine dei porti di **Napoli** e Salerno sono transitate ben 9 milioni di persone, in crescita del 8,1 per cento sul 2023, e 1,8 milioni di crocieristi, il 5,6 per cento in più sul 2023. Le merci movimentate nei porti di **Napoli**, Salerno e Castellammare di Stabia sono state complessivamente circa 31,8 milioni di tonnellate, con un lieve miglioramento complessivo del 2,5 per cento circa rispetto allo scorso esercizio. "L'Adsp è in continua crescita, nonostante le numerose instabilità dei mercati mondiali - ha spiegato il commissario Andrea Annunziata - l'Adsp ha ulteriormente creato valore chiudendo l'anno nel segno della continuità sul fronte investimenti, avviandone di nuovi per circa 22 milioni di euro. Inoltre, in tema di opere finanziate dal Pnrr-Pnc (che si ricorda vale complessivamente circa 361 milioni di euro) ben 95 milioni di euro, su 275 milioni incassati, sono stati effettivamente spesi nel 2024. Questi risultati sono stati raggiunti solo con risorse proprie e, quindi, con indebitamento pari a zero. I risultati fin qui raggiunti sono frutto del continuo miglioramento dell'indice di efficienza dell'intero sistema porto e del notevole



Il commissario Annunziata: "L'Adsp ha ulteriormente creato valore chiudendo l'anno nel segno della continuità sul fronte investimenti" Roma - Dieci milioni di euro all'anno equivalenti a un incremento del 32%, 41,4 milioni di euro di entrate correnti e un avanzo complessivo di 111 milioni di euro. È il trend di crescita dell'Adsp Tirreno Centrale, "risultato straordinario oggetto della riunione del Comitato di gestione nel corso della quale è stato esaminato ed approvato all'unanimità il bilancio consuntivo dell'esercizio 2024", come scritto in una nota. Andrea Annunziata, commissario straordinario dell'ente, ha illustrato i dettagli del bilancio, che lo scorso anno ha registrato proventi di parte corrente per un totale pari a 41,4 milioni di euro. Gli oneri di parte corrente, invece, ammontano a 34,8 milioni di euro. Il bilancio consuntivo 2024 registra, dunque, un avanzo pari a 4,7 milioni di euro, in netto miglioramento rispetto allo scorso esercizio, che consolida ulteriormente il patrimonio dell'Ente portando l'avanzo complessivo consolidato a 111 milioni di euro. Nel corso del 2024 l'Adsp ha generato 41,4 milioni di entrate correnti di cui 3,3 milioni sono costituiti da proventi traffico merci, in misura stabile rispetto allo scorso esercizio; 18 milioni di euro sono costituiti da canoni demaniali in lieve diminuzione rispetto allo scorso esercizio; 17,6 milioni di euro sono costituiti da tasse di ancoraggio e imbarco-sbarco merci in misura stabile rispetto allo scorso esercizio. Questo risultato appare ancora più convincente se si considera che la misura di riferimento data dall'anno della pandemia è di circa 31 milioni di euro: il che significa che in quattro anni il sistema porto è stato in grado di incrementare le entrate correnti di circa 10 milioni di euro pari al 32% di incremento". Questi risultati sono, ovviamente, da mettere in relazione con l'andamento dei traffici: sulle banchine dei porti di Napoli e Salerno sono transitate ben 9 milioni di persone, in crescita del 8,1 per cento sul 2023, e 1,8 milioni di crocieristi, il 5,6 per cento in più sul 2023. Le merci movimentate nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia sono state complessivamente circa 31,8 milioni di tonnellate, con un lieve miglioramento complessivo del 2,5 per cento circa rispetto allo scorso esercizio. "L'Adsp è in continua crescita, nonostante le numerose instabilità dei mercati mondiali - ha spiegato il commissario Andrea Annunziata - l'Adsp ha ulteriormente creato valore chiudendo l'anno nel segno della continuità sul fronte investimenti, avviandone di nuovi per circa 22 milioni di euro. Inoltre, in tema di opere finanziate dal Pnrr-Pnc (che si ricorda vale complessivamente circa 361 milioni di euro) ben 95 milioni di euro, su 275 milioni incassati, sono stati effettivamente spesi nel 2024. Questi risultati sono stati raggiunti solo con risorse proprie e, quindi, con indebitamento pari a zero. I risultati fin qui raggiunti sono frutto del continuo miglioramento dell'indice di efficienza dell'intero sistema porto e del notevole

The Medi Telegraph

Napoli

ed importante lavoro svolto dalla segreteria tecnico operativa dell'Adsp".

Salerno Today

Salerno

Lavori nella zona del porto di Salerno: scatta la sospensione idrica per 7 ore

L'avviso della società **Salerno** Sistemi Per eseguire lavori programmati sulla rete idrica (inserimento arresto di linea in Via Ligea), relativi ai lavori per "la riduzione delle perdite nelle reti di distribuzione dell'acqua, compresa la digitalizzazione e il monitoraggio delle reti nel comune di **Salerno**" sarà sospesa l'erogazione idrica giovedì 24 aprile dalle ore 10 alle 17. Le strade coinvolte sono: via **Porto** n. 41 (Circolo Canottieri Irno); Area Portuale (Molo Trapezio, Molo 3 Gennaio, Molo Ponente) e Lloyd's Baia Hotel. L'avviso **Salerno** Sistemi fa sapere "che, nella fase di ripristino dell'esercizio, pur in costanza dei requisiti di potabilità, l'acqua che esce dai rubinetti potrebbe presentarsi torbida e opalescente. Il fenomeno è naturalmente superabile lasciando scorrere l'acqua dal rubinetto prima di utilizzarla".



Salerno Today

Lavori nella zona del porto di Salerno: scatta la sospensione idrica per 7 ore



04/22/2025 10:37

L'avviso della società Salerno Sistemi Per eseguire lavori programmati sulla rete idrica (inserimento arresto di linea in Via Ligea), relativi ai lavori per "la riduzione delle perdite nelle reti di distribuzione dell'acqua, compresa la digitalizzazione e il monitoraggio delle reti nel comune di Salerno" sarà sospesa l'erogazione idrica giovedì 24 aprile dalle ore 10 alle 17. Le strade coinvolte sono: via Porto n. 41 (Circolo Canottieri Irno); Area Portuale (Molo Trapezio, Molo 3 Gennaio, Molo Ponente) e Lloyd's Baia Hotel. L'avviso Salerno Sistemi fa sapere "che, nella fase di ripristino dell'esercizio, pur in costanza dei requisiti di potabilità, l'acqua che esce dai rubinetti potrebbe presentarsi torbida e opalescente. Il fenomeno è naturalmente superabile lasciando scorrere l'acqua dal rubinetto prima di utilizzarla".

Informazioni Marittime

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Autorità di Sistema dello Stretto, il Mit designa Francesco Rizzo per la presidenza

Trasmessa la proposta d'intesa formale ai presidenti delle Regioni Calabria e Sicilia La proposta di nomina dell'avvocato Francesco Rizzo quale presidente dell' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto (che gestisce i porti di **Messina**, **Tremestieri**, **Milazzo**, **Villa San Giovanni**, Reggio Calabria e Saline), è stata formalmente inviata dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai presidenti delle Regioni Calabria e Sicilia, Roberto Occhiuto e Renato Schifani. Rizzo è stato consigliere comunale a **Messina** eletto nella lista di Alleanza Nazionale e si è poi candidato alle elezioni europee nel 2014 e nel 2019 e nel 2022 alla Camera dei deputati nelle liste di Fratelli d'Italia. Una volta acquisiti i pareri regionali, la proposta di nomina di Francesco Rizzo sarà quindi trasmessa agli organi parlamentari competenti per l'approvazione definitiva. Condividi Tag porti **messina** Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Autorità di Sistema dello Stretto, il Mit designa Francesco Rizzo per la presidenza



04/22/2025 10:09

Trasmessa la proposta d'intesa formale ai presidenti delle Regioni Calabria e Sicilia La proposta di nomina dell'avvocato Francesco Rizzo quale presidente dell' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto (che gestisce i porti di Messina, Tremestieri, Milazzo, Villa San Giovanni, Reggio Calabria e Saline), è stata formalmente inviata dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai presidenti delle Regioni Calabria e Sicilia, Roberto Occhiuto e Renato Schifani. Rizzo è stato consigliere comunale a Messina eletto nella lista di Alleanza Nazionale e si è poi candidato alle elezioni europee nel 2014 e nel 2019 e nel 2022 alla Camera dei deputati nelle liste di Fratelli d'Italia. Una volta acquisiti i pareri regionali, la proposta di nomina di Francesco Rizzo sarà quindi trasmessa agli organi parlamentari competenti per l'approvazione definitiva. Condividi Tag porti messina Articoli correlati.

QualEnergia

Augusta

HeySun, seconda edizione: in Sicilia a settembre la fiera della transizione energetica

Tre giorni di incontri, dal 25 al 27 settembre 2025, su tecnologie rinnovabili e decarbonizzazione, con focus su idrogeno, comunità energetiche e mobilità sostenibile. Si svolgerà nel polo fieristico SiciliaFiera di Misterbianco (CT). Si terrà dal 25 al 27 settembre 2025 la seconda edizione di HeySun - Expo della transizione energetica, presso il polo fieristico SiciliaFiera di Misterbianco (CT). La fiera si articolerà in tre giorni di incontri, tavole rotonde e convegni all'interno di quella che viene presentata come la maggiore area espositiva del Sud Italia. Saranno affrontati temi come: agrivoltaico eolico off-shore solare termico e solare termodinamico conversione fotovoltaica ad alta efficienza metanazione e riutilizzo della CO efficienza energetica degli edifici residenziali comunità energetiche rinnovabili e sostenibili e-fuel idrogeno. La parte convegnistica sarà coordinata dal professor Rosario Lanzafame, docente ordinario di Macchine e sistemi per l'energia e l'ambiente presso l'Università di Catania e presidente della commissione tecnica regionale per la valutazione dei progetti 'Hydrogen Valley'. Il tema scelto per l'edizione 2025 è " La defossilizzazione delle fonti di energia ". L'iniziativa è stata presentata in conferenza stampa al Ministero delle Imprese e del Made in Italy (Mimit), alla presenza di rappresentanti istituzionali e del mondo fieristico. Transizione energetica e sviluppo fieristico nel Mediterraneo Ad aprire l'incontro di presentazione è stato Marco Calabrò, Capo Dipartimento per le Imprese del Mimit, che ha sottolineato la prosecuzione della collaborazione tra il Ministero e AEFI per la promozione delle fiere italiane. Secondo Calabrò, l'evento propone soluzioni utili alle imprese nell'ambito della transizione energetica, integrando sostenibilità ambientale e competitività economica. Pietro Piccinetti, presidente della Commissione internazionalizzazione di AEFI, ha evidenziato come l'evento sia un esempio di risposta del sistema fieristico italiano alle sfide energetiche e territoriali. Organizzare una manifestazione di portata internazionale in Sicilia, ha affermato, consente di valorizzare il ruolo delle fiere come strumenti di crescita per l'intero Mezzogiorno. Focus sulle tecnologie e il ruolo dei giovani Anche Antonio Decaro, eurodeputato e presidente della Commissione ENVI del Parlamento europeo, ha ribadito il valore della transizione energetica per il sistema produttivo europeo. Per Decaro, investire in tecnologie pulite è essenziale per ridurre i costi per le imprese e rendere l'economia più sostenibile. Secondo Fabrizio Spada, dell'Ufficio del Parlamento europeo in Italia, iniziative come HeySun permettono un confronto tra istituzioni, cittadini e imprese su questioni energetiche strategiche. In questo contesto, ha spiegato, i Mobility Days inseriti nella Settimana Europea della Mobilità sono un esempio di transizione energetica nei territori, attraverso il coinvolgimento di scuole e comunità locali. Fabrizio Penna, Capo Dipartimento PNRR del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza



Tre giorni di incontri, dal 25 al 27 settembre 2025, su tecnologie rinnovabili e decarbonizzazione, con focus su idrogeno, comunità energetiche e mobilità sostenibile. Si svolgerà nel polo fieristico SiciliaFiera di Misterbianco (CT). Si terrà dal 25 al 27 settembre 2025 la seconda edizione di HeySun - Expo della transizione energetica, presso il polo fieristico SiciliaFiera di Misterbianco (CT). La fiera si articolerà in tre giorni di incontri, tavole rotonde e convegni all'interno di quella che viene presentata come la maggiore area espositiva del Sud Italia. Saranno affrontati temi come: agrivoltaico eolico off-shore solare termico e solare termodinamico conversione fotovoltaica ad alta efficienza metanazione e riutilizzo della CO, efficienza energetica degli edifici residenziali comunità energetiche rinnovabili e sostenibili e-fuel idrogeno. La parte convegnistica sarà coordinata dal professor Rosario Lanzafame, docente ordinario di Macchine e sistemi per l'energia e l'ambiente presso l'Università di Catania e presidente della commissione tecnica regionale per la valutazione dei progetti 'Hydrogen Valley'. Il tema scelto per l'edizione 2025 è " La defossilizzazione delle fonti di energia ". L'iniziativa è stata presentata in conferenza stampa al Ministero delle Imprese e del Made in Italy (Mimit), alla presenza di rappresentanti istituzionali e del mondo fieristico. Transizione energetica e sviluppo fieristico nel Mediterraneo Ad aprire l'incontro di presentazione è stato Marco Calabrò, Capo Dipartimento per le Imprese del Mimit, che ha sottolineato la prosecuzione della collaborazione tra il Ministero e AEFI per la promozione delle fiere italiane. Secondo Calabrò, l'evento propone soluzioni utili alle imprese nell'ambito della transizione energetica, integrando sostenibilità ambientale e competitività economica. Pietro Piccinetti, presidente della Commissione internazionalizzazione di AEFI, ha evidenziato come l'evento sia un esempio di risposta del sistema fieristico italiano alle sfide energetiche e territoriali.

QualEnergia

Augusta

Energetica, ha dichiarato che il sostegno a HeySun rientra nella strategia ministeriale per l'efficienza energetica e le fonti rinnovabili, con particolare attenzione agli investimenti nel Sud Italia, destinatario di oltre il 50% delle risorse PNRR in ambito energia. Il ruolo del polo SiciliaFiera Nino Di Cavolo, presidente di SiciliaFiera, ha descritto la fiera come uno spazio di connessione tra istituzioni, imprese, università e cittadini, con l'obiettivo di promuovere tecnologie innovative e sviluppo territoriale. L'iniziativa ha la collaborazione del Parlamento europeo e del patrocinio di numerose istituzioni nazionali e locali, oltre che di associazioni di categoria e organizzazioni del settore energetico. Come accennato, anche quest'anno HeySun ospiterà il programma Mobility Days, con test drive di veicoli elettrici, laboratori per scuole e famiglie, dimostrazioni di micromobilità ed eventi con esperti e rappresentanti istituzionali. Per informazioni: HeySun I partner dell'evento: Parlamento europeo, con patrocini di: Commissione Europea, Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Assemblea Regionale Siciliana, Regione Siciliana (Ass.to all'Energia e ai Servizi di Pubblica Utilità), Città Metropolitana di Catania, Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, Camera di Commercio del Sud Est Sicilia, Comune di Misterbianco, Università degli Studi di Catania, Istituto Nazionale di Fisica Nucleare (INFN) - Laboratori Nazionali del Sud, Azienda Metropolitana Trasporti e Sosta di Catania (AMTS), Ordini professionali dei Dottori Agronomi e Forestali, dei Geometri della Provincia di Catania. Tra i soggetti sostenitori figurano anche: Associazione delle Energie Rinnovabili Offshore, Associazione Italiana Agrivoltaico Sostenibile, l'Associazione Nazionale Giovani Innovatori (ANGI), Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile (ASviS), ANCE Catania, CDO Sicilia, Confagricoltura, Confartigianato Sicilia, Confcommercio Sicilia, Confambiente, Ecosistema Formazione Italia, Futuro Solare, Fondazione Italia Sostenibile. TAGS:.

Palermo Today

Palermo, Termini Imerese

Star Legend, il superyacht extralusso realizzato a Palermo fa tappa a Taranto

La nave da crociera della compagnia americana Windstar Cruises nel 2021 ha subito un profondo restyling nei cantieri Fincantieri di Palermo: l'intervento, dal valore complessivo di 250 milioni di dollari, ha allungato l'imbarcazione di oltre 25 metri, aggiunto 50 suite e rinnovato completamente le aree comuni. Non è una nave da crociera qualunque quella che ha fatto oggi tappa a Taranto. Si chiama Star Legend ed è un superyacht extralusso della compagnia americana Windstar Cruises. A bordo ci sono 312 passeggeri, ma questa volta l'equipaggio ospita un gruppo ben più ristretto e significativo: i vertici della compagnia e una selezione di giornalisti internazionali del settore. L'approdo tarantino rientra in un itinerario chiamato President's Mystery Cruise, una crociera "a sorpresa" il cui percorso è stato comunicato ai viaggiatori solo 36 ore prima della partenza dal Pireo. È una di quelle operazioni di marketing che cercano di fondere esclusività ed esperienza, e Taranto - in questo caso - si ritrova protagonista. La scelta non è casuale: è il frutto di un lavoro avviato negli anni scorsi dall'**Autorità** di **Sistema** Portuale del Mar Ionio, culminato nel 2024 con un familiarization trip che ha permesso ai responsabili Windstar di conoscere più da vicino le potenzialità turistiche del capoluogo jonico. L'arrivo della Star Legend rappresenta dunque un test importante, ma anche un'opportunità. Taranto è stata inserita ufficialmente negli itinerari Windstar per le stagioni 2025 e 2026, e questo primo scalo, accompagnato dalla tradizionale cerimonia di maiden call a bordo - con il comandante Pedro Montes Pinto a fare gli onori di casa - ha avuto il sapore di un banco di prova internazionale. La Star Legend è una nave dalla lunga storia. Varata nel 1992 nei cantieri tedeschi di Bremerhaven, ha cambiato più volte nome e compagnia: prima Royal Viking Queen, poi Seabourn Legend, fino all'acquisizione da parte di Windstar Cruises nel 2015. Nel 2021 ha subito un profondo restyling nei cantieri Fincantieri di Palermo: l'intervento, dal valore complessivo di 250 milioni di dollari, ha allungato la nave di oltre 25 metri, aggiunto 50 suite e rinnovato completamente le aree comuni. Salire a bordo della Star Legend non è per tutti. Una crociera di due settimane nel Mediterraneo può costare anche 10 mila dollari a persona. Ma il prezzo comprende non solo comfort e servizio personalizzato, quanto l'idea stessa di vivere un viaggio fuori dagli schemi, lontano dai circuiti affollati, in contesti pensati per un turismo di fascia alta.



La nave da crociera della compagnia americana Windstar Cruises nel 2021 ha subito un profondo restyling nei cantieri Fincantieri di Palermo: l'intervento, dal valore complessivo di 250 milioni di dollari, ha allungato l'imbarcazione di oltre 25 metri, aggiunto 50 suite e rinnovato completamente le aree comuni. Non è una nave da crociera qualunque quella che ha fatto oggi tappa a Taranto. Si chiama Star Legend ed è un superyacht extralusso della compagnia americana Windstar Cruises. A bordo ci sono 312 passeggeri, ma questa volta l'equipaggio ospita un gruppo ben più ristretto e significativo: i vertici della compagnia e una selezione di giornalisti internazionali del settore. L'approdo tarantino rientra in un itinerario chiamato President's Mystery Cruise, una crociera "a sorpresa" il cui percorso è stato comunicato ai viaggiatori solo 36 ore prima della partenza dal Pireo. È una di quelle operazioni di marketing che cercano di fondere esclusività ed esperienza, e Taranto - in questo caso - si ritrova protagonista. La scelta non è casuale: è il frutto di un lavoro avviato negli anni scorsi dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, culminato nel 2024 con un familiarization trip che ha permesso ai responsabili Windstar di conoscere più da vicino le potenzialità turistiche del capoluogo jonico. L'arrivo della Star Legend rappresenta dunque un test importante, ma anche un'opportunità. Taranto è stata inserita ufficialmente negli itinerari Windstar per le stagioni 2025 e 2026, e questo primo scalo, accompagnato dalla tradizionale cerimonia di maiden call a bordo - con il comandante Pedro Montes Pinto a fare gli onori di casa - ha avuto il sapore di un banco di prova internazionale. La Star Legend è una nave dalla lunga storia. Varata nel 1992 nei cantieri tedeschi di Bremerhaven, ha cambiato più volte nome e compagnia: prima Royal Viking Queen, poi Seabourn Legend, fino all'acquisizione da parte di Windstar Cruises nel 2015. Nel 2021 ha subito un profondo restyling nei cantieri Fincantieri di Palermo: l'intervento, dal valore complessivo di 250 milioni di dollari, ha allungato la nave di oltre 25 metri, aggiunto 50 suite e rinnovato completamente le aree comuni. Salire a bordo della Star Legend non è per tutti. Una crociera di due settimane nel Mediterraneo può costare anche 10 mila dollari a persona. Ma il prezzo comprende non solo comfort e servizio personalizzato, quanto l'idea stessa di vivere un viaggio fuori dagli schemi, lontano dai circuiti affollati, in contesti pensati per un turismo di fascia alta.

Shipping Italy

Palermo, Termini Imerese

Si prepara a entrare nel vivo il recupero del Bayesian a cura di Smit Salvage

A inizio Maggio è attesa a **Palermo** la gru galleggiante Hebo Lift 10 - una delle più grandi in Europa e già protagonista in importanti operazioni - incaricata dalla società di salvataggio marittimo Smit salvage di recuperare il veliero Bayesian di 56 metri giacente dal 19 agosto scorso nei fondali della baia di Porticello a una profondità di circa 48 metri. Le operazioni dovrebbero concludersi a fine maggio. Nel piano di intervento è previsto che entrino in azione alcuni subacquei che provvederanno anche ad applicare intorno al relitto, del peso di circa 500 tonnellate, una cintura di sicurezza per contenere i rischi legati ai vari sversamenti di carburante e - non ultimo - per non causargli ulteriori danni che ostacolerebbero le indagini sulle cause del naufragio. L'altra operazione preliminare sarà la rimozione in acqua dell'albero di circa 75 metri che sarà lasciato sul fondale. A quel punto la Hebo Lift 10 potrà iniziare le operazioni di sollevamento per poi tenerlo a galla e farlo navigare per una ventina di chilometri fino al porto di **Termini** Imerese. Il relitto verrà poi portato in un capannone dove potrà essere analizzato dagli esperti. Nella stessa città siciliana di **Termini** Imerese la Procura sta indagando sul naufragio del Bayesian che, ricordiamo, causò la morte di sette persone tra cui Mike Lynch, uno degli imprenditori più importanti del Regno Unito, sua figlia diciottenne Hanna, il presidente della Morgan Stanley International Jonathan Bloomer e la moglie Judy, il legale Chris Morvillo e la moglie Neda, oltre al cuoco di bordo Recaldo Thomas. Anche nel Regno Unito si stanno tenendo due inchieste. La data di inizio delle operazioni è ancora incerta, ultime fonti di stampa citano come più probabile sabato 26 p.v.. Nel frattempo, riporta ilpost.it, il 95% delle camere esistenti tra alberghi, b&b e case vacanze di Porticello e dintorni è già stato prenotato fino alla metà di maggio da giornalisti e curiosi provenienti da quasi tutto il mondo; anche i gestori di servizi di immersioni subacquee e proprietari di barche turistiche sostengono di aver ricevuto richieste da persone straniere che vogliono avvicinarsi il più possibile per vedere la barca. La distanza minima sarà di 200 metri dal relitto.



04/22/2025 14:24 Nicola Capuzzo

Navi Dal Nord Europa è in arrivo la nave gru Hebo Lift 10 cui spetterà materialmente il recupero dello scafo che verrà poi trasferito a Termini Imerese di REDAZIONE SHIPPING ITALY. A inizio Maggio è attesa a Palermo la gru galleggiante Hebo Lift 10 - una delle più grandi in Europa e già protagonista in importanti operazioni - incaricata dalla società di salvataggio marittimo Smit salvage di recuperare il veliero Bayesian di 56 metri giacente dal 19 agosto scorso nei fondali della baia di Porticello a una profondità di circa 48 metri. Le operazioni dovrebbero concludersi a fine maggio. Nel piano di intervento è previsto che entrino in azione alcuni subacquei che provvederanno anche ad applicare intorno al relitto, del peso di circa 500 tonnellate, una cintura di sicurezza per contenere i rischi legati ai vari sversamenti di carburante e - non ultimo - per non causargli ulteriori danni che ostacolerebbero le indagini sulle cause del naufragio. L'altra operazione preliminare sarà la rimozione in acqua dell'albero di circa 75 metri che sarà lasciato sul fondale. A quel punto la Hebo Lift 10 potrà iniziare le operazioni di sollevamento per poi tenerlo a galla e farlo navigare per una ventina di chilometri fino al porto di Termini Imerese. Il relitto verrà poi portato in un capannone dove potrà essere analizzato dagli esperti. Nella stessa città siciliana di Termini Imerese la Procura sta indagando sul naufragio del Bayesian che, ricordiamo, causò la morte di sette persone tra cui Mike Lynch, uno degli imprenditori più importanti del Regno Unito, sua figlia diciottenne Hanna, il presidente della Morgan Stanley International Jonathan Bloomer e la moglie Judy, il legale Chris Morvillo e la moglie Neda, oltre al cuoco di bordo Recaldo Thomas. Anche nel Regno Unito si stanno tenendo due inchieste. La data di inizio delle operazioni è ancora incerta, ultime fonti di stampa citano come più probabile sabato 26 p.v.. Nel frattempo, riporta ilpost.it, il 95% delle camere esistenti tra alberghi, b&b e case vacanze di Porticello e dintorni è già stato

Il Nautilus

Focus

China COSCO Shipping contraria alle nuove tasse portuali statunitensi

(Foto courtesy by Cina Cosco Shipping Corporation Ltd) Shanghai . L'altro giorno (18 aprile), l'Ufficio del Rappresentante Commerciale degli Stati Uniti (USTR) ha emesso una decisione discriminatoria in merito all'indagine della Sezione 301 sulle industrie cinesi della logistica marittima e della cantieristica navale. In sostanza si tratta di nuove tasse portuali che saranno applicate alle navi cinesi o gestite da operatori cinesi o da altri 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. Con un comunicato, di ieri, la Cina Cosco Shipping Corporation Limited afferma quanto segue: "Ci opponiamo fermamente alle accuse e alle misure che ne conseguono. Tali misure non solo distorcono la concorrenza leale e ostacolano il normale funzionamento dell'industria marittima mondiale, ma ne minacciano anche lo sviluppo stabile e sostenibile. In definitiva, queste azioni rischiano di minare la sicurezza, la resilienza e il funzionamento ordinato delle catene industriali e di approvvigionamento globali". "In qualità di fornitore globale - continua il comunicato - responsabile di servizi di spedizione e logistica, sosteniamo costantemente i principi di integrità, trasparenza e conformità nella competizione internazionale del settore. Rimaniamo fermi nel nostro impegno a sostenere il commercio globale e a fornire soluzioni logistiche e di spedizione commerciale affidabili e di alta qualità ai nostri clienti in tutto il mondo. Guardando al futuro, continueremo a salvaguardare gli interessi dei nostri clienti, offrendo al contempo una gamma completa di servizi affidabili. Incoraggiamo tutti i clienti a rimanere informati sulle offerte di servizi specifici e sulle misure di protezione fornite dalle nostre filiali in vari segmenti di attività". China Cosco Shipping Corporation Limited è una società di proprietà dello Stato con sede a Shanghai. È l'entità risultante dalla fusione di China Ocean Shipping (Group) Company (Cosco) e China Shipping (Group) Company China). Al 31 dicembre 2024, la flotta totale di Cosco Shipping comprende 1535 navi con una capacità totale di 130 milioni di dwt, classificandosi al primo posto al mondo. La capacità della sua flotta di container è di 542 navi/3,39 milioni di teu. La flotta di rinfuse secche (468 navi/49,83 milioni di dwt), la flotta di petroliere e gasiere (251 navi/32,80 milioni di dwt) e la flotta di merci generiche e specializzate (207 navi/7,88 milioni di dwt) sono tutte in cima alla lista mondiale.



Informare

Focus

La China Shipowners' Association considera le misure adottate dagli USA contro le navi cinesi un tipico esempio di unilateralismo e protezionismo

Il WSC ribadisce che tali misure potrebbero minare il commercio americano, danneggiare i produttori statunitensi e indebolire gli sforzi per rafforzare l'industria marittima nazionale. Le misure nel quadro dell'indagine sui settori marittimo, logistico e cantieristico della Cina che sono state presentate la scorsa settimana dall'Office of the United States Trade Representative (USTR) del 18 aprile 2025) «sono decisamente discriminatorie, violano gravemente le norme del commercio internazionale e l'accordo di trasporto marittimo tra Cina e Stati Uniti e costituiscono un tipico esempio di unilateralismo e protezionismo». Lo ha denunciato la China Shipowners' Association (CSA), specificando che, «a nome di tutti gli armatori cinesi, contesta fermamente, protesta formalmente e si oppone fermamente alle accuse degli Stati Uniti che - ha evidenziato l'associazione degli armatori cinesi - sono basate su fatti falsi e su pregiudizi e condanna l'abuso di strumenti commerciali protezionistici per perturbare l'ordine del mercato globale dei trasporti marittimi». CSA ha sottolineato che «il fiorente sviluppo del trasporto marittimo internazionale della Cina è il risultato della crescita del commercio globale e delle relazioni tra domanda ed offerta, beneficiando dell'adesione ai principi di mercato e alle norme internazionali, del rispetto della concorrenza leale e della sua crescente apertura, senza mai adottare politiche discriminatorie. Gli armatori cinesi rispettano rigorosamente le norme del commercio internazionale, fornendo un forte supporto all'efficiente funzionamento della supply chain globale e offrendo servizi logistici stabili e affidabili per i commerci di importazione ed esportazione delle nazioni, tra cui gli Stati Uniti. Gli Stati Uniti - ha recriminato l'associazione degli armatori cinesi - ritengono che la competitività delle imprese cinesi derivi dalle cosiddette "politiche sleali", ignorando la storia dello sviluppo e i fatti oggettivi dell'industria cantieristica e dei trasporti marittimi a livello mondiale dalla seconda guerra mondiale in poi, e ignorando completamente gli sforzi dell'industria navale cinese in termini di innovazione tecnologica, controllo dei costi e qualità del servizio». «Le azioni unilaterali degli Stati Uniti - prosegue la denuncia della China Shipowners' Association - hanno seriamente minato le regole del commercio internazionale, sconvolto l'ordine del mercato globale dello shipping, aumentato i costi della logistica e, in ultima analisi, danneggiato gli interessi dei caricatori americani, delle aziende americane di import-export e dei consumatori mondiali. L'abuso degli strumenti del protezionismo commerciale prima o poi si ritorcerà contro chi li applica. Le loro miopi politiche non solo non riusciranno a risolvere i loro problemi industriali, ma si ritorceranno contro l'economia statunitense e contro gli interessi dei consumatori!». L'associazione degli armatori cinesi ha concluso



Il WSC ribadisce che tali misure potrebbero minare il commercio americano, danneggiare i produttori statunitensi e indebolire gli sforzi per rafforzare l'industria marittima nazionale. Le misure nel quadro dell'indagine sui settori marittimo, logistico e cantieristico della Cina che sono state presentate la scorsa settimana dall'Office of the United States Trade Representative (USTR) del 18 aprile 2025) «sono decisamente discriminatorie, violano gravemente le norme del commercio internazionale e l'accordo di trasporto marittimo tra Cina e Stati Uniti e costituiscono un tipico esempio di unilateralismo e protezionismo». Lo ha denunciato la China Shipowners' Association (CSA), specificando che, «a nome di tutti gli armatori cinesi, contesta fermamente, protesta formalmente e si oppone fermamente alle accuse degli Stati Uniti che - ha evidenziato l'associazione degli armatori cinesi - sono basate su fatti falsi e su pregiudizi e condanna l'abuso di strumenti commerciali protezionistici per perturbare l'ordine del mercato globale dei trasporti marittimi». CSA ha sottolineato che «il fiorente sviluppo del trasporto marittimo internazionale della Cina è il risultato della crescita del commercio globale e delle relazioni tra domanda ed offerta, beneficiando dell'adesione ai principi di mercato e alle norme internazionali, del rispetto della concorrenza leale e della sua crescente apertura, senza mai adottare politiche discriminatorie. Gli armatori cinesi rispettano rigorosamente le norme del commercio internazionale, fornendo un forte supporto all'efficiente funzionamento della supply chain globale e offrendo servizi logistici stabili e affidabili per i commerci di importazione ed esportazione delle nazioni, tra cui gli Stati Uniti. Gli Stati Uniti - ha recriminato l'associazione degli armatori cinesi - ritengono che la competitività delle imprese cinesi derivi dalle cosiddette "politiche sleali", ignorando la storia dello sviluppo e i fatti oggettivi dell'industria cantieristica e dei trasporti marittimi a livello mondiale dalla seconda guerra mondiale in poi, e ignorando completamente gli sforzi dell'industria navale cinese in termini di innovazione tecnologica, controllo dei costi e qualità del servizio». «Le azioni unilaterali degli Stati Uniti - prosegue la denuncia della China Shipowners' Association - hanno seriamente minato le regole del commercio internazionale, sconvolto l'ordine del mercato globale dello shipping, aumentato i costi della logistica e, in ultima analisi, danneggiato gli interessi dei caricatori americani, delle aziende americane di import-export e dei consumatori mondiali. L'abuso degli strumenti del protezionismo commerciale prima o poi si ritorcerà contro chi li applica. Le loro miopi politiche non solo non riusciranno a risolvere i loro problemi industriali, ma si ritorceranno contro l'economia statunitense e contro gli interessi dei consumatori!». L'associazione degli armatori cinesi ha concluso

Informare

Focus

sollecitando fermamente gli Stati Uniti «ad interrompere le indagini e le azioni basate su pregiudizi politici, a revocare tutte le misure discriminatorie, a rispettare rigorosamente le norme del commercio internazionale e le leggi di mercato, e ad evitare di causare ulteriori gravi danni al normale sviluppo delle industrie marittime, logistiche e cantieristiche navali globali» ed ha specificato che «la China Shipowners' Association continuerà a rappresentare tutti gli armatori cinesi, a mantenere un atteggiamento aperto e collaborativo, a comunicare attivamente con tutte le parti interessate, compresi gli Stati Uniti, ad adattarsi al trend di sviluppo del settore marittimo internazionale e a cooperare per mantenere la prosperità e lo sviluppo sostenibili del commercio economico globale». Che le misure annunciate dall'amministrazione governativa statunitense contro le navi cinesi si ritorceranno contro gli stessi Stati Uniti lo ritiene anche, tra numerose altre associazioni di categoria mondiali, il World Shipping Council (WSC), l'associazione che rappresenta le principali compagnie di navigazione containerizzate mondiali, secondo cui, «tali misure potrebbero minare il commercio americano, danneggiare i produttori statunitensi e indebolire gli sforzi per rafforzare l'industria marittima nazionale». «Rivitalizzare il settore marittimo americano - ha rilevato il presidente e CEO del WSC, Joe Kramek - è un obiettivo importante e ampiamente condiviso, che richiede una strategia legislativa e industriale a lungo termine». Riferendosi alle misure per rivitalizzare l'industria marittima americana annunciate nei giorni scorsi da Donald Trump, rispetto alle quali, a dire il vero, lo stesso WSC aveva già espresso notevoli perplessità, Kramek ha precisato che il WSC ha «accolto con favore la visione delineata nell'ordine esecutivo del presidente, che propone iniziative mirate per rafforzare la cantieristica navale, i porti e la resilienza della supply chain degli Stati Uniti. Purtroppo - ha specificato - il regime tariffario annunciato dall'USTR è un passo nella direzione sbagliata, poiché aumenterà i prezzi per i consumatori, indebolirà il commercio statunitense e contribuirà ben poco a rivitalizzare l'industria marittima statunitense». Il World Shipping Council ha chiarito quali sono, in particolare, le proprie perplessità circa l'effetto delle nuove tasse portuali statunitensi applicate alle navi cinesi, a partire dalla retroattività di queste imposte: «l'applicazione di tasse a navi già in acqua - ha spiegato l'associazione armatoriale - 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. Queste sanzioni retroattive interrompono la pianificazione degli investimenti a lungo termine, introducendo nuovi costi e imprevedibilità per le imprese e per i consumatori americani». Il WSC ha manifestato perplessità anche sul calcolo dell'importo delle tasse portuali basato sulla stazza netta delle navi: «la strutturazione delle tasse sulla base alle dimensioni della nave, la stazza netta - ha osservato l'associazione - penalizza in modo sproporzionato le navi più grandi ed efficienti che trasportano beni essenziali, inclusi i componenti utilizzati nelle linee di produzione statunitensi. Quasi la metà di tutte le importazioni

Informare

Focus

negli Stati Uniti realizzate tramite il trasporto marittimo di linea 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 notevoli investimenti per espandere la propria capacità di attrarre e gestire le più grandi navi portacontainer impegnate nei commerci». Perplesso il WSC le ha espresse anche relativamente alle tasse sulle car carrier: «le misure dell'USTR di questa settimana includono una nuova tassa, non annunciata in precedenza, basata sulla capacità in Car Equivalent Unit (CEU) per quasi tutte le navi porta-auto del mondo. Questa misura arbitraria, che colpisce tutte le navi costruite all'estero, rallenterà ulteriormente la crescita economica statunitense e aumenterà i prezzi delle automobili per i consumatori americani, senza tuttavia incoraggiare gli investimenti marittimi statunitensi». Secondo il WSC, i provvedimenti annunciati dall'USTR sollevano anche «significative questioni giuridiche, dato che le tasse proposte sembrano estendersi oltre l'autorità concessa dalla legge commerciale statunitense». Il WSC ha quindi esortato l'amministrazione statunitense a riconsiderare queste misure ritenute controproducenti, «che rischiano di danneggiare consumatori, produttori e agricoltori statunitensi senza apportare passi avanti significativi verso la rivitalizzazione dell'industria marittima statunitense». Ribadendo che il World Shipping Council è pronto a collaborare con il governo USA e con gli stakeholder del settore per trovare soluzioni che possano realmente rafforzare il settore marittimo statunitense, Kramak specificato che l'esortazione dell'associazione ai responsabili politici americani è volta a far sì che perseguano «strategie che incoraggino la crescita, rafforzino la resilienza della supply chain ed evitino azioni che rischiano di danneggiare esportatori, produttori e consumatori americani in un momento in cui il commercio globale è già sotto pressione».

Informare

Focus

Nei primi tre mesi del 2025 in calo il traffico delle merci nei porti di Barcellona e Algeciras

Riduzione dei volumi di container in transito in entrambi gli scali Nel primo trimestre del 2025 il traffico delle merci nei **porti** spagnoli di Barcellona e Algeciras è diminuito rispetto al corrispondente periodo dello scorso anno, flessione a cui ha contribuito la riduzione dei carichi containerizzati in transito. Nei primi tre mesi di quest'anno lo scalo portuale catalano ha movimentato complessivamente 16,22 milioni di tonnellate di merci (-1,8%). Nel solo settore dei contenitori il traffico è stato di 9,25 milioni di tonnellate (-4,9%) ed è stato realizzato con una movimentazione di container pari a 933.397 teu (-2,0%), inclusi 545.362 teu in import-export (+8,9%) e 388.035 teu in transito (-14,1%). Il traffico delle merci convenzionali è ammontato a 2,77 milioni di tonnellate (+0,8%), quello delle rinfuse solide a 991mila tonnellate (-8,5%) e il traffico delle rinfuse liquide a 3,21 milioni di tonnellate (+8,1%), di cui 2,44 milioni di tonnellate di idrocarburi (+26,4%) e 771mila tonnellate di altri carichi (-25,9%). Nei primi tre mesi del 2025 attraverso il porto di Algeciras sono passate globalmente 25,03 milioni di tonnellate di merci (-6,5%). Il solo traffico containerizzato si è attestato a 12,61 milioni di tonnellate (-10,1%) ed è stato realizzato con una movimentazione di container pari a 1.049.564 teu (-10,6%), di cui 906.719 teu in transito (-9,0%) e 142.845 teu in import-export (-19,7%). Le merci convenzionali hanno totalizzato 3,55 milioni di tonnellate (+10,7%), le rinfuse solide 81mila tonnellate (+21,6%) e le rinfuse liquide 7,22 milioni di tonnellate (-5,7%).



Informare

Focus

Nel primo trimestre il porto di Valencia ha movimentato 1,3 milioni di container (+3,4%)

Come gli altri principali **porti** container spagnoli di Algeciras e Barcellona, nel primo trimestre di quest'anno anche nel porto di Valencia il traffico containerizzato in transito ha registrato una flessione essendo stato pari a 588mila teu, con un calo del -7,7% sullo stesso periodo del 2024, su un traffico complessivo dei contenitori che è stato pari a 1,3 milioni di teu, con una crescita del +3,4% che non è tale se il traffico viene valutato sulla base del peso dei container movimentati che è risultato di 13,5 milioni di tonnellate (-1,6%). Le altre merci varie hanno totalizzato 2,9 milioni di tonnellate (+3,5%), le rinfuse liquide 317mila tonnellate (+14,8%) e le rinfuse secche 425mila tonnellate (-2,7%). Le merci movimentate complessivamente nel primo trimestre dallo scalo portuale sono ammontate ad oltre 17,2 milioni di tonnellate (-0,7%).



Comunità energetiche rinnovabili, 5 incontri con la Camera di Commercio

Percorso formativo gratis per le "Cer" già nate **LIVORNO**. In sigla si chiamano "Cer", sono le "comunità energetiche rinnovabili" e sono un soggetto giuridico del quale possono far parte semplici cittadini, piccole e medie imprese (basta che la partecipazione alla "Cer" non sia l'attività commerciale e industriale principale), enti territoriali e autorità locali, compresi i Comuni, associazioni e realtà del terzo settore e molto altro ancora che si mettono insieme per condividere l'energia elettrica prodotta da fonti rinnovabili. Bisognerebbe spiegarla un po' più nel dettaglio per chi ancora non le conosce, invece la Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno ha messo in agenda una iniziativa che mira alla seconda fase, cioè quella dell'accompagnamento nella crescita. Come? Con un percorso formativo gratuito articolato in cinque appuntamenti: si tratta di "Cer Masterclass" ed è organizzato dall'ente camerale delle province di **Livorno** e Grosseto in tandem con Unioncamere Toscana e Fondazione Isi più il sistema degli enti camerali sotto le insegne del Progetto Transizione Energetica 2025. In questo caso, come si premurano di evidenziare i promotori, la Masterclass è rivolta «principalmente alle "Cer" già costituite»: si svolgerà tra maggio e giugno 2025. Il calendario degli incontri sarà disponibile dopo la raccolta delle iscrizioni: per farsi avanti - rivolgendosi alla Camera di Commercio - c'è tempo fino al 4 maggio prossimo. Per saperne di più e per iscriversi: mail a pid@lg.camcom.it Dall'ex sede della Dogana labronica spiegano che «attraverso moduli specialistici da 3 ore ciascuno, i partecipanti potranno approfondire tutti gli aspetti fondamentali per una gestione efficace e sostenibile delle "Cer"». I moduli - viene sottolineato - saranno erogati dalle Università di Firenze, Pisa e Siena, con «un calendario di cinque incontri che alternerà sessioni in presenza e sessioni online». In ballo nel programma temi che vanno dalla normativa di riferimento agli aspetti fiscali e giuridici, dalla partecipazione degli enti pubblici al bilanciamento energetico, senza dimenticare le strategie di sviluppo, i servizi accessori per la sostenibilità economico-finanziaria e gli obiettivi ambientali e sociali, fino alle possibili sinergie con grandi imprese e produttori di energia.



Percorso formativo gratis per le "Cer" già nate LIVORNO. In sigla si chiamano "Cer", sono le "comunità energetiche rinnovabili" e sono un soggetto giuridico del quale possono far parte semplici cittadini, piccole e medie imprese (basta che la partecipazione alla "Cer" non sia l'attività commerciale e industriale principale), enti territoriali e autorità locali, compresi i Comuni, associazioni e realtà del terzo settore e molto altro ancora che si mettono insieme per condividere l'energia elettrica prodotta da fonti rinnovabili. Bisognerebbe spiegarla un po' più nel dettaglio per chi ancora non le conosce, invece la Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno ha messo in agenda una iniziativa che mira alla seconda fase, cioè quella dell'accompagnamento nella crescita. Come? Con un percorso formativo gratuito articolato in cinque appuntamenti: si tratta di "Cer Masterclass" ed è organizzato dall'ente camerale delle province di Livorno e Grosseto in tandem con Unioncamere Toscana e Fondazione Isi più il sistema degli enti camerali sotto le insegne del Progetto Transizione Energetica 2025. In questo caso, come si premurano di evidenziare i promotori, la Masterclass è rivolta «principalmente alle "Cer" già costituite»: si svolgerà tra maggio e giugno 2025. Il calendario degli incontri sarà disponibile dopo la raccolta delle iscrizioni: per farsi avanti - rivolgendosi alla Camera di Commercio - c'è tempo fino al 4 maggio prossimo. Per saperne di più e per iscriversi: mail a pid@lg.camcom.it Dall'ex sede della Dogana labronica spiegano che «attraverso moduli specialistici da 3 ore ciascuno, i partecipanti potranno approfondire tutti gli aspetti fondamentali per una gestione efficace e sostenibile delle "Cer"». I moduli - viene sottolineato - saranno erogati dalle Università di Firenze, Pisa e Siena, con «un calendario di cinque incontri che alternerà sessioni in presenza e sessioni online». In ballo nel programma temi che vanno dalla normativa di riferimento agli aspetti fiscali e giuridici, dalla

L'agenzia di Viaggi

Focus

Mediterraneo, l'estate è ora: battaglione Msc Crociere

Un battaglione di 13 gigantesse del mare per un totale di 15 porti d'imbarco. Un nuovo, fantasmagorico, terminal: quello di Barcellona. E la possibilità di raggiungere gli homeport italiani (e non solo) con la combo treno, bus e nave, frutto delle sinergie tra Italo e Msc Crociere, entrambi sotto il controllo del Gruppo di Gianluigi Aponte. È il Mediterraneo, bellezza. Cuore pulsante della compagnia con sede a Ginevra. Ce ne parla uno dei suoi frontman: Luca Valentini, manager di razza e direttore commerciale della cruise company bianco-blu. Quali sono le principali novità di Msc Crociere nel Mediterraneo quest'estate? «Il Mediterraneo rappresenta il nostro core business, dove siamo cresciuti anno dopo anno e dove raccogliamo le migliori soddisfazioni, con un'offerta sempre più ricca grazie all'ampliamento della flotta e allo sviluppo di nuovi prodotti e itinerari. Quest'estate offriamo ben 15 porti di imbarco, rendendo la crociera un'opzione di vacanza a brevissimo raggio, con porti accessibili con un massimo di due ore di viaggio da qualsiasi parte d'Italia. Inoltre, grazie al primo servizio multimodale treno-bus-nave presente in Europa, frutto della partnership con Italo, è possibile raggiungere direttamente

la nave dalla propria città con i treni ad alta velocità per le crociere in partenza da Napoli, Venezia, Civitavecchia, **porto** che quest'anno ospiterà quattro navi settimanalmente. Per la prima volta siamo riusciti, non solo a integrare il biglietto del treno, ma tramite Itabus anche a coprire l'ultimo miglio, dalla stazione ferroviaria al **porto** d'imbarco. Su Book l'agente trova il link diretto al sito di Italo dove può prenotare e gestire la prenotazione. Ci tengo poi a sottolineare il grande successo che ha avuto il **porto** di **Bari** con la totale destagionalizzazione, che offre agli agenti l'opportunità di proporre ai propri clienti vacanze settimanali 12 mesi l'anno verso Istanbul per scoprire le bellezze della Turchia». Quali sono le navi protagoniste della stagione nel mare nostrum e le loro caratteristiche? «Abbiamo ben 13 unità dispiegate nel Mediterraneo, che offrono esperienze adatte a ogni tipo di viaggiatore. Sicuramente tra le protagoniste spicca Msc World Europa, che rappresenta la sintesi perfetta del prodotto Msc. Una nave che consente di sfruttare al massimo varie peculiarità di prodotto di Msc e in particolare ha contribuito ad avvicinare tantissime agenzie di viaggio e consumatori al prodotto Yacht Club, di cui siamo leader nel Mediterraneo e su cui puntiamo molto. Introdotto nel 2008 su Msc Fantasia, lo Yacht Club è oggi presente su tutte le nostre navi, a eccezione delle classi Lirica e Musica. E se inizialmente veniva percepito come costoso, quindi distante da una certa idea di vacanza, ora è sempre più apprezzato dai nostri crocieristi». Quali vantaggi apporterà il nuovo terminal di Barcellona appena inaugurato? «L'apertura del nuovo terminal di Barcellona è parte di una strategia più ampia di Msc Crociere, volta a garantire un'esperienza di viaggio impeccabile fin dal momento della prenotazione in agenzia



Un battaglione di 13 gigantesse del mare per un totale di 15 porti d'imbarco. Un nuovo, fantasmagorico, terminal: quello di Barcellona. E la possibilità di raggiungere gli homeport italiani (e non solo) con la combo treno, bus e nave, frutto delle sinergie tra Italo e Msc Crociere, entrambi sotto il controllo del Gruppo di Gianluigi Aponte. È il Mediterraneo, bellezza. Cuore pulsante della compagnia con sede a Ginevra. Ce ne parla uno dei suoi frontman: Luca Valentini, manager di razza e direttore commerciale della cruise company bianco-blu. Quali sono le principali novità di Msc Crociere nel Mediterraneo quest'estate? «Il Mediterraneo rappresenta il nostro core business, dove siamo cresciuti anno dopo anno e dove raccogliamo le migliori soddisfazioni, con un'offerta sempre più ricca grazie all'ampliamento della flotta e allo sviluppo di nuovi prodotti e itinerari. Quest'estate offriamo ben 15 porti di imbarco, rendendo la crociera un'opzione di vacanza a brevissimo raggio, con porti accessibili con un massimo di due ore di viaggio da qualsiasi parte d'Italia. Inoltre, grazie al primo servizio multimodale treno-bus-nave presente in Europa, frutto della partnership con Italo, è possibile raggiungere direttamente la nave dalla propria città con i treni ad alta velocità per le crociere in partenza da Napoli, Venezia, Civitavecchia, porto che quest'anno ospiterà quattro navi settimanalmente. Per la prima volta siamo riusciti, non solo a integrare il biglietto del treno, ma tramite Itabus anche a coprire l'ultimo miglio, dalla stazione ferroviaria al porto d'imbarco. Su Book l'agente trova il link diretto al sito di Italo dove può prenotare e gestire la prenotazione. Ci tengo poi a sottolineare il grande successo che ha avuto il porto di Bari con la totale destagionalizzazione, che offre agli agenti l'opportunità di proporre ai propri clienti vacanze settimanali 12 mesi

L'agenzia di Viaggi

Focus

di viaggi. Il terminal non è solo un punto di imbarco, rappresenta l'inizio della vacanza, che avviene ancora prima dell'imbarco, con un' Per questo motivo, oltre a Barcellona e Miami, dove nei giorni scorsi abbiamo inaugurato il terminal più grande al mondo, stiamo studiando dei progetti di costruzione e gestione di altri terminal anche in Italia, in città come Ancona, Messina, Bari e Brindisi ». Quali strategie commerciali state adottando in vista dell'estate per spingere le prenotazioni? «La nostra strategia è duplice: da un lato continuiamo a rafforzare la relazione con le agenzie di viaggi, dall'altro ci rivolgiamo direttamente al consumatore finale con promozioni specifiche, magari rivolte a quelli già fidelizzati. Uno dei grandi successi del mondo delle crociere è aver ampliato sempre di più i target, la gamma dei passeggeri, con politiche commerciali che cercano di cogliere le opportunità offerte dal mercato. Quindi abbiamo promo per famiglie, single, giovani e senior, che sono poi i protagonisti a bordo delle nostre navi. Tra le iniziative in corso segnaliamo Family Comfort, una promozione dedicata alle famiglie di tre/quattro persone che consente di prenotare due cabine a un prezzo scontato di almeno il 30%. Inoltre, è di queste settimane il lancio della nuova promo Msc Special, che offre tariffe speciali a partire da 349 euro per persona, tasse incluse, contingentate in base alla disponibilità su specifiche navi, tra cui Msc Splendida, Msc Lirica, Msc Armonia, Msc Opera, Msc Sinfonia, Msc Grandiosa, Msc Divina, Msc Magnifica, Msc Seaside, Msc World Europa, per crociere settimanali nel Mediterraneo occidentale e orientale, per partenze fino al mese di giugno da vari porti italiani». Msc sta introducendo nuovi incentivi o strumenti di vendita dedicati agli agenti per massimizzare le opportunità di business? «Il rapporto con gli agenti è fondamentale, perché crediamo che la vacanza inizi in adv, quindi investiamo molto nella formazione per dare loro gli strumenti per proporre il nostro prodotto nel modo migliore. La cura e l'attenzione per il cliente di cui parlavo prima, che mettiamo nelle nostre navi, nelle esperienze a bordo, per quanto ci riguarda nasce ancora prima dell'imbarco con l' altissima specializzazione delle nostre agenzie di viaggi. A inizio anno abbiamo lanciato il nuovo contratto Msc Crociere, accolto con grande entusiasmo. Recentemente abbiamo condotto oltre un centinaio di incontri sul territorio, coinvolgendo più di 2.500 punti vendita. Un vero successo che ci ha fatto riflettere su quanto sia importante ascoltare le agenzie di viaggio, e proprio da questa attenzione è scaturita un'ulteriore opportunità per loro con la nascita di Msc Yacht Club Ambassador, il programma di incentivazione che premia gli agenti che vendono per la prima volta questo prodotto con un'extra commission a fine anno, cumulabile con altre iniziative. Sono più di 2.000 le agenzie che hanno firmato l'accordo commerciale ad hoc aderendo al Programma Msc Yacht Club Ambassador. L'obiettivo è quello di portare il prodotto Yacht Club a un pubblico più ampio, anche per quelle agenzie di viaggio che finora lo avevano percepito come una proposta di nicchia. L'interesse verso il segmento lusso è cresciuto anche grazie a Explora Journeys, che sta avvicinando molte agenzie del lusso, che prima vedevano la crociera come un prodotto di "grandi numeri" e che invece adesso cominciano ad apprezzarlo anche per il tailor made ». I viaggiatori sono sempre più attenti alla sostenibilità. Quali iniziative green e di responsabilità ambientale state

L'agenzia di Viaggi

Focus

portando avanti, in particolare per le crociere nel Mediterraneo? «La sostenibilità è al centro della nostra visione. Con la pioniera Msc Euribia siamo stati tra i primi nel settore ad aver introdotto navi alimentate a gas naturale liquefatto (gnl). Lato Europa, stiamo lavorando sull'elettificazione nei porti in modo da poter spegnere i motori durante la sosta. Pur consapevoli dell'impatto che una nave da crociera può avere, visto che trasporta comunque qualche migliaio di persone, riteniamo fondamentale minimizzarlo al massimo, ponendo attenzione su tutti gli aspetti della sostenibilità. Ogni nuova unità della nostra flotta è progettata con standard ambientali sempre più elevati, nella consapevolezza che la sostenibilità non è un'opzione, ma un dovere».

Shipping Italy

Focus

Grimaldi chiede una concessione portuale per traffico ro-ro nel porto di Sagunto

Grimaldi punta a consolidare la sua presenza a Sagunto, scalo spagnolo in cui opera da diversi anni, con la richiesta di una concessione decennale per uno spazio da 174mila metri quadrati. Lo riporta El Mercantil , spiegando che l'area è già utilizzata dalla compagnia sulla base di una autorizzazione rilasciata dalla locale port authority, che ha competenza anche su Valencia e Gandia. L'istanza, in fase di valutazione, riguarda nello specifico un terminal nel quale già Grimaldi gestisce carichi rotabili tramite la sua controllata Valencia Terminal Europa nel quale vintende operare "principalmente a uso proprio". In particolare, precisa la stessa testata spagnola, la richiesta riguarda un'area compresa tra i moli Sur 2 e Centro 2, dedicata appunto ai ro-ro, e pertanto non confligge con la gara avviata dalla autorità portuale già nel 2023 per il molo Centro 2, ancora da aggiudicare. Nel porto di Sagunto Grimaldi era sbarcato già nel 2016 con lo scopo di alleggerire la pressione sul suo terminal di Valencia. Al momento la compagnia mette in relazione lo scalo con i porti italiani di Cagliari e Salerno, attraverso due linee con frequenza bisettimanale. La rotta Cagliari - Sagunto in particolare è una delle autostrade del mare 'internazionali' coperte dal Sea Modal Shift , l'incentivo a favore dello shift modale gomma-mare a favore delle imprese dell'autotrasporto attivato a fine 2023.



The Medi Telegraph

Focus

Motori full electric, dalla Cina agli Stati Uniti è il momento dei rimorchiatori

La gara per le costruzioni navali fra le due sponde del Pacifico passa anche dalla modernizzazione dei mezzi di servizio portuale **Genova** - Le imbarcazioni di servizio nei porti di tutto il mondo sono sempre più full-electric. La scelta è legata non soltanto alle emissioni, ma anche a un risparmio in termini economici. Dalla Cina alla penisola arabica agli Stati Uniti, soprattutto rimorchiatori, ma anche pilotine e draghe vengono attrezzate con motori elettrici a zero emissioni. Negli ultimi giorni le notizie si sono susseguite a stretto giro. In Cina è appena entrato in servizio nel porto di Lianyungang il rimorchiatore elettrico "Yungang 3", che assieme ai già operativi omonimi numeri 1 e 2 va a costituire quella che il governo cinese definisce la prima flotta di rimorchiatori elettrici in un porto nazionale. Il sito del porto sottolinea fra i vantaggi di questi rimorchiatori la riduzione delle emissioni, la silenziosità anche all'interno della plancia di comando, la semplificazione del pilotaggio e il fatto che bastino tre operatori a bordo per ogni turno. Secondo una stima del sito Xindemarine un rimorchiatore elettrico in Cina permette di risparmiare 350mila euro all'anno di combustibile e emette 900 tonnellate di Co2 in meno rispetto a un equivalente a motore termico. I primi due rimorchiatori della flotta hanno già compiuto oltre 8mila interventi operando per 11mila ore complessive. Per la gestione della flotta, nel 2024 è stata integrata a Lianyungang una rete di distribuzione elettrica portuale con prese dedicate e generatori fotovoltaici. Il governo cinese è fortemente impegnato nel promuovere i propri progressi in campo tecnologico e ambientale in un momento di forte competizione con gli Stati Uniti, che ha fatto diventare centrale proprio il settore delle costruzioni navali. E gli Stati Uniti dal canto loro non restano fermi. A Los Angeles, nel quadro anche della spinta a sviluppare l'industria navale statunitense, un rimorchiatore a alimentazione tradizionale verrà convertito con un motore elettrico, affidandosi per eseguire i lavori a aziende nazionali. Il mezzo, lungo 8 metri, sarà convertito dalla startup Arc in collaborazione con il cantiere Diversified marine di Portland, in Oregon. Verrà dotato di alimentazione a doppio motore da 600 cavalli con batterie al litio. L'obiettivo di Arc è di espandere l'attività e lavorare su rimorchiatori sempre più grandi. "Sostituendo i circa 2.000 rimorchiatori presenti negli Stati Uniti - nota l'azienda - si potrebbero risparmiare annualmente emissioni di gas serra pari a oltre 1,6 milioni di auto". E ancora, ad Abu Dhabi, la compagnia Noatum del gruppo Ad Ports ha ordinato una pilotina e due rimorchiatori, che verranno utilizzati nel porto di Khalifa. La pilotina, oltre al motore elettrico, disporrà di un sistema di foil che le consentirà di navigare più velocemente. Si tratta di un test per questo tipo di tecnologia in un porto, perché non è privo di rischi, come ad esempio l'impatto contro ostacoli galleggianti affioranti a pelo d'acqua.



La gara per le costruzioni navali fra le due sponde del Pacifico passa anche dalla modernizzazione dei mezzi di servizio portuale Genova - Le imbarcazioni di servizio nei porti di tutto il mondo sono sempre più full-electric. La scelta è legata non soltanto alle emissioni, ma anche a un risparmio in termini economici. Dalla Cina alla penisola arabica agli Stati Uniti, soprattutto rimorchiatori, ma anche pilotine e draghe vengono attrezzate con motori elettrici a zero emissioni. Negli ultimi giorni le notizie si sono susseguite a stretto giro. In Cina è appena entrato in servizio nel porto di Lianyungang il rimorchiatore elettrico "Yungang 3", che assieme ai già operativi omonimi numeri 1 e 2 va a costituire quella che il governo cinese definisce la prima flotta di rimorchiatori elettrici in un porto nazionale. Il sito del porto sottolinea fra i vantaggi di questi rimorchiatori la riduzione delle emissioni, la silenziosità anche all'interno della plancia di comando, la semplificazione del pilotaggio e il fatto che bastino tre operatori a bordo per ogni turno. Secondo una stima del sito Xindemarine un rimorchiatore elettrico in Cina permette di risparmiare 350mila euro all'anno di combustibile e emette 900 tonnellate di Co2 in meno rispetto a un equivalente a motore termico. I primi due rimorchiatori della flotta hanno già compiuto oltre 8mila interventi operando per 11mila ore complessive. Per la gestione della flotta, nel 2024 è stata integrata a Lianyungang una rete di distribuzione elettrica portuale con prese dedicate e generatori fotovoltaici. Il governo cinese è fortemente impegnato nel promuovere i propri progressi in campo tecnologico e ambientale in un momento di forte competizione con gli Stati Uniti, che ha fatto diventare centrale proprio il settore delle costruzioni navali. E gli Stati Uniti dal canto loro non restano fermi. A Los Angeles, nel quadro anche della spinta a sviluppare l'industria navale statunitense, un rimorchiatore a alimentazione tradizionale verrà convertito con un motore elettrico, affidandosi per eseguire i

Tassa Usa sulle navi della Cina, così la Corea spera nel rilancio

Genova - Non tutti piangono per la nuova maxi-tassa Usa sulle navi costruite in Cina o di proprietà/gestione cinese in ingresso nei porti americani: nella competizione globale del settore navalmeccanico è soprattutto la Corea del Sud che sta alla finestra **Genova** - Non tutti piangono per la nuova maxi-tassa Usa sulle navi costruite in Cina o di proprietà/gestione cinese in ingresso nei porti americani: molti guardano al ruolo centrale che ha la Fincantieri, con i suoi due impianti militari e civili in Wisconsin (peraltro alle prese con la commessa delle nuove fregate classe Constellation) ma nella competizione globale del settore navalmeccanico è soprattutto la Corea del Sud che sta alla finestra per capire se, prima che gli Usa riescano a restaurare la loro "maritime dominance", potrà avere benefici per la propria, di industria, che da 10 anni è surclassata dalla Cina. In particolare, secondo la Nice Credit Investment, un'agenzia di rating coreana, la nuova tassa potrebbe aiutare i cantieri navali del Paese a ridurre il divario competitivo nel mercato delle navi portacontainer. I costruttori navali cinesi attualmente godono di un vantaggio in termini di prezzo sul mercato, offrendo navi dall'8 al 20% più economiche rispetto ai loro omologhi coreani. La Corea del Sud, che è comunque il secondo costruttore di navi portacontainer al mondo, ha visto la sua quota di ordini globali calare drasticamente dal 31,6% nel 2021 ad appena il 12,1% nel 2024. Nello stesso periodo, la quota della Cina è aumentata dal 59,5% all'87,8%, secondo i dati dell'associazione coreana dei cantieri navali e dell'industria offshore. Tuttavia, siccome le nuove tariffe potrebbero scoraggiare gli armatori dall'ordinare navi costruite in Cina, questi potrebbero tornare alla Corea, che secondo il rapporto della Nice «mantiene un vantaggio competitivo in termini di tecnologia e credibilità». Così, il più grande costruttore navale coreano, Hd Hyundai, sarebbe in trattative con il gruppo greco Capital Maritime per un ordine fino a 20 navi portacontainer, un accordo stimato in 1,5 miliardi di dollari, secondo fonti del settore. E negli ultimi anni, la Capital ha spesso piazzato ordini a cantieri navali cinesi. I mercati ci credono: venerdì scorso, a valle dell'ufficializzazione da parte dell'Ustr della tassa, le azioni coreane legate al settore marittimo avevano subito guadagnato terreno. Le aziende con una dipendenza relativamente bassa dalle navi costruite in Cina hanno registrato guadagni particolarmente consistenti. La compagnia Hmm, ad esempio, che gestisce solo cinque navi prodotte in Cina nella sua flotta di 82 portacontainer, ha visto le sue azioni aumentare di oltre il 6%. Anche la politica della Casa Bianca sul gas naturale liquefatto (Gnl), che spinge su in incremento delle esportazioni, sorride alla Corea, almeno nel breve periodo: secondo Clarkson Securities, gli ordini globali per nuove metaniere potrebbero raggiungere le 126 unità entro il 2029. Con un costo di circa 260 milioni di dollari per nave, il mercato totale è in 32,3 miliardi di dollari - e la Corea è uno dei maggiori costruttori



04/23/2025 01:02

Alberto Quarati

Genova - Non tutti piangono per la nuova maxi-tassa Usa sulle navi costruite in Cina o di proprietà/gestione cinese in ingresso nei porti americani: nella competizione globale del settore navalmeccanico è soprattutto la Corea del Sud che sta alla finestra Genova - Non tutti piangono per la nuova maxi-tassa Usa sulle navi costruite in Cina o di proprietà/gestione cinese in ingresso nei porti americani: molti guardano al ruolo centrale che ha la Fincantieri, con i suoi due impianti militari e civili in Wisconsin (peraltro alle prese con la commessa delle nuove fregate classe Constellation) ma nella competizione globale del settore navalmeccanico è soprattutto la Corea del Sud che sta alla finestra per capire se, prima che gli Usa riescano a restaurare la loro "maritime dominance", potrà avere benefici per la propria, di industria, che da 10 anni è surclassata dalla Cina. In particolare, secondo la Nice Credit Investment, un'agenzia di rating coreana, la nuova tassa potrebbe aiutare i cantieri navali del Paese a ridurre il divario competitivo nel mercato delle navi portacontainer. I costruttori navali cinesi attualmente godono di un vantaggio in termini di prezzo sul mercato, offrendo navi dall'8 al 20% più economiche rispetto ai loro omologhi coreani. La Corea del Sud, che è comunque il secondo costruttore di navi portacontainer al mondo, ha visto la sua quota di ordini globali calare drasticamente dal 31,6% nel 2021 ad appena il 12,1% nel 2024. Nello stesso periodo, la quota della Cina è aumentata dal 59,5% all'87,8%, secondo i dati dell'associazione coreana dei cantieri navali e dell'industria offshore. Tuttavia, siccome le nuove tariffe potrebbero scoraggiare gli armatori dall'ordinare navi costruite in Cina, questi potrebbero tornare alla Corea, che secondo il rapporto della Nice «mantiene un vantaggio competitivo in termini di tecnologia e credibilità». Così, il più grande costruttore navale coreano, Hd Hyundai, sarebbe in trattative con il gruppo greco Capital Maritime per un ordine fino a 20 navi portacontainer, un accordo stimato in 1,5 miliardi di dollari, secondo fonti del settore.

The Medi Telegraph

Focus

di queste unità ad alto contenuto tecnologico. Ma la spinta degli Usa sulla produzione locale potrebbe alla fine indebolire i cantieri coreani, benché gli Usa scontino grosse difficoltà a poter accrescere l'attività dei loro bacini - specie nel ramo mercantile: ad esempio, lo storico cantiere navale di Philadelphia, che è stato acquisito da proprio dai coreani Hanwha Ocean (alla fine dello scorso anno, a riprova che l'industria stava già annusando l'aria) è troppo piccolo per costruire le metaniere da 174-180 mila metri cubi comunemente utilizzate nelle operazioni di esportazione, mentre la Hyundai non ha un proprio cantiere negli Usa. Da non dimenticare il settore difesa: a inizio mese Hd Hyundai ha siglato con il cantiere navale statunitense Huntington Ingalls un memorandum d'intesa, così come già lo scorso anno aveva firmato un accordo con l'Università del Michigan e di Seul per promuovere i professionisti della cantieristica navale. Finora però, la Corea sta pagando: dall'entrata in vigore dei dazi, l'export verso gli Usa è calato del 5,2%, essendo sospeso il previgente accordo di libero scambio.