



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 10 maggio 2025**



Prime Pagine

10/05/2025	Corriere della Sera	9
Prima pagina del 10/05/2025		
10/05/2025	Il Fatto Quotidiano	10
Prima pagina del 10/05/2025		
10/05/2025	Il Foglio	11
Prima pagina del 10/05/2025		
10/05/2025	Il Giornale	12
Prima pagina del 10/05/2025		
10/05/2025	Il Giorno	13
Prima pagina del 10/05/2025		
10/05/2025	Il Manifesto	14
Prima pagina del 10/05/2025		
10/05/2025	Il Mattino	15
Prima pagina del 10/05/2025		
10/05/2025	Il Messaggero	16
Prima pagina del 10/05/2025		
10/05/2025	Il Resto del Carlino	17
Prima pagina del 10/05/2025		
10/05/2025	Il Secolo XIX	18
Prima pagina del 10/05/2025		
10/05/2025	Il Sole 24 Ore	19
Prima pagina del 10/05/2025		
10/05/2025	Il Tempo	20
Prima pagina del 10/05/2025		
10/05/2025	Italia Oggi	21
Prima pagina del 10/05/2025		
10/05/2025	Italia Oggi Sette	22
Prima pagina del 10/05/2025		
10/05/2025	La Nazione	23
Prima pagina del 10/05/2025		
10/05/2025	La Repubblica	24
Prima pagina del 10/05/2025		
10/05/2025	La Stampa	25
Prima pagina del 10/05/2025		
10/05/2025	MF	26
Prima pagina del 10/05/2025		

Trieste

09/05/2025	Messaggero Marittimo	28
Monfalcone, inaugurata la nuova sede Midsea al porto		
09/05/2025	Shipping Italy	29
Sguardi puntati sul Nord Africa per lo sviluppo del settore ro-ro italiano		
09/05/2025	Shipping Italy	31
Spinelli: "Il provvedimento che andrà in Consiglio dei Ministri è atteso da molti porti italiani"		

Genova, Voltri

09/05/2025	Genova Today	32
Nuova diga, in arrivo altri 300 milioni di euro		
09/05/2025	Il Nautilus	33
SI TERRÀ MARTEDÌ 20 MAGGIO LA TAPPA GENOVESE DELLA CAMPAGNA DI ASSUNZIONI DI GNV		
09/05/2025	Informazioni Marittime	34
Lavoro, arriva a Genova la campagna di assunzioni GNV		
09/05/2025	Italpress.it	35
Genova, il sindaco Bucci ottiene dal Mit altri 302 milioni di euro		
09/05/2025	PrimoCanale.it	36
Fumi delle navi, i cittadini: "Serve una task force per tutelare la salute"		
09/05/2025	Rai News	38
Altri 302 milioni dal Mit per la Diga Foranea di Genova		
09/05/2025	Shipping Italy	39
Spinelli: Il provvedimento che andrà in Consiglio dei Ministri è atteso da molti porti italiani		
09/05/2025	The Medi Telegraph	40
Gnv, il 20 maggio a Genova tappa della campagna di assunzioni		
10/05/2025	transportonline.com	41
ZLS Genova: opportunità strategica per superare i dazi e rilanciare il commercio internazionale		

La Spezia

09/05/2025	Citta della Spezia	42
Nomina Pisano alla guida dell'Autorithy spezzina, Agostinelli: "Un'eccellenza del territorio che resta al timone"		
09/05/2025	MenteLocale	44
Blue Design Summit 2025 alla Spezia		

Ravenna

09/05/2025	Il Nautilus	45
Porti, Francesco Benevolo all'AdSP Mare Adriatico Centro Settentrionale		

09/05/2025	Informare	46
Nei primi tre mesi del 2025 il traffico delle merci nel porto di Ravenna è aumentato del +8,9%		
09/05/2025	RavennaNotizie.it	47
Sei candidati a confronto sul porto di Ravenna: dibattito tranquillo, tante proposte e un po' di confusione di fronte alla comunità portuale		
09/05/2025	RavennaNotizie.it	51
Barattoni (centrosinistra): "Il Porto infrastruttura fondamentale per la città, serve un sindaco che faccia anche il regista"		
09/05/2025	ravennawebtv.it	52
Amministrative: Barattoni: "Il Porto, infrastruttura fondamentale per il futuro della città"		

Livorno

09/05/2025	Il Nautilus	53
I porti dell'Alto Tirreno in vetrina al Breakbulk Europe		
09/05/2025	Informatore Navale	54
Porti. Ferrante (Mit), Livorno porta sul futuro dell'Italia, avanti con gli investimenti		
09/05/2025	La Gazzetta Marittima	55
I porti di Livorno e Piombino si mettono in vetrina alla fiera di Rotterdam		
09/05/2025	La Gazzetta Marittima	56
Uno scavalco che non scavalca mai		
09/05/2025	Messaggero Marittimo	58
I porti dell'Alto Tirreno al Breakbulk Europe di Rotterdam		
09/05/2025	Messaggero Marittimo	59
La Biennale del Mare e dell'Acqua: un evento per affrontare le sfide della costa		
09/05/2025	Shipping Italy	64
Spinelli: Il provvedimento che andrà in Consiglio dei Ministri è atteso da molti porti italiani <i>Nicola Capuzzo</i>		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

10/05/2025	Abruzzo News	65
Inaugurata la fiera della Nautica a Pescara Sottocosta 2025 [VIDEO]		
09/05/2025	Abruzzo Web	66
SBARCATI NEL PORTO DI ORTONA 108 MIGRANTI: AVVIATI I CONTROLLI SUL LORO STATO DI SALUTE		
09/05/2025	Ancona Today	67
L'appello del Comitato Porto-Città a Silvetti: «Difenda i confini urbani dal nuovo Piano regolatore portuale»		
09/05/2025	Ansa.it	69
Porto di Ancona, in tre mesi +15% merci movimentate		
09/05/2025	Corriere Marittimo	71
Porti Adriatico Centrale, primo trimestre 2025: "Segnali incoraggianti" - Traffici in lieve crescita		
09/05/2025	Il Nautilus	73
ADSP MARE ADRIATICO CENTRALE: CRESCE IL TRAFFICO DELLE MERCI NEL PRIMO TRIMESTRE 2025		
09/05/2025	Informare	75
Il porto di Ancona ha chiuso il primo trimestre con un traffico di 2,1 milioni di tonnellate di merci (+4%)		

09/05/2025	Informazioni Marittime	76
<hr/>		
09/05/2025	La Gazzetta Marittima	77
<hr/>		
09/05/2025	La Gazzetta Marittima	79
<hr/>		
09/05/2025	Messaggero Marittimo	81
<hr/>		
09/05/2025	The Medi Telegraph	83
<hr/>		
09/05/2025	vivereancona.it	85
<hr/>		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

09/05/2025	CivOnline	87
<hr/>		
09/05/2025	CivOnline	88
<hr/>		
09/05/2025	CivOnline	89
<hr/>		
09/05/2025	La Provincia di Civitavecchia	90
<hr/>		
09/05/2025	La Provincia di Civitavecchia	91
<hr/>		
09/05/2025	La Provincia di Civitavecchia	92
<hr/>		

Napoli

09/05/2025	Ansa.it	93
<hr/>		
09/05/2025	Napoli Village	94
<hr/>		

Bari

09/05/2025	AskaNews.it	97
<hr/>		
09/05/2025	FerPress	98
<hr/>		

09/05/2025	Messaggero Marittimo	99
Nuovo presidente AdSp MAM: Puglia e Molise danno il via libera a Francesco Mastro		
10/05/2025	transportonline.com	100
AdSP Mare Adriatico Meridionale: Puglia e Molise approvano la nomina di Francesco Mastro		

Brindisi

09/05/2025	AskaNews.it	101
Porti, Mit: ok Regioni Puglia e Molise a inter per Francesco Mastro		
09/05/2025	FerPress	102
AdSP Mare Adriatico Meridionale: intesa Puglia-Molise: avanti con iter per Mastro		
09/05/2025	Messaggero Marittimo	103
Nuovo presidente AdSp MAM: Puglia e Molise danno il via libera a Francesco Mastro		
10/05/2025	transportonline.com	104
AdSP Mare Adriatico Meridionale: Puglia e Molise approvano la nomina di Francesco Mastro		

Manfredonia

09/05/2025	AskaNews.it	105
Porti, Mit: ok Regioni Puglia e Molise a inter per Francesco Mastro		
09/05/2025	FerPress	106
AdSP Mare Adriatico Meridionale: intesa Puglia-Molise: avanti con iter per Mastro		
09/05/2025	Informatore Navale	107
FOGGIA - OPERAZIONE CONGIUNTA DA PARTE DI GUARDIA COSTIERA E GUARDIA DI FINANZA E POLIZIA LOCALE		
09/05/2025	Messaggero Marittimo	108
Nuovo presidente AdSp MAM: Puglia e Molise danno il via libera a Francesco Mastro		
09/05/2025	Puglia Live	109
FOGGIA- OPERAZIONE CONGIUNTA DA PARTE DI GUARDIA COSTIERA E GUARDIA DI FINANZA E POLIZIA LOCALE.		
09/05/2025	Sea Reporter	110
Operazione congiunta da parte di Guardia Costiera e Guardia di Finanza e Polizia Locale		
10/05/2025	transportonline.com	111
AdSP Mare Adriatico Meridionale: Puglia e Molise approvano la nomina di Francesco Mastro		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

09/05/2025	Ansa.it	112
Al porto di Gioia Tauro operativa la banchina di Ponente		
09/05/2025	FerPress	113
Porto di Gioia Tauro: attraccata la prima nave nella banchina di Ponente-Lat		
09/05/2025	Il Nautilus	114
PORTO DI GIOIA TAURO: ATTRACCATA LA PRIMA NAVE NELLA BANCHINA DI PONENTE, LATO NORD		

09/05/2025	Informare	115
<hr/>		
09/05/2025	Informatore Navale	116
<hr/>		
09/05/2025	Informazioni Marittime	118
<hr/>		
09/05/2025	La Gazzetta Marittima	119
<hr/>		
09/05/2025	La Gazzetta Marittima	121
<hr/>		
09/05/2025	Messaggero Marittimo	122
<hr/>		
09/05/2025	Sea Reporter	123
<hr/>		
09/05/2025	The Medi Telegraph	124
<hr/>		

Olbia Golfo Aranci

09/05/2025	Informatore Navale	125
<hr/>		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

09/05/2025	ilcittadinodimessina.it	127
<hr/>		
09/05/2025	Shipping Italy	128
<hr/>		
09/05/2025	Stretto Web	130
<hr/>		
09/05/2025	Stretto Web	131
<hr/>		
09/05/2025	TempoStretto	132
<hr/>		
09/05/2025	TempoStretto	133
<hr/>		
09/05/2025	TempoStretto	134
<hr/>		

Palermo, Termini Imerese

09/05/2025	Palermo Today	136
<hr/>		

Focus

09/05/2025	Agenparl	140
Tenerini (FI): "L'Economia del Mare è la sfida strategica per la Toscana. Livorno torna ad essere la porta d'Europa"		
09/05/2025	Agenparl	141
(ARC) Porti: Amirante, logistica strategica e investimenti in crescita		
09/05/2025	cruiseindustrynews.com	142
P&O Offers Cruises Offers Savings Off Select Voyages		
09/05/2025	Informare	143
Nel primo trimestre i ricavi di Costamare sono diminuiti del -6,1%		
09/05/2025	Informare	144
Nel primo trimestre il traffico delle merci nei porti della Tunisia è diminuito del -2,6%		
09/05/2025	Informazioni Marittime	145
Completato il restyling della flotta di Costa Crociere		
09/05/2025	Informazioni Marittime	146
Lavoro portuale in Consiglio dei Ministri. Per Uiltrasporti si discutono "norme pericolosissime"		
09/05/2025	La Gazzetta Marittima	147
L'immobiliare sposa la logistica: Centurion entra in Alis		
09/05/2025	Messaggero Marittimo	148
Capitanerie di Porto: a Firenze la celebrazione dei 160 anni		
09/05/2025	Messaggero Marittimo	150
Assiterminal, Ferrari: "Quest'anno all'Assemblea saranno i mercati a parlare"		
09/05/2025	Shipping Italy	151
La decarbonizzazione per i traghetti non è un pranzo di gala		
09/05/2025	Shipping Italy	153
Il futuro della Marina Militare italiana: segnata la rotta dell'evoluzione della flotta		
09/05/2025	The Medi Telegraph	155
Cold ironing, i Paesi Ue ancora divisi da tempi e strategie		
09/05/2025	The Medi Telegraph	156
Il presidente di Espo: "Il cold ironing nei porti non basta. È necessaria certezza sulle tariffe"		
09/05/2025	The Medi Telegraph	158
Costa Crociere: a fine anno il ritorno di "Serena" dopo il refit, dal 2027 sarà in Mediterraneo. "Fortuna" uscirà dalla flotta		
09/05/2025	The Medi Telegraph	159
Fondo di accompagnamento alla pensione, l'allarme di Uiltrasporti e Filt Cgil: "Non escludere i dipendenti delle Autorità di sistema portuale"		
10/05/2025	The Medi Telegraph	161
Il direttore di Drewry: "Nuovi fuel solo nei grandi scali. No a spezzatini nelle forniture"		
10/05/2025	The Medi Telegraph	162
Il presidente del porto di Anversa: "Ora alleanza con Rotterdam. Basta campanili sui temi strategici"		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63921
Roma, Via Campania 39-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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

ZANELLATO
ARTE E MESTIERI



Il Giro d'Italia
In Albania la maglia rosa è sulle spalle di Pedersen
di **Marco Bonarrigo** e **Gaia Piccardi**
alle pagine 58 e 59



Domani in edicola
Portnoy, a Torino il «nuovo» Roth
nel supplemento culturale del **Corriere** e oggi nell'App



Il Papa: spesso alla fede sono preferiti soldi, successo e piacere. I selfie con i fedeli. E Bannon attacca: è contro Trump

Leone, il messaggio ai potenti

L'omelia: «Chi ha autorità si faccia piccolo». L'insediamento il 18 maggio, attesi in 250 mila

LE PRIME RISPOSTE

di **Antonio Polito**

«Sparire perché rimanga Cristo, farsi piccolo perché Lui sia conosciuto e glorificato». Chi si chiedeva che Papa sarà Prevost ha avuto ieri una prima risposta dalla sua stessa voce. Non è Francesco. Tenderà a sparire. Proseguirà la sua opera, non ne seguirà lo stile.

Le grandi oligarchie, e quella dei cardinali lo è per eccellenza, conoscono solo due modi di procedere nelle loro decisioni: rinnovamento nella continuità, o continuità nel rinnovamento. Francesco rappresentò la prima scelta, Leone la seconda. A chi temeva che la Chiesa del predecessore finisse col mettere troppe cose terrene, tutte giuste e importanti per carità, davanti al «core business» della trascendenza, nella sua prima messa Leone ha chiarito: «Anche oggi non mancano i contesti in cui Gesù, pur apprezzato come uomo, è ridotto solamente a una specie di leader carismatico o di superuomo, e ciò non solo tra i non credenti, ma anche tra molti battezzati, che finiscono così col vivere, a questo livello, in un ateismo di fatto».

A chi temeva invece che il primo Papa americano, eletto neanche due settimane dopo la visita di Trump in Vaticano, fosse un passo indietro, persino una concessione all'arroganza del nuovo potere imperiale, ha dato una risposta sferzante sul piano culturale.

continua a pagina 46



di **Gian Guido Vecchi** da pagina 2 a pagina 21

IL REPORTAGE

La gioia bipartisan Usa per la caduta di un veto

di **Aldo Cazzullo**

L'elezione di Prevost a Papa ha elettrizzato l'America. alle pagine 16 e 17

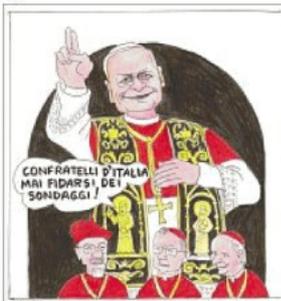
LA CHIESA AMERICANA, PAROLIN E LA CURIA

Quell'alleanza nata nella Cappella Sistina

di **Massimo Franco**

Gli italiani in ordine sparso e la Chiesa delle Americhe. Alleanze e futuro. a pagina 5

GIANNELLI



IN PRIMO PIANO

I GRANDI TEMI Migranti e gay: ecco cosa pensa

di **Virginia Piccolillo** alle pagine 6 e 7

A CASA DEL FRATELLO

«Quando giocava a fare il prete»

di **Viviana Mazza** a pagina 20

VITA PRIVATA

Le sue passioni: lo sport, la guida

di **Tommaso Labate** alle pagine 8 e 9

Russia Trump a Zelensky: stop di 30 giorni

Xi a Mosca con Putin, ma la parata è dimezzata Tregua, il piano Usa-Ue

SETTEGIORNI

di **Francesco Verderami**

I calcoli di Elly

Elly Schlein ha già vinto il referendum senza dover aspettare il risultato. Perché a prescindere dalla percentuale dei votanti — che anche dentro la Cgil dicono «non raggiungerà il quorum» — ha scommesso sui quesiti referendari per normalizzare definitivamente il suo partito e spogliare i riformisti della loro identità.

continua a pagina 30



di **Lorenzo Cremonesi** e **Marco Imarisio**

Nel discorso per gli 80 anni del Giorno della Vittoria, Putin abbassa i toni. Poche parole, le sue, davanti al leader cinese Xi. E non viene mai nominato «l'Occidente». Intanto, Usa e Ue si allineano e chiedono 30 giorni di tregua.

alle pagine 24 e 25

octopusenergy

TAGLIA LE BOLLETTE
PASSA A OCTOPUS ENERGY!

Energia pulita a prezzi accessibili

Trustpilot ★★★★★

octopusenergy.it

IL CAFFÈ di Massimo Gramellini

Che i cardinali abbiano scelto un Papa in funzione anti Trump è la tipica esagerazione che può venire in mente solo ai tifosi e agli odiatori di Trump, accomunati dall'ossessione per l'ingrignuto della Casa Bianca. Robert Prevost è giovane e in buona salute, potrebbe restare alla guida della Chiesa per una ventina d'anni. Mentre Trump, a meno che gli lascino fare un golpe, già tra tre e mezzo tornerà a giocare a golf. È il bello che i teorici della cospirazione anti Trump, cioè dell'iscrizione dello Spirito Santo al partito di Kamala Harris, sono gli stessi che fino all'altro ieri sostenevano che un Papa statunitense sarebbe stato impossibile, proprio perché di statunitensi ingombranti ce n'era già uno. Più che un problema politico, se ne profila uno narcisistico. Il trumpismo è

L'ImPrevost

l'anti-trumpismo traggono linfa dalla convinzione che Trump sia l'americano più famoso e influente del mondo. Una convinzione entusiasticamente condivisa dallo stesso Trump, che non perde occasione per raccontarsi come l'Unto del Signore, tanto che ultimamente si è pure confezionato un «meme» dove appare vestito da Papa. Forse se l'è tirata, perché un Papa americano poi è arrivato davvero. Solo che non è lui. E adesso Trump scivola inevitabilmente in seconda posizione. Quando i due si faranno un selfie insieme, ci sarà qualcuno, magari un bambino, che griderà: «Chi è il signore col ciuffo arancione vicino al Papa americano?». E quello sarà il giorno più brutto della vita di Trump.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

BIOTON
ENERGIA NATURALE

È buono, è Bioton.

PREPARATI AL CAMBIO DI STAGIONE con ingredienti ad azione tonica e ricostituente

SELLA

505.10
Pubb. Italiana Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 conv. L. 48/2004 art. 1, c.1, CD 16/04/05
077120 44830308





Oggi a Roma, in piazza del Pantheon, la tappa italiana della mobilitazione pacifista "Stop Rearm Europe". Hanno già aderito 800 sigle da 18 Paesi Ue



DONA IL TUO 5x1000 C.F. FONDAZIONE PEZZOLI PER LA MALATTIA DI PARKINSON. 97128900152 RICERCA SANITARIA.



Sabato 10 maggio 2025 - Anno 17 - n° 127 Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 2,00 - Arretrati: € 3,00 - € 10 con il libro "Antifascisti immaginari" Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 29/02/2004 n. 46) Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

NELLA PIAZZA ROSSA

Putin e 39 leader per due vittorie: il 1945 e l'Ucraina



TIOZZO A PAG. 9

ARCHIVIO DISARMO&C.

Pacifisti: un piano in 5 punti alla Ue per Mosca e Kiev

GROSSI A PAG. 8-9

LA NORMA SUL PORTO

"Salva-Spinelli": Salvini e Caputi vedono Aldo&C.

MOIZO A PAG. 10

EREDITÀ: EXIT STRATEGY

Elkann, 2 ipotesi: messa alla prova o patteggiamento

BOFFANO A PAG. 11

MIRACOLO DEM IN SICILIA

Al congresso Pd votano un morto e nomi inventati

Wanda Marra

"È più semplice fare un Papa che un segretario del Pd in Sicilia", dicono gli oppositori di Anthony Barbagallo, segretario uscente e ricandidato nell'Isola. Perché a votare il Regolamento del congresso (in un'infuocata Assemblea, il 27 gennaio) pareci siano stati pure "una persona defunta", oltre a profili online identificati come "il merlo" e "il gatto nero". A PAG. 15



LEONE XIV Niente ritiro dell'italiano, superato pure da Erdo

Prevost in testa fin dall'inizio: franchi tiratori contro Parolin

Moltissimi "cecchini" hanno fatto franare subito la candidatura del segretario di Stato. E i bergogliani, soprattutto i moderati, hanno puntato sull'americano. Che ora divide gli Usa



CANNAVÒ, GRANA E SANSA A PAG. 2-3

L'EXPORT CONTINUA IL GOVERNO CONFESSA PER LA PRIMA VOLTA

Chi se ne frega di Gaza: armiamo ancora Israele



"ARMI NON CONTRO CIVILI" IMPOSSIBILE VERIFICARE. "MUNIZIONI E PEZZI DI VELIVOLI"

SALVINI A PAG. 6

IL NUOVO LIBRO DELLA GIORNALISTA Jebreal: "Palestinesi sacrificabili, Occidente complice di genocidio"

ANTONIUCCI A PAG. 7

LE NOSTRE FIRME
• Dell'Arti a pag. 4
• Borzi a pag. 13
• Valentini a pag. 13
• Del Popolo a pag. 13
• Coen a pag. 19
• Luttazzi a pag. 12

GLI APOSTOLI DELLA TECNOLOGIA
CORSO AL MARMO
In edicole selezionate e dal 16 maggio in libreria e negli store online

CHE C'È DI BELLO
Il pastore "mohicano", il bordello in famiglia, la signora di Cinecittà
DA PAG. 20 A 23
La cattiveria
Trump deluso: il nuovo Papa è americano, ma le ostie verranno servite sempre senza ketchup
LA PALESTRA/SIMONE CARAFA

Prevost imprevis

Marco Travaglio

Ogni conclave, vaticanesi e papologi ripetono il detto: "Chi entra Papa esce cardinale". Poi però sono i primi a scordarselo. Nel 2013 i giornalisti avevano deciso per Scola, vescovo ciellino di Milano e amico di Formigoni che per migliorare il suo curriculum - svelò Rep - "faceva lezioni di filosofia ed etica a Berlusconi, Dell'Utri e Confalonieri" (con risultati eccezionali, specie sull'etica). Davano ordini allo Spirito Santo senza sentire ragioni: "Sarà Scola, Zero speranze per quel tal Bergoglio che - ridacchiava Rep - è candidato a racimolare qualche voto al primo scrutinio". Il fatto che fosse il più votato dopo Ratzinger nel conclave precedente non li aveva insospettiti. Infatti diventò Papa, lasciando la Scola Cantorum con lo scolapasta in testa. Sono più o meno gli stessi esperti tuttologi che tre anni fa giuravano sulla sicura elezione di Draghi al Quirinale: "Sarà Mario". Infatti non lo votò nessuno (perché portano pure fortuna).

Stavolta lo Scola e il Draghi di turno era Parolin. Yourend aveva sondato i vaticanisti delle 9 maggiori testate italiane: Parolin 38%, Zuppi 15, Pizzaballa 14, Tagle 13, Aveline 7, López Romero 5, ultimi Erdo e Prevost col 3. Giovedì mattina, dopo la seconda fumata nera, Open sparava: "Pranzo a Santa Marta decisivo per i sostenitori di Parolin papa... fra un piatto di penne e un'orata". Però il menu forse era giusto. Intanto il sito del Sole 24 Ore, diretto da Nostradamus, annunciava: "Flash, anticipazione: Parolin in arrivo". Negli stessi istanti Parolin si ritirava e arrivava Prevost. Dopo la fumata bianca, tutti aspettavano l'Habemus papam, tranne il direttore del Sole Fabio Tamburini che lo anticipava urbi et orbi a Radio 24: "Credo di poter dire che tutto fa convergere verso Parolin. Manca ancora il timbro dell'ufficialità, ma il nuovo papa dovrebbe essere Parolin. Ho fondati motivi di ritenere che finirà così". Si chiama 24 ore perché è sempre in ritardo di almeno un giorno. Paolo Mieli, dopo il bacio della morte a Zuppi ("È il mio candidato secco"), invocava "un papa italiano, europeo e occidentale", come esistessero italiani extraeuropei e orientali e la Chiesa fosse una filiale della Nato. Poi è uscito un nord-sud-americano e Mieli ora fa buon viso: "Oracolo nello Spirito Santo. Prevost rinforza l'America, è molto diverso da Bergoglio. Sarà un grandissimo papa, come Giovanni Paolo II". Che non era né italiano né americano né occidentale. Mattarella e Meloni sono entusiasti per l'appello di Leone XIV alla pace (ripetuta 9 volte in pochi minuti). E che stavano facendo è due mentre veniva eletto? Un Consiglio Supremo di Difesa per buttare almeno altri 10 miliardi l'anno nelle armi e continuare ad armare l'Ucraina e Israele. E il loro fattivo contributo alla "pace disarmata e disarmante".





il Giornale



SABATO 10 MAGGIO 2025

DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno LII - Numero 110 - 1.50 euro**

www.ilgiornale.it
ISSN 1120-4371 | Giornale del Nord-Est

L'OMELIA DI LEONE XIV

Prima scossa: Gesù non è Superman

Il Papa contro l'ateismo: «La Chiesa deve illuminare le notti del mondo»

Editoriale

CHI CI COSTRINGE ALLA (GIUSTA) DIFESA

di Alessandro Sallusti

«La pace sia con voi... pace per il mondo, disarmata e disarmante» sono state le prime parole pronunciate da Papa Leone XIV e tutti i leader del pianeta ad applaudire e complimentarsi. Passano dodici ore e sulla Piazza Rossa di Mosca Putin, al fianco del presidente cinese Xi e di un'altra decina di dittatori comunisti, fa sfilare il suo potente esercito, mostra carri armati di ultima generazione e missili grandi come una casa lasciando intendere di essere pronto a usarli se qualcuno tenterà di fermare le sue ambizioni imperialiste. Non c'è voluto molto insomma a smaltire la grande emozione che l'elezione di un Papa regala al mondo intero. Putin e il comunismo internazionale ci riportano subito coi piedi per terra, il che ovviamente nulla toglie al valore delle parole di Leone: che altro può fare un Papa se non invocare con forza la pace universale? Ma se si passa dalle parole ai fatti, la forza trasloca dentro ordigni micidiali, che se qualcuno te li punta contro non ha senso stare a guardare o alzare bandiera bianca. Tanto che la dottrina della Chiesa prevede il principio di «guerra giusta», un apparente ossimoro compendio di ragioni per cui è moralmente lecito avviare un'azione militare: l'agire deve essere difensivo, estremo rimedio al rifiuto dell'aggressore di accettare soluzioni pacifiche; l'intervento militare deve avere l'approvazione dell'autorità politica legittima; l'azione non può essere indirizzata contro i civili. Insomma, anche per la Chiesa esiste il diritto alla difesa, e per difendersi è ovviamente necessario prepararsi per tempo a farlo, soprattutto in presenza di evidenti minacce. Attenzione quindi a strumentalizzare le parole del neo Papa, le armi che abbiamo visto sfilare ieri a Mosca non sono giocattolo, i carri armati non sagome di cartone e il martoriato popolo ucraino bene lo sa. Giusto che Leone scuota le coscienze, ma fino a che in giro per il mondo ci sarà anche un solo Putin altrettanto bene fanno i governi europei, compreso il nostro, ad attrezzarsi per difendere le libertà occidentali conquistate, per altro, in duemila anni di conflitto dopo conflitto. Compresa - cari pacifisti di sinistra - l'ultima volta con la resistenza armata al nazifascismo.

La fede cristiana è ritenuta «una cosa assurda»; si preferiscono denaro, successo, potere, piacere. La condanna dell'ateismo, la riscoperta della fede come bellezza del Vangelo. Ma anche il «farsi piccolo», l'umiltà di un Papa appena eletto. La prima omelia di Leone XIV è un manifesto teologico che invita l'uomo a «sparire» perché «resti presente Cristo». Davanti a tutti i cardinali (presente anche Angelo Becciu) ha introdotto il suo discorso salutando in inglese e parlando a braccio.

Braghieri, de Feo, Giubilei, Liconti, Manzo, Marchese Ragona, Robecco, Sartini e Sorbi
da pagina 2 a pagina 15



CONSACRAZIONE Un'immagine della prima Messa di Leone XIV

DAL 12 MAGGIO

Svolta in aereo: cani e gatti potranno volare in cabina

Pier Francesco Borgia

Basta viaggi nella stiva degli aerei. Basta stress per i padroni che trascorrono ore di ansia. Ora i voli saranno meno traumatici per chi non rinuncia ad avere come compagno di viaggio il proprio animale domestico. L'Enac (Ente nazionale per l'aviazione civile) ha coronato il sogno di molti padroni di animali domestici: volare insieme in cabina. Il crisma dell'ufficialità è atteso per il prossimo consiglio di amministrazione il 12 maggio.

a pagina 23

DA ROMA IN TUNISIA

Già rimpatriati i 3 molestatori del Concertone

Luca Fazzo

È finita come voleva il governo la vicenda dei tre nordafricani molestatori al concerto del Primo Maggio: sono già stati rispediti in Tunisia. E la Cassazione smentisce i giudici: «Legittimi i trattamenti in Albania»

con Manti a pagina 17

VIA LIBERA AL DL

Autonomia e fisco Il governo fa un altro passo

Lodovica Bullan

Per il governo è un altro tassello verso il federalismo fiscale. Nella giornata di ieri il Consiglio dei ministri ha dato il via libera al decreto attuativo della riforma fiscale, sui tributi delle Regioni e degli enti locali.

a pagina 16

L'ANALISI

Se la ragione incontra la fede

Stefano Zurlo a pagina 3

LA SALUTE DELLA CHIESA

Un compromesso al rialzo per l'unità

Gaetano Quagliariello a pagina 4

TONACA STRATTONATA

Destra o sinistra? Problema vuoto

Alessandro Gnocchi a pagina 7

INTERVISTA A BAGNASCO

«Con lui torna la verticalità»

Francesco Boezi a pagina 7

I NUOVI EQUILIBRI

Ormai l'Europa è una periferia

Marco Zucchetti a pagina 13

IL RETROSCENA

Gli intrighi fatali al Papa italiano

Augusto Minzolini a pagina 10

L'ANNIVERSARIO DEL «VICTORY DAY»

Putin e Xi, parata di guerra a Mosca

Discorso breve e dimesso. Polemica Ue-Fico, unico occidentale presente

Luigi Guelpa e Gian Micalessin a pagina 20

GIÙ LA MASCHERA

IL BACIO PIÙ BELLO

di Luigi Mascheroni

Diglietto d'affetto per Vittorio Sgarbi. Caro Vittorio, tu fai di tutto per essere considerato o insostituibile o insopportabile. E in entrambi i casi ci riesci sempre. Da quando, a un certo punto, hai smesso di abbuffarti di vita - inseguendo donne e Madonne, le opere e i giorni, l'arte e la Storia - hai iniziato a mancare. L'8 maggio era il tuo compleanno - incident-

talmente hanno anche eletto un Papa - e la tua fidanzata storica e stoica, Sabrina Colle, ha postato una vostra foto e un messaggio. La foto è vecchia: voi due che vi baciate davanti al Bacio di Francesco Ciusa. Ma il messaggio è eterno: un atto d'amore che vale un capolauro dell'arte.

Ieri, dopo parecchio tempo, hai anche risposto al telefono. Hai detto che stai meglio.

Ci manchi, Vittorio. Quello che ci serve non è la normalità: ce n'è già troppa, credimi. Ma lo straordinario. Come te.



Alla fine, sei sopravvissuto alla politica, che ti sei accorto quanto poco valga; a incidenti e malattie, perché prima o poi il corpo presenta il conto; e persino a buona parte del tuo ingombrante entourage.

È molto facile - e vale per tutti noi - stare vicino a chi è giovane, ricco, famoso e sempre in tv. Ed è tremendamente difficile continuare a farlo quando passano gli anni, arrivano gli acciacchi, spariscono i riflettori e ti inseguono le inchieste. Ma per tua fortuna, e nostra, rimane sempre, coi suoi baci, Sabrina (a proposito: grazie).

E a te, Vittorio, auguri. Per tutto.

IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)

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

IL GIORNO

SABATO 10 maggio 2025
1,60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it



MILANO Agguato all'ultrà, lui: scambio di persona

**Bologna battuto 3-1
L'antipasto di Coppa
ingolosisce il Milan**

Palma a pagina 23, Mignani e Giordano nel Qs



LECCO Sport, ori e amicizia

**Antonio Rossi
«Con Jury vinco
anche in tv»**

Degli Antoni a pagina 25



Leone XIV nella Cappella Sistina

La prima omelia:
«Gesù non è
un superuomo»



De Robertis alle pagine 2 e 3

Intervista allo storico della Chiesa

**Melloni: ora Trump
non è l'americano
più importante**

Marmo a pagina 10

L'analisi

**Attento agli ultimi
ma vigilerà
sulla morale**

Bruno Vespa a pagina 11



Un selfie con Leone XIV appena eletto Papa. Prevost ha fatto la sua prima uscita a sorpresa al Palazzo del Sant'Uffizio, dove viveva. Campane a festa a Chicago, il ricordo della sua città: dalla messa sull'asse da stiro al tifo, alla passione per il tennis. La destra Usa lo attacca: è un marxista. Retroscena dal Conclave: italiani divisi e scontenti, fronte americano con asiatici e africani

LA SUA GENTE

G. Rossi, Marziani, Cinaglia, Panettiere, Pioli, Ottaviani, F. Moroni, Fabrizio, Baldini e analisi di Graglia da pagina 2 a pagina 15



In parata con il premier cinese per ricordare la sconfitta nazista

**Putin celebra
il giorno
della vittoria:
«Tutta la Russia
sostiene la guerra
in Ucraina»**

Ottaviani
a pagina 17



L'ira del governatore Gian Schlein: ipocriti e codardi

**Fine vita,
il governo
impugna
la legge toscana
«No a fughe
in avanti»**

Ingardia
a pagina 19



**Nello specchio di Narciso
Il ritratto
dell'artista**
Il volto, la maschera, il selfie

23.02 - 29.06 2025
FORLÌ, MUSEO CIVICO SAN DOMENICO

INFORMAZIONI E PRENOTAZIONI NOSTRE
0543.36217 - MOSTRAFORLI@CIVITA.ART
WWW.MOSTRAMUSEISANDOMENICO.IT



Oggi su Alias

REPORTER SOTTO TIRO A GAZA Giornalisti, reporter e filmmaker, un tragico bilancio di morti che non ferma i lavoratori dei media



Domani su Alias D

MATHIJS DEEN «Fiume infinito» al Salone di Torino, Olanda paese ospite. Il nuovo saggio di Michael Hardt e la fotografia tedesca a Milano



Visioni

ABDERRAHMANE SISSAKO Incontro con il regista mauritano, «Black Tea» è il nuovo film in uscita il 15 maggio Cristina Piccino pagina 15

il manifesto

quotidiano comunista

oggi con ALIAS

CON LE MONDIE DIPLOMATIQUE 4 EURO 2,00

SABATO 10 MAGGIO 2025 - ANNO LV - N° 110

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

Il papa Bob Il «evento di Roma» che fa impazzire i trumpiani

GUIDO MOLTEDO

Che il nuovo papa provenga dal quarto paese con il maggior numero di cattolici al mondo, dopo Brasile, Messico e Filippine, non dovrebbe stupire. Se non si trattasse degli Stati Uniti d'America. Il pontefice non può essere figlio di una superpotenza: era un dogma fino alla vigilia del conclave. Che poi l'ha smentito con l'elezione di Bob Prevest. Paradossalmente avrebbe avuto ancora validità, se alla Casa Bianca ci fosse il cattolico Joe Biden. — segue a pagina 3 —

Trono e altare Quella tentazione dei laici di farne una guida politica

MARIO RICCIARDI

Rocco Palmò è un giornalista di Filadelfia di origine italiana (prompote del cardinal Gasparri), noto negli Stati Uniti per i suoi reportage dal Vaticano e sul mondo cattolico. Sua una delle prime reazioni all'elezione del nuovo papa. Un tweet il cui testo era un semplicemente BOB!!!. Maiuscole e punti esclamativi per enfatizzare la soddisfazione che deve aver provato apprendendo che al soglio di Pietro era appena asceso uno dei suoi followers. — segue a pagina 4 —

Modello di potere L'oligarchia del Conclave non è senza popolo

ANTONIO FLORIDIA

Avverto il lettore: questo articolo la prende alla lontana, ma poi giunge a parlare del recente conclave, e degli insegnamenti che possono derivarne. Da che è nata la moderna democrazia non pochi si sono affannati a sollevare dubbi sull'incompetenza e sulla volubilità delle masse: come ha scritto su queste pagine Alfio Mastropaolo, si comprese che il voto a maggioranza, di per sé, non è una difesa affidabile. — segue a pagina 12 —

La diretta della cerimonia dell'elezione di papa Leone XIV in un ristorante a Cincinnati, Usa foto Carolyn Kaster/Ap



«Leone XIV è un anti Donald, un papa woke, un marxista». La canea Maga scatenata contro Bob Prevest. Mentre i democratici smarriti ne fanno un idolo e già vogliono al Congresso «pope hope». Il primo pontefice nordamericano ha fatto un miracolo: un po' d'ombra a Trump pagine 2-4

A MOSCA LA GRANDE PARATA PER GLI 80 ANNI DELLA VITTORIA SULLA GERMANIA NAZISTA, CON XI E LULA

Putin flette i muscoli ma abbassa i toni

«L'intero Paese, l'intera società, l'intera nazione - e le telecamere della tv russa inquadrano il patriarca Kirill - sostengono i partecipanti all'Operazione militare speciale». Vladimir Putin celebra gli 80 anni della vittoria sulla Germania nazista flettendo i muscoli ma abbassando i toni,

mai così poco accesi dall'invasione dell'Ucraina. C'è un negoziato in corso e anche la parata per la Grande guerra patriottica ne viene investita. Vicino al leader russo ci sono Xi Jinping (e tank cinesi sfilano sulla Piazza Rossa), Lula e molti leader africani che segnano l'espansione rus-

sa nel continente. E la vittoria diventa una celebrazione nazionalista. Dall'altra parte il leader ucraino Zelensky dimentica le collusioni fasciste dell'Ucraina bellica e definisce tutto «la parata del cinismo», parla con Trump e invita i leader europei a Kiev. ANGIERI, BARRILE PAGINA 5

IL NEO CANCELLIERE A BRUXELLES Migranti e difesa, le priorità di Merz

Tre giorni dopo la sua elezione con brivido al Bundestag, seguita da una doppia visita a Parigi e Varsavia, Merz è già in visita nella capitale europea. Dalle

frontiere al riarmo, c'è accordo su tutto con von der Leyen. Meloni sente il cancelliere. Sulla difesa Italia ai margini. COLOMBO, VALDAMBRIANI A PAGINA 6

SUICIDIO ASSISTITO Governo in Consulta contro la legge toscana



In Cdm il governo dà mandato all'avvocatura di Stato di impugnare davanti alla Corte costituzionale la legge della Regione Toscana sul fine vita che detta tempi e modalità certe per applicare il diritto sancito dalla stessa Consulta nel 2019. Un regalo anche ai pro-life che oggi sfilano a Roma. MARTINIA PAGINA 8

«REMIGRAZIONE» A Varese l'adunata europea delle destre



«Sarà il più grande punto di svolta nella storia degli europei da secoli»: così Alfonso Gonçalves, fondatore del gruppo filonazista Reconquista, ha presentato il Remigration Summit promosso da un ampio schieramento di suprematisti bianchi per il 17 maggio in provincia di Varese. FERRARI A PAGINA 9

REPORTAGE L'infanzia di Gaza uccisa con la fame



Le voci di madri e padri che a Gaza vedono i figli spegnersi per la fame: un reportage di +972 racconta il blocco degli aiuti imposto da Israele. Intanto gli Usa confermano: useranno la distribuzione del cibo per spingere i palestinesi verso sud, primo passo per la pulizia etnica. AHMED, AMER, CRUCIATI A PAGINA 11



Printed in Italy. Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Dma/C/PM/232103





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCCCIII - N° 127 ITALIA
SPEDIENTE IN ABBONAMENTO POSTALE 459 - ART. 2, COM. 20, L. 66/2013

Fondato nel 1892



Sabato 10 Maggio 2025 •

Commenta le notizie su *ilmattino.it*

AGENZIA E PRODOTTORE: "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" - ELBO LEO

L'omelia manifesto di Prevost: ridurre Gesù a superuomo è ateismo
Tra le priorità del nuovo Papa un'enciclica sull'IA: l'uomo sia al centro



LA CHIESA DI LEONE XIV

L'editoriale/1

ESSENZIALITÀ E SOBRIETÀ

di Bruno Forte *

Erano lo scorso 26 marzo e ci ritrovavamo in Vaticano come piccolo gruppo di cardinali e vescovi di varie parti del mondo e della Curia romana per quella che viene chiamata in latino la Feria Quarta.
Continua a pag. 35

L'editoriale/2

IL RITORNO ALLE TRADIZIONI

di Bruno Vespa

Quanto ci sarà di Francesco in Papa Leone? È la domanda girata dappertutto dopo esserci ripresi dallo shock di aver aspettato un Petrus (Parolin) e aver trovato un Robertus (Prevost).
Continua a pag. 35

Franca Giansoldati, Andrea Gagliarducci e Ileana Sciarra da pag. 2 a 6

Messaggio del Cardinale Battaglia

L'affetto di Napoli e del Sud «Cammineremo insieme»

Antonio Menna a pag. 5

La visita del 7 settembre

Il ricordo di Montoro «Quella lezione di umiltà»

Valentino Di Giacomo a pag. 4

L'editoriale/3

L'URGENZA DI TORNARE A ESSERE UN FARO

di Angelo Scelzo

Un pontificato che nasce, porta subito nel cuore della Chiesa e del mondo. Leone XIV sembra aver accelerato il passo. Quel nome, così insolito per questi tempi ma così dentro la storia; la prima immagine, l'abito corale, stola, mozzetta rossa e croce pettorale dorata.
Continua a pag. 35

L'intervista/1

Casini: «Ridarà collegialità alla Chiesa, Parolin king maker»

Mario Ajello a pag. 6

L'intervista/2

Il teologo Scognamiglio: sarà centrale il dialogo interreligioso

Giuliana Covella a pag. 5

All'interno l'inserto del Mattino

Napoli, non solo De Bruyne idea Hojlund

Nel mirino il bomber dello United Domani la sfida contro il Genoa



Marotta e Taormina nell'inserto Sport

Manfredi-DeLa, il vertice Stadio, ok al terzo anello e se arriva lo scudetto azzurri sul bus scoperto

«Passi in avanti» sorride il sindaco Manfredi, mentre l'assessore Cosenza si fa scappare «che c'è ottimismo» dopo il vertice con il presidente del Napoli De Laurentis sulla gestione dello stadio. E passi in avanti sono stati fatti anche su un'eventuale festa scudetto, col club che ha aperto all'ipotesi bus scoperto sul lungomare.
Di Biase e Roano nell'inserto Sport

L'affare milionario NAPOLI BASKET A SHAQ SUPERSTAR NBA



Arpaia e Prestisimone in Cronaca

In ricordo di Piero Craveri a Napoli

LA CENTRALITÀ DEL VINCOLO ESTERNO NELLA POLITICA ECONOMICA ITALIANA

di Paolo Savona *

Il tema da me scelto per questo incontro è il ruolo centrale che il vincolo esterno ha avuto nelle vicende post-belliche dell'Italia, in politica e in economia. Come collaboratore di Guido Carli ho avuto modo di accertare l'importanza di questo principio nella sua filosofia politico-economica e riflettere su un'analoga presenza nella storia d'Italia, dal formarsi della sua unificazione politico-territoriale all'adesione al Trattato europeo di Maastricht.
Continua a pag. 34

Putin, la parata-show a Mosca con Xi

Vertice a Kiev dei leader europei Meloni, asse con Merz per la tregua

Lontano dalla parata militare di Mosca per il 80esimo anniversario della vittoria sulla Germania nazista, l'altro 9 maggio è quello dell'Europa che fa quadrato attorno a Kiev. A 75 anni dalla dichiarazione di Robert Schuman che diede il la all'integrazione, l'Ue si è data appuntamento in Ucraina, a Leopoli, dove è stato lanciato un tribunale speciale internazionale incaricato di perseguire i crimini di aggressione della Russia. E nella capitale Kiev, dopo i vertici di Londra e Parigi, torneranno a vedersi, oggi, i leader della coalizione dei volenterosi con la premier italiana Giorgia Meloni in video collegamento.
Rosana e Sciarra a pag. 7

L'analisi

LA STRATEGIA DELLA CINA

di Giuliano Noci

È stato il gran giorno di Putin, che ha inteso celebrare in pompa magna l'ottantesimo anniversario della vittoria dell'Unione Sovietica sul nazismo. Hanno sfilato rappresentanze militari di 13 Stati.
Continua a pag. 7

Confetti maxtris
LA PASSIONE LA QUALITÀ





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 147 - N° 137 ITALIA

NAZIONALE



Sabato 10 Maggio 2025 • S. Alfio

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

DICONO DI TE

Ronchi: un attore equilibrato è un paradosso

Pagani a pag. 28



Il numero 1 al Foro Italico Il giorno di Sinner Jannik in campo contro Navone

Carina e Martucci nello Sport



All'Olimpico (ore 18) Lazio, la notte della verità: affronta la Juve

Nello Sport



Tra le priorità di Leone una "Rerum Digitalium" che riaffermi l'importanza del lavoro umano con le nuove tecnologie



Un'enciclica sull'IA

L'editoriale

IL RUOLO CENTRALE DI ROMA PER LA PACE

Mario Ajello

Una Chiesa che va in missione di pace, quella descritta nel discorso programmatico di Leone XIV, e ci va insieme alla città universale, Roma, che ha la pace nel suo doppio dna, quello cristiano e quello laico. Proprio la compenetrazione tra i due ambiti, nel segno del dialogo tra le religioni e tra le nazioni per trovare una soluzione alla «terza guerra mondiale combattuta a pezzi» (cit. Bergoglio), è l'ubi consistam della forza di questa Capitale. Che ora acquisisce una centralità ancora maggiore sullo scacchiere mondiale, per la (...)
Continua a pag. 26

I SERVIZI

L'omelia-manifesto
«Gesù superuomo? Questo è ateismo»
Giansoldati a pag. 2

Verso l'insediamento
Il gelo dei trumpiani
A.S. Pietro forse Vance
Paura a pag. 4

Intervista a Casini
«Ridarà collegialità alla Chiesa divisa»
A pag. 9

Papa Leone XIV alla messa con i cardinali nella Cappella Sistina
Diotallevi, Evangelisti, Gagliarducci, Gualta, Mulvoni, Rosi, Sabadini, Sciarra e Vita
da pag. 2 a pag. 15

Leader europei, vertice a Kiev

► Putin, parata show a Mosca con Xi per celebrare la vittoria del '45. Ma ringrazia Trump e gli Alleati
Oggi il summit dei Volenterosi con Zelensky, Meloni in videocall. Allo studio nuove sanzioni Ue-Usa

ROMA Vertice dei Volenterosi europei oggi a Kiev (Meloni sarà in video-collegamento). Lo ha annunciato Ieri Zelensky mentre a Mosca andava in scena la parata show di Putin per il V-Day con Xi, Vucic e altri capi di Stato. Ma stavolta lo zar non ha attaccato l'Occidente, anzi ha ringraziato Trump e «gli alleati» della Seconda Guerra Mondiale. Da Usa e Ue ultimatum al Cremlino: tregua di 30 giorni o altre sanzioni.
Rosana e Ventura alle pag. 16 e 17

Invasione boomerang
Gli 007 italiani: a Gaza soltanto 5mila miliziani
ROMA A Gaza Hamas arranca. Secondo i nostri 007, nella Striscia sono rimasti 5mila miliziani.
Bechis a pag. 16

Impugnata la legge: viola la Costituzione
Fine vita, il governo bocchia la Toscana
Opposizioni in trincea: scelta ipocrita
ROMA L'annuncio avviene nel silenzio generale del Consiglio dei ministri: la legge della Toscana sul fine vita verrà impugnata davanti alla Consulta. Le opposizioni all'attacco: subito una legge nazionale.
Pigliautile a pag. 19

Gli abusi del 1° Maggio
Stupro al Concertone già rimpatriati i 3 stranieri accusati
ROMA Per le violenze al Concertone, rimpatriati in tre (con permesso di soggiorno per studio).
Allegri a pag. 21

Lavorava al recupero



La maledizione del Bayesian: morto un sub

PALERMO Quella del Bayesian è una maledizione. Ieri c'è stato l'ottavo morto: un sommozzatore, uno degli operai impegnati nel complesso piano di recupero del vellero.
Lo Verso a pag. 20

ASSISTENZA MEDICA

Tel. 06 86 09 41

Pronto intervento medico e chirurgico polispecialistico

VILLA MAFALDA

Via Monte delle Gioie, 5 - Roma - Info su villamafalda.com

Il Segno di LUCA

SCORPIONE, APERTO ALL'AMORE
Oggi la Luna entra nel tuo segno e Mercurio si trasferisce nel Toro, il tuo segno complementare. Qualcosa si muove, spinto da un vento fresco che porta con sé novità e incontri. La configurazione favorisce la sensibilità rendendoti non solo recettivo ma anche più disponibile nei confronti degli altri. La comunicazione migliora e facilita l'intesa con il partner. Con quest'aria frizzante l'amore guadagna un'importanza sempre maggiore.
MANTRA DEL GIORNO
Lamentarsi alimenta l'infelicità.
© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 26

* Tardati 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); "La Roma di Bergoglio" € 5,00 (solo Roma)



il Resto del Carlino



(*) A Rovigo IL RESTO DEL CARLINO con "LA VOCE NUOVA DI ROVIGO" Euro 1,50 - non vendibili separatamente
QN CARLINO + HARPER'S BAZAAR in abbinamento obbligatorio con Edizione di Imola non vendibile separatamente € 1,80

SABATO 10 maggio 2025
1,80 Euro*

Nazionale - Imola

+ 5
www.carlino.it



BOLOGNA Caccia al fortunato

**Gioca al Lotto 5 euro
e vince quattro milioni
È il record italiano**

Principini a pagina 25



Leone XIV nella Cappella Sistina

La prima omelia:
«Gesù non è
un superuomo»



De Robertis alle pagine 2 e 3

Intervista allo storico della Chiesa

**Melloni: ora Trump
non è l'americano
più importante**

Marmo a pagina 10

L'analisi

**Attento agli ultimi
ma vigilerà
sulla morale**

Bruno Vespa a pagina 11



LA SUA GENTE

G. Rossi, Marziani, Cinaglia, Panettiere, Pioli, Ottaviani, F. Moroni, Fabrizio, Baldini e analisi di Graglia da pagina 2 a pagina 15

In parata con il premier cinese per ricordare la sconfitta nazista

Putin celebra il giorno della vittoria: «Tutta la Russia sostiene la guerra in Ucraina»

Ottaviani a pagina 17



L'ira del governatore Gianni Schlein: ipocriti e codardi

**Fine vita,
il governo
impugna
la legge toscana
«No a fughe
in avanti»**

Ingardia a pagina 19



20⁺

Nello specchio di Narciso
**Il ritratto
dell'artista**
Il volto, la maschera, il selfie

23.02 - 29.06 2025
FORLÌ, MUSEO CIVICO SAN DOMENICO
INFORMAZIONI E PRENOTAZIONI NOSTRE
0543.36217 - MOSTRAFORLI@CIVITA.ART
WWW.MOSTRAMUSEISANDOMENICO.IT





IL SECOLO XIX



SABATO 10 MAGGIO 2025

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,20 € con "GENTE+ELLE" in Liguria, AL e AT - 1,50 € in tutte le altre zone - Anno CXXXIX - NUMERO 110, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per le pubblicità su: IL SECOLO XIX www.ilsecolo.it Tel. 010.5388.200 www.manzoniverisling.it

IL PIANETA MALATO

MICHELE BRAMBILLA
PERCHÉ I RAGAZZI
CI GUARDANO
(E CI GIUDICANO)

Ieri mattina a Palazzo Ducale s'è parlato di biodiversità. Era una delle varie puntate del Festival dello Sviluppo Sostenibile, che si tiene su tutto il territorio nazionale e che è arrivato alla nona edizione. Lo organizza l'ASVIS, l'Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile diretta dall'ex ministro Enrico Giovannini. Di quel hanno detto i molti relatori (quasi una trentina) trovate il resoconto a pagina 14.

Quel che mi ha colpito di più è l'interesse dei ragazzi. E, in parallelo, il disinteresse di noi boomers.

Chi ha figli adolescenti o giovani lo sperimenta: i ragazzi sono molto più attenti di noi a tutto ciò che riguarda il pianeta che spesso immertatamente abitiamo. Considerano il riscaldamento globale, i cambiamenti climatici e la salvaguardia delle biodiversità questioni molto più importanti di quelle che noi, guardando la realtà con la lente dei giornali e della politica, crediamo essere prioritarie. Anche nei comportamenti ordinari e quotidiani i ragazzi sono molto più attenti e responsabili di noi: fanno scrupolosamente la raccolta differenziata, non lasciano luci accese né sprecano altre energie, privilegiano i mezzi pubblici all'auto privata, anzi l'auto - che ai nostri diciott'anni era un traguardo - spesso non la vogliono neppure. E se proprio la debbono usare, la esigono elettrica o almeno ibrida.

Certo non bisogna generalizzare: ma credo sia un fatto che mentre nella nostra giovinezza la passione più grande (quando c'era) era l'ideologia politica, oggi per chi sta intorno ai vent'anni è la salvezza del pianeta. Che poi è la salvezza del genere umano perché il pianeta, così come è sopravvissuto all'estinzione dei dinosauri, può benissimo sopravvivere anche alla nostra scomparsa: magari in non eccellenti condizioni, ma sopravvivere. Ci penseranno i millenni a vedere la rivincita della natura e chissà, forse nuovi abitanti. Ieri a mezzogiorno la diretta streaming del convegno al Ducale registrava già 325.000 contatti; mercoledì, al primo evento a Milano, i contatti erano stati oltre 700.000, le visualizzazioni 270.000. I ragazzi ci guardano. E siccome noi boomers siamo l'ultima delle generazioni che, a partire dalla rivoluzione industriale, si sono disinteressate dei danni collaterali del progresso e abbiamo consegnato loro una bella grana da risolvere, ci giudicano anche.

IL RIBELLE DI HOLLYWOOD AL FILM FESTIVAL DI SESTRI LEVANTE
Matt Dillon: «L'IA minaccia il cinema
Diventati attore per saltare la scuola»

SILVIA ISOLA / PAGINA 38



IN LIGURIA MENO CANDIDATI DEL FABBISOGNO
Scuole, il flop del concorso
per direttori amministrativi

ALESSANDRO PALMESINO / PAGINA 18

LA MESSA PER I CARDINALI NELLA CAPPELLA SISTINA. PROROGATI GLI INCARICHI DELLA CURIA. IL TEORICO DI TRUMP BANNON: «PREVOST SCELTA PEGGIORE PER I CATTOLICI»

Leone XIV, elogio all'umiltà

Prima omelia del Papa: «Chi ha autorità deve farsi piccolo». «Non ridurre Gesù a semplice leader»

Nella sua prima omelia, ieri nella Cappella Sistina, Papa Leone XIV, primo americano della Storia sul Soglio di Pietro, si rivolge ai potenti: «Chi ha autorità deve farsi piccolo». Richiamo alla tentazione all'ateismo che riguarda i cattolici: «Sbagliato ridurre Gesù a un semplice leader». Attacco di Bannon, consigliere di Trump: «Prevost è stata la scelta peggiore per i cattolici». E dall'America profonda emerge lo spirito di Leone: il Papa dei contadini. Intanto, il Pontefice ha prorogato gli incarichi della Curia.

AGASSO, DE SANCTIS FIORINI E SEMPRINI / PAGINE 2-7

IL PONTEFICE E LA LIGURIA

Andrea Fassione e Bruno Viani / PAGINE 6-7

Gli avi di Sanremo, gli incontri genovesi «Colto e alla mano»

Nel convento della Consolazione, roccaforte degli agostiniani, mostrano le fotografie di monsignor Prevost nei giorni trascorsi a Genova. «Sembra schivo ma ha un carattere molto dolce». Da Sanremo spuntano le tracce di un antenato del Papa.

ROLLI



LA MAXI OPERA

Bucci: «Per la Diga sono in arrivo altri 300 milioni»

Emanuele Rossi / PAGINA 8

Marco Bucci annuncia di avere strappato al governo 300 milioni in più per la Diga di Genova.



IL VICEMINISTRO

Rixi: «Porto, i fumi sono nella norma
La sinistra specula»

Simone Gallotti / PAGINA 9

«Lo dicono i dati, a Genova inquinano molto più le auto che le navi». Il viceministro ai Trasporti Rixi attacca la sinistra: «Crea allarmismo per scopi elettorali».

LE LISTE DEL PD

Orlando: «Saremo il primo partito
Con noi stabilità»

Annamaria Coluccia / PAGINA 11

Il Pd a Genova presenta le sue liste in vista del rush finale verso il voto. «Un'affermazione del Pd è condizione di stabilità», dice l'ex ministro Orlando.

SALERNITANA BATTUTA 1-0 E SUPERATA. PER LA SALVEZZA SARANNO DECISIVI GLI ULTIMI 90 MINUTI



ORGOGGIO SAMPDORIA, TRE PUNTI DI SPERANZA

L'esultanza dei giocatori sotto la gradinata dopo il gol di Meulenstein (foto Arveda) ARRICHIELLO, BASSO E MARSIGLIA / PAGINE 40 E 41

BUONGIORNO

La scelta del nuovo Papa di chiamarsi Leone XIV ha indotto molti alla correlazione con Leone XIII, il primo Papa eletto dopo la breccia di Porta Pia, dunque il primo dopo mille anni a non esercitare il potere temporale, e il primo, con l'enciclica Rerum Novarum, a occuparsi di ricchezza, sviluppo industriale, rapporti fra datore di lavoro e lavoratore, insomma il primo a parlare di dottrina sociale. Altri, ma molti meno, hanno proposto il suggestivo parallelo con Leone I o Leone Magno, che nel 452 rispose alla preghiera dell'imperatore Valentiniano III e prese parte all'ambasceria incaricata di dissuadere Attila dallo scendere a Roma. Un episodio che a scuola abbiamo studiato tutti: l'atto supremo e maestoso di un pontefice che, armato della sola croce, indusse il feroce condottiero a sospendere le razzie.

Flagello di Dio

MATTIA FELTRI

I resoconti dell'epoca raccontano infatti che Attila fu travolto dall'autorevolezza di natura celeste di Leone Magno e ricondotto alla ragione. Ma poi ci sono sempre le maledizioni che devono rovinare le belle agiografie, e si avanzano insinuazioni sull'attività corruttiva del Papa, e cioè non convinsero Attila con la solennità ma con l'oro. Studi più recenti hanno invece avvalorato l'ipotesi che nei dintorni di Roma divampasse una pestilenza di malaria, sulle cui conseguenze il Santo Padre fantasticò abbastanza da spingere l'interlocutore a darsela a gambe levate. E pertanto c'è ora chi spera che se un Leone ci riuscì con Attila, un altro Leone ci potrà riuscire con Putin. Ma sottovalutano - continuano a sottovalutare - quello che anche questa storia insegna: con le canaglie bisogna trattare da canaglie.

NUOVO
BANCO METALLI
L'unica fonderia in Liguria
COMPRO ORO
PREZZO MASSIMO
GARANTITO

GENOVA CORNIGLIANO:
Via Cornigliano n. 36/38/40/r
Tel: 010 6501501

GENOVA SAN FRUTTUOSO
C/so Sardegna 89/R

GENOVA SAMPIERDARENA:
Via Antonio Cantoni, 166r Tel. 010 416382

SANREMO: Via Roma 2,
Tel: 0184 990230

ORARIO CONTINUATO: dal Lunedì al Sabato 9.00/19.00
www.banco-metalli.com

NUOVO
BANCO METALLI
L'unica fonderia in Liguria
COMPRO ORO
PREZZO MASSIMO
GARANTITO

GENOVA CORNIGLIANO:
Via Cornigliano n. 36/38/40/r
Tel: 010 6501501

GENOVA SAN FRUTTUOSO
C/so Sardegna 89/R

GENOVA SAMPIERDARENA:
Via Antonio Cantoni, 166r Tel. 010 416382

SANREMO: Via Roma 2,
Tel: 0184 990230

ORARIO CONTINUATO: dal Lunedì al Sabato 9.00/19.00
www.banco-metalli.com



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Adeempimenti
Concordato biennale, l'opzione 2024 debutta in dichiarazione



Giorgio Gavelli
— a pag. 28

Sentenza Cedu
Anche per i notai fascicoli e informazioni protette

Marina Castellanca
— a pag. 30



FTSE MIB 39369,99 +1,02% | SPREAD BUND 10Y 108,20 +1,30 | SOLE24ESG MORN. 1438,85 +0,57% | SOLE40 MORN. 1478,02 +0,93% **Indici & Numeri** → p. 31-35

Fisco, con la riforma fino a 6,5 miliardi nelle nuove sanatorie degli Enti locali

Consiglio dei ministri

Primo ok del Governo al decreto sui tributi di sindaci e presidenti

Porte aperte alle delibere per rottamare i crediti senza sanzioni e interessi

Possibile prevedere bonus per favorire i pagamenti spontanei

Primo via libera in consiglio dei ministri alla riforma dei tributi locali, nel decreto attuativo della delega fiscale.

Il piatto forte dei provvedimenti è rappresentato dalle sanatorie autonome: Comuni, Città, Province e Regioni potranno introdurre forme di definizioni agevolate sui vecchi crediti, con riduzione o azzeramento di sanzioni e interessi, senza attendere misure nazionali, e prevedere incentivi per favorire l'adempimento spontaneo.

Ridotte le sanzioni su omesse o infedeli dichiarazioni Imu e Tari, mentre si dimezzano i tempi di attesa per far scattare i pignoramenti.

Gianni Trovati — a pag. 3

IL PRESIDENTE DI CONFINDUSTRIA

Orsini: «Tra Fisco e imprese regole certe e trasparenti. Ires premiale più forte a chi investe»



Emanuele Orsini, il presidente di Confindustria: «L'ires premiale è la via giusta anche se un po' penalizzata per i fondi mancanti»

Nicoletta Picchio — a pag. 2

ADEMPIMENTI

Cooperative compliance, Nord e Lazio spingono le adesioni

Jean Marie Del Bo — a pag. 2



Il tram torna di gran moda
Progetti per 5,4 miliardi

Marco Morino — a pag. 12

ROCCA SALIMBENI

Mps, utili in crescita del 24% Balzo da record del capitale

Luca Davi
— a pag. 23

NEI NOVE MESI

Mediobanca, i ricavi salgono a 2,8 miliardi (+5%)

Antonella Olivieri
— a pag. 23

UTILE A 110,3 MILIONI

Banca Generali nomina gli advisor per l'Ops

Maximilian Cellino
— a pag. 23

IL COLOSSO TEDESCO

Commerz, muro di profitti per difendersi da UniCredit

Isabella Bufacchi
— a pag. 25

Trump apre a un taglio dei dazi alla Cina Oggi i negoziati a Ginevra

Commercio

Donald Trump evoca una riduzione dei dazi sulla Cina fino ad assestarli all'80%. Ora le tariffe Usa sulla Cina sono del 145% (con alcune eccezioni). Oggi primo round di negoziati Usa-Cina a Ginevra.

Marco Valsania — a pag. 4

LA REAZIONE DEI MERCATI

Borse europee positive: record del Dax tedesco Milano top (+1%)

Carlini e Longo — a pag. 5

Moody's declassa Stellantis «Il contesto di mercato pesa sulla redditività»

Automotive

Moody's ha declassato Stellantis a Baa3 da Baa1. Outlook passa da negativo a stabile. «La difficile congiuntura di mercato», scrive l'agenzia, complica il recupero «del margine verso la precedente categoria di rating».

Annicchiarico — a pag. 26

IL 26° CALO CONSECUTIVO

Industria, a marzo produzione +0,1% Ma sull'anno è negativa (-1,8%)

Luca Orlando — a pag. 27

PANORAMA

L'EX PREMIER ISRAELIANO

Olmert: «Gaza è dei palestinesi, deve far parte del loro Stato»

Gaza appartiene ai palestinesi e deve far parte del futuro Stato palestinese. Ad affermarlo è stato l'ex primo ministro israeliano Ehud Olmert. L'aeronautica militare israeliana ha colpito oltre 60 obiettivi nella Striscia nelle ultime 24 ore. L'Idf ha comunicato di aver intercettato un missile lanciato dallo Yemen. Attivate le sirene d'allarme. — a pagina 9

LA PRIMA MESSA

Papa Leone XIV: «Ridurre Gesù a superuomo è ateismo di fatto»

Carlo Marroni — a pag. 6

IMPUGNATA LA LEGGE

Sul fine vita è scontro Governo-Regione Toscana

Il Governo impugna la legge della Regione Toscana sul fine vita perché «esula in via assoluta dalle competenze regionali». Giusti: «Decisione paradossale, difenderemo la nostra legge». — a pagina 7



GIOVANNI BARONI
«L'industria è centrale Più investimenti e competenze»

— Servizi a pag. 11

Motori 24

Vendita da ottobre Jeep Compass anche in versione elettrica

Simoni Pini — a pag. 27

Food 24

Affettati Salumi: export su, consumi interni no

Emiliano Sgambato — a pag. 21

ABBONATI AL SOLE 24 ORE

Scopri le offerte ilssole24ore.com/abbonamento Servizio Clienti: 02.30.300.600

800 911 959 rifiutigu.it

Se hai più di 10 dipendenti dal 15 giugno sei obbligato ad iscriverti al RENTRI per la gestione dello smaltimento rifiuti.

RIFIUTI GURU

Rifiuti Guru è la soluzione ideale per gestire facilmente obblighi, scadenze e MUD.



LUNEDÌ ATALANTA-ROMA

All'Olimpico c'è Lazio-Juve
scontro diretto Champions
Pes e Rocca alle pagine 26 e 27



INTERNAZIONALI DI TENNIS AL FORO

Sinner in campo con Navone
104 giorni dopo la squalifica
Carmellini, Di Pasquale e Schito alle pagine 28 e 29



LA RUSSA A FIRENZE

«Sui referendum della Cgil
propaganda per il non voto»
Campigli a pagina 12

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 Giovanni d'Avila, sacerdote

Sabato 10 maggio 2025

DIRETTO DA TOMMASO CERNO

Anno LXXXI - Numero 127 - € 1,50* (con Moneta)

ISSN 0391-6990
www.iltempo.it

Chi non l'ha visto arrivare
DI TOMMASO CERNO

CERNOBYL

Nell'Italia della rissa continua ci hanno già spiegato che Papa Prevost è tutto e il contrario di tutto. Il dopo Francesco per una certa sinistra. Un ritorno alla tradizione per i nostalgici di Ratzinger. Un Papa di sinistra e anti Trump, ci è cascato perfino Bannon. E pur di spararne una, Leone XIV sarebbe un «falso» americano. E invece, semplicemente, la sinistra non l'ha visto arrivare e la destra ancora non ci può credere. Non può credere che esista un uomo di Chiesa che pensa ai poveri, come tutti i Papi della storia, e alla pace ma al tempo stesso è un cristiano cattolico, praticante, che rispetta la tradizione e che dialoga con i conservatori tanto quanto con gli altri e che vota repubblicano quando un candidato gli piace. Insomma un Papa per cui presto Schlein e Conte si preoccuperanno molto. Tanto che vista la tendenza a scaricare tutto su Giorgia Meloni, non mi stupirei se le chiedessero, anche stavolta, di riferire in Parlamento. Come si permette l'Italia di avere un vescovo di Roma americano di questi tempi? «Venga a spiegarlo se ne ha il coraggio».

Bisistina
DI LUIGI BISIGNANI

**Il dopo Bergoglio
E ora liberate
Santa Marta**
a pagina 5

L'imPrevosto

Perché Leone XIV scompiglia le carte. Dal rapporto con Trump al patto con Dolan e i cardinali Usa fino al nuovo ruolo di Meloni
Ecco il vero obiettivo del Papa: ricristianizzare l'Occidente
La prima omelia: «Cristo superuomo? È ateismo di fatto»

DI NICO SPUNTONI
alle pagine 2 e 3



DI GIANLUIGI PARAGONE

**Ha perso l'Europa
che non esprime
energia cristiana**
a pagina 3

DI FRANCESCO CAPOZZA

**Tutti prorogati
Ma ecco chi
rischia il posto**
a pagina 5

DI VIRGINIA SABA

**Altro che Papa pop
Quell'agostiniano
di amore e intelletto**
a pagina 8

DI GIULIA SORRENTINO

**Dove andrà a vivere
Crescono le chance
del Palazzo Apostolico**
a pagina 4

DI NICO SPUNTONI

**Il vescovo di Albano
«Spero venga presto
a fare vacanze qui»**
a pagina 9

Il Tempo di Osho

**Le passioni sportive del Pontefice
Baseball, tennis e la maglia giallorossa**

"Ma è vero che sei della Roma?" "Sì sì... So abbonato in Curia sud"

Turchetti a pagina 7

**IL TEMPO
di Feltri**

**Che forza questi vecchi
Una categoria a parte
maratoneti dell'anima**

DI VITTORIO FELTRI

Era da qualche anno direttore di giornale. E ai giovani redattori che si presentavano in riunione con aria saccente e la solita propositina sui vecchi condita di umorismo (...)

Segue a pagina 11

Oroscopo
Le stelle di Branko
a pagina 30

OGGI IN EDICOLA

Su Moneta
nuova vita Mps
decollo di Ita
e Fibercop

MD SRL
MARINETTI ARREDO DESIGN

Alcuni dei marchi prestigiosi che trovate nel nostro showroom:

Bellota, G. OGGIO, COTTODESTE, Panaria, ABK, SART-AGOSTINO, O'Paini, FURCITA

Seguici su Instagram per non perdere novità e consigli sui design

IL RICORSO DEL VIMINALE
Migranti, la Cassazione dà ragione al governo
«Devono restare in Albania»
Martini a pagina 13

IL CASO
Voti di defunti e account fake
Brogli in un'assemblea online
Ed è bufera nel Pd in Sicilia
Mino a pagina 14





ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

PNRR
Istruzioni
per l'uso

a pag. 27

La decontribuzione per i giovani assunti è una follia: costa molto e non aumenta l'occupazione

Marcello Gualtieri a pag. 4

ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

Cresce l'aliquota Irap base

Passa dallo 0,90% all'1,23%, ma le regioni potranno stabilire autonomamente soglie di esenzione. Lo prevede il dlgs sul federalismo fiscale approvato dal governo

ORSI & TORI

DIPAULO PANERAI

Il presidente Donald Trump ha paradossalmente un merito: con le sue foto prodotte da AI generativa, vestito da Papa e al mare insieme al sanguinario capo del governo di Israele, Benjamin Netanyahu, ha comunicato al mondo intero quali sono i drammatici pericoli dell'intelligenza artificiale che genera immagini e informazioni, che così inquinano il sistema del conoscere e del sapere, in quanto inventate e quindi false. Se infatti, a parte il contenuto blasfemo, tutto il mondo non ha avuto ovviamente dubbi che quello del Papa Donald fosse un falso, considerata la notorietà del personaggio, non altrettanto si può dire sulla altrettanto falsa foto di Trump al mare con Netanyahu. Insomma, pur sicuramente non essendo questo il suo obiettivo, Trump ha dimostrato al mondo come, ancor più con l'AI generativa, l'informazione possa essere falsificata, fino a sembrare realtà, a vantaggio di chi ha il potere ma non solo.

continua a pag. 2

L'aliquota base Irap passa dallo 0,90% all'1,23% ma le regioni potranno stabilire autonomamente soglie di esenzione in relazione a determinati requisiti reddituali. Abrogato anche il meccanismo riguardante l'applicazione delle riduzioni e maggiorazioni fissate attualmente, sia per l'addizionale regionale sia per l'Irap, a 0,5 punti percentuali. Lo prevede il dlgs sul federalismo fiscale approvato dal Consiglio dei ministri.

Poggiani e Bartelli a pag. 28

DA LUNEDÌ IN EDICOLA,
DA DOMANI
IN VERSIONE DIGITALE

Certificare la governance

Il Papa Leone XIV dovrà pagare le imposte negli Usa

Rizzi a pag. 21



DIRITTO & ROVESCIO

Leone XIV resterà a Santa Marta oppure tornerà nei palazzi apostolici? La prima scelta potrebbe sembrare più un segno di continuità con il suo predecessore, la seconda segnare una discontinuità; perciò, non è la scelta più semplice. Quello che deciderà di fare il Papa sarà un segnale eloquente su come intende interpretare il compito che gli è stato affidato. Ritornare a rivendicare in modo esplicito il primato petrino, come sembrano indicare i simboli indossati durante la sua prima apparizione: mozzetta rosso, stola ricamata, croce dorata, anello piscatorio (ignorati invece da Francesco) o proseguire nella scia del predecessore, che preferiva mantenere il contatto diretto con le persone comuni, dimostrando così una certa ostilità nei confronti degli ambienti curiali? Meglio un padre che rivendica il ruolo di padre o un papa omicida che vuole a tutti i costi mettersi al livello dei figli? Vedremo.

GENERAL FINANCE

Specialisti nel finanziamento su misura alle imprese
Da 40 anni al loro fianco per aiutarle a raggiungere ogni obiettivo e a superarlo!

FINANZA ALL'IMPRESA **FACTORING ALLE IMPRESE IN CRISI** **FACTORING ALLE PMI**

www.generalfinance.it

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Maggiori dettagli sulle condizioni contrattuali applicate nei fogli informativi disponibili su <https://www.generalfinance.it/trasparenza/>

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



ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

PNRR
Istruzioni
per l'uso

a pag. 27

La decontribuzione per i giovani assunti è una follia: costa molto e non aumenta l'occupazione
Marcello Gualtieri a pag. 4

ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

Cresce l'aliquota Irap base

Passa dallo 0,90% all'1,23%, ma le regioni potranno stabilire autonomamente soglie di esenzione. Lo prevede il dlgs sul federalismo fiscale approvato dal governo

ORSI & TORI

DIPAULO PANERAI

Il presidente Donald Trump ha paradossalmente un merito: con le sue foto prodotte da AI generativa, vestito da Papa e al mare insieme al sanguinario capo del governo di Israele, Benjamin Netanyahu, ha comunicato al mondo intero quali sono i drammatici pericoli dell'intelligenza artificiale che genera immagini e informazioni, che così inquinano il sistema del conoscere e del sapere, in quanto inventate e quindi false. Se infatti, a parte il contenuto blasfemo, tutto il mondo non ha avuto ovviamente dubbi che quello del Papa Donald fosse un falso, considerata la notorietà del personaggio, non altrettanto si può dire sulla altrettanto falsa foto di Trump al mare con Netanyahu. Insomma, pur sicuramente non essendo questo il suo obiettivo, Trump ha dimostrato al mondo come, ancor più con l'AI generativa, l'informazione possa essere falsificata, fino a sembrare realtà, a vantaggio di chi ha il potere ma non solo.

continua a pag. 2

L'aliquota base Irap passa dallo 0,90% all'1,23% ma le regioni potranno stabilire autonomamente soglie di esenzione in relazione a determinati requisiti reddituali. Abrogato anche il meccanismo riguardante l'applicazione delle riduzioni e maggiorazioni fissate attualmente, sia per l'addizionale regionale sia per l'Irap, a 0,5 punti percentuali. Lo prevede il dlgs sul federalismo fiscale approvato dal Consiglio dei ministri.

Poggiani e Bartelli a pag. 28

DA LUNEDÌ IN EDICOLA,
DA DOMANI
IN VERSIONE DIGITALE

Certificare la governance

Il Papa Leone XIV dovrà pagare le imposte negli Usa

Rizzi a pag. 21



DIRITTO & ROVESCIO

Leone XIV resterà a Santa Marta oppure tornerà nei palazzi apostolici? La prima scelta potrebbe sembrare più un segno di continuità con il suo predecessore, la seconda segnare una discontinuità; perciò, non è la scelta più semplice. Quello che deciderà di fare il Papa sarà un segnale eloquente su come intende interpretare il compito che gli è stato affidato. Ritornare a rivendicare in modo esplicito il primato petrino, come sembrano indicare i simboli indossati durante la sua prima apparizione: mozzetta rosso, stola ricamata, croce dorata, anello piscatorio (ignotati invece da Francesco) o proseguire nella scia del predecessore, che preferiva mantenere il contatto diretto con le persone comuni, dimostrando così una certa ostilità nei confronti degli ambienti curiali? Meglio un padre che rivendica il ruolo di padre o un papa omelone che vuole a tutti i costi mettersi al livello dei figli? Vedremo.

GENERAL FINANCE

Specialisti nel finanziamento su misura alle imprese
Da 40 anni al loro fianco per aiutarle a raggiungere ogni obiettivo e a superarlo!

FINANZA ALL'IMPRESA **FACTORING ALLE IMPRESE IN CRISI** **FACTORING ALLE PMI**

www.generalfinance.it

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Maggiori dettagli sulle condizioni contrattuali applicate nei fogli informativi disponibili su <https://www.generalfinance.it/trasparenza/>

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

LA NAZIONE

SABATO 10 maggio 2025
1,80 Euro

Firenze - Empoli

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it



PRATO Omicidio nella notte

**Ucciso col cacciavite
Indagati due giovani:
hanno 17 e 19 anni**

Natoli e Caroppo a pagina 24

DOMANI
OLTRE LA NOTIZIA
LE INCHIESTE DI QN



Leone XIV nella Cappella Sistina

La prima omelia:
«Gesù non è
un superuomo»



De Robertis alle pagine 2 e 3

Intervista allo storico della Chiesa

**Melloni: ora Trump
non è l'americano
più importante**

Marmo a pagina 10

L'analisi

**Attento agli ultimi
ma vigilerà
sulla morale**

Bruno Vespa a pagina 11

Un selfie con Leone XIV appena eletto Papa. Prevost ha fatto la sua prima uscita a sorpresa al Palazzo del Sant'Uffizio, dove viveva. Campane a festa a Chicago, il ricordo della sua città: dalla messa sull'asse da stiro al tifo, alla passione per il tennis. La destra Usa lo attacca: è un marxista. Retroscena dal Conclave: italiani divisi e scontenti, fronte americano con asiatici e africani

LA SUA GENTE

G. Rossi, Marziani, Cinaglia, Panettiere, Pioli, Ottaviani, F. Moroni, Fabrizio, Baldini e analisi di Graglia da pagina 2 a pagina 15



**In parata con il premier cinese
per ricordare la sconfitta nazista**

Putin celebra
il giorno
della vittoria:
«Tutta la Russia
sostiene la guerra
in Ucraina»

Ottaviani
a pagina 19



**L'ira del governatore Gianni
Schlein: ipocriti e codardi**

**Fine vita,
il governo
impugna
la legge toscana
«No a fughe
in avanti»**

Ingardia
a pagina 21

**Nello specchio di Narciso
Il ritratto
dell'artista**
Il volto, la maschera, il selfie

23.02 - 29.06 2025
FORLÌ, MUSEO CIVICO SAN DOMENICO
INFORMAZIONI E PRENOTAZIONI NOSTRE
0543.36217 - MOSTRAFORLI@CIVITA.ART
WWW.MOSTRAMUSEISANDOMENICO.IT



SVEGLIA EUROPA VALLEVERDE

la Repubblica



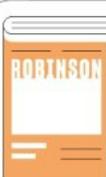
VALLEVERDE

Fondatore EUGENIO SCALFARI



Direttore MARIO ORFEO

DOMANI IN EDICOLA



Robinson
Al Salone del libro la nostra Arena

R sport

Il debutto di Sinner agli Internazionali

di MASSIMO CALANDRI
a pagina 46



Sabato 10 maggio 2025

Anno 50 - N° 110

Oggi con

d

In Italia € 2,90

Il manifesto del Papa

Leone XIV nella sua prima omelia: "Gesù spesso ridotto a superuomo anche da molti battezzati, è un ateismo di fatto" Critiche dall'ultradestra americana. Bannon: "La scelta peggiore". Il 18 l'insediamento, attesi a Roma 250 mila fedeli

Prevost e Trump il dogma al contrario

di MASSIMO GIANNINI

Se non suonasse blasfemo, verrebbe da dire che alla fine anche lo Spirito Santo si è conformato al dogma dell'America first che aleggia sul mondo. La bandiera a stelle e strisce che sventola sulla Casa Bianca ora sventa anche sulla Santa Sede. È davvero il secolo americano, se per la prima volta nella storia millenaria della Chiesa un papa statunitense diventa vicario di Cristo, proprio nel tempo in cui Donald Trump si autoproclama "Presidente in missione per conto di Dio". Sarebbe troppo riduttivo far scivolare un evento di portata universale e spirituale - come l'elezione del pontefice della Cristianità - sul piano "umano, troppo umano" dell'antagonismo tra due autorità che non condividono nulla se non la nazionalità originaria. Ma oggi è soprattutto questo che colpisce, se non i credenti senz'altro i non credenti: la contrapposizione valoriale tra il tycoon di New York e il papa di Chicago.

continua a pagina 23



servizi da pagina 2 a pagina 21

Una Chiesa di pastori fuori dai palazzi

di ANTONIO SPADARO

La prima omelia di Leone inizia con una citazione del Vaticano II, e in particolare dalla costituzione pastorale *Gaudium et Spes* sulla Chiesa nel mondo contemporaneo. Il messaggio si intreccia al nome che ha scelto: Leone, come il Pontefice della *Rerum novarum*, che seppe cogliere e interpretare le sfide sociali del suo tempo, provando a riconciliare Chiesa e modernità. Il richiamo giunge da Leone d'America, che affonda le sue radici nella terra peruviana, dove da statunitense ha scelto di prendere cittadinanza: un gesto che racconta un'appartenenza più profonda di quella anagrafica. Una scelta che risuona nei versi immortali di Emma Lazarus incisi sul piedistallo della Statua della Libertà: «Date a me le vostre stanche, povere masse oppresse e soffocate». Ed è ruggente Leone nel criticare la città dell'uomo moderno - le grandi capitali mondane? - che non conosce la dignità.

a pagina 4

"Più di cento voti" così è arrivata la fumata bianca

di IACOPO SCARAMUZZI

a pagina 6

Il fratello John "Da bimbo giocava a dire messa"

di PAOLO MASTROLILLI

a pagina 13

Fede e numeri l'equazione che non ti aspetti

di MASSIMO ADINOLFI

a pagina 8

Propaganda per astensione è rivolta contro La Russa

di LORENZO DE CICCO

Farò propaganda affinché la gente se ne stia a casa», dice Ignazio La Russa, ospite a Firenze della festa della cultura di destra, sprizzante di revanscismo. Il presidente del Senato ce l'ha con i referendum, quelli sul lavoro promossi da Landini e sulla cittadinanza da «Europa. L'opposizione, che era rimasta spiazzata dall'apertura iniziale del presidente del Senato, che solo tre giorni fa aveva detto «penso di andare a votare», adesso s'indigna. «Esternazioni horror dalla seconda carica dello Stato», si accende il leader del M5S, Giuseppe Conte. «Parole gravissime», per il verde Angelo Bonelli. «Indegne», secondo Riccardo Magli. «Eversive», dice il dem Arturo Scotto.

a pagina 33

IL POLLENZA
Cantina de Il Pollenza
Tolentino (MC) Tel. 0733 961989
www.ilpollenza.it ilpollenza

IL REPORTAGE



Io nella Siria senza Assad il rancore oltre la speranza

di JONATHAN LITTELL

alle pagine 24 e 25

Prezzi di vendita all'estero: Francia, Monaco P., Slovenia € 3,00 - Grecia € 3,50 - Croazia € 3,00 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese TEBUCA 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@manzoni.it



con "Voci D'Oriente" € 12,80



IL RICORSO ALLA CONSULTA

Prima legge sul fine vita il governo contro la Toscana
CARRATELLI, MONTICELLI - PAGINE 18 E 19

Un doppio schiaffo ai diritti e alla Corte Costituzionale
VALENTINA PETRINI - PAGINA 19

VERSO IL SALONE DEL LIBRO
Dicker: "Le rivolte dei bambini ci ricordano cosa è la libertà"
ALBERTO INFELISE - PAGINA 20



LA STAMPA



SABATO 10 MAGGIO 2025

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



2,20 € (CON TUTTOLIBRI) | ANNO 159 | N. 127 | IN ITALIA | SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) | ART. 1 COMMA 1, DCB-TO | www.lastampa.it



IL PRIMO DISCORSO DI PREVOST NELLA CAPPELLA SISTINA: GESÙ NON ERA UN SUPERUOMO. PUTIN CON XI A MOSCA ALLA PARATA MILITARE DEL 9 MAGGIO: TUTTA LA RUSSIA È CON ME

Quei due passaggi dell'omelia del Papa su ateismo e fede che sollevano dubbi

VITO MANCUSO



Fino a prima dell'omelia di ieri nella Sistina Papa Leone incarnava ai miei occhi una perfetta manifestazione dell'aureo concetto di complesso oppositorum, alla lettera "complesso degli opposti". - PAGINA 3

INTERVISTA AL CARDINALE

Dolan: Leone saprà dialogare con Trump

DOMENICO AGASSO

La prima domanda la fa lui, il cardinale Timothy Dolan, a chi scrive. «Da dove vieni?», «Da Torino», «Torino!», esclama, dando una calorosa pacca sulla spalla all'intervistatore. Il cardinale arcivescovo di New York è un leader indiscusso della galassia conservatrice cattolica, non solo degli Stati Uniti, amico di Donald Trump, è stato protagonista assoluto sui social nelle intense giornate pre-Conclave. Si mostra soddisfatto per l'elezione di Robert Francis Prevost, Leone XIV. - PAGINA 4



IL COLLOQUIO

Conte: sarà scomodo anche per gli Stati Uniti

ALESSANDRO DE ANGELIS

Partiamo da qui con Giuseppe Conte. Dalla grande lezione della Chiesa come capacità di leggere il mondo e dare un orizzonte. Anche gli autocrati ce l'hanno. - PAGINA 13

Pace e Guerra

AGLIASTRO, LAMPERTI, PANARARI



Quei bulli egemonici sulla Piazza Rossa che mostrano i muscoli perché sono più deboli

BILLEMOTT



Durante la sua visita a Mosca, quando il presidente cinese Xi ha detto di essere contrario al "bulismo egemonico", si è quasi fantascaticamente deciso a mettersi contro Putin. - PAGINA 29

L'UE A LEOPOLI

La mossa Europa-Usa "Tregua di 30 giorni"

MARCO BRESOLIN

Un miliardo in aiuti militari all'Ucraina utilizzando i proventi dei beni congelati alla Russia. Il via libera all'istituzione di un tribunale speciale per giudicare il crimine di aggressione commesso dai vertici di Mosca. L'impegno a rilanciare l'attività della coalizione dei Volenterosi. E la ripresa dei contatti diplomatici con Trump per mettere a punto una nuova proposta di tregua congiunta di 30 giorni che, secondo il cancelliere tedesco Merz, potrebbe scattare «già durante questo fine settimana». - PAGINA 17

IL RETROSCENA

Da Tagle a Montanari la mappa del potere

GIACOMO GALEAZZI

Papa Leone guarda al lavoro di governo e conferma provvisoriamente tutti i capi dicastero della Curia. In realtà dalla fumata bianca escono già quattro certezze. - PAGINA 11

AMABILE, QUARANTA, SEMPRINI, SIRI

Prima messa nella Sistina per Leone XIV. «Non mancano oggi i contesti in cui Gesù è ridotto solamente a una specie di leader carismatico o di superuomo», le sue parole ai cardinali. Sulla Piazza Rossa, invece, la celebrazione dell'80mo anniversario della vittoria sui nazifascisti. «Tutta la Russia sostiene l'offensiva in Ucraina», ha detto Putin con al fianco Xi. - PAGINE 2-17

I RACCONTI

L'amico padre Ramiro "Noi sui monti del Perù"

Filippo Fiorini

Tra i fedeli di Chicago "È uno del popolo"

Alberto Simoni

LA POLITICA

Il peso delle parole di Marina Berlusconi

FRANCESCA SCHIANCHI

Il punto non è tanto se Marina Berlusconi voglia scendere in politica, annosa e ciclica questione che si ripete con la certezza inesorabile del cambio di stagione. - PAGINA 29

BUONGIORNO

La scelta del nuovo Papa di chiamarsi Leone XIV ha indotto molti alla correlazione con Leone XIII, il primo Papa eletto dopo la breccia di Porta Pia, dunque il primo dopo mille anni a non esercitare il potere temporale, e il primo, con l'enciclica Rerum Novarum, a occuparsi di ricchezza, sviluppo industriale, rapporti fra datore di lavoro e lavoratori, insomma il primo a parlare di dottrina sociale. Altri, ma molti meno, hanno proposto il suggestivo parallelo con Leone X, il primo papa rinascimentale, che nel 1517 rispose alla preghiera dell'imperatore Massimiliano II di essere parte all'ambascieria incaricata di dissuadere Attila dal scendere a Roma. Un episodio che a scuola abbiamo studiato tutti: l'atto supremo e maestoso di un pontefice che, armato della sola croce, indusse il feroce condottiero a sospendere le razzie. I reso-

Flagello di Dio

MATTIA FELTRI

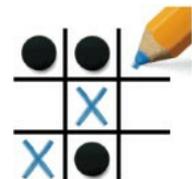
conti dell'epoca raccontano infatti che Attila fu travolto dall'autorevolezza di natura celeste di Leone Magno e ricondotto alla ragione. Ma poi ci sono sempre le maledingue che devono rovinare le belle agiografie, e si avanzano insinuazioni sull'attività corruttiva del Papa, e cioè non convinsero Attila con la solennità ma con l'oro. Studi più recenti hanno invece avvalorato l'ipotesi che nei dintorni di Roma divampasse una pestilenza di malaria, sulle cui conseguenze il Santo Padre fantascopicamente bastarda da spingere l'interlocutore a darsela a gambe levate. E pertanto c'è ora chi spera che se un Leone ci riuscì con Attila, un altro Leone ci potrà riuscire con Putin. Ma sottovalutano - continuano a sottovalutare - quello che anche questa storia insegna: con le canaglie bisogna trattare da canaglie.

Contro il cancro sostieni Candiolo.

5x1000

FIRMA PER LA RICERCA SANITARIA. C.F. 97519070011

#sostienicandiolo dona su www.fprc.it





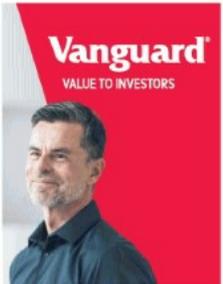
Vanguard
VALUE TO INVESTORS

POLIZZE LE UNIT LINKED FANNO BOOM, PERÒ...

TIM PERCHÉ ORA IN BORSA PUÒ TORNARE A 0,50 EURO

MILANO FINANZA

www.milanoфинanza.it



Vanguard
VALUE TO INVESTORS

€ 4,50 Sabato 10 Maggio 2025 Anno XXXVII - Numero 091 MF il quotidiano dei mercati finanziari *Assicuratori* Spedite in A.P. art. 1 c.1 L. 4094, DCB Milano



LEONE XIV CHE COSA EREDITA IL NUOVO PAPA
Patrimonio, debiti, finanza
Viaggio nella Vaticano spa



2025 CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

RISIKO PARLA IL CEO DI MEDIOBANCA
Nagel, perché conviene
l'ops su Banca Generali

RIFUGIO *L'incertezza portata sui mercati internazionali dalle guerre e dai dazi di Trump ha spinto il metallo giallo a quota 3.300 dollari. E per molti analisti può arrivare addirittura a 5.000*

Sicuro come l'oro?

Lingotti, Etf, pac o azioni: come cavalcare il rally dell'oncia



ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Il presidente Donald Trump ha paradossalmente un merito: con le sue foto prodotte da AI generativa, vestito da Papa e al mare insieme al sanguinario capo del governo di Israele, Benjamin Netanyahu, ha comunicato al mondo intero quali sono i drammatici pericoli dell'intelligenza artificiale, che genera immagini e informazioni che oscurano il sistema del conoscere e del sapere, in quanto inventate e quindi false. Se infatti, a parte il contenuto blasfemo, tutto il mondo non ha

avuto ovviamente dubbi che quello del Papa Donald fosse un falso, considerata la notorietà del personaggio, non altrettanto si può dire sulla altrettanto falsa foto di Trump al mare con Netanyahu. Insomma, pur sicuramente non essendo questo il suo obiettivo, Trump ha dimostrato al mondo come, ancor più con l'AI generativa, l'informazione possa essere falsificata, fino a sembrare realtà, a vantaggio di chi ha il potere ma non solo. La domanda prorompe: che sicurezza ci potrà essere d'ora in avanti per la democrazia, che si fonda su una corretta informazione? Non che le fake news non ci fossero prima dell'esplosione di AI generativa, ma è ormai chiaro che con questa AI, specialmente se ci si limita a costruire informazioni e immagini diciamo ordinarie, quante persone nel mondo saranno colpite dal

L'ORACOLO DI OMAHA SI RITIRA
Investire come Buffett & C
Le lezioni dei supergestori

PEDEMONTANA VENETA
Quel buco in autostrada
lo tappano col trucco

QUANTO SI RISCHIA PER IL 14%
A caccia di rendimento
tra i bond sudamericani

Siamo diventati grandi per dare più valore al tuo domani.

Da oltre 40 anni realizziamo soluzioni di investimento per investitori istituzionali, retail e private. Con oltre un milione di clienti e più di €200 miliardi di patrimonio gestito siamo diventati il punto di riferimento in Italia per gli investimenti. E oggi, con Castello e Kairos, ampliamo l'offerta per investitori istituzionali e private.



animasgr.it

ANIMA
Più valore al tuo domani

*Fonte dati ANIMA, al 31/12/2024

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

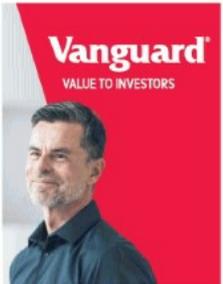


Vanguard
VALUE TO INVESTORS

POLIZZE LE UNIT LINKED FANNO BOOM, PERÒ... **TIM PERCHÉ ORA IN BORSA PUÒ TORNARE A 0,50 EURO**

MILANO FINANZA

www.milanoфинanza.it



Vanguard
VALUE TO INVESTORS

€ 4,50 Sabato 10 Maggio 2025 Anno XXXVII - Numero 091 MF il quotidiano dei mercati finanziari *Assicuratori* Spedite in A.P. art. 1 c.1 L. 4094, DCB Milano



LEONE XIV CHE COSA EREDITA IL NUOVO PAPA
Patrimonio, debiti, finanza
Viaggio nella Vaticano spa



2025 CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENT

RISIKO PARLA IL CEO DI MEOBANCAN
Nagel, perché conviene
l'ops su Banca Generali

RIFUGIO *L'incertezza portata sui mercati internazionali dalle guerre e dai dazi di Trump ha spinto il metallo giallo a quota 3.300 dollari. E per molti analisti può arrivare addirittura a 5.000*

Sicuro come l'oro?

Lingotti, Etf, pac o azioni: come cavalcare il rally dell'oncia



ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Il presidente Donald Trump ha paradossalmente un merito: con le sue foto prodotte da AI generativa, vestito da Papa e al mare insieme al sanguinario capo del governo di Israele, Benjamin Netanyahu, ha comunicato al mondo intero quali sono i drammatici pericoli dell'intelligenza artificiale, che genera immagini e informazioni che essi inquinano il sistema del conoscere e del sapere, in quanto inventate e quindi false. Se infatti, a parte il contenuto blasfemo, tutto il mondo non ha

avuto ovviamente dubbi che quello del Papa Donald fosse un falso, considerata la notorietà del personaggio, non altrettanto si può dire sulla altrettanto falsa foto di Trump al mare con Netanyahu. Insomma, pur sicuramente non essendo questo il suo obiettivo, Trump ha dimostrato al mondo come, ancor più con l'AI generativa, l'informazione possa essere falsificata, fino a sembrare realtà, a vantaggio di chi ha il potere ma non solo.

La domanda prorompe: che sicurezza ci potrà essere d'ora in avanti per la democrazia, che si fonda su una corretta informazione? Non che le fake news non ci fossero prima dell'esplosione di AI generativa, ma è ormai chiaro che con questa AI, specialmente se ci si limita a costruire informazioni e immagini diciamo ordinarie, quante persone nel mondo saranno colpite dal

L'ORACOLO DI OMAHA SI RITIRA
Investire come Buffett & C
Le lezioni dei supergestori

PEDEMONTANA VENETA
Quel buco in autostrada
lo tappano col trucco

QUANTO SI RISCHIA PER IL 14%
A caccia di rendimento
tra i bond sudamericani

Siamo diventati grandi per dare più valore al tuo domani.

Da oltre 40 anni realizziamo soluzioni di investimento per investitori istituzionali, retail e private. Con oltre un milione di clienti e più di €200 miliardi di patrimonio gestito* siamo diventati il punto di riferimento in Italia per gli investimenti. E oggi, con Castello e Kairos, ampliamo l'offerta per investitori istituzionali e private.



animasgr.it

ANIMA
Più valore al tuo domani

*Fonte dati ANIMA, al 31/12/2024

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

Monfalcone, inaugurata la nuova sede Midsea al porto

MONFALCONE Una nuova tappa nello sviluppo della logistica regionale del Friuli Venezia Giulia: è stata inaugurata al porto di Monfalcone la nuova palazzina della società Midsea, parte del Gruppo Midolini, alla presenza dell'assessore regionale alle Infrastrutture Cristina Amirante e del sindaco della città, Luca Fasan. Nel suo intervento, l'assessore Amirante ha ribadito la centralità della logistica nella strategia di crescita del Friuli Venezia Giulia, evidenziando come la piattaforma logistica regionale sia un'infrastruttura articolata e complessa, costruita sulla collaborazione tra pubblico e privato e capace di generare valore per l'intero sistema produttivo. Il nostro sistema logistico integrato non si limita ai porti ha spiegato ma si estende alle aree industriali gestite dai consorzi di sviluppo e a una rete di collegamenti strategici. In particolare, Amirante ha ricordato l'importanza dei raccordi ferroviari in progetto, come quello per Porto Nogaro, e il potenziamento della terza corsia autostradale, snodo cruciale in una regione che registra uno dei più alti volumi di traffico pesante in Europa. Nel quadro degli investimenti infrastrutturali, Amirante ha sottolineato l'impegno della Regione nel gestire con efficacia le risorse disponibili, molte delle quali già impegnate nel potenziamento dei porti regionali, con ulteriori fondi in arrivo grazie anche al Pnrr. La concorrenza internazionale è agguerrita ha aggiunto e l'Italia deve giocare d'anticipo. Mentre Paesi come Austria e Slovenia limitano l'accesso alle loro reti ferroviarie, noi dobbiamo rendere i nostri scali più attrattivi e competitivi. Infine, l'assessore ha rivolto un plauso alle imprese locali che scelgono di investire sul territorio: Il Gruppo Midolini, con questa nuova sede operativa, dimostra una visione lungimirante e una fiducia concreta nelle potenzialità del nostro porto e della nostra regione. Sono queste sinergie tra pubblico e privato che rendono solido e vitale il nostro sistema logistico.



Shipping Italy

Trieste

Sguardi puntati sul Nord Africa per lo sviluppo del settore ro-ro italiano

Genova - La sponda sud del Mediterraneo rappresenta sempre di più la nuova frontiera di sviluppo per i traffici italiani di ro-ro, sia a detta delle shipping company che la raggiungono, sia degli operatori intermodali che ne sfruttano le linee. Questa convinzione, che in parte era già emersa nel corso del 1 Business Meeting di SHIPPING ITALY, nel 2023, è stata ora espressa con forza nella terza edizione dell'evento, quest'anno tornato a Genova, negli spazi dei Magazzini del Cotone. A evidenziare la necessità di far crescere i traffici merci via traghetto da e per l'area è stato innanzitutto Fabrizio Bertacchi, amministratore della genovese Stc - Servizi Trasporti Combinati, ora parte di Transmec e attiva in particolare in Marocco. "Il concetto di comunione d'affari con il Nord Africa deve passare per i trasporti" ha sottolineato, evidenziando lo sviluppo impetuoso dei traffici rotabili via Tanger Med (circa 500mila passaggi di mezzi ogni anno, a fronte dei 300mila per cui era stato progettato), anche su impulso di aziende europee insediatesi nelle zone franche del paese come Renault e Peugeot. "Serve però maggiore capacità di ro-ro, che hanno partenze e arrivi certi, e non di ro-pax, che devono assecondare altre esigenze". Ancora di più secondo Bertacchi è necessario che questa modalità di trasporto evolva in termini di regolarità del servizio: "Deve cambiare il concetto stesso ro-ro, che deve diventare simile a quello del trasporto ferroviario, non solo con giorni ma anche con orari definiti: questo ci chiedono le aziende europee che si sono installate nell'area". Della necessità di una evoluzione in questo senso si è detto convinto anche Antonio Musso, amministratore delegato di Grendi, compagnia che come noto raggiunge Tunisia e Algeria offrendo un servizio di feederaggio in modalità ro-ro (tramite il sistema delle cassette) dei container portati a Cagliari, al terminal Mito, da Maersk. "Introducendo su questi traffici il ro-ro, possiamo ragionare su un giorno esatto di arrivo o partenza, già un grande passo avanti rispetto alle incertezze cui sono soggette le navi portacontainer" ha evidenziato Musso, rilevando come la clientela sia disposta ad accettare "uno, o anche due trasbordi" dei carichi a patto di godere di una certa regolarità degli arrivi (comunque - ha precisato - su linee dalla frequenza settimanale e non giornaliera, e per merce che non richiede transit time stringente come invece l'ortofrutta). Certamente i porti del Nord Africa, ha ammesso Musso, "non offrono una massima stabilità", ricordando i casi del blocco, in Algeria, disposto nel 2024 a carico di navi che avessero toccato scali marocchini, o l'improvviso stop all'utilizzo di una banchina nello scalo tunisino di Skida. Permettono però di contro una certa "autonomia di carico e scarico con propri mezzi", che permette di aggirare le difficoltà tipiche di scali dalle infrastrutture meno moderne ed efficienti. Della necessità di guardare alla sponda sud del Mediterraneo ha parlato anche Emanuele Becchia, business process manager di Dfds, che in particolare si è detto convinto della



Navi Alle shipping company gli operatori chiedono più capacità dislocata e collegamenti con orari (e non solo giorni) di arrivo programmati di REDAZIONE SHIPPING ITALY (Genova) - La sponda sud del Mediterraneo rappresenta sempre di più la nuova frontiera di sviluppo per i traffici italiani di ro-ro, sia a detta delle shipping company che la raggiungono, sia degli operatori intermodali che ne sfruttano le linee. Questa convinzione, che in parte era già emersa nel corso del 1 Business Meeting di SHIPPING ITALY, nel 2023, è stata ora espressa con forza nella terza edizione dell'evento, quest'anno tornato a Genova, negli spazi dei Magazzini del Cotone. A evidenziare la necessità di far crescere i traffici merci via traghetto da e per l'area è stato innanzitutto Fabrizio Bertacchi, amministratore della genovese Stc - Servizi Trasporti Combinati, ora parte di Transmec e attiva in particolare in Marocco. "Il concetto di comunione d'affari con il Nord Africa deve passare per i trasporti" ha sottolineato, evidenziando lo sviluppo impetuoso dei traffici rotabili via Tanger Med (circa 500mila passaggi di mezzi ogni anno, a fronte dei 300mila per cui era stato progettato), anche su impulso di aziende europee insediatesi nelle zone franche del paese come Renault e Peugeot. "Serve però maggiore capacità di ro-ro, che hanno partenze e arrivi certi, e non di ro-pax, che devono assecondare altre esigenze". Ancora di più secondo Bertacchi è necessario che questa modalità di trasporto evolva in termini di regolarità del servizio: "Deve cambiare il concetto stesso ro-ro, che deve diventare simile a quello del trasporto ferroviario, non solo con giorni ma anche con orari definiti: questo ci chiedono le aziende europee che si sono installate nell'area". Della necessità di una evoluzione in questo senso si è detto convinto anche Antonio Musso, amministratore delegato di Grendi, compagnia che come noto raggiunge Tunisia e Algeria offrendo un servizio di feederaggio in modalità ro-ro (tramite il sistema delle cassette) dei container portati

Shipping Italy

Trieste

spinta all'industrializzazione che l'area riceverà dalle politiche di nearshoring delle aziende europee. La compagnia danese, che nel 2023 è entrata nel mercato marocchino con l'acquisizione di Frs Iberia/Maroc dallo scorso novembre come noto ha attivato - dopo una lunga gestazione favorita dalle istituzioni governative dei due paesi, e supportata da Circle - un nuovo servizio ro-ro tra **Trieste** e Damietta, cui seguiranno "l'anno prossimo altre novità". Ci vorrà "un po' di tempo per raggiungere i volumi che ci aspettiamo" - in particolare relativi a merci quali ortofrutta, tessili, macchinari, - ma i traffici stanno crescendo. A conferma di quanto sia utile avere collegamenti via mare ro-ro tra nord e sud Mediterraneo, durante il convegno è stato citato anche il caso limite di un trailer destinato alla Tunisia che da Damietta ha raggiunto **Trieste** tramite la linea di Dfds, per poi arrivare nel paese via mare dalla Francia, una soluzione che è stata ritenuta comunque preferibile alla connessione via strada dall'Egitto attraverso la Libia. F.M.

Shipping Italy

Trieste

Spinelli: "Il provvedimento che andrà in Consiglio dei Ministri è atteso da molti porti italiani"

"Il provvedimento che verrà varato dal Consiglio dei Ministri è atteso da molti porti italiani, in quanto le difformità tra piani regolatori e attività espletate dai terminal riguardano molte realtà: se malauguratamente Spinelli dovesse perdere la sua regolare concessione comporterebbe a catena la paralisi e l'azzeramento delle attività di molti terminal che si trovano nella medesima condizione". Il Gruppo Spinelli, con una nota inviata a SHIPPING ITALY, entra nel merito del correttivo alla legge di riforma portuale che l'esecutivo si appresta a varare (con un apposito 'Decreto infrastrutture') per chiarire l'ambito di applicazione della necessaria coerenza fra Piani regolatori portuali e concessioni dei singoli terminalisti. L'azienda genovese (partecipata al 49% da Hapag Lloyd) non vuole sentire parlare di intervento normativo 'ad personam', sottolineando appunto che questo intervento legislativo, come spiegato recentemente anche dal viceministro Rixi, serve per uniformare il quadro regolatorio fra i diversi scali nazionali. "I porti sono sottoposti a forti pressioni che introducono un clima di diffusa provvisorietà, che richiede grande flessibilità di risposta da parte dei terminal, a salvaguardia dei traffici e

della occupazione portuale" prosegue la nota di Spinelli, che poi aggiunge: "Alcune Autorità portuali come **Trieste** e Livorno sono riuscite a intervenire varando regolamenti che hanno garantito la continuità operativa dei concessionari art.18, altre invece, come Genova, ma non solo, hanno lasciato che le cose si logorassero, dando il via libera a colpi di mano che poco hanno a che fare con una visione di interesse generale dei traffici e degli investimenti a Genova, primo porto commerciale italiano". Secondo Spinelli, infatti, "nel porto di Genova anche altri terminalisti art.18 svolgono in prevalenza operazioni fuori dalla loro 'specifica caratterizzazione'." Da registrare infine la notizia che è stata accolta, con rinvio fissato al 17 giugno, la richiesta presentata da Avvocatura di Stato e gruppo Spinelli di concedere maggiore tempo prima della decisione sulla richiesta di revocazione della sentenza del Consiglio di Stato che lo scorso ottobre aveva annullato la concessione del Genoa Port Terminal nel porto di Genova.



Porti Confermato un incontro fra i vertici di Hapag Lloyd e Salvini a Roma mentre dal Consiglio di Stato è arrivato un rinvio fino al 17 giugno di Redazione SHIPPING ITALY "Il provvedimento che verrà varato dal Consiglio dei Ministri è atteso da molti porti italiani, in quanto le difformità tra piani regolatori e attività espletate dai terminal riguardano molte realtà: se malauguratamente Spinelli dovesse perdere la sua regolare concessione comporterebbe a catena la paralisi e l'azzeramento delle attività di molti terminal che si trovano nella medesima condizione". Il Gruppo Spinelli, con una nota inviata a SHIPPING ITALY, entra nel merito del correttivo alla legge di riforma portuale che l'esecutivo si appresta a varare (con un apposito 'Decreto infrastrutture') per chiarire l'ambito di applicazione della necessaria coerenza fra Piani regolatori portuali e concessioni dei singoli terminalisti. L'azienda genovese (partecipata al 49% da Hapag Lloyd) non vuole sentire parlare di intervento normativo 'ad personam', sottolineando appunto che questo intervento legislativo, come spiegato recentemente anche dal viceministro Rixi, serve per uniformare il quadro regolatorio fra i diversi scali nazionali. "I porti sono sottoposti a forti pressioni che introducono un clima di diffusa provvisorietà, che richiede grande flessibilità di risposta da parte dei terminal, a salvaguardia dei traffici e della occupazione portuale" prosegue la nota di Spinelli, che poi aggiunge: "Alcune Autorità portuali come Trieste e Livorno sono riuscite a intervenire varando regolamenti che hanno garantito la continuità operativa dei concessionari art.18, altre invece, come Genova, ma non solo, hanno lasciato che le cose si logorassero, dando il via libera a colpi di mano che poco hanno a che fare con una visione di interesse generale dei traffici e degli investimenti a Genova, primo porto commerciale italiano". Secondo Spinelli, infatti, "nel porto di Genova anche altri terminalisti art.18 svolgono in prevalenza operazioni fuori dalla loro 'specifica

Nuova diga, in arrivo altri 300 milioni di euro

"Bucci smentisce Bucci. I soldi pubblici dei cittadini non sono quelli del Monopoli", attacca il dem Simone D'Angelo Il ministero dei Trasporti ha dato il via libera a oltre 300 milioni di euro in più per il progetto della nuova diga foranea del porto di Genova. A rivelarlo è stato il governatore e commissario straordinario Marco Bucci dopo essere stato a Roma. D'Angelo (Pd): "Bucci smentisce Bucci. I soldi pubblici dei cittadini non sono quelli del Monopoli" "Sessanta giorni. Le sparate del presidente Bucci - attacca Simone D'Angelo, segretario metropolitano Pd Genova e consigliere regionale - hanno una durata mediamente più lunga di quelle del suo delfino Piciocchi prima di essere smentite. Era il 7 marzo quando il presidente-commissario negava l'esistenza di extra costi, e con il consueto 'garbo istituzionale' definiva il centrosinistra un'armata Brancaleone perché, a suo avviso, confondeva gli extra-costi con le riserve". "Oggi è chiaro che ad avere le idee confuse e a non sapere di cosa si parlava, non eravamo noi - aggiunge D'Angelo -, ma il commissario della diga e presidente della Regione. È lui stesso che oggi si auto-sconfessa, dicendo che gli extra costi non solo ci sono, ma ammontano

a ben 300 milioni di euro. Bucci e la destra continuano a nascondere la realtà delle cose e a raccontare situazioni che non esistono, salvo poi scaricare sui contribuenti questo inaccettabile pressapochismo e giustificare il fallimento del suo operato". "Serve chiarezza - conclude D'Angelo -, i soldi dei cittadini e delle cittadine non sono quelli del Monopoli. Oggi sappiamo che ci sono extra-costi per 300 milioni di euro. Il presidente della Regione e Commissario alla Diga ci dica cosa sta succedendo senza continuare con le prese in giro. Bucci inizi a dire la verità, cosa che fino a oggi non è mai successa". Sanna (Pd): "Bucci mistifica la realtà: chiederemo risposte" "Ancora una volta Bucci non conosce il rispetto istituzionale - dichiara il capogruppo del Pd in Regione, Armando Sanna - e pensa di fuggire dal confronto in aula. Confonde il suo ruolo di commissario con quello di presidente della Regione. L'interrogazione che abbiamo depositato, in cui chiedevamo chiarezza sulla diga, non aveva lo scopo di interrogare il commissario, ma lo richiama al suo ruolo di presidente, sappiamo benissimo infatti che i ruoli sono diversi". "Ma sulla diga non spetta solo al commissario rispondere, è anche compito del presidente della Regione, come è già avvenuto in passato quando presidente e commissario erano due persone diverse. Quindi Bucci smetta di mistificare la realtà e di voler cambiare le carte in tavola. La verità - conclude Sanna - è che vuole scappare dalla discussione pubblica, non vuole mettere la faccia davanti ai cittadini liguri. E questo noi non glielo permetteremo. Martedì chiederemo chiarezza sia in commissione al commissario che in Consiglio al presidente".



"Bucci smentisce Bucci. I soldi pubblici dei cittadini non sono quelli del Monopoli", attacca il dem Simone D'Angelo Il ministero dei Trasporti ha dato il via libera a oltre 300 milioni di euro in più per il progetto della nuova diga foranea del porto di Genova. A rivelarlo è stato il governatore e commissario straordinario Marco Bucci dopo essere stato a Roma. D'Angelo (Pd): "Bucci smentisce Bucci. I soldi pubblici dei cittadini non sono quelli del Monopoli" "Sessanta giorni. Le sparate del presidente Bucci - attacca Simone D'Angelo, segretario metropolitano Pd Genova e consigliere regionale - hanno una durata mediamente più lunga di quelle del suo delfino Piciocchi prima di essere smentite. Era il 7 marzo quando il presidente-commissario negava l'esistenza di extra costi, e con il consueto 'garbo istituzionale' definiva il centrosinistra un'armata Brancaleone perché, a suo avviso, confondeva gli extra-costi con le riserve". "Oggi è chiaro che ad avere le idee confuse e a non sapere di cosa si parlava, non eravamo noi - aggiunge D'Angelo -, ma il commissario della diga e presidente della Regione. È lui stesso che oggi si auto-sconfessa, dicendo che gli extra costi non solo ci sono, ma ammontano a ben 300 milioni di euro. Bucci e la destra continuano a nascondere la realtà delle cose e a raccontare situazioni che non esistono, salvo poi scaricare sui contribuenti questo inaccettabile pressapochismo e giustificare il fallimento del suo operato". "Serve chiarezza - conclude D'Angelo -, i soldi dei cittadini e delle cittadine non sono quelli del Monopoli. Oggi sappiamo che ci sono extra-costi per 300 milioni di euro. Il presidente della Regione e Commissario alla Diga ci dica cosa sta succedendo senza continuare con le prese in giro. Bucci inizi a dire la verità, cosa che fino a oggi non è mai successa". Sanna (Pd): "Bucci mistifica la realtà: chiederemo risposte"

Il Nautilus

Genova, Voltri

SI TERRÀ MARTEDÌ 20 MAGGIO LA TAPPA GENOVESE DELLA CAMPAGNA DI ASSUNZIONI DI GNV

Genova - La campagna di assunzioni 2025 di GNV - Compagnia di traghetti del Gruppo MSC - realizzata in collaborazione con Sviluppo Lavoro Italia e i Centri per l'Impiego, con l'obiettivo di potenziare l'organico di circa 500 risorse in vista dell'ingresso di due nuove navi e garantire il massimo livello del servizio per la prossima stagione estiva, arriva a **Genova**. Gli incontri si svolgeranno nella giornata di martedì 20 maggio dalle ore 09:30 alle ore 16:00 presso il Centro per l'Impiego di **Genova** (Via Cesarea 14). Le iscrizioni sono aperte fino a martedì 13 maggio, per partecipare è richiesta la compilazione del modulo al seguente link: <https://forms.gle/BdYJq1XheUV6To519> Tali recruiting day sono finalizzati allo svolgimento di colloqui conoscitivi, che daranno al contempo modo di far conoscere meglio la Compagnia presentando i percorsi di carriera e le posizioni di bordo aperte. La prossima tappa si terrà venerdì 30 maggio presso l'MSC Training Center di Sorrento. GNV ricerca numerose professionalità con diversi gradi di esperienza e di seniority, tra questi personale di gestione dell'Hotel come Referenti IT, Assistenti d'Ufficio, Piccolo di Camera e Piccolo di Cucina, Cuochi con diploma alberghiero e/o esperienza di bordo, Pizzaioli, Cambusieri con esperienza di bordo, Magazzinieri con esperienza di bordo e Shop Assistant oltre a personale di Macchina e di Coperta tra cui Ottonaio, Frigorista, Marinaio, Carpentiere, Eletttricista, Giovanotto elettricista, Capo Operaio, Operaio Motorista e Operaio Meccanico, Comune di Macchina, Ufficiale di Macchina e Direttore di Macchina, 1° Ufficiale di Macchina. Ai candidati che parteciperanno agli open day è richiesto di portare con sé una copia del proprio documento d'identità in corso di validità, una copia del proprio CV aggiornato e, qualora avessero esperienze pregresse a bordo, il libretto di navigazione e la documentazione relativa ai corsi SCTW. La candidatura verrà valutata anche se non in possesso di tali requisiti e, in caso di accettazione, i candidati verranno supportati economicamente nell'effettuare i corsi di idoneità alla navigazione e seguiti in tutto l'iter per ottenere il libretto di navigazione. Una volta in possesso della documentazione necessaria, i candidati avranno la possibilità di partecipare a delle sessioni di training a bordo organizzate in collaborazione con MSC Training Center che permetteranno loro di familiarizzare con l'ambiente della nave e le mansioni legate al mestiere. Per l'invio dei CV è possibile consultare il sito della Compagnia www.gnv.it all'interno della sezione "Lavora con noi". Per ulteriori informazioni scrivere all'indirizzo e-mail crew@gnv.it.



Genova - La campagna di assunzioni 2025 di GNV - Compagnia di traghetti del Gruppo MSC - realizzata in collaborazione con Sviluppo Lavoro Italia e i Centri per l'Impiego, con l'obiettivo di potenziare l'organico di circa 500 risorse in vista dell'ingresso di due nuove navi e garantire il massimo livello del servizio per la prossima stagione estiva, arriva a Genova. Gli incontri si svolgeranno nella giornata di martedì 20 maggio dalle ore 09:30 alle ore 16:00 presso il Centro per l'Impiego di Genova (Via Cesarea 14). Le iscrizioni sono aperte fino a martedì 13 maggio, per partecipare è richiesta la compilazione del modulo al seguente link: <https://forms.gle/BdYJq1XheUV6To519>. Tali recruiting day sono finalizzati allo svolgimento di colloqui conoscitivi, che daranno al contempo modo di far conoscere meglio la Compagnia presentando i percorsi di carriera e le posizioni di bordo aperte. La prossima tappa si terrà venerdì 30 maggio presso l'MSC Training Center di Sorrento. GNV ricerca numerose professionalità con diversi gradi di esperienza e di seniority, tra questi personale di gestione dell'Hotel come Referenti IT, Assistenti d'Ufficio, Piccolo di Camera e Piccolo di Cucina, Cuochi con diploma alberghiero e/o esperienza di bordo, Pizzaioli, Cambusieri con esperienza di bordo, Magazzinieri con esperienza di bordo e Shop Assistant oltre a personale di Macchina e di Coperta tra cui Ottonaio, Frigorista, Marinaio, Carpentiere, Eletttricista, Giovanotto elettricista, Capo Operaio, Operaio Motorista e Operaio Meccanico, Comune di Macchina, Ufficiale di Macchina e Direttore di Macchina, 1° Ufficiale di Macchina. Ai candidati che parteciperanno agli open day è richiesto di portare con sé una copia del proprio documento d'identità in corso di validità, una copia del proprio CV aggiornato e, qualora avessero esperienze pregresse a bordo, il libretto di navigazione e la documentazione relativa ai corsi SCTW. La candidatura verrà valutata anche se non in possesso di tali requisiti e, in caso di accettazione, i

Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Lavoro, arriva a Genova la campagna di assunzioni GNV

La compagnia del gruppo MSC deve potenziare l'organico di circa 500 risorse in vista dell'ingresso in flotta di due nuove navi Arriva a **Genova** la campagna di assunzioni 2025 di GNV (Gruppo MSC) realizzata in collaborazione con Sviluppo Lavoro Italia e i Centri per l'Impiego, con l'obiettivo di potenziare l'organico di circa 500 risorse in vista dell'ingresso di due nuove navi e garantire il massimo livello del servizio per la prossima stagione estiva. Gli incontri si svolgeranno nella giornata di martedì 20 maggio dalle ore 09:30 alle ore 16:00 presso il Centro per l'Impiego di **Genova** (Via Cesarea 14). Le iscrizioni sono aperte fino a martedì 13 maggio, per partecipare è richiesta la compilazione del Tali recruiting day sono finalizzati allo svolgimento di colloqui conoscitivi, che daranno al contempo modo di far conoscere meglio la Compagnia presentando i percorsi di carriera e le posizioni di bordo aperte. La prossima tappa si terrà venerdì 30 maggio presso l'MSC Training Center di Sorrento. GNV ricerca numerose professionalità con diversi gradi di esperienza e di seniority, tra questi personale di gestione dell'Hotel come Referenti IT, Assistenti d'Ufficio, Piccolo di Camera e Piccolo di Cucina, Cuochi con diploma alberghiero e/o esperienza di bordo, Pizzaioli, Cambusieri con esperienza di bordo, Magazzinieri con esperienza di bordo e Shop Assistant oltre a personale di Macchina e di Coperta tra cui Ottonaio, Frigorista, Marinaio, Carpentiere, Eletttricista, Giovanotto elettricista, Capo Operaio, Operaio Motorista e Operaio Meccanico, Comune di Macchina, Ufficiale di Macchina e Direttore di Macchina, 1° Ufficiale di Macchina. Ai candidati che parteciperanno agli open day è richiesto di portare con sé una copia del proprio documento d'identità in corso di validità, una copia del proprio CV aggiornato e, qualora avessero esperienze pregresse a bordo, il libretto di navigazione e la documentazione relativa ai corsi SCTW. La candidatura verrà valutata anche se non in possesso di tali requisiti e, in caso di accettazione, i candidati verranno supportati economicamente nell'effettuare i corsi di idoneità alla navigazione e seguiti in tutto l'iter per ottenere il libretto di navigazione. Una volta in possesso della documentazione necessaria, i candidati avranno la possibilità di partecipare a delle sessioni di training a bordo organizzate in collaborazione con MSC Training Center che permetteranno loro di familiarizzare con l'ambiente della nave e le mansioni legate al mestiere. Per l'invio dei CV è possibile consultare il all'interno della sezione "Lavora con noi". Per ulteriori informazioni scrivere all'indirizzo e-mail crew@gnv.it Condividi Tag [gnv lavoro](#) [Articoli correlati](#).



Genova, il sindaco Bucci ottiene dal Mit altri 302 milioni di euro

GENOVA (ITALPRESS) - Dal ministero dei Trasporti arrivano oltre 300 milioni di euro in più per il progetto della nuova diga foranea del porto di Genova. Ad annunciarlo, a margine di un evento a Palazzo Ducale a Genova, è il presidente ligure e commissario straordinario Marco Bucci che ieri è andato in missione a Roma. Le risorse, spiega Bucci, saranno distribuite tra fase A (160 milioni) e fase B (142 milioni). La gara per la seconda fase potrà partire solo con l'ufficialità del finanziamento. Martedì prossimo il presidente-commissario fornirà dettagli nel corso di una commissione consiliare in Regione: "Non posso parlare in consiglio da commissario, per questo ho chiesto una commissione apposita", ha precisato. -Foto IPA Agency- (ITALPRESS). Vuoi pubblicare i contenuti di Italpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all'indirizzo info@italpress.com.



Fumi delle navi, i cittadini: "Serve una task force per tutelare la salute"

di Elisabetta Biancalani Nuova puntata della nostra inchiesta sui fumi delle navi nel porto di Genova e sugli effetti sulla salute della popolazione. Con la richiesta dei Comitati di San Teodoro riuniti in una rete di associazioni. I dossier con le navi dei fumi inviati alla Capitaneria "l'unica che ci aiuta" "Noi come Rete delle associazioni di San Teodoro - spiega Eliana Pastorino , abbiamo coinvolto 16 associazioni del quartiere, le più varie, partendo proprio da esperienze diverse. Abbiamo fatto una cosa limitata proprio perché le forze sono limitate, e abbiamo cercato di partire dal concreto per arrivare poi alle istanze, e ci siamo arrivati perché abbiamo incontrato il sindaco Bucci quando era sindaco, siamo andati molte volte all'ARPAL, però il problema nostro è che nessuno ci aiuta a parte la Capitaneria di Porto, con cui abbiamo un rapporto che oggettivamente sta andando avanti, partito l'anno scorso. Noi mandiamo le foto che scattiamo dalle nostre finestre, perché abbiamo un canale diretto, per cui quando individuiamo le navi e facciamo dei report periodici li inviamo alla Capitaneria di Porto. E l'anno scorso, durante l'estate, questo ha dato qualche risultato. Perché ad esempio nel fotografare i fumi scuri c'era stato un calo a fine estate, grazie al loro intervento. La vista dalla finestra di una casa di Genova affacciata sul porto "Non vogliamo i miracoli, ma siamo amareggiati" Noi non vogliamo miracoli, però vogliamo che a questo punto i tempi che sono stati detti siano rispettati e soprattutto che non ci si limiti a elettrificare. Si faccia un discorso a 360 gradi e qualcuno prenda in mano cosa vuol dire una volta che c'è l'elettrificazione, prima che finisca, chi è che determina le tariffe, chi è che trova l'approvvigionamento di elettricità adeguato, chi è che incentiva anche con contributi gli armatori ma poi pretenda che chi entra in porto si attacchi. Perché questo discorso secondo noi sta provocando dei danni alla salute e siamo abbastanza amareggiati, perché nonostante abbiamo chiesto all'inizio di marzo sia al presidente Bucci a questo punto come Regione, sia al facente funzioni Piciocchi, un incontro urgente per non arrivare che l'estate 2025 sia la fotocopia negativa o peggiorativa di quelle del 2024-2023. Siamo amareggiati e chiediamo a voi che fate questa iniziativa importante se volete portare ai soggetti che probabilmente incontrerete alcune domande. "Servono nuove centraline di Arpal in città" - Prima domanda, noi abbiamo la centralina preziosa di via Bari. Questa centralina ARPAL, dati certificati, l'anno scorso al 21 agosto è stata sospesa nel suo funzionamento per problemi di installazione. È stata ripresa a febbraio. Per fortuna fino al 21 agosto ha funzionato e ci ha consentito di fare dei confronti che hanno dimostrato lo sfioramento di molti limiti. Soprattutto in estate. La domanda in questo caso è non può bastare una sola centralina che può anche rompersi e può anche avere dei problemi nelle zone collinari. Ci vuole un'altra centralina che sia in grado di monitorare altri



di Elisabetta Biancalani Nuova puntata della nostra inchiesta sui fumi delle navi nel porto di Genova e sugli effetti sulla salute della popolazione. Con la richiesta dei Comitati di San Teodoro riuniti in una rete di associazioni. I dossier con le navi dei fumi inviati alla Capitaneria "l'unica che ci aiuta" "Noi come Rete delle associazioni di San Teodoro - spiega Eliana Pastorino , abbiamo coinvolto 16 associazioni del quartiere, le più varie, partendo proprio da esperienze diverse. Abbiamo fatto una cosa limitata proprio perché le forze sono limitate, e abbiamo cercato di partire dal concreto per arrivare poi alle istanze, e ci siamo arrivati perché abbiamo incontrato il sindaco Bucci quando era sindaco, siamo andati molte volte all'ARPAL, però il problema nostro è che nessuno ci aiuta a parte la Capitaneria di Porto, con cui abbiamo un rapporto che oggettivamente sta andando avanti, partito l'anno scorso. Noi mandiamo le foto che scattiamo dalle nostre finestre, perché abbiamo un canale diretto, per cui quando individuiamo le navi e facciamo dei report periodici li inviamo alla Capitaneria di Porto. E l'anno scorso, durante l'estate, questo ha dato qualche risultato. Perché ad esempio nel fotografare i fumi scuri c'era stato un calo a fine estate, grazie al loro intervento. La vista dalla finestra di una casa di Genova affacciata sul porto "Non vogliamo i miracoli, ma siamo amareggiati" Noi non vogliamo miracoli, però vogliamo che a questo punto i tempi che sono stati detti siano rispettati e soprattutto che non ci si limiti a elettrificare. Si faccia un discorso a 360 gradi e qualcuno prenda in mano cosa vuol dire una volta che c'è l'elettrificazione, prima che finisca, chi è che determina le tariffe, chi è che trova l'approvvigionamento di elettricità adeguato, chi è che incentiva anche con

PrimoCanale.it

Genova, Voltri

punti del quartiere dove l'impatto c'è. "Assurdo che non ci siano centraline in porto, le installino" - Nel marzo 2024 l'Autorità di sistema portuale aveva comunicato al difensore civico, con cui noi abbiamo continui e proficui rapporti, che avrebbero messo delle centraline in porto perché noi non abbiamo delle centraline i cui dati siano noti alla cittadinanza, che monitorino esattamente cosa sta avvenendo in porto perché non ci sembra veramente credibile che un porto come Genova non abbia delle centraline. È stato detto che i finanziamenti c'erano, ci hanno parlato di una convenzione Regione - Autorità di sistema che poteva attivarle, l'ARPAL dice che non ha i soldi, secondo noi a questo punto la seconda domanda che girerei alla Regione Liguria e all'Autorità di sistema è perché nell'ambito di questi importanti lavori nel porto che si fanno non si richiede come oneri di urbanizzazione a chi fa i lavori, chi ha degli oneri, di impiantare queste centraline che non è per fare del terrorismo però è per rendere possibile che anche con un monitoraggio costante che noi chiediamo ci sia. "Serve una task force con enti e Asl per monitorare la salute e intervenire" - Noi chiamiamo una task force perché ci piace il nome, però ci sia qualcuno che questa estate che è già iniziata sia in grado che quando ci sono le centraline ARPAL, quindi quelle ufficiali che danno dei dati preoccupanti, quando le nostre sentinelle fotografano i fumi neri, quando la Capitaneria giustamente fa il suo lavoro (e lo sta facendo), ci sia la ASL allertata a verificare se quei picchi possono portare problemi, ci sia un'unità di forza che renda possibile ai soggetti fragili che magari sono anche quelli fragili economicamente e che d'estate non vanno via, che abbiano qualcuno a cui rivolgersi se ci sono dei problemi bronchiali, di attacco d'asma, fare una spirometria, avere dei medici di base coinvolti, noi questo l'abbiamo chiesto alla ASL che è un grande assente, è un invitato di pietra come Alisa che ha i dati e non li tira fuori".

Altri 302 milioni dal Mit per la Diga Foranea di Genova

A dare l'annuncio il Commissario Bucci. Due tranche da 160 e 142 milioni. Si attende ora l'ufficialità da parte del Ministero. Dal ministero dei Trasporti arrivano oltre 300 milioni di euro in più per il progetto della nuova diga foranea del porto di Genova. Ad annunciarlo, a margine di un evento a Palazzo Ducale a Genova, è il presidente ligure e commissario straordinario Marco Bucci che ieri è andato in missione a Roma. Le risorse, spiega Bucci, saranno distribuite tra fase A (160 milioni) e fase B (142 milioni). La gara per la seconda fase potrà partire solo con l'ufficialità del finanziamento. Martedì prossimo il presidente-commissario fornirà dettagli nel corso di una commissione consiliare in Regione.



Shipping Italy

Genova, Voltri

Spinelli: Il provvedimento che andrà in Consiglio dei Ministri è atteso da molti italiani

Nicola Capuzzo

Il provvedimento che verrà varato dal Consiglio dei Ministri è atteso da molti porti italiani, in quanto le difformità tra piani regolatori e attività espletate dai terminal riguardano molte realtà: se malauguratamente Spinelli dovesse perdere la sua regolare concessione comporterebbe a catena la paralisi e l'azzeramento delle attività di molti terminal che si trovano nella medesima condizione. Il Gruppo Spinelli, con una nota inviata a SHIPPING ITALY, entra nel merito del correttivo alla legge di riforma portuale che l'esecutivo si appresta a varare (con un apposito Decreto infrastrutture') per chiarire l'ambito di applicazione della necessaria coerenza fra Piani regolatori portuali e concessioni dei singoli terminalisti. L'azienda genovese (partecipata al 49% da Hapag Lloyd) non vuole sentire parlare di intervento normativo ad personam', sottolineando appunto che questo intervento legislativo, come spiegato recentemente anche dal viceministro Rixi, serve per uniformare il quadro regolatorio fra i diversi scali nazionali. I porti sono sottoposti a forti pressioni che introducono un clima di diffusa provvisorietà, che richiede grande flessibilità di risposta da parte dei terminal, a salvaguardia dei traffici e della

occupazione portuale prosegue la nota di Spinelli, che poi aggiunge: Alcune Autorità portuali come Trieste e Livorno sono riuscite a intervenire varando regolamenti che hanno garantito la continuità operativa dei concessionari art.18, altre invece, come Genova, ma non solo, hanno lasciato che le cose si logorassero, dando il via libera a colpi di mano che poco hanno a che fare con una visione di interesse generale dei traffici e degli investimenti a Genova, primo porto commerciale italiano. Secondo Spinelli, infatti, nel porto di Genova anche altri terminalisti art.18 svolgono in prevalenza operazioni fuori dalla loro specifica caratterizzazione'. Da registrare infine la notizia che è stata accolta, con rinvio fissato al 17 giugno, la richiesta presentata da Avvocatura di Stato e gruppo Spinelli di concedere maggiore tempo prima della decisione sulla richiesta di revocazione della sentenza del Consiglio di Stato che lo scorso ottobre aveva annullato la concessione del Genoa Port Terminal nel porto di Genova.



Porti Confermato un incontro fra i vertici di Hapag Lloyd e Salvini a Roma mentre dal Consiglio di Stato è arrivato un rinvio fino al 17 giugno di Redazione SHIPPING ITALY "Il provvedimento che verrà varato dal Consiglio dei Ministri è atteso da molti porti italiani, in quanto le difformità tra piani regolatori e attività espletate dai terminal riguardano molte realtà: se malauguratamente Spinelli dovesse perdere la sua regolare concessione comporterebbe a catena la paralisi e l'azzeramento delle attività di molti terminal che si trovano nella medesima condizione". Il Gruppo Spinelli, con una nota inviata a SHIPPING ITALY, entra nel merito del correttivo alla legge di riforma portuale che l'esecutivo si appresta a varare (con un apposito "Decreto infrastrutture") per chiarire l'ambito di applicazione della necessaria coerenza fra Piani regolatori portuali e concessioni dei singoli terminalisti. L'azienda genovese (partecipata al 49% da Hapag Lloyd) non vuole sentire parlare di intervento normativo "ad personam", sottolineando appunto che questo intervento legislativo, come spiegato recentemente anche dal viceministro Rixi, serve per uniformare il quadro regolatorio fra i diversi scali nazionali. "I porti sono sottoposti a forti pressioni che introducono un clima di diffusa provvisorietà, che richiede grande flessibilità di risposta da parte dei terminal, a salvaguardia dei traffici e della occupazione portuale" prosegue la nota di Spinelli, che poi aggiunge: "Alcune Autorità portuali come Trieste e Livorno sono riuscite a intervenire varando regolamenti che hanno garantito la continuità operativa dei concessionari art.18, altre invece, come Genova, ma non solo, hanno lasciato che le cose si logorassero, dando il via libera a colpi di mano che poco hanno a che fare con una visione di interesse generale dei traffici e degli investimenti a Genova, primo porto commerciale italiano". Secondo Spinelli, infatti, "nel porto di Genova anche altri terminalisti art.18 svolgono in prevalenza operazioni fuori dalla loro "specifica

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Gnv, il 20 maggio a Genova tappa della campagna di assunzioni

La compagnia ricerca diversi tipi di professionalità **Genova** - La campagna di assunzioni 2025 di GNV - Compagnia di traghetti del Gruppo MSC - realizzata in collaborazione con Sviluppo Lavoro Italia e i Centri per l'Impiego, con l'obiettivo di potenziare l'organico di circa 500 risorse in vista dell'ingresso di due nuove navi e garantire il massimo livello del servizio per la prossima stagione estiva, arriva a **Genova**. Gli incontri si svolgeranno nella giornata di martedì 20 maggio dalle ore 09:30 alle ore 16:00 presso il Centro per l'Impiego di **Genova** (Via Cesarea 14). Le iscrizioni sono aperte fino a martedì 13 maggio, per partecipare è richiesta la compilazione del modulo al seguente link: <https://forms.gle/BdYJq1XheUV6To519> Tali recruiting day sono finalizzati allo svolgimento di colloqui conoscitivi, che daranno al contempo modo di far conoscere meglio la Compagnia presentando i percorsi di carriera e le posizioni di bordo aperte. La prossima tappa si terrà venerdì 30 maggio presso l'MSC Training Center di Sorrento GNV ricerca numerose professionalità con diversi gradi di esperienza e di seniority, tra questi personale di gestione dell'Hotel come Referenti IT, Assistenti d'Ufficio, Piccolo di Camera e Piccolo di Cucina, Cuochi con diploma alberghiero e/o esperienza di bordo, Pizzaioli, Cambusieri con esperienza di bordo, Magazzinieri con esperienza di bordo e Shop Assistant oltre a personale di Macchina e di Coperta tra cui Ottonaio, Frigorista, Marinaio, Carpentiere, Elettricista, Giovanotto elettricista, Capo Operaio, Operaio Motorista e Operaio Meccanico, Comune di Macchina, Ufficiale di Macchina e Direttore di Macchina, 1° Ufficiale di Macchina. Ai candidati che parteciperanno agli open day è richiesto di portare con sé una copia del proprio documento d'identità in corso di validità, una copia del proprio CV aggiornato e, qualora avessero esperienze pregresse a bordo, il libretto di navigazione e la documentazione relativa ai corsi SCTW. La candidatura verrà valutata anche se non in possesso di tali requisiti e, in caso di accettazione, i candidati verranno supportati economicamente nell'effettuare i corsi di idoneità alla navigazione e seguiti in tutto l'iter per ottenere il libretto di navigazione. Una volta in possesso della documentazione necessaria, i candidati avranno la possibilità di partecipare a delle sessioni di training a bordo organizzate in collaborazione con MSC Training Center che permetteranno loro di familiarizzare con l'ambiente della nave e le mansioni legate al mestiere. Per l'invio dei CV.



La compagnia ricerca diversi tipi di professionalità Genova - La campagna di assunzioni 2025 di GNV - Compagnia di traghetti del Gruppo MSC - realizzata in collaborazione con Sviluppo Lavoro Italia e i Centri per l'Impiego, con l'obiettivo di potenziare l'organico di circa 500 risorse in vista dell'ingresso di due nuove navi e garantire il massimo livello del servizio per la prossima stagione estiva, arriva a Genova. Gli incontri si svolgeranno nella giornata di martedì 20 maggio dalle ore 09:30 alle ore 16:00 presso il Centro per l'Impiego di Genova (Via Cesarea 14). Le iscrizioni sono aperte fino a martedì 13 maggio, per partecipare è richiesta la compilazione del modulo al seguente link: <https://forms.gle/BdYJq1XheUV6To519> Tali recruiting day sono finalizzati allo svolgimento di colloqui conoscitivi, che daranno al contempo modo di far conoscere meglio la Compagnia presentando i percorsi di carriera e le posizioni di bordo aperte. La prossima tappa si terrà venerdì 30 maggio presso l'MSC Training Center di Sorrento GNV ricerca numerose professionalità con diversi gradi di esperienza e di seniority, tra questi personale di gestione dell'Hotel come Referenti IT, Assistenti d'Ufficio, Piccolo di Camera e Piccolo di Cucina, Cuochi con diploma alberghiero e/o esperienza di bordo, Pizzaioli, Cambusieri con esperienza di bordo, Magazzinieri con esperienza di bordo e Shop Assistant oltre a personale di Macchina e di Coperta tra cui Ottonaio, Frigorista, Marinaio, Carpentiere, Elettricista, Giovanotto elettricista, Capo Operaio, Operaio Motorista e Operaio Meccanico, Comune di Macchina, Ufficiale di Macchina e Direttore di Macchina, 1° Ufficiale di Macchina. Ai candidati che parteciperanno agli open day è richiesto di portare con sé una copia del proprio documento d'identità in corso di validità, una copia del proprio CV aggiornato e, qualora avessero esperienze pregresse a bordo, il libretto di navigazione e la documentazione relativa ai corsi SCTW. La candidatura verrà valutata anche se non in possesso di tali requisiti e, in caso di accettazione, i candidati verranno

ZLS Genova: opportunità strategica per superare i dazi e rilanciare il commercio internazionale

Spediporto: strumento chiave per aggirare dazi e favorire la competitività delle imprese nel commercio globale. La Zona Logistica Semplificata (ZLS) di Genova rappresenta un'opportunità concreta per le imprese che desiderano affrontare in modo efficace le difficoltà legate ai dazi doganali. Secondo Giampaolo Botta, direttore di Spediporto, si tratta di uno strumento strategico per superare barriere tariffarie e rilanciare le relazioni commerciali internazionali, soprattutto con aree come la Cina, il Sud Est asiatico e gli Stati Uniti, dove i dazi imposti dall'amministrazione americana hanno riaperto il dibattito sul ruolo delle agevolazioni doganali. Agevolazioni doganali e vantaggi operativi per le imprese La ZLS genovese, che include anche la Zona franca doganale interclusa, consente il deposito delle merci senza vincoli temporali, durante i quali si applica l'esenzione dal pagamento dei diritti doganali. Come spiega Maurizio D'Amico, membro del Comitato di indirizzo della ZLS, il differimento del pagamento di dazi e IVA fino all'immissione al consumo migliora il flusso di cassa aziendale e offre un vantaggio competitivo in termini di flessibilità operativa e gestione delle catene di approvvigionamento. Scadenza a fine luglio per le manifestazioni di interesse Le imprese interessate ad insediarsi nella ZLS di Genova hanno tempo fino alla fine di luglio per presentare la propria manifestazione di interesse. Spediporto invita gli operatori della logistica e del commercio internazionale a cogliere questa occasione per beneficiare di un regime doganale vantaggioso e contribuire allo sviluppo del porto di Genova come hub strategico per il Mediterraneo. L'iniziativa si inserisce in un più ampio quadro di rilancio della competitività logistica italiana. Fonte: ANSA



transportonline | SCOPRI LA PIACIDA STAMPA | NEWSLETTER | AREA UTENTE | ENO

LA COMMUNITY DELLA LOGISTICA MERCI
 Qui puoi incontrare aziende di spedizionieri, trasporto logistico, servizi ed i responsabili logistica delle industrie.

Registra gratis la tua azienda

ZLS Genova: opportunità strategica per superare i dazi e rilanciare il commercio internazionale



Spediporto: strumento chiave per aggirare dazi e favorire la competitività delle imprese nel commercio globale.

La Zona Logistica Semplificata (ZLS) di Genova rappresenta un'opportunità concreta per le imprese che desiderano affrontare in modo efficace le difficoltà legate ai dazi doganali. Secondo Giampaolo Botta, direttore di Spediporto, si tratta di uno strumento strategico per superare barriere tariffarie e rilanciare le relazioni commerciali internazionali, soprattutto con aree come la Cina, il Sud Est asiatico e gli Stati Uniti, dove i dazi imposti dall'amministrazione americana hanno riaperto il dibattito sul ruolo delle agevolazioni doganali.

Agevolazioni doganali e vantaggi operativi per le imprese

La ZLS genovese, che include anche la Zona franca doganale interclusa, consente il deposito delle merci senza vincoli temporali, durante i quali si applica l'esenzione dal pagamento dei diritti doganali. Come spiega Maurizio D'Amico, membro del Comitato di indirizzo della ZLS, il differimento del pagamento di dazi e IVA fino all'immissione al consumo migliora il flusso di cassa aziendale e offre un vantaggio competitivo in termini di flessibilità operativa e gestione delle catene di approvvigionamento.

Citta della Spezia

La Spezia

Nomina Pisano alla guida dell'Autorithy spezzina, Agostinelli: "Un'eccellenza del territorio che resta al timone"

Sulla nomina di Bruno Pisano alla presidenza dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale interviene Gianluca Agostinelli presidente del Propeller Club Ports of La Spezia and Marina di Carrara. In una nota spiega: "Rappresenta un momento significativo per il nostro territorio. Non stiamo riportando una figura di valore a casa: la stiamo tenendo qui, in una posizione chiave, dove potrà continuare a lavorare per lo sviluppo della portualità e dell'intero ecosistema produttivo che ruota attorno al mare". "Come Presidente del Propeller Club - Ports of La Spezia and Marina di Carrara, di cui Bruno è socio da tanti anni e partecipante attivo, accolgo questa notizia con grande soddisfazione e sincero apprezzamento. È una scelta che premia la competenza, la serietà e la profonda conoscenza del settore da parte di una persona che ha sempre saputo coniugare rigore tecnico e sensibilità umana - prosegue Agostinelli -. Bruno Pisano è un professionista riservato, ma instancabile. Lo so per esperienza diretta: ci siamo spesso confrontati all'alba, senza bisogno di preavviso, certi di trovarci già operativi. Bruno è così: studia, approfondisce, ascolta. È stato spesso punto di riferimento, sempre frutto di analisi accurate e di una grandissima umanità e trasparenza. Ma è anche un uomo che sa lavorare in squadra, come dimostra la sua lunga esperienza imprenditoriale condivisa, per quasi quarant'anni, con due soci, in quell'"Acquario" che è diventato simbolo di collaborazione tra persone con approcci diversi ma complementari e i numerosi incarichi istituzionali in cui le sue doti sono sempre emerse in maniera forte e chiara, sia a livello locale che nazionale dove è stimato come grandissima persona e professionista". "Questa nomina arriva dopo l'attività instancabile di Federica Montaresi, attuale Commissario e già Segretaria Generale dell'**Autorità Portuale**, sarzanese, dunque espressione del nostro territorio a cui va tutto il nostro ringraziamento per quanto fatto, ma anche un grande in bocca al lupo per il suo futuro, nel quale siamo certi continuerà a dare un contributo rilevante alla portualità. E riporta al vertice dell'AdSP, dopo Giorgio Bucchioni, un altro spezzino doc: segno che nel nostro territorio siamo in grado di esprimere leadership solide e riconosciute. Dal nostro territorio sono numerosissime gli imprenditori e i managers di successo che hanno in - aggiunge - carichi in giro per il mondo di grande responsabilità, in questo contesto tenere Bruno Pisano a La Spezia in questo ruolo di così tale prestigio e importanza, è un'opportunità che valorizza il nostro **sistema** e lo proietta con ancora più forza verso il futuro. Sono certo che saprà essere Presidente di tutti, non solo del porto e della logistica, ma di tutte le attività produttive che fanno parte della Blue Economy, delle imprese e delle persone che sul mare costruiscono ogni giorno lavoro, relazioni e valore". "A nome del Propeller Club - conclude -, di tutto il Consiglio e i Soci e mio personale, un sincero



Sulla nomina di Bruno Pisano alla presidenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale interviene Gianluca Agostinelli presidente del Propeller Club Ports of La Spezia and Marina di Carrara. In una nota spiega: "Rappresenta un momento significativo per il nostro territorio. Non stiamo riportando una figura di valore a casa: la stiamo tenendo qui, in una posizione chiave, dove potrà continuare a lavorare per lo sviluppo della portualità e dell'intero ecosistema produttivo che ruota attorno al mare". "Come Presidente del Propeller Club - Ports of La Spezia and Marina di Carrara, di cui Bruno è socio da tanti anni e partecipante attivo, accolgo questa notizia con grande soddisfazione e sincero apprezzamento. È una scelta che premia la competenza, la serietà e la profonda conoscenza del settore da parte di una persona che ha sempre saputo coniugare rigore tecnico e sensibilità umana - prosegue Agostinelli -. Bruno Pisano è un professionista riservato, ma instancabile. Lo so per esperienza diretta: ci siamo spesso confrontati all'alba, senza bisogno di preavviso, certi di trovarci già operativi. Bruno è così: studia, approfondisce, ascolta. È stato spesso punto di riferimento, sempre frutto di analisi accurate e di una grandissima umanità e trasparenza. Ma è anche un uomo che sa lavorare in squadra, come dimostra la sua lunga esperienza imprenditoriale condivisa, per quasi quarant'anni, con due soci, in quell'"Acquario" che è diventato simbolo di collaborazione tra persone con approcci diversi ma complementari e i numerosi incarichi istituzionali in cui le sue doti sono sempre emerse in maniera forte e chiara, sia a livello locale che nazionale dove è stimato come grandissima persona e professionista". "Questa nomina arriva dopo l'attività instancabile di Federica Montaresi, attuale Commissario e già Segretaria Generale dell'Autorità Portuale, sarzanese, dunque espressione del nostro territorio a cui va tutto il nostro ringraziamento per quanto fatto, ma anche un grande in bocca al lupo per il suo

Citta della Spezia

La Spezia

in bocca al lupo, Bruno: con la certezza che saprai guidare il nostro **sistema** con equilibrio, determinazione e spirito di servizio, ti aspettiamo alla prossima Conviviale e presto in sella per lavorare gomito a gomito con tutti gli stakeholder e le altre istituzioni, in primis il Comune della nostra città". Più informazioni.

Blue Design Summit 2025 alla Spezia

Teatro Civico Cerca sulla mappa DA Martedì Maggio A Giovedì Maggio Dal 13 al 15 maggio La Spezia ospita la seconda edizione di Blue Design Summit (BDS25), evento dedicato a tutto ciò che riguarda l'abitare sull'acqua, dalla progettazione alla costruzione e al refitting di superyacht alle crociere, dai waterfront fino alle marine. Il summit, organizzato da Clickutility Team e Promostudi La Spezia, è promosso dal Miglio Blu con la partnership istituzionale del Comune della Spezia e dell' **Autorità** del **Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale**. BDS è dedicato ai protagonisti di tutta la filiera nazionale e internazionale del design di alta gamma sui temi più innovativi e strategici del settore. La sede principale sarà il Teatro Civico della Spezia. L'edizione 2025 è intitolata From Water to Design, un claim che sottolinea il legame profondo tra il mondo marino e la progettazione nautica. L'idea è che ogni aspetto del design contribuisca a migliorare l'esperienza del mare, attraverso imbarcazioni sempre più avanzate, efficienti e sostenibili. Con un focus sulla fusione tra tradizione artigianale e tecnologie all'avanguardia, la seconda edizione di BDS si propone di fotografare lo stato dell'arte del settore nautico e di tracciarne le direttrici future, con nuove opportunità di collaborazione, confronto e ispirazione. Il punto di partenza del summit è il settore dei superyacht (oltre 24 metri di lunghezza) dove i cantieri italiani sono conosciuti in tutto il mondo. L'Italia si conferma leader mondiale indiscussa, con 572 superyacht in costruzione su un totale di 1.138, con una quota di mercato del 51%. Nel complesso, il Paese si conferma anche primo esportatore mondiale di unità da diporto, con un valore record di 4,5 miliardi di euro nel 2024 (dati Confindustria Nautica). L'Italia dunque è capace di trasferire il proprio know-how su nuovi ambiti del vivere sull'acqua. In quest'ottica, il Blue Design Summit si posiziona come un think tank dedicato all'analisi e alla progettazione di nuovi scenari di sviluppo. Per fare un esempio, il settore dei luxury services, di cui i superyacht sono una componente importante, è in grande espansione, come dimostra la recentissima acquisizione da parte del grande fondo Blackstone di uno dei leader mondiali del segmento, quotato al NYSE. Il Summit vedrà anche l'assegnazione dei riconoscimenti della seconda edizione dei Blue Design Awards, assegnati tramite una selezione aperta e indipendente da parte del Comitato Scientifico composto da designer, giornalisti ed esperti del settore. Ulteriori informazioni sul sito ufficiale della manifestazione. Argomenti trattati La Spezia Incontri Fiere Newsletter Eventi Resta aggiornato su tutti gli eventi a Genova e dintorni, iscriviti gratis alla newsletter Registrati.



Teatro Civico Cerca sulla mappa DA Martedì Maggio A Giovedì Maggio Dal 13 al 15 maggio La Spezia ospita la seconda edizione di Blue Design Summit (BDS25), evento dedicato a tutto ciò che riguarda l'abitare sull'acqua, dalla progettazione alla costruzione e al refitting di superyacht alle crociere, dai waterfront fino alle marine. Il summit, organizzato da Clickutility Team e Promostudi La Spezia, è promosso dal Miglio Blu con la partnership istituzionale del Comune della Spezia e dell' **Autorità** del **Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale**. BDS è dedicato ai protagonisti di tutta la filiera nazionale e internazionale del design di alta gamma sui temi più innovativi e strategici del settore. La sede principale sarà il Teatro Civico della Spezia. L'edizione 2025 è intitolata From Water to Design, un claim che sottolinea il legame profondo tra il mondo marino e la progettazione nautica. L'idea è che ogni aspetto del design contribuisca a migliorare l'esperienza del mare, attraverso imbarcazioni sempre più avanzate, efficienti e sostenibili. Con un focus sulla fusione tra tradizione artigianale e tecnologie all'avanguardia, la seconda edizione di BDS si propone di fotografare lo stato dell'arte del settore nautico e di tracciarne le direttrici future, con nuove opportunità di collaborazione, confronto e ispirazione. Il punto di partenza del summit è il settore dei superyacht (oltre 24 metri di lunghezza) dove i cantieri italiani sono conosciuti in tutto il mondo. L'Italia si conferma leader mondiale indiscussa, con 572 superyacht in costruzione su un totale di 1.138, con una quota di mercato del 51%. Nel complesso, il Paese si conferma anche primo esportatore mondiale di unità da diporto, con un valore record di 4,5 miliardi di euro nel 2024 (dati Confindustria Nautica). L'Italia dunque è capace di trasferire il proprio know-how su nuovi ambiti del vivere sull'acqua. In quest'ottica, il Blue Design Summit si posiziona come un think tank dedicato all'analisi e alla progettazione di nuovi scenari di sviluppo. Per fare un esempio, il settore dei luxury services, di cui i superyacht sono una componente importante, è in grande espansione, come dimostra la recentissima acquisizione da parte del grande fondo Blackstone di uno dei leader mondiali del segmento, quotato al NYSE. Il Summit vedrà anche l'assegnazione dei riconoscimenti della seconda edizione dei Blue Design Awards, assegnati tramite una selezione aperta e indipendente da parte del Comitato Scientifico composto da designer, giornalisti ed esperti del settore. Ulteriori informazioni sul sito ufficiale della manifestazione. Argomenti trattati La Spezia Incontri Fiere Newsletter Eventi Resta aggiornato su tutti gli eventi a Genova e dintorni, iscriviti gratis alla newsletter Registrati.

Il Nautilus

Ravenna

Porti, Francesco Benevolo all'AdSP Mare Adriatico Centro Settentrionale

Roma . Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti prosegue l'iter per la nomina del nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale, che ha competenza sul **porto** di **Ravenna**. Dopo aver acquisito l'intesa con la Regione Emilia-Romagna, il MIT ha trasmesso la proposta di nomina di Francesco Benevolo alla Commissione Trasporti della Camera dei Deputati, per il previsto parere parlamentare. La designazione, firmata dal vicepresidente del Consiglio e Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini, rappresenta un passo decisivo verso il completamento del processo di nomina. Ed ancora, Matteo Salvini invia anche la richiesta di intesa al presidente della Regione Lazio, indicando come presidente dell'AdSP Mar Tirreno Centro Settentrionale (porti Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta) Roberto Petri. Non c'è più speranza per l'ex presidente e attuale Commissario straordinario Pino Musolino, di ottenere nuovamente l'incarico. Petri e 'Meloniano' doc; dirigente nazionale del partito Fratelli d'Italia e presidente di Italmobili, marito della Senatrice di F.d'I. Marta Farolfi e Vicesindaca di Brisighella (**Ravenna**). Ora rimane la casella Palermo per la Lega e ancora da decidere Napoli e i porti della Sardegna. Tutto come da copione del 'Manuale Cencelli' con cui tutti i partiti destra e sinistra si dividono le poltrone a discapito delle competenze e delle professionalità acquisite e dimostrate.



Informare

Ravenna

Nei primi tre mesi del 2025 il traffico delle merci nel porto di Ravenna è aumentato del +8,9%

Incremento delle rinfuse secche, delle merci containerizzate e di quelle convenzionali. Nei primi tre mesi del 2025 il traffico delle merci nel **porto di Ravenna** è cresciuto del +8,9% sullo stesso periodo dello scorso anno salendo a 6,65 milioni di tonnellate, di cui 5,82 milioni di tonnellate allo sbarco (+9,9%) e 834mila tonnellate all'imbarco (+2,3%). Nel solo settore delle merci varie il traffico complessivo è stato di 2,54 milioni di tonnellate (+8,5%), di cui 1,56 milioni di tonnellate di merci convenzionali (+11,0%), 591mila tonnellate di merci in container (+17,2%) realizzate con una movimentazione di contenitori pari a 53.436 teu (+16,2%) e 389mila tonnellate di rotabili (-9,6%). Accentuata la crescita delle rinfuse solide che hanno totalizzato 2,95 milioni di tonnellate (+15,3%), mentre le rinfuse liquide sono diminuite del -3,2% scendendo a 1,16 milioni di tonnellate, di cui 671mila tonnellate di prodotti petroliferi (-2,6%) e 492mila tonnellate di altri carichi (-5,5%). Nel solo mese di marzo di quest'anno il **porto** ha movimentato complessivamente 2,66 milioni di tonnellate di merci, con un rialzo del +16,0% sul marzo 2024. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale stima che ad aprile 2025 nello scalo portuale siano stati movimentati quasi 2,1 milioni di tonnellate di carichi, con un aumento anno su anno del +8,2%.



Sei candidati a confronto sul porto di Ravenna: dibattito tranquillo, tante proposte e un po' di confusione di fronte alla comunità portuale

l'eri sera 8 maggio, al Grand Hotel Mattei di Ravenna - negli stessi momenti in cui si è venuti a conoscenza dell'elezione di Papa Leone XIV - si è tenuto l'incontro con i candidati sindaci di Ravenna, organizzato dal Propeller Club a beneficio della comunità portuale ravennate, essendo stato il confronto tutto impostato sui temi della portualità locale e nazionale. Dopo una breve presentazione dei candidati, c'è stato il fuoco di fila delle domande: 11 in tutto, con risposte di 2 minuti per ogni aspirante sindaco per ogni domanda. I candidati presenti erano solo sei, perché la candidata di sinistra Marisa Iannucci (Rifondazione Comunista - Potere al Popolo - Ravenna in Comune e PCI) non ha potuto prendere parte al confronto per ragioni di salute. Ha fatto arrivare le sue risposte agli organizzatori, ma non c'è stato tempo per leggerle. Le domande erano state fornite in anticipo a tutti i partecipanti che quindi hanno avuto il tempo di prepararsi sui vari temi. Malgrado questo, alcuni candidati sono apparsi poco preparati e quasi spaesati, mostrando carenze di conoscenza della realtà e delle dinamiche portuali. Qualcuno ha fatto confusione fra i vari argomenti o ha risposto a diverse domande sempre con la medesima risposta.

Se nei due precedenti confronti sui temi giovanili nessun candidato aveva brillato rispetto agli altri, in questa occasione il candidato sindaco del centrosinistra Alessandro Barattoni si è distinto a nostro parere per pertinenza delle risposte, chiarezza di esposizione e conoscenza della materia. Ed è giusto sottolinearlo. Il punto debole: la questione dei collegamenti del terminal crociere a cui non pare il centrosinistra abbia ancora trovato la quadra. E comunque i numerosi operatori del porto che hanno seguito il dibattito avranno tratto le loro conclusioni, che in definitiva sono quelle che più contano. Non riportiamo tutte le domande e tutte le risposte, in questa cronaca ci soffermiamo sulle cose più significative emerse, con un'annotazione: su molti temi ci sono state posizioni convergenti, su altri posizioni diverse e anche molto divergenti, come per esempio sul tema della Sapir o sulla scelta per la presidenza dell'Autorità portuale, sulla dogana o sul parco eolico. Sul tema del che fare per far crescere il porto di Ravenna, ecco che cosa abbiamo ascoltato. BARATTONI (candidato della coalizione di centrosinistra PD - PRI - AVS - M5S - Progetto Ravenna - Ama Ravenna): per far crescere il porto "serve l'unità della città, delle forze politiche e del Consiglio comunale, questa unità è un valore aggiunto per avere più forza a Roma" nei tavoli che contano, per ottenere i finanziamenti volti a completare i tanti lavori in corso, a partire dall'Hub Porto di Ravenna; i 200 ettari a disposizione per sviluppare la logistica sono una enorme potenzialità di crescita. GRANDI (candidato sindaco di centrodestra FDI - FI - Viva Ravenna): "l'unità politica è responsabilità di tutti anche di chi ha governato Ravenna"; per far crescere il porto serve continuare a dragare, sburocratizzare e velocizzare le procedure e



l'eri sera 8 maggio, al Grand Hotel Mattei di Ravenna - negli stessi momenti in cui si è venuti a conoscenza dell'elezione di Papa Leone XIV - si è tenuto l'incontro con i candidati sindaci di Ravenna, organizzato dal Propeller Club a beneficio della comunità portuale ravennate, essendo stato il confronto tutto impostato sui temi della portualità locale e nazionale. Dopo una breve presentazione dei candidati, c'è stato il fuoco di fila delle domande: 11 in tutto, con risposte di 2 minuti per ogni aspirante sindaco per ogni domanda. I candidati presenti erano solo sei, perché la candidata di sinistra Marisa Iannucci (Rifondazione Comunista - Potere al Popolo - Ravenna in Comune e PCI) non ha potuto prendere parte al confronto per ragioni di salute. Ha fatto arrivare le sue risposte agli organizzatori, ma non c'è stato tempo per leggerle. Le domande erano state fornite in anticipo a tutti i partecipanti che quindi hanno avuto il tempo di prepararsi sui vari temi. Malgrado questo, alcuni candidati sono apparsi poco preparati e quasi spaesati, mostrando carenze di conoscenza della realtà e delle dinamiche portuali. Qualcuno ha fatto confusione fra i vari argomenti o ha risposto a diverse domande sempre con la medesima risposta. Se nei due precedenti confronti sui temi giovanili nessun candidato aveva brillato rispetto agli altri, in questa occasione il candidato sindaco del centrosinistra Alessandro Barattoni si è distinto a nostro parere per pertinenza delle risposte, chiarezza di esposizione e conoscenza della materia. Ed è giusto sottolinearlo. Il punto debole: la questione dei collegamenti del terminal crociere a cui non pare il centrosinistra abbia ancora trovato la quadra. E comunque i numerosi operatori del porto che hanno seguito il dibattito avranno tratto le loro conclusioni, che in definitiva sono quelle che più contano. Non riportiamo tutte le domande e tutte le risposte, in questa cronaca ci soffermiamo sulle cose più significative emerse, con un'annotazione: su molti temi ci sono state posizioni convergenti, su altri posizioni diverse e anche molto divergenti, come per esempio sul tema della Sapir o sulla scelta per la presidenza dell'Autorità portuale, sulla dogana o sul parco eolico. Sul tema del che fare per far crescere il porto di Ravenna, ecco che cosa abbiamo ascoltato. BARATTONI (candidato della coalizione di centrosinistra PD - PRI - AVS - M5S - Progetto Ravenna - Ama Ravenna): per far crescere il porto "serve l'unità della città, delle forze politiche e del Consiglio comunale, questa unità è un valore aggiunto per avere più forza a Roma" nei tavoli che contano, per ottenere i finanziamenti volti a completare i tanti lavori in corso, a partire dall'Hub Porto di Ravenna; i 200 ettari a disposizione per sviluppare la logistica sono una enorme potenzialità di crescita. GRANDI (candidato sindaco di centrodestra FDI - FI - Viva Ravenna): "l'unità politica è responsabilità di tutti anche di chi ha governato Ravenna"; per far crescere il porto serve continuare a dragare, sburocratizzare e velocizzare le procedure e

bisogna fare il by pass sul Candiano. MISEROCCHI (candidato sindaco della lista Ravenna al Centro): per far crescere il porto bisogna implementare le infrastrutture di collegamento su gomma e su ferro verso Ferrara, Bologna e Forlì. MORGESE (candidato sindaco della DC): servono politiche fiscali che attraggano nuovi investimenti, bisogna puntare sul terminal crociere, sul potenziamento delle infrastrutture di collegamento e occorre fare il secondo ponte sul Candiano. VERLICCHI (candidata sindaca della Pigna): sono fondamentali i collegamenti verso Ferrara e il Nord Italia, verso Bologna (anche se questo nodo è molto congestionato) e Forlì attraverso la Ravennana bis; ci vuole il by pass sul Candiano e propone un fondo di 40 milioni per contributi a fondo perduto per nuovi investimenti. ANCISI (candidato sindaco di Lega Ancisi Sindaco - LPRA - PDF e Ambiente & Animali): servono meno burocrazia, nuove strategie commerciali e nuovi mercati; bisogna portare a Ravenna nuove tipologie di merci e creare un mercato ortofrutticolo; non serve creare un nuovo grande terminal container a Ravenna. Sulla proposta di una cabina di regia nazionale fra le **autorità** portuali come meccanismo di coordinamento e collaborazione tra le diverse **Autorità** di sistema in Italia, le risposte sono state quasi tutte simili. GRANDI: è una "scelta che subiamo" ma non ci deve penalizzare. MISEROCCHI: è auspicabile che si faccia sistema nella portualità italiana. MORGESE: favorevole a una visione nazionale e a un "governo integrato della portualità" ma senza penalizzare gli interessi di Ravenna. VERLICCHI: è favorevole alla cabina di regia nazionale. ANCISI: della cabina di regia c'è molto bisogno, ci saranno anche molti miliardi in ballo, bisogna vedere come verranno spesi; "spero non nasca l'ennesimo carrozzone". BARATTONI: anche su questo bisogna unire la città, "bisogna fare una battaglia comune per una riforma che riconosca e valorizzi le peculiarità di Ravenna"; che il capitale sia interamente pubblico o pubblico-privato non ha importanza, "l'importante è che siano difesi i nostri interessi". Poi ci sono state una serie di domande tutte sui collegamenti stradali e ferroviari, cioè le infrastrutture che collegano il porto di Ravenna con la città, il resto del paese e l'Europa. Le accorpiano per necessità e per chiarezza, perché alcuni candidati hanno confuso una risposta con l'altra o hanno risposto sempre con gli stessi argomenti. MISEROCCHI: bisogna mettere in sicurezza le strade da e per il porto, tutte troppo disastrose e trafficate; bisogna fare molta più manutenzione. Va superato il binario unico con Bologna e occorre fare attenzione al traffico delle merci pericolose. Propone di collegare la città al porto anche attraverso battelli come sulla Senna, sfruttando la navigabilità del canale. MORGESE: bisogna migliorare i collegamenti e servono strade più sicure, occorre investire di più nelle manutenzioni. Su ferro Ravenna è ben collegata, ma vanno spostate ancora più merci su ferro. Propone di migliorare il trasporto pubblico locale e adeguarlo con gli orari alle necessità della portualità. VERLICCHI: la situazione delle strade è disastrosa e le colpe sono di vari enti ma anche del Comune; "vogliamo investire 15 milioni ogni anno per la manutenzione"; serve il by pass sul Candiano; bisogna sviluppare il traffico su ferro verso Ferrara e il Nord Italia e verso Bologna; occorre sistemare via Baiona, migliorare il trasporto pubblico che serve il porto e riqualificare le Bassette. ANCISI: lo stato dei collegamenti è pessimo sia con la città sia con il resto

RavennaNotizie.it

Ravenna

d'Italia; il traffico merci su rotaia passa ancora dalla stazione passeggeri e non ci sono ancora gli scali in destra e sinistra canale a servizio delle merci, promessi da tempo; ci vuole una linea del trasporto pubblico a servizio del porto e serve una pista ciclabile; propone un servizio taxi per portare i marittimi stranieri in città. BARATTONI: dopo 10 anni l'Anas sta facendo le opere stradali necessarie a Ravenna e altre serviranno, ma serve anche la terza corsia che da Ravenna va a Porto Garibaldi e da qui verso Ferrara e il Nord Italia; va programmato al più presto il secondo attraversamento del Candiano, perché "già oggi sul ponte mobile passano 30mila mezzi al giorno". I cantieri delle stazioni in destra e sinistra Candiano si faranno, "non sono più sulla carta", dobbiamo spostare su rotaia il 30% delle merci; il sottopasso del Molinetto si deve fare. Propone di rimodulare il trasporto pubblico per adeguarlo alle esigenze del porto; vanno illuminate e messe in sicurezza le strade. GRANDI: sono d'accordo sul by pass subito ma serve anche una pista ciclabile e un piano per le manutenzioni e la sicurezza delle strade; serve il sottopasso del Molinetto. Le due stazioni ai lati del canale sono troppo indietro, bisogna accelerare e poi bisogna raddoppiare la linea ferroviaria con Bologna. Propone un collegamento con navette dal terminal crociere alla città. Come incentivare gli insediamenti logistici nel porto di Ravenna? Ecco le risposte a questa domanda cruciale. ANCISI: "occorre aspettare i nuovi strumenti urbanistici" ma in ogni caso bisogna "seguire le regole del mercato e non quelle del dirigismo politico in mano a un solo partito". BARATTONI: il Comune di Ravenna farà la sua parte con il PUG ma ora su gran parte delle aree la programmazione e progettazione è in capo ad **Autorità Portuale**; lavoriamo insieme per attivare al più presto i benefici della Zona Logistica Semplificata. GRANDI: i 200 ettari per la logistica sono un piatto molto appetibile per chi vuole investire, occorre soprattutto sburocratizzare le procedure. MISEROCCHI: bisogna mettere aree a basso costo a disposizione di chi vuole investire. MORGESE: bisogna attrarre investimenti e sfruttare le opportunità della Zona Logistica Semplificata. VERLICCHI: occorre approvare il PUG, snellire le pratiche burocratiche ed esentare per tre anni dai tributi comunali chi vuole investire nel porto. Quale ruolo per la Sapir nel porto di Ravenna? BARATTONI: Sapir ha avuto un ruolo fondamentale nello sviluppo del porto, "anche per tenere alto il livello della qualità e della sicurezza del lavoro **portuale**"; avrà un ruolo nello sviluppo della logistica; no alla vendita delle azioni del Comune di Ravenna; sulla trasparenza Barattoni replica che gli azionisti privati e gli azionisti pubblici votano tutti gli atti Sapir all'unisono e gli atti sono pubblici. GRANDI: va valutata la vendita di una parte delle azioni, quelle legate all'attività nei servizi terminalistici; Sapir non va tutta necessariamente privatizzata. MISEROCCHI: no alle ingerenze politiche nella gestione della Sapir. MORGESE: la Sapir è un attore fondamentale nel porto, ma serve più trasparenza nella gestione. VERLICCHI : il Comune di Ravenna deve uscire dalla Sapir perché nell'attività terminalistica c'è la concorrenza del pubblico rispetto al privato; sì al ruolo Sapir nel campo immobiliare. ANCISI: Sapir deve fare solo attività immobiliare, il Comune deve vendere le sue azioni; la Sapir l'ha voluta Cavalcoli contro il parere del PCI, ma poi il mondo è cambiato e "da quando è stata istituita l'**Autorità**

Portuale il ruolo di governo che prima era della Sapir è venuto meno". Sulla trasparenza Ancisi replica che Sapir tende a sottrarsi all'attività di controllo da parte degli organi pubblici come il Consiglio comunale. Quale giudizio sul declassamento della dogana di Ravenna e sulla nomina al vertice di **Autorità portuale**? GRANDI: sulla dogana "è facile dare la colpa al governo, anche il Comune ha le sue responsabilità" nel non essersi mosso in tempo. MISEROCCHI: no al declassamento di Ravenna. MORGESE: difenderemo il lavoro della dogana a prescindere dal declassamento o meno. VERLICCHI: strano che Grandi non prenda posizione visto che il governo guidato dal suo partito ha fatto una scelta grave che va contrastata; il presidente di AP doveva essere ravennate. ANCISI: il declassamento spero venga rivisto; il presidente di AP è meglio che sia uno di fuori anche se c'era uno a Ravenna che poteva essere molto indicato per quel ruolo: Fabio Maletti. BARATTONI: è sbagliato subire scelte sbagliate, quindi facciamo una battaglia insieme contro il declassamento che penalizza Ravenna; bene il nuovo presidente di AP, "non è importante che sia di Ravenna o di fuori, è importante che sia una persona capace". Qual è la posizione dei candidati sul tema dell'energia? MISEROCCHI: il parco eolico sarà un bagno di sangue, non funzionerà; bene l'elettrificazione e le rinnovabili. MORGESE: puntiamo sulle energie rinnovabili, bene l'impianto di cattura di CO2. VERLICCHI: è favorevole alle estrazioni di gas in Adriatico, sì all'eolico ma vede una speculazione dietro al progetto Agnes. ANCISI: punta il dito contro le attività estrattive vicino alla costa che hanno fatto abbassare Lido di Dante di 45 cm dal 1985 ad oggi. BARATTONI: sull'eolico offshore è favorevole, ma il problema è a Roma dove il governo sta ritardando le autorizzazioni, occorre fare un'altra battaglia comune; è favorevole all'estrazione del gas a 12 miglia dalla costa e nel 2027 la piattaforma Angela Angelina va fermata. GRANDI: è favorevole al progetto Agnes per l'eolico. L'ultima domanda che prendiamo in esame riguarda il futuro del terminal crociere e dell'attività crocieristica. MORGESE: "per far crescere il turismo a Ravenna, questa è la sfida del futuro", adesso bisogna fare i pacchetti turistici per attrarre e trattenere i crocieristi. VERLICCHI: è una grande opportunità ma "va risolto il problema del traffico che soffoca Porto Corsini"; La Pigna propone collegamenti via Candiano con Ravenna e riqualificazione di via Baiona. ANCISI: il terminal è un'opportunità ma si sono "cementificati 18 ettari di spiaggia a Porto Corsini" che ora è "devastata dal traffico"; per Ancisi serve un parcheggio scambiatore all'ingresso del paese con bus elettrici, poi bisogna sistemare la Baiona e fare il collegamento via Canale fra Porto Corsini e Ravenna. BARATTONI: il terminal è una grande opportunità e per risolvere il problema del traffico a Porto Corsini propone di accrescere ancora le licenze di taxi. GRANDI: bene il terminal ma bisogna risolvere il problema dei collegamenti; quello in battello da Porto Corsini a Ravenna non si può fare, è troppo rischioso. MISEROCCHI: anche lui vede nel terminal un'opportunità ma dice che bisogna risolvere il problema dei collegamenti da e per Ravenna.

Barattoni (centrosinistra): "il Porto infrastruttura fondamentale per la città, serve un sindaco che faccia anche il regista"

A margine dell'incontro pubblico sui temi della portualità e della logistica ravennate organizzato dal Propeller Club giovedì 8 maggio, Alessandro Barattoni ha voluto ribadire l'importanza dello scalo locale nella sua visione politica. "Il **porto** - osserva Barattoni - è per me l'infrastruttura fondamentale per il futuro della nostra città. Ho un'esperienza di 15 anni nella logistica e nell'autotrasporto, con un ruolo operativo e di coordinamento che mi ha permesso di interfacciarmi con i magazzini, con i terminal, con gli autotrasportatori e quindi di conoscere il **porto** ma, soprattutto, tanti di coloro che lavorano nei magazzini di consegna, entrando in contatto con tutti gli aspetti di quella che è la portualità. Il mio impegno sarà quello di unire tutto il consiglio comunale e le forze politiche sulle sfide che attendono questi ambiti per risultare più forti nelle richieste che rivolgeremo ai Ministeri, a partire dai finanziamenti che servono per ultimare le banchine, o ad ANAS e a RFI per quanto riguarda le infrastrutture." "Il nostro **porto** ha caratteristiche uniche e può contare su alcuni elementi peculiari, quali i 200 ha di area logistica che rappresentano indubbiamente un elemento di grande competitività, la

multimodalità fra terra, ferrovia e mare e la diversificazione delle merci. - continua Barattoni - Se parliamo di Riforma dei porti, vorrei che Ravenna venisse valorizzata per le proprie unicità, come la proprietà privata dei terminal, e che non venisse trattata al pari di tutti gli altri scali". Rispetto al progetto Agnes, il candidato osserva: "Ieri è uscita un'agenzia sulle aste per il 2025 del decreto FER 2 in cui non si parla della possibilità di procedere su eolico offshore, ma così il progetto Agnes rimane incompiuto e, se toccherà a me, darò battaglia perché venga riconosciuta l'importanza dell'eolico al largo della nostra costa". In conclusione Barattoni ribadisce: "Serve un sindaco che faccia anche il regista del **porto**: occorre continuare nei lavori fatti e servono battaglie politiche per le risorse del completamento dei fondali. Oltre a questo, occorre accelerare sulla nomina della direzione marittima della Capitaneria e ci dovremo battere contro il declassamento delle Dogane. Gli interventi non sono certamente finiti, anzi, e fin da subito lavoreremo a partire da questi temi".



A margine dell'incontro pubblico sui temi della portualità e della logistica ravennate organizzato dal Propeller Club giovedì 8 maggio, Alessandro Barattoni ha voluto ribadire l'importanza dello scalo locale nella sua visione politica. "Il porto - osserva Barattoni - è per me l'infrastruttura fondamentale per il futuro della nostra città. Ho un'esperienza di 15 anni nella logistica e nell'autotrasporto, con un ruolo operativo e di coordinamento che mi ha permesso di interfacciarmi con i magazzini, con i terminal, con gli autotrasportatori e quindi di conoscere il porto ma, soprattutto, tanti di coloro che lavorano nei magazzini di consegna, entrando in contatto con tutti gli aspetti di quella che è la portualità. Il mio impegno sarà quello di unire tutto il consiglio comunale e le forze politiche sulle sfide che attendono questi ambiti per risultare più forti nelle richieste che rivolgeremo ai Ministeri, a partire dai finanziamenti che servono per ultimare le banchine, o ad ANAS e a RFI per quanto riguarda le infrastrutture." "Il nostro porto ha caratteristiche uniche e può contare su alcuni elementi peculiari, quali i 200 ha di area logistica che rappresentano indubbiamente un elemento di grande competitività, la multimodalità fra terra, ferrovia e mare e la diversificazione delle merci. - continua Barattoni - Se parliamo di Riforma dei porti, vorrei che Ravenna venisse valorizzata per le proprie unicità, come la proprietà privata dei terminal, e che non venisse trattata al pari di tutti gli altri scali". Rispetto al progetto Agnes, il candidato osserva: "Ieri è uscita un'agenzia sulle aste per il 2025 del decreto FER 2 in cui non si parla della possibilità di procedere su eolico offshore, ma così il progetto Agnes rimane incompiuto e, se toccherà a me, darò battaglia perché venga riconosciuta l'importanza dell'eolico al

Amministrative: Barattoni: "Il Porto, infrastruttura fondamentale per il futuro della città"

A margine dell'incontro pubblico sui temi della portualità e della logistica ravennate organizzato dal Propeller giovedì 8 maggio, Alessandro Barattoni ha voluto ribadire l'importanza dello scalo locale nella sua visione politica. "Il **porto** - osserva - è per me l'infrastruttura fondamentale per il futuro della nostra città. Ho un'esperienza di 15 anni nella logistica e nell'autotrasporto, con un ruolo operativo e di coordinamento che mi ha permesso di interfacciarmi con i magazzini, con i terminal, con gli autotrasportatori e quindi di conoscere il **porto** ma, soprattutto, tanti di coloro che lavorano nei magazzini di consegna, entrando in contatto con tutti gli aspetti di quella che è la portualità. Il mio impegno sarà quello di unire tutto il consiglio comunale e le forze politiche sulle sfide che attendono questi ambiti per risultare più forti nelle richieste che rivolgeremo ai Ministeri, a partire dai finanziamenti che servono per ultimare le banchine, o ad ANAS e a RFI per quanto riguarda le infrastrutture. Il nostro **porto** ha caratteristiche uniche e può contare su alcuni elementi peculiari, quali i 200 ha di area logistica che rappresentano indubbiamente un elemento di grande competitività, la multimodalità fra terra, ferrovia e mare e la diversificazione delle merci. Se parliamo di Riforma dei porti, vorrei che Ravenna venisse valorizzata per le proprie unicità, come la proprietà privata dei terminal, e che non venisse trattata al pari di tutti gli altri scali". Rispetto al progetto Agnes, il candidato osserva: "Ieri è uscita un'agenzia sulle aste per il 2025 del decreto FER 2 in cui non si parla della possibilità di procedure su eolico offshore, ma così il progetto Agnes rimane incompiuto e, se toccherà a me, darò battaglia perchè venga riconosciuta l'importanza dell'eolico al largo della nostra costa". In conclusione Barattoni ribadisce: "Serve un sindaco che faccia anche il regista del **porto**: occorre continuare nei lavori fatti e servono battaglie politiche per le risorse del completamento dei fondali. Oltre a questo, occorre accelerare sulla nomina della direzione marittima della Capitaneria e ci dovremo battere contro il declassamento delle Dogane. Gli interventi non sono certamente finiti, anzi, e fin da subito lavoreremo a partire da questi temi".



Il Nautilus

Livorno

I porti dell'Alto Tirreno in vetrina al Breakbulk Europe

Il **Sistema Portuale** toscano si presenta compatto al Breakbulk Europe, la principale fiera dedicata al comparto breakbulk, heavy lift e project cargo, che quest'anno, dal 13 al 15 maggio, taglierà a Rotterdam il traguardo del ventesimo compleanno. All'evento parteciperanno più di 600 espositori provenienti da oltre 120 paesi e la compagine italiana avrà una nutrita rappresentanza di operatori e rappresentanti istituzionali, che si presenteranno alla tre giorni olandese per consolidare i traffici esistenti dei propri porti di riferimento. L'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Tirreno Settentrionale** parteciperà all'evento con una delegazione di sette rappresentanti della Port Community. Presenti tra gli altri il direttore commerciale della Compagnia **Portuale** di Livorno, Antonio Rognoni, e i manager di MVN srl, società controllata da Medlog (MSC) e Logistics Project Italia S.r.l, che gestisce la logistica e le spedizioni di colossi industriali come Baker Hughes. "L'occasione ci permetterà di prendere contatto con i principali operatori del settore" afferma il dirigente promozione dell'AdSP, Claudio Capuano. "L'obiettivo è quello di rafforzare la leadership che il nostro **sistema** esercita in questo particolare comparto, settore nel quale eccelle da anni, grazie anche alle ottime prestazioni registrate nel project cargo e nei prodotti forestali". Il settore delle merci non containerizzate e delle rinfuse (ad eccezione di quelle liquide) rappresenta per il **sistema portuale** più della metà dell'intera movimentazione, superando i 23 milioni di tonnellate l'anno. Particolarmente strategico il traffico dei prodotti forestali (movimentati su navi breakbulk), che nel 2024 ha fatto registrare un incremento del 7,5% sull'anno precedente, attestandosi a 1,9 mln di tonnellate di merce.



Informatore Navale

Livorno

Porti. Ferrante (Mit), Livorno porta sul futuro dell'Italia, avanti con gli investimenti

"Quello di **Livorno** non è solo un porto: è una vera e propria porta sul futuro marittimo dell'Italia. Oggi ho toccato con mano l'energia di un territorio che vuole essere protagonista della nuova stagione della blue economy: in un momento in cui i porti italiani stanno ridefinendo il proprio ruolo nei flussi globali, **Livorno** ha infatti tutte le carte in regola per essere uno snodo strategico di questo cambiamento." Lo ha dichiarato il deputato azzurro e Sottosegretario di Stato al Mit, Tullio Ferrante, intervenuto questa mattina per tracciare le conclusioni del convegno sull'economia del mare promosso nel capoluogo labronico dal coordinamento provinciale di Forza Italia. "Il sistema portuale nazionale - ha aggiunto il Sottosegretario - sta vivendo una fase di trasformazione profonda, che ci vede al lavoro per rafforzare l'efficienza operativa dei nostri scali e attrarre nuovi traffici: in questo quadro, **Livorno** si distingue per le sue potenzialità logistiche e per i progetti infrastrutturali in corso. Mi riferisco anzitutto alla Darsena Europa, emblema di una realtà ambiziosa che, come Ministero dei Trasporti, intendiamo sostenere in una più ampia visione integrata dei nostri scali. L'imminente presentazione della riforma dei porti, a cui si aggiungono piani di investimenti in infrastrutture resilienti, sarà determinante per delineare una governance moderna ed efficiente. A ciò si aggiungono misure come il ferrobonus ed il sea modal shift estese fino al 2027 quale forma di ristoro anche rispetto alle rigide direttive europee sulle tassazioni che potrebbero frenare la crescita dei nostri scali. Il mare - ha concluso Ferrante - è una frontiera economica, tecnologica e ambientale e **Livorno** può e deve essere una delle sue capitali italiane. Noi siamo pronti ad accompagnarla in questo percorso."



05/09/2025 13:22

"Quello di Livorno non è solo un porto: è una vera e propria porta sul futuro marittimo dell'Italia. Oggi ho toccato con mano l'energia di un territorio che vuole essere protagonista della nuova stagione della blue economy: in un momento in cui i porti italiani stanno ridefinendo il proprio ruolo nei flussi globali, Livorno ha infatti tutte le carte in regola per essere uno snodo strategico di questo cambiamento." Lo ha dichiarato il deputato azzurro e Sottosegretario di Stato al Mit, Tullio Ferrante, intervenuto questa mattina per tracciare le conclusioni del convegno sull'economia del mare promosso nel capoluogo labronico dal coordinamento provinciale di Forza Italia. "Il sistema portuale nazionale - ha aggiunto il Sottosegretario - sta vivendo una fase di trasformazione profonda, che ci vede al lavoro per rafforzare l'efficienza operativa dei nostri scali e attrarre nuovi traffici: in questo quadro, Livorno si distingue per le sue potenzialità logistiche e per i progetti infrastrutturali in corso. Mi riferisco anzitutto alla Darsena Europa, emblema di una realtà ambiziosa che, come Ministero dei Trasporti, intendiamo sostenere in una più ampia visione integrata dei nostri scali. L'imminente presentazione della riforma dei porti, a cui si aggiungono piani di investimenti in infrastrutture resilienti, sarà determinante per delineare una governance moderna ed efficiente. A ciò si aggiungono misure come il ferrobonus ed il sea modal shift estese fino al 2027 quale forma di ristoro anche rispetto alle rigide direttive europee sulle tassazioni che potrebbero frenare la crescita dei nostri scali. Il mare - ha concluso Ferrante - è una frontiera economica, tecnologica e ambientale e Livorno può e deve essere una delle sue capitali italiane. Noi siamo pronti ad accompagnarla in questo percorso."

I porti di Livorno e Piombino si mettono in vetrina alla fiera di Rotterdam

Tipologia da record, i porti livornesi movimentano 23 milioni di tonnellate all'anno LIVORNO. Il **sistema portuale** dell'Alto **Tirreno**, con gli scali di Livorno e di Piombino, si mette in vetrina al Breakbulk Europe, la principale fiera dedicata al comparto "breakbulk", "heavy lift" e "project cargo", che quest'anno, nel periodo dal 13 al 15 maggio, a Rotterdam spegnerà sulla torta di compleanno le candeline del 20° anniversario. Di scena nel principale porto europeo oltre 600 espositori in arrivo da più 120 Paesi: fra questi, una folta schiera di rappresentanti italiani con un gruppo di operatori e esponenti istituzionali, che si presenteranno alla tre giorni olandese per consolidare i traffici esistenti dei propri porti di riferimento. Per il **sistema** dei porti di Livorno e di Piombino il settore delle merci non containerizzate e delle rinfuse (ad eccezione di quelle liquide) rappresenta, secondo quanto riferito dall'Authority del **mar Tirreno Settentrionale**, «più della metà dell'intera movimentazione: supera i 23 milioni di tonnellate all'anno». Particolarmente strategico il traffico dei prodotti forestali, movimentati su navi "breakbulk": nel 2024 ha fatto registrare un incremento del 7,5% sull'anno precedente, attestandosi a 1,9 milioni di tonnellate di merce. Nella delegazione dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Tirreno Settentrionale** sette rappresentanti della comunità **portuale** del territorio. A cominciare dal direttore commerciale della Compagnia **Portuale** di Livorno, Antonio Rognoni, oltre ai manager di Mvn srl, società controllata da Medlog (Msc) e Logistics Project Italia srl, che gestisce la logistica e le spedizioni di colossi industriali come Baker Hughes. Claudio Capuano, dirigente promozione di Palazzo Rosciano, sede dell'istituzione **portuale** labronica, sottolinea che la fiera di Rotterdam sarà l'occasione per «prendere contatto con i principali operatori del settore». E aggiunge: «L'obiettivo è quello di rafforzare la leadership che il nostro **sistema** esercita in questo particolare comparto, settore nel quale eccelle da anni, grazie anche alle ottime prestazioni registrate nel project cargo e nei prodotti forestali».



05/09/2025 12:26

Tipologia da record, i porti livornesi movimentano 23 milioni di tonnellate all'anno LIVORNO. Il sistema portuale dell'Alto Tirreno, con gli scali di Livorno e di Piombino, si mette in vetrina al Breakbulk Europe, la principale fiera dedicata al comparto "breakbulk", "heavy lift" e "project cargo", che quest'anno, nel periodo dal 13 al 15 maggio, a Rotterdam spegnerà sulla torta di compleanno le candeline del 20° anniversario. Di scena nel principale porto europeo oltre 600 espositori in arrivo da più 120 Paesi: fra questi, una folta schiera di rappresentanti italiani con un gruppo di operatori e esponenti istituzionali, che si presenteranno alla tre giorni olandese per consolidare i traffici esistenti dei propri porti di riferimento. Per il sistema dei porti di Livorno e di Piombino il settore delle merci non containerizzate e delle rinfuse (ad eccezione di quelle liquide) rappresenta, secondo quanto riferito dall'Authority del mar Tirreno Settentrionale, «più della metà dell'intera movimentazione: supera i 23 milioni di tonnellate all'anno». Particolarmente strategico il traffico dei prodotti forestali, movimentati su navi "breakbulk": nel 2024 ha fatto registrare un incremento del 7,5% sull'anno precedente, attestandosi a 1,9 milioni di tonnellate di merce. Nella delegazione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale sette rappresentanti della comunità portuale del territorio. A cominciare dal direttore commerciale della Compagnia Portuale di Livorno, Antonio Rognoni, oltre ai manager di Mvn srl, società controllata da Medlog (Msc) e Logistics Project Italia srl, che gestisce la logistica e le spedizioni di colossi industriali come Baker Hughes. Claudio Capuano, dirigente promozione di Palazzo Rosciano, sede dell'istituzione portuale labronica, sottolinea che la fiera di Rotterdam sarà l'occasione per «prendere contatto con i principali operatori del settore». E aggiunge: «L'obiettivo è quello di rafforzare la leadership che il nostro sistema esercita in questo particolare comparto, settore nel quale eccelle da anni.

Uno scavalco che non scavalca mai

Se ne parla con comprensibile pudore: anche lo "scavalco" ferroviario tanto atteso e tanto sbandierato tra l'interporto Vespucci e le banchine di **Livorno**, finisce nell'elenco delle speranze deluse: almeno per i tempi. Scriveva Silvia Pieraccini sul sito dell'economia toscana - ed è confermato in questi giorni - che la cronica difficoltà in Toscana nel realizzare opere pubbliche colpisce ancora (qui il link all'articolo su T24 »). Questa volta la "maledizione" si abbatte sullo scavalco ferroviario «destinato a collegare il **porto di Livorno** e l'interporto di Guasticce, attraverso la costruzione di un binario unico di 1.580 metri che scavalca appunto la linea ferroviaria Pisa-Roma, passando su un viadotto metallico (anch'esso da realizzare) costituito da 14 campate e lungo 360 metri. Si tratta di un investimento di Rete ferroviaria Italiana (Rfi) da 27 milioni di euro, di cui 20,5 attesi dalla Regione Toscana», considerato strategico per il potenziamento del traffico merci e sollecitato da 20 anni (il progetto definitivo è arrivato però solo nel 2017)». (qui il link a un articolo pubblicato quasi undici anni fa dal Tirreno in cui si parla del progetti preliminare dello scavalco) «Quando finalmente, nell'aprile 2023 - continua la collega toscana - fu annunciato l'avvio dei lavori, aggiudicati all'associazione temporanea guidata dalla pisana Cemes con Bit spa e Fontanini Ivano, Rfi dichiarò che sarebbero stati completati "nel primo semestre 2024". Da allora nulla è più stato comunicato. Fonti vicine all'opera riferiscono adesso che ci sono stati intoppi tecnici e tecnologici di vario tipo, che hanno richiesto modifiche del progetto. Gli ostacoli sono stati così pesanti, che sono in atto accordi integrativi (rispetto a quelli stipulati nel 2019) tra Regione Toscana, Rfi, Autorità portuale del Mar Tirreno settentrionale e ministero dei Trasporti per rideterminare tempi dei lavori e dei finanziamenti erogati dalla Regione (l'Authority ha già versato i 2,5 milioni a suo carico) Il nuovo cronoprogramma - contenuto negli accordi integrativi già approvati dalla Giunta regionale toscana con la delibera 197 - indica la fine lavori e il collaudo dell'opera "entro il primo semestre 2027", dunque tre anni dopo rispetto a quanto annunciato all'avvio dei cantieri. I lavori che dovevano durare 18 mesi, dureranno in pratica 54 mesi (4 anni e mezzo), cioè il triplo. E' a causa di questi ritardi - continua ancora la relazione - che la Regione Toscana ha riprogrammato ancora, questa volta al 2025-2027, i finanziamenti da erogare a Rfi per lo scavalco, agganciandoli alle fasi di realizzazione degli interventi: il contributo straordinario per investimenti, pari a 3,2 milioni di euro, sarà erogato quest'anno; sempre quest'anno verranno erogati 5 milioni di euro, mentre 11,5 milioni slittano al 2026 e i 500mila euro finali saranno versati nell'anno 2027. Nella nuova convenzione si prevede che lo scavalco "sarà eseguito in coerenza del cronoprogramma attuativo di cui all'allegato 2bis; Rfi si impegna a trasmettere specifica comunicazione,



Se ne parla con comprensibile pudore: anche lo "scavalco" ferroviario tanto atteso e tanto sbandierato tra l'interporto Vespucci e le banchine di Livorno, finisce nell'elenco delle speranze deluse: almeno per i tempi. Scriveva Silvia Pieraccini sul sito dell'economia toscana - ed è confermato in questi giorni - che la cronica difficoltà in Toscana nel realizzare opere pubbliche colpisce ancora (qui il link all'articolo su T24 »). Questa volta la "maledizione" si abbatte sullo scavalco ferroviario «destinato a collegare il porto di Livorno e l'interporto di Guasticce, attraverso la costruzione di un binario unico di 1.580 metri che scavalca appunto la linea ferroviaria Pisa-Roma, passando su un viadotto metallico (anch'esso da realizzare) costituito da 14 campate e lungo 360 metri. Si tratta di un investimento di Rete ferroviaria Italiana (Rfi) da 27 milioni di euro, di cui 20,5 attesi dalla Regione Toscana», considerato strategico per il potenziamento del traffico merci e sollecitato da 20 anni (il progetto definitivo è arrivato però solo nel 2017)», (qui il link a un articolo pubblicato quasi undici anni fa dal Tirreno in cui si parla del progetti preliminare dello scavalco) «Quando finalmente, nell'aprile 2023 - continua la collega toscana - fu annunciato l'avvio dei lavori, aggiudicati all'associazione temporanea guidata dalla pisana Cemes con Bit spa e Fontanini Ivano, Rfi dichiarò che sarebbero stati completati "nel primo semestre 2024". Da allora nulla è più stato comunicato. Fonti vicine all'opera riferiscono adesso che ci sono stati intoppi tecnici e tecnologici di vario tipo, che hanno richiesto modifiche del progetto. Gli ostacoli sono stati così pesanti, che sono in atto accordi integrativi (rispetto a quelli stipulati nel 2019) tra Regione Toscana, Rfi, Autorità portuale del Mar Tirreno settentrionale e ministero dei Trasporti per rideterminare tempi dei lavori e dei finanziamenti erogati dalla Regione (l'Authority ha già versato i 2,5 milioni a suo carico) Il nuovo cronoprogramma - contenuto negli accordi integrativi già approvati dalla Giunta regionale toscana con la delibera 197 - indica la fine

La Gazzetta Marittima

Livorno

con cadenza semestrale, in coerenza all'avanzamento dei lavori, eventuali scostamenti fra le annualità di spesa e i tempi di esigibilità delle risorse, consentendo alla Regione Toscana eventuale riprogrammazione a garanzia del pareggio di bilancio». Lo scavalco ferroviario di Livorno entra nella lista di opere toscane dal percorso accidentato, che già comprende l'autostrada Tirrenica; la 'Due Mari' Grosseto-Fano; la superstrada Firenze-Siena (la cosiddetta Autopalio); la superstrada Firenze-Pisa-Livorno; l'aeroporto di Firenze; gli assi viari di Lucca. Ma anche la terza corsia autostradale sull'A1 (sia tra Firenze nord e Barberino, sia tra Firenze sud e Incisa) e la terza corsia dell'A11 tra Firenze e Pistoia. Tutte opere in attesa da 10, 20, 30 e anche 50 anni. Per non parlare della Piattaforma Europa (declassata Darsena) di cui abbiamo riassunto nei giorni scorsi la travagliata storia. Allegrìa, avrebbe detto Mike Bongiorno! (A.F.).

La Biennale del Mare e dell'Acqua: un evento per affrontare le sfide della costa

LIVORNO - La Biennale del Mare e dell'Acqua, organizzata a Livorno tra i prossimi 14 e 17 maggio 2025, nasce come hub di confronto e innovazione unendo amministrazioni, comunità scientifica, settore pubblico e privato, per affrontare insieme le sfide tecnologiche, normative e ambientali di un immediato futuro sempre più complesso. Oggi, infatti, i Comuni costieri si trovano a dover gestire problematiche che superano le possibilità delle strutture amministrative ordinarie. Per questo, l'evento si propone di fornire strumenti, competenze e reti per realizzare servizi sostenibili e strategie di adattamento efficaci, attraverso la creazione di canali di comunicazione adeguati a migliorare le politiche relative alla costa e al mare e con il contributo di esperienze interregionali e internazionali. Esperti del mondo scientifico, accademico e della Blue Economy svilupperanno un dialogo aperto su sostenibilità, economia circolare, rigenerazione ambientale, transizione energetica, sicurezza alimentare e lotta alla crisi climatica. Non mancheranno focus su temi cruciali come erosione costiera, ingressione salina, inquinanti emergenti, balneabilità, protezione della Posidonia, servizi

idrici costieri, agricoltura e irrigazione, in linea con le recenti Direttive europee che orientano le politiche pubbliche e gli investimenti in innovazione. Inaugurazione mercoledì 14 maggio: incontri su regolamentazione, pesca e Gas Naturale Liquefatto L'apertura ufficiale è prevista per il 14 maggio con una giornata interamente dedicata alla regolamentazione, articolata tra la Terrazza Mascagni e l'Accademia Navale. La mattina, alle 9.30, presso il Teatro della Terrazza, si terranno i saluti istituzionali portati da rappresentanti di Commissione Europea, Ministero dei trasporti, Regione Toscana, ANCI, e delle principali autorità locali: Comune, Prefettura, Capitaneria di Porto, Accademia Navale e Autorità Portuale. A fare gli onori di casa il Sindaco di Livorno Luca Salvetti, presenti il Presidente della Regione Toscana Eugenio Gianì e l'assessora all'ambiente e territorio Monia Monni. L'avvio ufficiale dei lavori si terrà nella Sala Ricevimenti dell'Accademia Navale alle ore 11.00 per proseguire, nel pomeriggio, presso la Sala Confitarma. Qui, a partire dalle 14.45, un dibattito incentrato sull'applicazione della nuova Direttiva europea sulla Strategia Marina, importante strumento di governance del sistema mare e per il raggiungimento del Buono Stato Ambientale (Good Environmental Status GES). Agli Hangar Creativi sono previste due tavole rotonde. La prima, alle 14.30, riguarderà La pesca professionale in Toscana: peculiarità, problematiche e prospettive future, la seconda, alle 16.30, Maricoltura, Innovazione e Sostenibilità Sfide e Prospettive per il Futuro. Tra le due, alle 15.00, si parlerà di scelte sostenibili sui materiali con ASA e Idrotherm. Sempre nel pomeriggio del 14, alle 15.30, a Palazzo Pancaldi si tratterà di GNL fra transizione energetica e contributo alla decarbonizzazione del trasporto marittimo: due tavole rotonde focalizzate sul ruolo del Gas Naturale Liquefatto nel contesto



Messaggero Marittimo

Livorno

della transizione energetica e della riduzione delle emissioni nel settore marittimo. Durante la prima sessione, focus sul contributo del GNL come vettore energetico nella transizione ecologica con interventi di istituzioni ed esperti; nella seconda sessione, focus sul servizio di Small Scale LNG e suo contributo alla decarbonizzazione del trasporto marittimo, con la partecipazione di aziende e operatori del settore energetico e logistico. L'evento è organizzato da OLT Offshore LNG Toscana. Alle 15.00 l'Acquario di Livorno ospiterà il 3° Workshop bilaterale Italia-Cina sulla Ricerca Scientifica e l'Alta Formazione applicate alle Scienze del Mare Biodiversità marina: 20 anni di collaborazione scientifica e didattica tra Italia e Cina. Coordinato dall'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), l'Ambasciata d'Italia a Pechino, l'Università di Pisa, in collaborazione con la Zhejiang Ocean University (ZJOU), l'Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale (OGS) e l'Acquario di Livorno-Costa Edutainment. Per la Blue Economy, all'Hotel palazzo, alle 17.30 si parlerà di un altro importante tema: L'evoluzione delle shipping companies negli ultimi vent'anni: tra fenomeni di mercato e profili di sostenibilità ambientale, a cura di Propeller Club. Giovedì 15 maggio: al centro dei lavori porti, erosione costiera e ricerca Il 15 maggio, la Biennale avrà come fulcro il Centro Congressi del Palazzo Pancaldi. Qui, alle 9.15 si parlerà di Erosione costiera: cause e interventi efficaci, un convegno curato dal Consorzio per il Centro Interuniversitario di Biologia Marina (Cibm) in cui si analizzeranno le cause dell'erosione costiera, valutando le soluzioni adottate lungo la Penisola, i loro successi, i loro limiti e le prospettive future, con particolare attenzione agli scenari legati al cambiamento climatico. Quindi, alle 14.30, si tratterà di Posidonia oceanica: da problema dello spiaggiamento a risorsa contro l'erosione, a cura del Cibm, in cui la Posidonia verrà trattata come elemento chiave nella mitigazione dell'erosione costiera. Anche gli Hangar Creativi ospiteranno due convegni entrambi a cura dall'Autorità di Sistema Portuale MTS. Il primo, alle 9.30, dal titolo Logistica e sostenibilità - Lo sviluppo dei porti toscani e i collegamenti con l'Europa, tratterà del ruolo del porto come driver di sviluppo del territorio alla luce delle sfide economiche e geopolitiche globali e si avvarrà del contributo di esponenti di rilievo del mondo marittimo e portuale. Il secondo convegno è previsto alle 14.30 e riguarderà Energia della costa: i porti come catalizzatori di investimenti verdi. Al centro dell'appuntamento, l'analisi dei porti non solo come nodi logistici, ma come veri e propri catalizzatori di cambiamento sostenibile e di nuove tecnologie green. Tra queste, l'idrogeno verde liquido, una frontiera emergente nella logistica verde che richiede investimenti mirati e collaborazioni strategiche tra terminalisti, operatori marittimi e industria. Sempre agli Hangar Creativi, alle 9.30, ma sul palco Expo, focus su grandi progettazioni con Alfasolution del gruppo IREN che presenterà Il futuro sostenibile e tecnologico in regione toscana: progettazione innovativa, digitalizzazione degli asset e valutazione ambientale. Allo Scoglio della Regina, dalle 10.00 alle 17.00, una giornata dedicata a Ricerca e innovazione per il mare e l'ambiente, con focus sul ruolo del CITEM (Centro per l'Innovazione delle Tecnologie del Mare di Livorno) nella conoscenza e nella cura del mare. Il percorso illustrerà l'evoluzione delle tecniche di monitoraggio marino, integrando

Messaggero Marittimo

Livorno

metodologie tradizionali e tecnologie innovative. Dalle 17.00 alle 18.15 seguiranno tre conferenze su temi specifici.

All'Acquario, alle 9.00, Il mare delle meraviglie, appuntamento dedicato alle tematiche della biodiversità marina, della conservazione degli habitat naturali e dello sviluppo sostenibile; alle 15.00, si torna a parlare di portualità con il convegno Sicurezza nei porti: simulazione, extended reality e ingegneria strategica. L'intervento prevede di fornire una sintesi della nuova disciplina denominata Ingegneria Strategica: un uso combinato di Data Analytics, Modeling, Simulation e Artificial Intelligence in closed loop con i dati reali per supportare le decisioni e la direzione di Sistemi Complessi. Sempre nelle sale dell'Acquario due convegni per il progetto LIFE EU SHARKS: alle ore 9.30 Perché è importante prendersi cura degli squali: storie, nozioni e curiosità per rendere più amichevoli questi formidabili predatori del mare: a fronte del rischio di perdere queste creature fondamentali per l'equilibrio marino. Alle ore 15.00 Squali nel mediterraneo: identificarli, conoscerli e liberarli. L'evento è indirizzato principalmente ai pescatori amatoriali e professionisti, alle autorità marittime e ai funzionari della Cites per riconoscere le specie, soprattutto quelle protette, imparando i metodi più corretti per l'interazione in sicurezza, nel caso in cui queste specie venissero rinvenute nelle reti.

All'Hotel Palazzo, alle 10.00, la presentazione di un importante progetto Interreg promosso da Arpat e Legambiente sulle Plastiche a mare e modelli di riciclo.

Venerdì 16 maggio: focus su servizi idrici e agricoltura costiera All'Acquario doppio appuntamento. Alle 10.00, Presentazione progetto WTAG con dimostrazione in vasca della tecnologia W -Sense. WTAG è un innovativo sistema per monitorare la biodiversità sottomarina con Gps e tecnologie wireless. Viene presentato dall'AMP Secche della Meloria, grazie ad un finanziamento di 195mila euro legato al bando PNRR - Next Generation UE legato al programma di ricerca del Centro Nazionale della Biodiversità. Con questo sistema sarà possibile monitorare da remoto l'habitat della Meloria in tempo reale, per avere dati sempre aggiornati ed altamente attendibili, utilizzabili per studi, ricerche e per salvaguardare al meglio la AMP. Alle 15.00 Osservatorio Toscano per la Biodiversità. La sua costituzione ha consentito alla Regione Toscana di creare un sistema integrato e coordinato con l'Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale (ARPAT), le Università toscane, la Direzione Marittima, l'Istituto Zooprofilattico Lazio e Toscana (IZSLT), i Centri di ricerca, le Associazioni di categoria delle attività produttive e quelle coinvolte nello studio e nell'osservazione dei mammiferi marini, delle tartarughe marine, nonché di tutti i settori interessati alle problematiche della conservazione e dello studio dell'ambiente marino operanti in Toscana.

Presso l'Hotel Palazzo, alle 9.00, il convegno a cura di ARERA Il contributo del comparto agricolo alla resilienza idrica. Le best practices dei Consorzi di Bonifica ed i benefici (potenziali) del riuso delle acque reflue con una ampia tavola di confronto sui temi della sostenibilità Agricola nel contesto dei cambiamenti climatici A Palazzo Pancaldi l'intera giornata sarà dedicata a Servizi idrici nelle aree costiere: fra i cambiamenti climatici e le sfide dei nuovi obiettivi comunitari. Dalle 9.00 alle 13.00 il focus sarà sulle strategie del servizio di prelievo, potabilizzazione e distribuzione delle acque potabili: dalla protezione della risorsa alla dissalazione, fra analisi di sostenibilità

Messaggero Marittimo

Livorno

e safety plan. Dalle 14.30 alle 18.00, l'excursus riguarderà le strategie per il servizio di raccolta depurazione e riutilizzo delle acque e la sfida della neutralità energetica con riferimento alle direttive UE acque reflue 3019/24 e acque potabili 2020/2184. Il convegno è a cura di ASA Azienda Servizi Ambientali Spa. Agli Hangar Creativi, alle 9.30, si tratterà di Modelli di cantieristica sostenibile. Dalle aree di cantiere alla progettazione delle imbarcazioni, fino all'uso dell'intelligenza artificiale: focus sul ruolo e sulle attività del Distretto Tecnologico per la Nautica e la Portualità Toscana. Il convegno è a cura di Azimut Benetti Navigo. Sempre agli Hangar, dalle 14.30, Il turismo lungo la costa: dal mare al territorio, dai porti alla nautica. I numeri del turismo del mare: come è cambiato negli ultimi 10 anni e quali sono le prospettive-Crociere e nautica da diporto-Città e mare. Il convegno, organizzato da AdSP MTS e coordinato da Toscana Promozione Turistica, vedrà partecipare esponenti del mondo turistico, portuale e della nautica per approfondire il rapporto tra costa, porti crocieristici e territorio. Parteciperanno, tra gli altri, la Porto 2000, il Comune di Livorno, Assoportori, la soc. Porta a Mare, e la stessa AdSP. Sempre agli Hangar, alle 10.30, palco Expo, Grundfos parlerà di soluzioni di dissalazione che combattono la scarsità idrica del pianeta. A seguire, ore 12.00, con Banco BPM si affronta il tema della sostenibilità economica dei grandi progetti Banca e imprese insieme per una crescita sostenibile. All'Accademia Navale, alle 9.30 si parlerà di Sicurezza in mare e lungo le coste, un incontro curato da Capitaneria di Porto di Livorno e Protezione Civile di Livorno, mentre alle 10.30 è previsto il convegno dal titolo Tra dati e decisioni: nuove rotte per il monitoraggio dei cambiamenti climatici. Infine, alle 14.00, l'appuntamento è con il progetto PROTERINA4Future, il 4° passo nella PROtezione dei Territori dell'alto Tirreno dai Rischi NATurali: l'evoluzione partecipata nella gestione dei rischi derivanti dalle alluvioni e dalla siccità. Titolo dell'incontro, a cura di ANCI Toscana e Regione Toscana, Proteggere insieme: il ruolo strategico delle comunità nel monitoraggio dei territori. Parallelamente, sempre sul tema sicurezza, al Teatro terrazza, alle ore 16.00, un focus con la Guardia Costiera sul tema della sicurezza nell'accoglienza delle navi di migranti. Sabato 17 maggio: giornata conclusiva su inquinamento e urbanistica sostenibile Il 17 maggio, la Biennale si chiuderà al Palazzo Pancaldi con una intera giornata dedicata alla ricerca sugli inquinanti, lo stato del mare e le prospettive di previsione a cura di Arpat. La prima sessione, prevista dalle 9.00 alle 13.30, riguarderà il Monitoraggio dell'ambiente marino secondo l'approccio integrato One Health: dalla contaminazione chimica a quella biologica. One Health è un approccio integrato e unificante, che mira a equilibrare e ottimizzare in modo sostenibile la salute di persone, animali ed ecosistemi. La seconda sessione della giornata, dalle 14.30 alle 18.00, si concentrerà su Previsione, valutazione, monitoraggio e gestione degli impatti sull'ambiente marino. Il focus sarà sugli approcci e i modelli capaci di fornire strumenti utili ed efficaci per prevenire o gestire le criticità nei diversi comparti degli ambienti costieri, per uno sviluppo sostenibile. Agli Hangar Creativi, dalle 9.30 alle 13.00, si tratterà di Ri-urbanizzazione sostenibile delle città costiere: riqualificazione urbana e nature based solutions: piani, progetti e direttive per la transizione ecologica, solidale,

Messaggero Marittimo

Livorno

climatica ed energetica delle città sul mare. A seguire, dalle 14.30 alle 18.00, l'incontro dal titolo Rotta verso un mare pulito: tecnologie e alleanze per contrastare l'inquinamento marino. Dai protagonisti delle azioni a tutela del mare, ai concreti interventi di disinquinamento, dalla cittadinanza attiva alle nuove tecnologie disponibili. A cura del Gruppo Neri. Sempre sul tema disinquinamento, agli Hangar Palco Expo Ogyre insieme a Revet AAMPS e Benetti - Focus sul riciclo delle plastiche alle ore 14.00. Presso l'Acquario alle ore 10.00 Posidonia Oceanica, un esempio di economia circolare. La Posidonia Oceanica è una Fanerogama cioè una pianta vera e propria che vive sott'acqua, Oggi anche le foglie secche che si accumulano lungo le coste possono diventare una risorsa importante: possono diventare carta. Grazie alla collaborazione tra ASA spa, Costa Edutainment spa, Lea Bilanci artigiana, Francesco Cinelli e Cartiere Favini il progetto può diventare realtà: occorre però fare rete con i comuni per conferire il materiale lavato alla cartiera che ne avvierebbe la produzione. Infine, dalle 14.30, al Teatro della Terrazza Mascagni focus su Le Città del Mediterraneo: laboratori di anticipazione. In un contesto di transizioni epocali ambientali, sociali, tecnologiche le città del Mediterraneo rappresentano laboratori di predizione di ciò che attende l'Europa nei prossimi decenni. Un confronto tra esperti, amministratori e policy-maker per immaginare il ruolo delle città come attori del cambiamento. A cura di ANCI Toscana e Regione Toscana.

Shipping Italy

Livorno

Spinelli: Il provvedimento che andrà in Consiglio dei Ministri è atteso da molti italiani

Nicola Capuzzo

Il provvedimento che verrà varato dal Consiglio dei Ministri è atteso da molti porti italiani, in quanto le difformità tra piani regolatori e attività espletate dai terminal riguardano molte realtà: se malauguratamente Spinelli dovesse perdere la sua regolare concessione comporterebbe a catena la paralisi e l'azzeramento delle attività di molti terminal che si trovano nella medesima condizione. Il Gruppo Spinelli, con una nota inviata a SHIPPING ITALY, entra nel merito del correttivo alla legge di riforma portuale che l'esecutivo si appresta a varare (con un apposito Decreto infrastrutture') per chiarire l'ambito di applicazione della necessaria coerenza fra Piani regolatori portuali e concessioni dei singoli terminalisti. L'azienda genovese (partecipata al 49% da Hapag Lloyd) non vuole sentire parlare di intervento normativo ad personam', sottolineando appunto che questo intervento legislativo, come spiegato recentemente anche dal viceministro Rixi, serve per uniformare il quadro regolatorio fra i diversi scali nazionali. I porti sono sottoposti a forti pressioni che introducono un clima di diffusa provvisorietà, che richiede grande flessibilità di risposta da parte dei terminal, a salvaguardia dei traffici e della

occupazione portuale prosegue la nota di Spinelli, che poi aggiunge: Alcune Autorità portuali come Trieste e Livorno sono riuscite a intervenire varando regolamenti che hanno garantito la continuità operativa dei concessionari art.18, altre invece, come Genova, ma non solo, hanno lasciato che le cose si logorassero, dando il via libera a colpi di mano che poco hanno a che fare con una visione di interesse generale dei traffici e degli investimenti a Genova, primo porto commerciale italiano. Secondo Spinelli, infatti, nel porto di Genova anche altri terminalisti art.18 svolgono in prevalenza operazioni fuori dalla loro specifica caratterizzazione'. Da registrare infine la notizia che è stata accolta, con rinvio fissato al 17 giugno, la richiesta presentata da Avvocatura di Stato e gruppo Spinelli di concedere maggiore tempo prima della decisione sulla richiesta di revocazione della sentenza del Consiglio di Stato che lo scorso ottobre aveva annullato la concessione del Genoa Port Terminal nel porto di Genova.



Porti Confermato un incontro fra i vertici di Hapag Lloyd e Salvini a Roma mentre dal Consiglio di Stato è arrivato un rinvio fino al 17 giugno di Redazione SHIPPING ITALY "Il provvedimento che verrà varato dal Consiglio dei Ministri è atteso da molti porti italiani, in quanto le difformità tra piani regolatori e attività espletate dai terminal riguardano molte realtà: se malauguratamente Spinelli dovesse perdere la sua regolare concessione comporterebbe a catena la paralisi e l'azzeramento delle attività di molti terminal che si trovano nella medesima condizione". Il Gruppo Spinelli, con una nota inviata a SHIPPING ITALY, entra nel merito del correttivo alla legge di riforma portuale che l'esecutivo si appresta a varare (con un apposito "Decreto infrastrutture") per chiarire l'ambito di applicazione della necessaria coerenza fra Piani regolatori portuali e concessioni dei singoli terminalisti. L'azienda genovese (partecipata al 49% da Hapag Lloyd) non vuole sentire parlare di intervento normativo "ad personam", sottolineando appunto che questo intervento legislativo, come spiegato recentemente anche dal viceministro Rixi, serve per uniformare il quadro regolatorio fra i diversi scali nazionali. "I porti sono sottoposti a forti pressioni che introducono un clima di diffusa provvisorietà, che richiede grande flessibilità di risposta da parte dei terminal, a salvaguardia dei traffici e della occupazione portuale" prosegue la nota di Spinelli, che poi aggiunge: "Alcune Autorità portuali come Trieste e Livorno sono riuscite a intervenire varando regolamenti che hanno garantito la continuità operativa dei concessionari art.18, altre invece, come Genova, ma non solo, hanno lasciato che le cose si logorassero, dando il via libera a colpi di mano che poco hanno a che fare con una visione di interesse generale dei traffici e degli investimenti a Genova, primo porto commerciale italiano". Secondo Spinelli, infatti, "nel porto di Genova anche altri terminalisti art.18 svolgono in prevalenza operazioni fuori dalla loro "specifica

Inaugurata la fiera della Nautica a Pescara Sottocosta 2025 [VIDEO]

scritto da Redazione PESCARA - Il presidente della Regione, Marco Marsilio, questa mattina, a Pescara, insieme al sottosegretario alle Infrastrutture, Antonio Iannone, all'assessore alle Infrastrutture, Umberto D'Annunziis, ed al sottosegretario con delega al Turismo, Daniele D'Amario, ha presenziato all'inaugurazione di Sottocosta, il Salone nautico del Medio Adriatico, in corso di svolgimento al porto turistico Marina di Pescara. Nella sede dell'aeroporto d'Abruzzo, Marco Marsilio, il sottosegretario Antonio Iannone, il presidente Saga Giorgio Fraccastoro ed il Commissario straordinario per la velocizzazione della linea ferroviaria Roma-Pescara, Vincenzo Macello, hanno tenuto, invece, un punto stampa dopo aver effettuato un sopralluogo all'interno dello scalo aeroportuale. L'allungamento della pista aeroportuale e l'intermodalità del trasporto, in primis il collegamento ferroviario con l'Aeroporto d'Abruzzo, sono stati i temi al centro dell'incontro che ha preceduto quello con la stampa. "E' stata una mattinata dedicata alle infrastrutture dell'Abruzzo, non soltanto allo scalo aeroportuale - ha detto Marsilio - abbiamo cominciato dal porto turistico di Pescara dove è stata inaugurata Sottocosta, la fiera della Nautica, che è stata l'occasione, insieme ai dirigenti dell'Autorità di sistema portuale, per fare un punto della situazione su tutti i porti abruzzesi e su tutte le opere in corso e i finanziamenti necessari per dare continuità a questi interventi. Si tratta di finanziamenti di cui, grazie soprattutto all'Accordo di Coesione, alla ZES e al PNRR, già beneficiano i nostri porti. Inoltre, il programma di sviluppo relativo all'aeroporto, - ha proseguito Marsilio - porterà già da quest'anno ad incrementare sensibilmente il numero dei voli. Non a caso, nella settimana di Pasqua, c'è stato un quasi 10% in più di passeggeri e siamo straconvinti che quest'anno non solo si raggiungerà il milione di passeggeri ma sarà anche abbondantemente superata questa soglia psicologica per arrivare nel 2026 - ha concluso - a raddoppiare i numeri attuali e questo avrà senza dubbio delle prospettive importanti". Intanto, il presidente Saga Fraccastoro, proprio questa mattina, ha avuto notizia dell'ottenimento, da parte dell'Enac, l'ente regolatore nazionale degli aeroporti, dell'autorizzazione per proseguire i lavori di allungamento della pista dell'aeroporto d'Abruzzo. Quindi, nel rispetto della tempistica, i lavori nel cantiere riprenderanno a brevissimo e si conta di chiuderli entro la fine di quest'anno. Subito dopo il presidente Marsilio, insieme al sottosegretario Iannone ed al Commissario straordinario Macello, si è recato a Manoppello Scalo per un sopralluogo al cantiere del raddoppio ferroviario lungo la tratta Roma-Pescara, alla presenza del sindaco di Manoppello, Giorgio De Luca, dell'assessore D'Annunziis, e di Chiara De Gregorio, direttore Investimenti Area Centro di Rete Ferroviaria Italiana. Servizio e foto a cura di Roberto di Blasio.



scritto da Redazione PESCARA - Il presidente della Regione, Marco Marsilio, questa mattina, a Pescara, insieme al sottosegretario alle Infrastrutture, Antonio Iannone, all'assessore alle Infrastrutture, Umberto D'Annunziis, ed al sottosegretario con delega al Turismo, Daniele D'Amario, ha presenziato all'inaugurazione di Sottocosta, il Salone nautico del Medio Adriatico, in corso di svolgimento al porto turistico Marina di Pescara. Nella sede dell'aeroporto d'Abruzzo, Marco Marsilio, il sottosegretario Antonio Iannone, il presidente Saga Giorgio Fraccastoro ed il Commissario straordinario per la velocizzazione della linea ferroviaria Roma-Pescara, Vincenzo Macello, hanno tenuto, invece, un punto stampa dopo aver effettuato un sopralluogo all'interno dello scalo aeroportuale. L'allungamento della pista aeroportuale e l'intermodalità del trasporto, in primis il collegamento ferroviario con l'Aeroporto d'Abruzzo, sono stati i temi al centro dell'incontro che ha preceduto quello con la stampa. "E' stata una mattinata dedicata alle infrastrutture dell'Abruzzo, non soltanto allo scalo aeroportuale - ha detto Marsilio - abbiamo cominciato dal porto turistico di Pescara dove è stata inaugurata Sottocosta, la fiera della Nautica, che è stata l'occasione, insieme ai dirigenti dell'Autorità di sistema portuale, per fare un punto della situazione su tutti i porti abruzzesi e su tutte le opere in corso e i finanziamenti necessari per dare continuità a questi interventi. Si tratta di finanziamenti di cui, grazie soprattutto all'Accordo di Coesione, alla ZES e al PNRR, già beneficiano i nostri porti. Inoltre, il programma di sviluppo relativo all'aeroporto, - ha proseguito Marsilio - porterà già da quest'anno ad incrementare sensibilmente il numero dei voli. Non a caso, nella settimana di

SBARCATI NEL PORTO DI ORTONA 108 MIGRANTI: AVVIATI I CONTROLLI SUL LORO STATO DI SALUTE

ORTONA - Nella mattinata odierna, è giunta, presso il porto di Ortona (CH), la nave ONG " Ocean Viking", battente bandiera norvegese, con a bordo 108 migranti, la maggior parte provenienti dal Bangladesh, Somalia e Pakistan, oltre ad otto egiziani, sette iraniani, un sudanese e un eritreo. Le operazioni, coordinate dalla Prefettura, si sono svolte secondo il consueto piano operativo, grazie alla disponibilità della banchina garantita dall'**Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare Centrale Adriatico e con la collaborazione della locale Questura, del Comando provinciale dei Carabinieri, del ROAN della guardia di Finanza e della Capitaneria di Porto di Ortona per i profili di sicurezza ed identificazione e con il supporto sanitario e logistico garantito dal 118, dal Comitato di Chieti della Croce Rossa e dall'Agenzia Regionale di Protezione Civile per il tramite del CNAB del Comune di Ortona, oltre che dal personale dell'USMAF, salito a bordo per i primi controlli medici. Dopo una prima identificazione e preliminare verifica delle condizioni di salute presso la banchina Riva Nuova di Ortona, i migranti sono stati trasferiti presso la struttura in Contrada Tamarete, allestita dalla Croce Rossa, per il prosieguo degli accertamenti anche di tipo sanitario. Una volta terminate le operazioni, i migranti saranno trasferiti, secondo il riparto disposto dal Ministero dell'interno, in base al quale 40 andranno in Lombardia, mentre 45 adulti e i 23 minori stranieri non accompagnati resteranno in Abruzzo.



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

L'appello del Comitato Porto-Città a Silvetti: «Difenda i confini urbani dal nuovo Piano regolatore portuale»

ANCONA - Il Comitato Porto Città lancia un accorato appello al sindaco di Ancona Daniele Silvetti, affinché difenda il Porto antico e le vie attigue allo scalo dorico, dal nuovo Piano regolatore **portuale**. Un documento che, per la prima volta, arriva a coprire anche vie esterne all'area diciamo classica, come via Marconi, via della Loggia e via XXIX settembre, solo per citarne alcune. «Il 15 marzo 2025 l'**Autorità portuale** - scrivono nel comunicato inviato alla redazione - ha inviato al ministero dell'Ambiente il nuovo Piano regolatore **portuale** di Ancona, noto anche come Prp, affinché sia avviata la procedura di Valutazione ambientale strategica, cioè la Vas». Ebbene il Prp è pubblicato sul sito del Mase dal 15 aprile e per questo «ha iniziato il suo iter di consultazione presso i soggetti competenti in materia ambientale, tra i quali il Comune di Ancona, la Regione Marche e l'Arpam. Tutto nel silenzio più assoluto in barba alla trasparenza e alla collaborazione con i cittadini». Il Comitato Porto Città rimarca poi come «l'iter di approvazione del nuovo Piano regolatore **portuale** sarà trainante anche per la conclusione del procedimento ancora in corso del Banchinamento del molo Clementino, già al Mase dal 2022». Tutto ciò tenendo bene a mente che, stando alle nuove norme vigenti «il nuovo Prp non è più soggetto all'autorizzazione da parte del Comune di Ancona né della Regione Marche». Non mancano critiche al sindaco di Ancona Daniele Silvetti accusato di «Non aver fatto nulla per difendere almeno il Porto antico, come più volte gli avevamo chiesto di fare, tantomeno la difesa dei confini urbani della città». Infatti «a un primo sguardo alle planimetrie, salta all'occhio l'ambiguità dei limiti dell'area di competenza del Prp, che non coincide con il limite dell'ambito **portuale**. Quest'ultimo comprende parti di città mai prima di competenza **portuale**, come via della Loggia e i suoi edifici lato mare, via XXIX Settembre e la Banca d'Italia, via Marconi e i suoi edifici lato mare, il parcheggio degli Archi e la scuola primaria Leonardo da Vinci». Inoltre «l'affaccio urbano, da non confondere con la zonizzazione 'Interazione con la città', è garantito solo nel tratto tra l'ingresso al cantiere navale Fincantieri e il retro della Banca d'Italia. Dall'ingresso Fincantieri fino alla fontana dei Due Soli vi è una zona bianca, senza destinazione d'uso, annessa tra moli turistici e da diporto, servizi portuali generali e la banchina per le grandi navi da crociera nel lato esterno del molo Clementino». Insomma per il "Porto-Città" «il luogo più identitario di Ancona non è stato ritenuto degno di seria e serrata contestazione». Infine, visto che «il 15 maggio si concluderà, se non ci saranno sospensioni, verrà espresso il parere decisivo motivato» quindi «Non c'è tempo. Il nostro è un invito alle amministrazioni più vicine ai cittadini per difendere, in questa fase di consultazione, il nostro Porto antico i cui vincoli monumentali e paesaggistici non sono stati ritenuti degni di tutela in difesa e salvaguardia



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

del nostro patrimonio culturale. Sindaco ci aspettiamo da lei una netta presa di posizione prima che sia troppo tardi».

Porto di Ancona, in tre mesi +15% merci movimentate

Autorità portuale, più passeggeri per Grecia (3%) e Albania (7%) Crescono i traffici commerciali nel sistema portuale del mare Adriatico centrale. Nel primo trimestre 2025, le merci movimentate nei porti di **Ancona**, Ortona, Vasto sono aumentate del +3% passando da 2.418.068 tonnellate del periodo gennaio-marzo 2024 a 2.493.033 dello stesso periodo di quest'anno. Un incremento dovuto in particolare all'aumento delle merci solide (+11%) rispetto ad una diminuzione delle merci liquide (-8%). Lo fa sapere l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centrale. "Nel **porto di Ancona**, a marzo 2025, si è registrata una movimentazione delle merci in aumento del 15% rispetto a marzo 2024, con una crescita da 656.240 a 755.930 tonnellate. Dato che porta al +4% l'andamento complessivo del primo trimestre 2025, con un aumento da 2.033.439 tonnellate nel periodo gennaio-marzo 2024 a 2.120.063 tonnellate". "La buona performance fra il 1 gennaio e il 31 marzo coinvolge le diverse tipologie di traffico. Lo sbarco di merci alla rinfusa e general cargo cresce del +149%, passando da 56.918 tonnellate dello stesso periodo dello scorso anno a 141.867 tonnellate, trainato da minerali e prodotti metallurgici.

Le merci nelle navi traghetto crescono del 7%, mentre le merci in container segnano un dato nuovamente positivo con il +15%. Le merci rinfuse liquide, invece, nonostante la ripresa del mese di marzo (+24%), nel primo trimestre 2025 segnano un -11%. A marzo 2025 sono "positivi i dati anche per la movimentazione di Teus, con una crescita del +8% e un aumento da 12.192 dello stesso mese del 2024 a 13.174 di quest'anno. Traffico che registra, però, un leggero calo su base trimestrale fra il 2024 e il 2025, con una diminuzione del -1,5%. Sono positivi anche i dati del traffico tir e trailer sulle Autostrade del mare nello scalo dorico, con un +6% sia nel primo trimestre 2025 sia nel mese di marzo". Sul fronte traffico passeggeri sui traghetti, "il progressivo annuo è di 87.491 transiti, in linea con il 2024 grazie alla positiva performance della Grecia (+3%) e dell'Albania (+7%)". Nel **porto** di Ortona, "la movimentazione del totale delle merci segna un calo nel primo trimestre 2025, pari a -9,3%, passando da 280.740 tonnellate dello stesso periodo del 2024 a 254.723 tonnellate. Dato che nel mese di marzo registra un'ulteriore diminuzione, pari a -28%, dovuta sia al traffico di merci liquide (-30%) che alle rinfuse solide (-27%). Per le rinfuse liquide, si registra nel primo trimestre 2025 la diminuzione nello sbarco dei prodotti petroliferi raffinati (-14%), mentre, per le rinfuse solide, il calo (-6%) è imputabile ad una riduzione dello sbarco di tutte le tipologie merceologiche". Nel primo trimestre 2025, "il **porto** di Vasto registra una crescita nella movimentazione delle merci del 14%, passando da 103.889 tonnellate del periodo gennaio-marzo 2024 a 118.247 tonnellate. Valore che deriva dall'andamento positivo delle



05/09/2025 20:01

Autorità portuale, più passeggeri per Grecia (3%) e Albania (7%) Crescono i traffici commerciali nel sistema portuale del mare Adriatico centrale. Nel primo trimestre 2025, le merci movimentate nei porti di Ancona, Ortona, Vasto sono aumentate del +3% passando da 2.418.068 tonnellate del periodo gennaio-marzo 2024 a 2.493.033 dello stesso periodo di quest'anno. Un incremento dovuto in particolare all'aumento delle merci solide (+11%) rispetto ad una diminuzione delle merci liquide (-8%). Lo fa sapere l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centrale. "Nel porto di Ancona, a marzo 2025, si è registrata una movimentazione delle merci in aumento del 15% rispetto a marzo 2024, con una crescita da 656.240 a 755.930 tonnellate. Dato che porta al +4% l'andamento complessivo del primo trimestre 2025, con un aumento da 2.033.439 tonnellate nel periodo gennaio-marzo 2024 a 2.120.063 tonnellate". "La buona performance fra il 1 gennaio e il 31 marzo coinvolge le diverse tipologie di traffico. Lo sbarco di merci alla rinfusa e general cargo cresce del +149%, passando da 56.918 tonnellate dello stesso periodo dello scorso anno a 141.867 tonnellate, trainato da minerali e prodotti metallurgici. Le merci nelle navi traghetto crescono del 7%, mentre le merci in container segnano un dato nuovamente positivo con il +15%. Le merci rinfuse liquide, invece, nonostante la ripresa del mese di marzo (+24%), nel primo trimestre 2025 segnano un -11%. A marzo 2025 sono "positivi i dati anche per la movimentazione di Teus, con una crescita del +8% e un aumento da 12.192 dello stesso mese del 2024 a 13.174 di quest'anno. Traffico che registra, però, un leggero calo su base trimestrale fra il 2024 e il 2025, con una diminuzione del -1,5%. Sono positivi anche i dati del traffico tir e trailer sulle Autostrade del mare nello scalo dorico, con un +6% sia nel primo

rinfuse liquide (+89%), in particolare lo sbarco di derivati di prodotti alimentari e l'imbarco di petroliferi raffinati. Sono in calo, invece, le rinfuse solide (-20%), soprattutto lo sbarco di prodotti metallurgici e di derrate alimentari. A febbraio e marzo 2025 è ripreso l'export di veicoli commerciali anche se con numeri inferiori allo scorso anno (-82%), con un movimento di 552 veicoli nel primo trimestre 2025 rispetto ai 2.979 del primo trimestre del 2024". "L'andamento dei traffici portuali nei primi mesi dell'anno ci offre, nel complesso, alcuni segnali incoraggianti - afferma Vincenzo Garofalo, Presidente Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale -. Pur persistendo la difficile situazione mondiale, con cui ci stiamo confrontando da diversi anni, vediamo che il cluster marittimo continua a sostenersi sulla diversificazione dei traffici. Questi numeri ci spingono, come Ente, ad impegnarci con altrettanta determinazione per dare il nostro contributo alle potenzialità della portualità nazionale".

Porti Adriatico Centrale, primo trimestre 2025: "Segnali incoraggianti" - Traffici in lieve crescita

Ancona - Crescono i traffici commerciali nel sistema portuale del mare Adriatico centrale. Nel primo trimestre 2025, le merci movimentate nei porti di **Ancona**, Ortona, Vasto sono aumentate del +3% passando da 2.418.068 tonnellate del periodo gennaio-marzo 2024 a 2.493.033 dello stesso periodo di quest'anno. Un incremento dovuto in particolare all'aumento delle merci solide (+11%) rispetto ad una diminuzione delle merci liquide (-8%). Nel **porto** di **Ancona**, a marzo 2025, si è registrata una movimentazione delle merci in aumento del 15% rispetto a marzo 2024, con una crescita da 656.240 a 755.930 tonnellate. Dato che porta al +4% l'andamento complessivo del primo trimestre 2025, con un aumento da 2.033.439 tonnellate nel periodo gennaio-marzo 2024 a 2.120.063 tonnellate. La buona performance fra il 1 gennaio e il 31 marzo coinvolge le diverse tipologie di traffico. Lo sbarco di merci alla rinfusa e general cargo cresce del +149%, passando da 56.918 tonnellate dello stesso periodo dello scorso anno a 141.867 tonnellate, trainato da minerali e prodotti metallurgici. Le merci nelle navi traghetti crescono del 7%, mentre le merci in container segnano un dato nuovamente positivo con il +15%. Le merci rinfuse liquide, invece, nonostante la ripresa del mese di marzo (+24%), nel primo trimestre 2025 segnano un calo del -11%. A marzo 2025 sono positivi i dati anche per la movimentazione di container in teu, con una crescita del +8% e un aumento da 12.192 dello stesso mese del 2024 a 13.174 di quest'anno. Traffico che registra, però, un leggero calo su base trimestrale fra il 2024 e il 2025, con una diminuzione del -1,5%. Sono positivi anche i dati del traffico tir e trailer sulle Autostrade del mare nello scalo dorico, con un +6% sia nel primo trimestre 2025 sia nel mese di marzo. Venendo al traffico passeggeri sui traghetti i, il progressivo annuo è di 87.491 transiti, in linea con il 2024 grazie alla positiva performance della Grecia (+3%) e dell'Albania (+7%). Nel **porto** di Ortona, la movimentazione del totale delle merci segna un calo nel primo trimestre 2025, pari a -9,3%, passando da 280.740 tonnellate dello stesso periodo del 2024 a 254.723 tonnellate. Dato che nel mese di marzo registra un'ulteriore diminuzione, pari a -28%, dovuta sia al traffico di merci liquide (-30%) che alle rinfuse solide (-27%). Per le rinfuse liquide, si registra nel primo trimestre 2025 la diminuzione nello sbarco dei prodotti petroliferi raffinati (-14%), mentre, per le rinfuse solide, il calo (-6%) è imputabile ad una riduzione dello sbarco di tutte le tipologie merceologiche. Nel primo trimestre 2025, il **porto** di Vasto registra una crescita nella movimentazione delle merci del 14%, passando da 103.889 tonnellate del periodo gennaio-marzo 2024 a 118.247 tonnellate. Valore che deriva dall'andamento positivo delle rinfuse liquide (+89%), in particolare lo sbarco di derivati di prodotti alimentari e l'imbarco di petroliferi raffinati. Sono in calo, invece, le rinfuse solide (-20%), soprattutto lo sbarco di prodotti metallurgici



Ancona - Crescono i traffici commerciali nel sistema portuale del mare Adriatico centrale. Nel primo trimestre 2025, le merci movimentate nei porti di Ancona, Ortona, Vasto sono aumentate del +3% passando da 2.418.068 tonnellate del periodo gennaio-marzo 2024 a 2.493.033 dello stesso periodo di quest'anno. Un incremento dovuto in particolare all'aumento delle merci solide (+11%) rispetto ad una diminuzione delle merci liquide (-8%). Nel porto di Ancona, a marzo 2025, si è registrata una movimentazione delle merci in aumento del 15% rispetto a marzo 2024, con una crescita da 656.240 a 755.930 tonnellate. Dato che porta al +4% l'andamento complessivo del primo trimestre 2025, con un aumento da 2.033.439 tonnellate nel periodo gennaio-marzo 2024 a 2.120.063 tonnellate. La buona performance fra il 1 gennaio e il 31 marzo coinvolge le diverse tipologie di traffico. Lo sbarco di merci alla rinfusa e general cargo cresce del +149%, passando da 56.918 tonnellate dello stesso periodo dello scorso anno a 141.867 tonnellate, trainato da minerali e prodotti metallurgici. Le merci nelle navi traghetti crescono del 7%, mentre le merci in container segnano un dato nuovamente positivo con il +15%. Le merci rinfuse liquide, invece, nonostante la ripresa del mese di marzo (+24%), nel primo trimestre 2025 segnano un calo del -11%. A marzo 2025 sono positivi i dati anche per la movimentazione di container in teu, con una crescita del +8% e un aumento da 12.192 dello stesso mese del 2024 a 13.174 di quest'anno. Traffico che registra, però, un leggero calo su base trimestrale fra il 2024 e il 2025, con una diminuzione del -1,5%. Sono positivi anche i dati del traffico tir e trailer sulle Autostrade del mare nello scalo dorico, con un +6% sia nel primo trimestre 2025 sia nel mese di marzo. Venendo al traffico passeggeri sui traghetti i, il progressivo annuo è di 87.491 transiti, in linea con il 2024 grazie alla positiva performance della Grecia (+3%) e dell'Albania (+7%). Nel porto di Ortona, la

Corriere Marittimo

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

e di derrate alimentari. A febbraio e marzo 2025 è ripreso l'export di veicoli commerciali anche se con numeri inferiori allo scorso anno (-82%), con un movimento di 552 veicoli nel primo trimestre 2025 rispetto ai 2.979 del primo trimestre del 2024. " L'andamento dei traffici portuali nei primi mesi dell'anno ci offre, nel complesso, alcuni segnali incoraggianti - afferma Vincenzo Garofalo, presidente Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale - . Pur persistendo la difficile situazione mondiale, con cui ci stiamo confrontando da diversi anni, vediamo che il cluster marittimo continua a sostenersi sulla diversificazione dei traffici. Questi numeri ci spingono, come Ente, ad impegnarci con altrettanta determinazione per dare il nostro contributo alle potenzialità della portualità nazionale".

Il Nautilus

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

ADSP MARE ADRIATICO CENTRALE: CRESCE IL TRAFFICO DELLE MERCI NEL PRIMO TRIMESTRE 2025

Ancona - Crescono i traffici commerciali nel sistema portuale del mare Adriatico centrale. Nel primo trimestre 2025, le merci movimentate nei porti di **Ancona**, Ortona, Vasto sono aumentate del +3% passando da 2.418.068 tonnellate del periodo gennaio-marzo 2024 a 2.493.033 dello stesso periodo di quest'anno. Un incremento dovuto in particolare all'aumento delle merci solide (+11%) rispetto ad una diminuzione delle merci liquide (-8%). Nel porto di **Ancona**, a marzo 2025, si è registrata una movimentazione delle merci in

aumento del 15% rispetto a marzo 2024, con una crescita da 656.240 a 755.930 tonnellate. Dato che porta al +4% l'andamento complessivo del primo trimestre 2025, con un aumento da 2.033.439 tonnellate nel periodo gennaio-marzo 2024 a 2.120.063 tonnellate. La buona performance fra il 1 gennaio e il 31 marzo coinvolge le diverse tipologie di traffico. Lo sbarco di merci alla rinfusa e general cargo cresce del +149%, passando da 56.918 tonnellate dello stesso periodo dello scorso anno a 141.867 tonnellate, trainato da minerali e prodotti metallurgici. Le merci nelle navi traghetti crescono del 7%, mentre le merci in container segnano un dato nuovamente positivo con il

+15%. Le merci rinfuse liquide, invece, nonostante la ripresa del mese di marzo (+24%), nel primo trimestre 2025 segnano un calo del -11%. A marzo 2025 sono positivi i dati anche per la movimentazione di Teus, con una crescita del +8% e un aumento da 12.192 dello stesso mese del 2024 a 13.174 di quest'anno. Traffico che registra, però, un leggero calo su base trimestrale fra il 2024 e il 2025, con una diminuzione del -1,5%. Sono positivi anche i dati del traffico tir e trailer sulle Autostrade del mare nello scalo dorico, con un +6% sia nel primo trimestre 2025 sia nel mese di marzo. Venendo al traffico passeggeri sui traghetti, il progressivo annuo è di 87.491 transiti, in linea con il 2024 grazie alla positiva performance della Grecia (+3%) e dell'Albania (+7%). Nel porto di Ortona, la movimentazione del totale delle merci segna un calo nel primo trimestre 2025, pari a -9,3%, passando da 280.740 tonnellate dello stesso periodo del 2024 a 254.723 tonnellate. Dato che nel mese di marzo registra un'ulteriore diminuzione, pari a -28%, dovuta sia al traffico di merci liquide (-30%) che alle rinfuse solide (-27%). Per le rinfuse liquide, si registra nel primo trimestre 2025 la diminuzione nello sbarco dei prodotti petroliferi raffinati (-14%), mentre, per le rinfuse solide, il calo (-6%) è imputabile ad una riduzione dello sbarco di tutte le tipologie merceologiche. Nel primo trimestre 2025, il porto di Vasto registra una crescita nella movimentazione delle merci del 14%, passando da 103.889 tonnellate del periodo gennaio-marzo 2024 a 118.247 tonnellate. Valore che deriva dall'andamento positivo delle rinfuse liquide (+89%), in particolare lo sbarco di derivati di prodotti alimentari e l'imbarco di petroliferi raffinati. Sono in calo, invece, le rinfuse solide (-20%), soprattutto lo sbarco di prodotti metallurgici e di derrate alimentari. A



05/09/2025 13:29

Ancona - Crescono i traffici commerciali nel sistema portuale del mare Adriatico centrale. Nel primo trimestre 2025, le merci movimentate nei porti di Ancona, Ortona, Vasto sono aumentate del +3% passando da 2.418.068 tonnellate del periodo gennaio-marzo 2024 a 2.493.033 dello stesso periodo di quest'anno. Un incremento dovuto in particolare all'aumento delle merci solide (+11%) rispetto ad una diminuzione delle merci liquide (-8%). Nel porto di Ancona, a marzo 2025, si è registrata una movimentazione delle merci in aumento del 15% rispetto a marzo 2024, con una crescita da 656.240 a 755.930 tonnellate. Dato che porta al +4% l'andamento complessivo del primo trimestre 2025, con un aumento da 2.033.439 tonnellate nel periodo gennaio-marzo 2024 a 2.120.063 tonnellate. La buona performance fra il 1 gennaio e il 31 marzo coinvolge le diverse tipologie di traffico. Lo sbarco di merci alla rinfusa e general cargo cresce del +149%, passando da 56.918 tonnellate dello stesso periodo dello scorso anno a 141.867 tonnellate, trainato da minerali e prodotti metallurgici. Le merci nelle navi traghetti crescono del 7%, mentre le merci in container segnano un dato nuovamente positivo con il +15%. Le merci rinfuse liquide, invece, nonostante la ripresa del mese di marzo (+24%), nel primo trimestre 2025 segnano un calo del -11%. A marzo 2025 sono positivi i dati anche per la movimentazione di Teus, con una crescita del +8% e un aumento da 12.192 dello stesso mese del 2024 a 13.174 di quest'anno. Traffico che registra, però, un leggero calo su base trimestrale fra il 2024 e il 2025, con una diminuzione del -1,5%. Sono positivi anche i dati del traffico tir e trailer sulle Autostrade del mare nello scalo dorico, con un +6% sia nel primo trimestre 2025 sia nel mese di marzo. Venendo al traffico passeggeri sui traghetti, il progressivo annuo è di 87.491 transiti, in linea con il 2024 grazie alla positiva performance della Grecia (+3%) e dell'Albania (+7%). Nel porto di Ortona, la movimentazione del totale

Il Nautilus

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

febbraio e marzo 2025 è ripreso l'export di veicoli commerciali anche se con numeri inferiori allo scorso anno (-82%), con un movimento di 552 veicoli nel primo trimestre 2025 rispetto ai 2.979 del primo trimestre del 2024. "L'andamento dei traffici portuali nei primi mesi dell'anno ci offre, nel complesso, alcuni segnali incoraggianti - afferma Vincenzo Garofalo, Presidente Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale -. Pur persistendo la difficile situazione mondiale, con cui ci stiamo confrontando da diversi anni, vediamo che il cluster marittimo continua a sostenersi sulla diversificazione dei traffici. Questi numeri ci spingono, come Ente, ad impegnarci con altrettanta determinazione per dare il nostro contributo alle potenzialità della portualità nazionale".

Informare

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Il porto di Ancona ha chiuso il primo trimestre con un traffico di 2,1 milioni di tonnellate di merci (+4%)

Nello scalo di Ortona è stato segnato un calo del -9% e in quello di Vasto una crescita del +14%. **Ancona** 9 maggio 2025 Nei primi tre mesi di quest'anno i porti di **Ancona**, Ortona e Vasto hanno movimentato 2,49 milioni di tonnellate di merci, con un incremento del +3% sullo stesso periodo del 2024. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ha reso noto che l'aumento è stato prodotto in particolare dalla crescita delle merci solide (+11%) rispetto ad una diminuzione delle merci liquide (-8%). Il solo **porto** di **Ancona** ha movimentato complessivamente 2,12 milioni di tonnellate (+4%). L'ente portuale ha specificato che lo sbarco di merci alla rinfusa e general cargo è salito del +149% a 142mila tonnellate, trainato da minerali e prodotti metallurgici. Le merci nelle navi traghetto sono cresciute del +7%, mentre le merci in container hanno segnato un dato nuovamente positivo con il +15%. Le rinfuse liquide, invece, nonostante la ripresa del mese di marzo (+24%), nel primo trimestre 2025 hanno registrato un calo del -11%. Inoltre, l'AdSP ha precisato che, se a marzo 2025 sono positivi i dati anche per la movimentazione in container in termini di teu con un totale di oltre 13mila contenitori da 20' (+8%), il dato trimestrale ha mostrato un leggero calo del -1,5%. Sono positivi anche i dati del traffico tir e trailer sulle Autostrade del Mare nello scalo dorico, con un +6% sia nell'intero primo trimestre 2025 che nel mese di marzo. Ad **Ancona** il traffico trimestrale dei passeggeri sui traghetti è stato di 87mila transiti, in linea con il 2024 grazie alla positiva performance dei flussi con la Grecia (+3%) e con l'Albania (+7%). Nel primo trimestre del 2025 il **porto** di Ortona ha movimentato 255mila tonnellate di merci (-9%) e il **porto** di Vasto 118mila tonnellate (+14%).



Informazioni Marittime

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Piano regolatore portuale, ad Ancona parte il confronto

L'AdSP precisa che non intende estendere (o proporre di estendere) le proprie competenze in altre zone della città. È partito ad Ancona il confronto per l'elaborazione del Piano regolatore portuale (Prp). Lo ha annunciato il presidente dell'AdSP del Mare Adriatico centrale, **Vincenzo Garofalo**. "Il futuro Piano è un'occasione di condivisione e costruzione comune di una proposta di sviluppo per il porto, ma anche per la città", ha precisato **Garofalo**, che ha poi ricordato come l'AdSP non abbia esteso, "né intende proporre di estendere, le proprie competenze su zone della città". La nuova "normativa di pianificazione portuale, per la prima volta applicata ad Ancona - ha aggiunto il presidente dell'Authority -, prevede di indicare nel Documento di programmazione strategica di sistema e nel Piano regolatore portuale sia le zone di interazione porto-città, dove la competenza e le decisioni sono e rimangono comunali, e sia le vie di accesso al porto, senza che questo significhi assumerne la responsabilità". Quanto all'avvio dell'iter di "Valutazione ambientale strategica - ha sottolineato l'Autorità portuale - è un grande risultato, frutto di una collaborazione costante con il Comune di Ancona, con il quale verrà anche creato un gruppo di lavoro congiunto. La proposta preliminare di Prp inviata al ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica è, infatti, - ha concluso **Garofalo** - il punto di partenza della discussione del Prp futuro".

Condividi Tag porti ancona Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Piano regolatore portuale, ad Ancona parte il confronto



05/09/2025 09:00

L'AdSP precisa che non intende estendere (o proporre di estendere) le proprie competenze in altre zone della città. È partito ad Ancona il confronto per l'elaborazione del Piano regolatore portuale (Prp). Lo ha annunciato il presidente dell'AdSP del Mare Adriatico centrale, Vincenzo Garofalo. "Il futuro Piano è un'occasione di condivisione e costruzione comune di una proposta di sviluppo per il porto, ma anche per la città", ha precisato Garofalo, che ha poi ricordato come l'AdSP non abbia esteso, "né intende proporre di estendere, le proprie competenze su zone della città". La nuova "normativa di pianificazione portuale, per la prima volta applicata ad Ancona - ha aggiunto il presidente dell'Authority -, prevede di indicare nel Documento di programmazione strategica di sistema e nel Piano regolatore portuale sia le zone di interazione porto-città, dove la competenza e le decisioni sono e rimangono comunali, e sia le vie di accesso al porto, senza che questo significhi assumerne la responsabilità". Quanto all'avvio dell'iter di "Valutazione ambientale strategica - ha sottolineato l'Autorità portuale - è un grande risultato, frutto di una collaborazione costante con il Comune di Ancona, con il quale verrà anche creato un gruppo di lavoro congiunto. La proposta preliminare di Prp inviata al ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica è, infatti, - ha concluso Garofalo - il punto di partenza della discussione del Prp futuro". Condividi Tag porti ancona Articoli correlati.

La Gazzetta Marittima

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porto di Ancona, parte l'iter per un nuovo Prg

Idea: la costruzione di una "penisola" dove delocalizzare i traghetti siamo ai primi passi lungo il percorso di preparazione secondo quanto determinato nell'articolato procedimento che viene messo in preventivo dalla legge sui porti e dalla normativa ambientale. L' Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico Centrale guidata da Vincenzo Garofalo ne dà notizia, segnalando che «con la pubblicazione da parte del ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica», è stata avviata «la verifica preliminare della "valutazione ambientale strategica" della proposta iniziale di piano regolatore portuale». Fulcro della proposta del piano regolatore portuale di **Ancona** - viene messo in evidenza - è «la valorizzazione delle funzioni produttive presenti (cantieristica, logistica, traffico commerciale e passeggeri)» e la «costruzione della "penisola", dove delocalizzare il traffico dei traghetti e commerciale così da poter destinare aree del **porto** storico a funzioni, sempre di carattere portuale, che possono favorire una maggiore fruizione anche da parte dei cittadini». Nell'annuncio viene spiegato che tale proposta è stata presentata «ai soggetti con competenza ambientale, tra cui la Regione Marche e i Comuni di **Ancona**, Falconara Marittima e Sirolo. Scopo: a questi soggetti istituzionali spetta la possibilità di esprimere eventuali pareri o osservazioni di carattere ambientale sul documento. L'incontro, organizzato nel quartier generale dell'ente, ha visto la partecipazione anche della comunità portuale territoriale: sono intervenuti, per l'Authority marchigiana, il presidente Vincenzo Garofalo, il segretario generale Salvatore Minervino, il dirigente della direzione tecnica, Gianluca Pellegrini, la responsabile del settore piano regolatore dei porti, Laura Rotoloni, e Vittoria Biego del raggruppamento dei professionisti incaricati della redazione del Prg portuale. Al centro della proposta iniziale di piano regolatore portuale - utilizzata per redigere il "Rapporto ambientale preliminare" - sono gli obiettivi per il **porto** di **Ancona** inseriti nel "Documento di programmazione strategica di sistema portuale", che è stato approvato dal ministero delle infrastrutture e dei trasporti nella primavera scorsa (decreto 106 del 16 aprile 2024). In tale proposta figurano anche le prescrizioni espresse dalla Regione Marche e dal Comune di **Ancona**: il riferimento è, ad esempio, «allo spostamento dei traghetti alle banchine 19-20-21, alla realizzazione della "penisola" e ai sistemi di mobilità nel **porto** storico». È su questa base che si alza il sipario sul confronto che vedrà coinvolte le istituzioni, le associazioni di categoria e professionali, la società civile. Con una bussola: arrivare alla definizione del Prg portuale attraverso - viene fatto rilevare - «un articolato percorso di ascolto e sintesi» che, come è avvenuto per il "Documento di programmazione strategica di sistema portuale", vedrà «l'approfondita collaborazione con la Regione Marche e il Comune di **Ancona**». A tal riguardo, l'amministrazione



Idea: la costruzione di una "penisola" dove delocalizzare i traghetti siamo ai primi passi lungo il percorso di preparazione secondo quanto determinato nell'articolato procedimento che viene messo in preventivo dalla legge sui porti e dalla normativa ambientale. L' Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico Centrale guidata da Vincenzo Garofalo ne dà notizia, segnalando che «con la pubblicazione da parte del ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica», è stata avviata «la verifica preliminare della "valutazione ambientale strategica" della proposta iniziale di piano regolatore portuale». Fulcro della proposta del piano regolatore portuale di Ancona - viene messo in evidenza - è «la valorizzazione delle funzioni produttive presenti (cantieristica, logistica, traffico commerciale e passeggeri)» e la «costruzione della "penisola", dove delocalizzare il traffico dei traghetti e commerciale così da poter destinare aree del porto storico a funzioni, sempre di carattere portuale, che possono favorire una maggiore fruizione anche da parte dei cittadini». Nell'annuncio viene spiegato che tale proposta è stata presentata «ai soggetti con competenza ambientale, tra cui la Regione Marche e i Comuni di Ancona, Falconara Marittima e Sirolo. Scopo: a questi soggetti istituzionali spetta la possibilità di esprimere eventuali pareri o osservazioni di carattere ambientale sul documento. L'incontro, organizzato nel quartier generale dell'ente, ha visto la partecipazione anche della comunità portuale territoriale: sono intervenuti, per l'Authority marchigiana, il presidente Vincenzo Garofalo, il segretario generale Salvatore Minervino, il dirigente della direzione tecnica, Gianluca Pellegrini, la responsabile del settore piano regolatore dei porti, Laura Rotoloni, e Vittoria Biego del raggruppamento dei professionisti incaricati della redazione del Prg portuale. Al centro della proposta iniziale di piano regolatore portuale - utilizzata per redigere il "Rapporto ambientale preliminare" - sono gli obiettivi per il porto di Ancona inseriti nel "Documento di programmazione strategica di sistema portuale", che è stato

La Gazzetta Marittima

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

comunale di **Ancona** e l'Autorità di sistema portuale si sono messe d'accordo per creare «un gruppo di lavoro congiunto» che definisca i contenuti del piano regolatore dello scalo». In parallelo - è ancora la spiegazione dell'Authority - il procedimento avviato al ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica «dovrà portare alla formalizzazione degli studi e degli approfondimenti necessari alla redazione del "Rapporto ambientale" del piano regolatore portuale: si tratta, com'è noto, di un «documento indispensabile per l'avvio della fase successiva della procedura di "valutazione ambientale strategica" (Vas)». A quel punto, la fase di Vas mette in agenda una successiva consultazione pubblica: è lì che «tutti i soggetti interessati, pubblici e privati, potranno presentare osservazioni e contributi». È stata la responsabile del procedimento del ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, Annamaria Maggiore, in videocollegamento, indicare in dettaglio il percorso ambientale. A giudizio del presidente Garofalo, quanto si è iniziato a illustrare non è altro se non «la proposta preliminare di piano regolatore portuale»: cioè la «base di discussione per costruire insieme la pianificazione del **porto** di **Ancona** del futuro». Poi ripete: «Come sempre avvenuto in questi anni, il documento sarà costruito ascoltando, condividendo i contenuti con le amministrazioni territoriali e tenendo presenti le esigenze espresse dal mercato e dalla comunità locale». L'auspicio di Garofalo è che questo percorso consenta di «giungere ad una proposta che accresca la competitività dello scalo di **Ancona** e stimoli le energie positive della comunità per una nuova relazione **porto**-città fondata sull'apertura del **porto** storico».

La Gazzetta Marittima

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Ancona, a marzo cifre super dopo un inizio 2025 con i traffici in salita

ANCONA Nel porto di Ancona il mese di marzo i traffici sono andati a gonfie vele: la movimentazione delle merci è aumentata del 15% rispetto a dodici mesi prima passando da 656mila a 755mila tonnellate: questo ha consentito di spostare verso il segno "più" l'andamento complessivo dei primi tre mesi che in totale hanno raggiunto i 2,12 milioni di tonnellate (a fronte dei 2,03 nel periodo gennaio-marzo 2024) con un incremento di quattro punti percentuali. È un po' tutto il sistema portuale dell'Adriatico Centrale (che include anche gli scali di Ortona e Vasto) a veder crescere i traffici commerciali: 75mila tonnellate in più (più 3%) così che complessivamente si sfiora quota 2,5 milioni di tonnellate. «Un incremento dovuto in particolare all'aumento delle merci solide (più 11%) rispetto ad una diminuzione delle merci liquide (meno 8%)», spiegano dal quartier generale dell'istituzione portuale. Guardando dentro i dati, emerge che nel periodo da inizio gennaio a tutto marzo 2025 lo sbarco di merci alla rinfusa e general cargo cresce del 149% e supera le 141mila tonnellate: a trainarlo sono minerali e prodotti metallurgici. In crescita di sette punti percentuali le merci nelle navi traghetto. Quanto alle rinfuse liquide, c'è stata sì una ripresa in marzo (più 24%) ma questo non è bastato a riscattare i due mesi precedenti, tant'è che il trimestre chiude con una flessione di undici punti. Relativamente al versante dei container, va detto che quelle in container mettono a segno un incremento del 15 per cento ma se li misuriamo in teu ecco che un marzo positivo (più 8%) non è sufficiente a far arrivare in territorio positivo l'andamento del trimestre: ok il mese di marzo 2025 (più 8%, raggiungendo i 13.174 teu movimentati), però nell'arco del primo trimestre si sconta un qualche arretramento (meno 1,5%). Invece i dati del traffico tir e trailer riguardanti le "autostrade del mare" relativi allo scalo dorico mostrano un incremento di sei punti percentuali, e questo - fa rilevare l'Authority marchigiana «sia nel primo trimestre 2025 sia nel mese di marzo. Capitolo traghetti: si è arrivati a quota 87.491 transiti, un dato «in linea con il 2024 grazie alla positiva performance della Grecia (3% in più) e dell'Albania (7% in più)». **ORTONA IN ARRETRAMENTO**. La movimentazione totale di merce nel porto di Ortona scende di quasi dieci punti (meno 9,3%) nel periodo gennaio-marzo rispetto all'analogo arco di tempo nello scorso anno. Nell'ultimo mese "fotografato", quello di marzo, la flessione si è aggravata: il dato di quei 31 giorni parla di un calo del 28%, dovuto - si sottolinea - «sia al traffico di merci liquide (meno 30%) che alle rinfuse solide (meno 27%)». Sul fronte delle rinfuse liquide, in particolare nei primi tre mesi cala lo sbarco dei prodotti petroliferi raffinati (meno 14%), mentre in fatto di rinfuse solide, la diminuzione (meno 6%) è «imputabile ad una riduzione dello sbarco di tutte le tipologie merceologiche». **VASTO INVECE HA IL SEGNO "PIÙ"**. Sempre guardando al periodo fra Capodanno e fine



La Gazzetta Marittima

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

marzo, il porto di Vasto mette a segno un incremento di 14 punti percentuali nel tonnellaggio delle merci del 14% e supera quota 118mila. Dipende dal "momento sì" delle rinfuse liquide (più 89%), in particolare lo sbarco di derivati di prodotti alimentari e l'imbarco di petroliferi raffinati. Giù del 20% invece le rinfuse solide, principalmente «lo sbarco di prodotti metallurgici e di derrate alimentari». È da segnalare che a febbraio e marzo di quest'anno - viene puntualizzato - è ripartito l'export di veicoli commerciali: però con numeri inferiori allo scorso anno (meno 82%), visto che nel primo trimestre stiamo parlando di 552 veicoli a fronte dei quasi tremila nello stesso periodo dello scorso anno. Vincenzo Garofalo, presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale , vede «nel complesso alcuni segnali incoraggianti». Certo, resta il fatto - aggiunge - che la situazione mondiale resta assai complicata ormai da tempo, tuttavia la comunità marittimo-portuale del territorio «continua a sostenersi sulla diversificazione dei traffici». Questi numeri spingono l'Authority a «impegnarsi con altrettanta determinazione per dare il nostro contributo alle potenzialità della portualità nazionale».

Porto di Ancona, al via il confronto sul nuovo Piano Regolatore Portuale

ANCONA Prende ufficialmente il via il percorso per la definizione del nuovo Piano Regolatore Portuale del porto di Ancona, un documento strategico destinato a ridisegnare il futuro dello scalo marchigiano. L'avvio formale è stato segnato dalla pubblicazione, da parte del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, della verifica preliminare della Valutazione Ambientale Strategica, primo passo procedurale previsto dalla normativa vigente. La proposta iniziale del Prp è stata presentata ieri ai principali soggetti con competenza ambientale Regione Marche, Comuni di Ancona, Falconara Marittima e Sirolo chiamati ora a esprimersi con osservazioni e pareri. All'incontro, che si è tenuto nella sede dell'Autorità di sistema portuale, ha preso parte anche la comunità portuale, a testimonianza del coinvolgimento diretto degli stakeholder locali. A illustrare i contenuti del documento sono stati il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Vincenzo Garofalo, il segretario generale Salvatore Minervino, il dirigente della Direzione tecnica Gianluca Pellegrini, la responsabile del settore Piano Regolatore dei Porti Laura Rotoloni e Vittoria Biego, in rappresentanza del gruppo di professionisti incaricati della redazione del Piano. La proposta prende le mosse dagli obiettivi tracciati nel Documento di programmazione strategica di sistema portuale, approvato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nell'aprile 2024. Tra gli interventi già recepiti figurano lo spostamento dei traghetti alle banchine 19, 20 e 21, la costruzione di una penisola artificiale destinata al traffico commerciale e dei traghetti e nuove soluzioni per la mobilità interna al porto storico. Obiettivo dichiarato è quello di valorizzare le funzioni produttive esistenti dalla cantieristica alla logistica, fino al traffico merci e passeggeri aprendo al contempo il porto storico a un uso più integrato con la città. In quest'ottica, la penisola rappresenta un elemento chiave, permettendo di delocalizzare parte delle attività e liberare spazi per nuovi usi portuali compatibili con una maggiore fruizione pubblica. Il percorso partecipativo sarà ampio e articolato. È già stato istituito un gruppo di lavoro congiunto tra Comune di Ancona e Autorità di sistema portuale per definire in modo condiviso i contenuti del nuovo Prp. Inoltre, come previsto dalla procedura di VAS, si aprirà una fase di consultazione pubblica durante la quale cittadini, enti e portatori d'interesse potranno inviare osservazioni e proposte. Quella che abbiamo iniziato a illustrare è la proposta preliminare, una base di discussione per costruire insieme la pianificazione del porto del futuro, ha dichiarato il presidente Garofalo. Un documento che vogliamo costruire ascoltando il territorio, condividendo i contenuti con le amministrazioni e rispondendo alle esigenze espresse dal mercato e dalla comunità. L'auspicio è che questo percorso rafforzi la competitività del porto di Ancona e stimoli una nuova relazione porto-città, fondata sull'apertura del porto storico. Intanto,



Messaggero Marittimo

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

il procedimento tecnico prosegue con gli approfondimenti necessari alla redazione del Rapporto ambientale completo, tappa obbligata per accedere alla successiva fase della VAS. Il dettaglio della procedura è stato illustrato in videocollegamento dalla responsabile del procedimento del Mase, Annamaria Maggiore. Il futuro del porto di Ancona, insomma, inizia a prendere forma. E, come sottolineato da più voci nel corso dell'incontro, sarà un futuro costruito passo dopo passo, attraverso confronto, partecipazione e visione condivisa.

The Medi Telegraph

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porti di Ancona, Ortona e Vasto: nel primo trimestre 2025 +15% di merci movimentate

I dati dell'Autorità di sistema portuale: più passeggeri per Grecia (3%) e Albania (7%) Roma - Crescono i traffici commerciali nel sistema portuale del mare Adriatico centrale. Nel primo trimestre 2025, le merci movimentate nei porti di **Ancona**, Ortona, Vasto sono aumentate del +3% passando da 2.418.068 tonnellate del periodo gennaio-marzo 2024 a 2.493.033 dello stesso periodo di quest'anno. Un incremento dovuto in particolare all'aumento delle merci solide (+11%) rispetto ad una diminuzione delle merci liquide (-8%). Lo fa sapere l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale. "Nel **porto** di **Ancona**, a marzo 2025, si è registrata una movimentazione delle merci in aumento del 15% rispetto a marzo 2024, con una crescita da 656.240 a 755.930 tonnellate. Dato che porta al +4% l'andamento complessivo del primo trimestre 2025, con un aumento da 2.033.439 tonnellate nel periodo gennaio-marzo 2024 a 2.120.063 tonnellate". "La buona performance fra il 1° gennaio e il 31 marzo coinvolge le diverse tipologie di traffico. Lo sbarco di merci alla rinfusa e general cargo cresce del +149%, passando da 56.918 tonnellate dello stesso periodo dello scorso anno a 141.867 tonnellate, trainato da minerali e prodotti metallurgici. Le merci nelle navi traghetto crescono del 7%, mentre le merci in container segnano un dato nuovamente positivo con il +15%. Le merci rinfuse liquide, invece, nonostante la ripresa del mese di marzo (+24%), nel primo trimestre 2025 segnano un -11%". A marzo 2025 sono "positivi i dati anche per la movimentazione di teu, con una crescita del +8% e un aumento da 12.192 dello stesso mese del 2024 a 13.174 di quest'anno. Traffico che registra, però, un leggero calo su base trimestrale fra il 2024 e il 2025, con una diminuzione del -1,5%. Sono positivi anche i dati del traffico tir e trailer sulle Autostrade del mare nello scalo dorico, con un +6% sia nel primo trimestre 2025 sia nel mese di marzo". Sul fronte traffico passeggeri sui traghetti, "il progressivo annuo è di 87.491 transiti, in linea con il 2024 grazie alla positiva performance della Grecia (+3%) e dell'Albania (+7%)". Nel **porto** di Ortona, "la movimentazione del totale delle merci segna un calo nel primo trimestre 2025, pari a -9,3%, passando da 280.740 tonnellate dello stesso periodo del 2024 a 254.723 tonnellate. Dato che nel mese di marzo registra un'ulteriore diminuzione, pari a -28%, dovuta sia al traffico di merci liquide (-30%) che alle rinfuse solide (-27%). Per le rinfuse liquide, si registra nel primo trimestre 2025 la diminuzione nello sbarco dei prodotti petroliferi raffinati (-14%), mentre, per le rinfuse solide, il calo (-6%) è imputabile ad una riduzione dello sbarco di tutte le tipologie merceologiche". Nel primo trimestre 2025, "il **porto** di Vasto registra una crescita nella movimentazione delle merci del 14%, passando da 103.889 tonnellate del periodo gennaio-marzo 2024 a 118.247 tonnellate. Valore che deriva dall'andamento positivo delle rinfuse liquide (+89%), in particolare lo sbarco di derivati di prodotti alimentari e l'imbarco di petroliferi raffinati.



I dati dell'Autorità di sistema portuale: più passeggeri per Grecia (3%) e Albania (7%) Roma - Crescono i traffici commerciali nel sistema portuale del mare Adriatico centrale. Nel primo trimestre 2025, le merci movimentate nei porti di Ancona, Ortona, Vasto sono aumentate del +3%, passando da 2.418.068 tonnellate del periodo gennaio-marzo 2024 a 2.493.033 dello stesso periodo di quest'anno. Un incremento dovuto in particolare all'aumento delle merci solide (+11%) rispetto ad una diminuzione delle merci liquide (-8%). Lo fa sapere l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale. "Nel porto di Ancona, a marzo 2025, si è registrata una movimentazione delle merci in aumento del 15% rispetto a marzo 2024, con una crescita da 656.240 a 755.930 tonnellate. Dato che porta al +4% l'andamento complessivo del primo trimestre 2025, con un aumento da 2.033.439 tonnellate nel periodo gennaio-marzo 2024 a 2.120.063 tonnellate". "La buona performance fra il 1° gennaio e il 31 marzo coinvolge le diverse tipologie di traffico. Lo sbarco di merci alla rinfusa e general cargo cresce del +149%, passando da 56.918 tonnellate dello stesso periodo dello scorso anno a 141.867 tonnellate, trainato da minerali e prodotti metallurgici. Le merci nelle navi traghetto crescono del 7%, mentre le merci in container segnano un dato nuovamente positivo con il +15%. Le merci rinfuse liquide, invece, nonostante la ripresa del mese di marzo (+24%), nel primo trimestre 2025 segnano un -11%". A marzo 2025 sono "positivi i dati anche per la movimentazione di teu, con una crescita del +8% e un aumento da 12.192 dello stesso mese del 2024 a 13.174 di quest'anno. Traffico che registra, però, un leggero calo su base trimestrale fra il 2024 e il 2025, con una diminuzione del -1,5%. Sono positivi anche i dati del traffico tir e trailer sulle Autostrade del mare nello scalo dorico, con un +6% sia nel primo trimestre 2025 sia nel mese di marzo". Sul fronte traffico passeggeri sui traghetti, "il progressivo annuo è di 87.491 transiti, in linea con il 2024 grazie alla positiva performance della Grecia (+3%) e dell'Albania (+7%)". Nel porto di Ortona, "la movimentazione del totale delle merci segna un calo nel primo trimestre 2025, pari a -9,3%, passando da 280.740 tonnellate dello stesso periodo del 2024 a 254.723 tonnellate. Dato che nel mese di marzo registra un'ulteriore diminuzione, pari a -28%, dovuta sia al traffico di merci liquide (-30%) che alle rinfuse solide (-27%). Per le rinfuse liquide, si registra nel primo trimestre 2025 la diminuzione nello sbarco dei prodotti petroliferi raffinati (-14%), mentre, per le rinfuse solide, il calo (-6%) è imputabile ad una riduzione dello sbarco di tutte le tipologie merceologiche". Nel primo trimestre 2025, "il porto di Vasto registra una crescita nella movimentazione delle merci del 14%, passando da 103.889 tonnellate del periodo gennaio-marzo 2024 a 118.247 tonnellate. Valore che deriva dall'andamento positivo delle rinfuse liquide (+89%), in particolare lo sbarco di derivati di prodotti alimentari e l'imbarco di petroliferi raffinati.

The Medi Telegraph

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Sono in calo, invece, le rinfuse solide (-20%), soprattutto lo sbarco di prodotti metallurgici e di derrate alimentari. A febbraio e marzo 2025 è ripreso l'export di veicoli commerciali anche se con numeri inferiori allo scorso anno (-82%), con un movimento di 552 veicoli nel primo trimestre 2025 rispetto ai 2.979 del primo trimestre del 2024". "L'andamento dei traffici portuali nei primi mesi dell'anno ci offre, nel complesso, alcuni segnali incoraggianti - afferma Vincenzo Garofalo, presidente Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale -. Pur persistendo la difficile situazione mondiale, con cui ci stiamo confrontando da diversi anni, vediamo che il cluster marittimo continua a sostenersi sulla diversificazione dei traffici. Questi numeri ci spingono, come Ente, ad impegnarci con altrettanta determinazione per dare il nostro contributo alle potenzialità della portualità nazionale".

AdSP del Mar Adriatico Centrale: cresce il traffico delle merci nel primo trimestre 2025

Crescono i traffici commerciali nel **sistema portuale** del mare Adriatico centrale. Nel primo trimestre 2025, le merci movimentate nei porti di Ancona, Ortona, Vasto sono aumentate del +3% passando da 2.418.068 tonnellate del periodo gennaio-marzo 2024 a 2.493.033 dello stesso periodo di quest'anno. Un incremento dovuto in particolare all'aumento delle merci solide (+11%) rispetto ad una diminuzione delle merci liquide (-8%). Nel porto di Ancona, a marzo 2025, si è registrata una movimentazione delle merci in aumento del 15% rispetto a marzo 2024, con una crescita da 656.240 a 755.930 tonnellate. Dato che porta al +4% l'andamento complessivo del primo trimestre 2025, con un aumento da 2.033.439 tonnellate nel periodo gennaio-marzo 2024 a 2.120.063 tonnellate. La buona performance fra il 1 gennaio e il 31 marzo coinvolge le diverse tipologie di traffico. Lo sbarco di merci alla rinfusa e general cargo cresce del +149%, passando da 56.918 tonnellate dello stesso periodo dello scorso anno a 141.867 tonnellate, trainato da minerali e prodotti metallurgici. Le merci nelle navi traghetti crescono del 7%, mentre le merci in container segnano un dato nuovamente positivo con il +15%. Le merci rinfuse liquide, invece, nonostante la ripresa del mese di marzo (+24%), nel primo trimestre 2025 segnano un calo del -11%. A marzo 2025 sono positivi i dati anche per la movimentazione di Teus, con una crescita del +8% e un aumento da 12.192 dello stesso mese del 2024 a 13.174 di quest'anno. Traffico che registra, però, un leggero calo su base trimestrale fra il 2024 e il 2025, con una diminuzione del -1,5%. Sono positivi anche i dati del traffico tir e trailer sulle Autostrade del mare nello scalo dorico, con un +6% sia nel primo trimestre 2025 sia nel mese di marzo. Venendo al traffico passeggeri sui traghetti, il progressivo annuo è di 87.491 transiti, in linea con il 2024 grazie alla positiva performance della Grecia (+3%) e dell'Albania (+7%). Nel porto di Ortona, la movimentazione del totale delle merci segna un calo nel primo trimestre 2025, pari a -9,3%, passando da 280.740 tonnellate dello stesso periodo del 2024 a 254.723 tonnellate. Dato che nel mese di marzo registra un'ulteriore diminuzione, pari a -28%, dovuta sia al traffico di merci liquide (-30%) che alle rinfuse solide (-27%). Per le rinfuse liquide, si registra nel primo trimestre 2025 la diminuzione nello sbarco dei prodotti petroliferi raffinati (-14%), mentre, per le rinfuse solide, il calo (-6%) è imputabile ad una riduzione dello sbarco di tutte le tipologie merceologiche. Nel primo trimestre 2025, il porto di Vasto registra una crescita nella movimentazione delle merci del 14%, passando da 103.889 tonnellate del periodo gennaio-marzo 2024 a 118.247 tonnellate. Valore che deriva dall'andamento positivo delle rinfuse liquide (+89%), in particolare lo sbarco di derivati di prodotti alimentari e l'imbarco di petroliferi raffinati. Sono in calo, invece, le rinfuse solide (-20%), soprattutto lo sbarco di prodotti metallurgici e di derrate alimentari. A



05/09/2025 17:06

Crescono i traffici commerciali nel sistema portuale del mare Adriatico centrale. Nel primo trimestre 2025, le merci movimentate nei porti di Ancona, Ortona, Vasto sono aumentate del +3% passando da 2.418.068 tonnellate del periodo gennaio-marzo 2024 a 2.493.033 dello stesso periodo di quest'anno. Un incremento dovuto in particolare all'aumento delle merci solide (+11%) rispetto ad una diminuzione delle merci liquide (-8%). Nel porto di Ancona, a marzo 2025, si è registrata una movimentazione delle merci in aumento del 15% rispetto a marzo 2024, con una crescita da 656.240 a 755.930 tonnellate. Dato che porta al +4% l'andamento complessivo del primo trimestre 2025, con un aumento da 2.033.439 tonnellate nel periodo gennaio-marzo 2024 a 2.120.063 tonnellate. La buona performance fra il 1 gennaio e il 31 marzo coinvolge le diverse tipologie di traffico. Lo sbarco di merci alla rinfusa e general cargo cresce del +149%, passando da 56.918 tonnellate dello stesso periodo dello scorso anno a 141.867 tonnellate, trainato da minerali e prodotti metallurgici. Le merci nelle navi traghetti crescono del 7%, mentre le merci in container segnano un dato nuovamente positivo con il +15%. Le merci rinfuse liquide, invece, nonostante la ripresa del mese di marzo (+24%), nel primo trimestre 2025 segnano un calo del -11%. A marzo 2025 sono positivi i dati anche per la movimentazione di Teus, con una crescita del +8% e un aumento da 12.192 dello stesso mese del 2024 a 13.174 di quest'anno. Traffico che registra, però, un leggero calo su base trimestrale fra il 2024 e il 2025, con una diminuzione del -1,5%. Sono positivi anche i dati del traffico tir e trailer sulle Autostrade del mare nello scalo dorico, con un +6% sia nel primo trimestre 2025 sia nel mese di marzo. Venendo al traffico passeggeri sui traghetti, il progressivo annuo è di 87.491 transiti, in linea con il 2024 grazie alla positiva performance della Grecia (+3%) e dell'Albania (+7%). Nel porto di Ortona, la movimentazione del totale delle merci segna un calo nel

febbraio e marzo 2025 è ripreso l'export di veicoli commerciali anche se con numeri inferiori allo scorso anno (-82%), con un movimento di 552 veicoli nel primo trimestre 2025 rispetto ai 2.979 del primo trimestre del 2024. "L'andamento dei traffici portuali nei primi mesi dell'anno ci offre, nel complesso, alcuni segnali incoraggianti - afferma Vincenzo Garofalo, Presidente **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico centrale -. Pur persistendo la difficile situazione mondiale, con cui ci stiamo confrontando da diversi anni, vediamo che il cluster marittimo continua a sostenersi sulla diversificazione dei traffici. Questi numeri ci spingono, come Ente, ad impegnarci con altrettanta determinazione per dare il nostro contributo alle potenzialità della portualità nazionale". Questo è un comunicato stampa pubblicato il 09-05-2025 alle 17:04 sul giornale del 10 maggio 2025 6 letture Commenti.

Sea Watch in navigazione verso Civitavecchia: a bordo 190 migranti

redazione web **CIVITAVECCHIA** - Sono 190 le persone soccorse ieri dalla nave ong Sea-Watch 5 e che, nei prossimi giorni, potrebbero arrivare al **porto** di **Civitavecchia**, assegnato dal Governo. Tra queste diverse donne e bambini. «Cinquantasei di loro viaggiavano su un barchino in vetroresina, che abbiamo soccorso prima dell'alba - spiegano dalla ong - abbiamo poi avvistato e soccorso una seconda imbarcazione, in legno e a doppio ponte, con a bordo 134 persone. Prevediamo ora di impiegare quasi tre giorni per raggiungere **Civitavecchia**, il **porto** assegnatoci dall'Italia, che anche questa volta è molto più lontano del necessario. Altri 960 km che si aggiungono all'estenuante viaggio già vissuto dalle 190 persone che abbiamo a bordo».



Il porto di Civitavecchia ieri, oggi e domani: 14 maggio 1943-14 maggio 2025

redazione web CIVITAVECHCIA - La Vecchia Rocca ancora una volta è stata scelta come sede della memoria del 14 maggio 1943, momento emblematico della distruzione della "bella città d'incanto" divenuta in pochi minuti un volto sfigurato, un cumulo di macerie. «Sono trascorsi 82 anni da allora ma niente è più vivo nell'animo degli ormai pochi sopravvissuti e delle loro famiglie - spiegano dagli "Amici del Fondo Ranalli" - la memoria non si è mai spenta e a maggio, con le rose e le allergie, torna puntuale il ricordo, sollecitato dalle visioni degli eventi bellici che si stanno svolgendo a tappeto in molte parti del nostro pianeta. Il ricordo diventa realtà che brucia e fa ancora male, per cui non possiamo non prodigarci per attivare questo fil rouge che trasmetta alle nuove generazioni il dolore, ma anche la voglia di vita e di rinascita che, coloro che li hanno preceduti, hanno dimostrato nel far rinascere lentamente, ma con determinazione la città martirizzata». L'evento della durata di 5 giorni, inizierà alle 15.15 del 14 maggio e terminerà il 18 maggio 2025. Realizzato dall'Associazione Amici del Fondo Ranalli ODV comprende una mostra esplicativa documentale ed una serie di interventi a tema che si svolgeranno ogni pomeriggio. Presente all'interno una retrospettiva di noti pittori cittadini, alcuni scomparsi, ma cari al cuore dei civitavecchiesi. Fondamentali i patrocini dell'Amministrazione Comunale, dell'Autorità di Sistema Portuale, il contributo della Fondazione Cariciv, l'adesione di associazioni presenti nel porto e di privati, che hanno fornito materiale illustrativo con cui è stata allestita una mostra ricca di materiali e di documenti audiovisivi inediti gelosamente conservati. Domenica 18 maggio in chiusura, si svolgerà un'estemporanea di pittura, intitolata "Il mio porto", prima edizione del concorso "Civitavecchia 14 maggio 1943".



M5S: «Civitavecchia non si svende»

redazione web **CIVITAVECCHIA** - «**Civitavecchia** non si svende. Difendiamola, prima che sia troppo tardi». È l'appello di Emanuele Focone, coordinatore del gruppo territoriale del M5S, che critica le recenti dichiarazioni del consigliere della Lega Antonio Giammusso il quale «si affanna a puntare il dito contro presunte inefficienze locali, come strade dissestate, parcheggi a pagamento, verde pubblico trascurato - ha spiegato - ma dimentica che molti dei problemi da lui denunciati affondano le radici proprio nella gestione della precedente amministrazione, di cui il suo stesso partito era parte integrante. Ma il vero problema è che Giammusso, evidentemente, non guarda la Luna. E la Luna, in questo caso, ha un nome e un cognome: Matteo Salvini. Il leader della Lega, lo stesso partito di Giammusso, sta spingendo con forza per la realizzazione del nuovo **porto** crocieristico a **Fiumicino**, un'operazione che rappresenta un doppio attacco al nostro territorio: da un lato uno scempio ambientale senza precedenti, dall'altro una sottrazione di flussi turistici ed economici che penalizzerà inevitabilmente il **Porto di Civitavecchia**. Questo progetto si accompagna a un'altra idea dannosa: l'istituzione della cosiddetta provincia "Porta d'Italia" - ha aggiunto Focone - un'entità costruita su misura per spostare equilibri politici e interessi economici verso **Fiumicino**, a discapito del tessuto sociale e imprenditoriale di **Civitavecchia**. Una manovra che non ha nulla di neutro e che, se attuata, rappresenterebbe un colpo durissimo per la nostra città. Le recenti dichiarazioni della Lega, e il silenzio complice di chi, come Giammusso, continua a far finta di niente, sembrano un chiaro assist a questo disegno: trasformare **Fiumicino** nel centro nevralgico della nuova provincia "Porta d'Italia", marginalizzando sempre di più **Civitavecchia**. Ci chiediamo: è forse questo il prezzo della propaganda? Mettere un piede in due scarpe, attaccando l'amministrazione locale per distrarre l'attenzione dal vero scippo in atto? I cittadini meritano risposte chiare e prese di posizione nette - ha concluso il coordinatore grillino - è ora di smetterla con la politica dell'ambiguità».



redazione web CIVITAVECCHIA - «Civitavecchia non si svende. Difendiamola, prima che sia troppo tardi». È l'appello di Emanuele Focone, coordinatore del gruppo territoriale del M5S, che critica le recenti dichiarazioni del consigliere della Lega Antonio Giammusso il quale «si affanna a puntare il dito contro presunte inefficienze locali, come strade dissestate, parcheggi a pagamento, verde pubblico trascurato - ha spiegato - ma dimentica che molti dei problemi da lui denunciati affondano le radici proprio nella gestione della precedente amministrazione, di cui il suo stesso partito era parte integrante. Ma il vero problema è che Giammusso, evidentemente, non guarda la Luna. E la Luna, in questo caso, ha un nome e un cognome: Matteo Salvini. Il leader della Lega, lo stesso partito di Giammusso, sta spingendo con forza per la realizzazione del nuovo porto crocieristico a Fiumicino, un'operazione che rappresenta un doppio attacco al nostro territorio: da un lato uno scempio ambientale senza precedenti, dall'altro una sottrazione di flussi turistici ed economici che penalizzerà inevitabilmente il Porto di Civitavecchia. Questo progetto si accompagna a un'altra idea dannosa: l'istituzione della cosiddetta provincia "Porta d'Italia" - ha aggiunto Focone - un'entità costruita su misura per spostare equilibri politici e interessi economici verso Fiumicino, a discapito del tessuto sociale e imprenditoriale di Civitavecchia. Una manovra che non ha nulla di neutro e che, se attuata, rappresenterebbe un colpo durissimo per la nostra città. Le recenti dichiarazioni della Lega, e il silenzio complice di chi, come Giammusso, continua a far finta di niente, sembrano un chiaro assist a questo disegno: trasformare Fiumicino nel centro nevralgico della nuova provincia "Porta d'Italia", marginalizzando sempre di più Civitavecchia. Ci chiediamo: è forse questo il prezzo della propaganda? Mettere un piede in due scarpe, attaccando l'amministrazione locale per distrarre l'attenzione dal vero scippo in atto? I cittadini meritano risposte chiare e prese di posizione nette - ha concluso il coordinatore grillino - è ora di

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Sea Watch in navigazione verso Civitavecchia: a bordo 190 migranti

CIVITAVECCHIA - Sono 190 le persone soccorse ieri dalla nave ong Sea-Watch 5 e che, nei prossimi giorni, potrebbero arrivare al **porto** di **Civitavecchia**, assegnato dal Governo. Tra queste diverse donne e bambini. «Cinquantasei di loro viaggiavano su un barchino in vetroresina, che abbiamo soccorso prima dell'alba - spiegano dalla ong - abbiamo poi avvistato e soccorso una seconda imbarcazione, in legno e a doppio ponte, con a bordo 134 persone. Prevediamo ora di impiegare quasi tre giorni per raggiungere **Civitavecchia**, il **porto** assegnatoci dall'Italia, che anche questa volta è molto più lontano del necessario. Altri 960 km che si aggiungono all'estenuante viaggio già vissuto dalle 190 persone che abbiamo a bordo». Commenti.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

M5S: «Civitavecchia non si svende»

CIVITAVECCHIA - «**Civitavecchia** non si svende. Difendiamola, prima che sia troppo tardi». È l'appello di Emanuele Focone, coordinatore del gruppo territoriale del M5S, che critica le recenti dichiarazioni del consigliere della Lega Antonio Giammusso il quale «si affanna a puntare il dito contro presunte inefficienze locali, come strade dissestate, parcheggi a pagamento, verde pubblico trascurato - ha spiegato - ma dimentica che molti dei problemi da lui denunciati affondano le radici proprio nella gestione della precedente amministrazione, di cui il suo stesso partito era parte integrante. Ma il vero problema è che Giammusso, evidentemente, non guarda la Luna. E la Luna, in questo caso, ha un nome e un cognome: Matteo Salvini. Il leader della Lega, lo stesso partito di Giammusso, sta spingendo con forza per la realizzazione del nuovo porto crocieristico a **Fiumicino**, un'operazione che rappresenta un doppio attacco al nostro territorio: da un lato uno scempio ambientale senza precedenti, dall'altro una sottrazione di flussi turistici ed economici che penalizzerà inevitabilmente il **Porto** di **Civitavecchia**. Questo progetto si accompagna a un'altra idea dannosa: l'istituzione della cosiddetta provincia "Porta d'Italia" - ha aggiunto Focone - un'entità costruita su misura per spostare equilibri politici e interessi economici verso **Fiumicino**, a discapito del tessuto sociale e imprenditoriale di **Civitavecchia**. Una manovra che non ha nulla di neutro e che, se attuata, rappresenterebbe un colpo durissimo per la nostra città. Le recenti dichiarazioni della Lega, e il silenzio complice di chi, come Giammusso, continua a far finta di niente, sembrano un chiaro assist a questo disegno: trasformare **Fiumicino** nel centro nevralgico della nuova provincia "Porta d'Italia", marginalizzando sempre di più **Civitavecchia**. Ci chiediamo: è forse questo il prezzo della propaganda? Mettere un piede in due scarpe, attaccando l'amministrazione locale per distrarre l'attenzione dal vero scippo in atto? I cittadini meritano risposte chiare e prese di posizione nette - ha concluso il coordinatore grillino - è ora di smetterla con la politica dell'ambiguità». Commenti.



CIVITAVECCHIA - «Civitavecchia non si svende. Difendiamola, prima che sia troppo tardi». È l'appello di Emanuele Focone, coordinatore del gruppo territoriale del M5S, che critica le recenti dichiarazioni del consigliere della Lega Antonio Giammusso il quale «si affanna a puntare il dito contro presunte inefficienze locali, come strade dissestate, parcheggi a pagamento, verde pubblico trascurato - ha spiegato - ma dimentica che molti dei problemi da lui denunciati affondano le radici proprio nella gestione della precedente amministrazione, di cui il suo stesso partito era parte integrante. Ma il vero problema è che Giammusso, evidentemente, non guarda la Luna. E la Luna, in questo caso, ha un nome e un cognome: Matteo Salvini. Il leader della Lega, lo stesso partito di Giammusso, sta spingendo con forza per la realizzazione del nuovo porto crocieristico a Fiumicino, un'operazione che rappresenta un doppio attacco al nostro territorio: da un lato uno scempio ambientale senza precedenti, dall'altro una sottrazione di flussi turistici ed economici che penalizzerà inevitabilmente il Porto di Civitavecchia. Questo progetto si accompagna a un'altra idea dannosa: l'istituzione della cosiddetta provincia "Porta d'Italia" - ha aggiunto Focone - un'entità costruita su misura per spostare equilibri politici e interessi economici verso Fiumicino, a discapito del tessuto sociale e imprenditoriale di Civitavecchia. Una manovra che non ha nulla di neutro e che, se attuata, rappresenterebbe un colpo durissimo per la nostra città. Le recenti dichiarazioni della Lega, e il silenzio complice di chi, come Giammusso, continua a far finta di niente, sembrano un chiaro assist a questo disegno: trasformare Fiumicino nel centro nevralgico della nuova provincia "Porta d'Italia", marginalizzando sempre di più Civitavecchia. Ci chiediamo: è forse questo il prezzo della propaganda? Mettere un piede in due scarpe, attaccando l'amministrazione locale per distrarre l'attenzione dal vero scippo in atto? I cittadini meritano risposte chiare e prese di posizione nette - ha concluso il coordinatore grillino - è ora di

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Il porto di Civitavecchia ieri, oggi e domani: 14 maggio 1943-14 maggio 2025

CIVITAVECHCIA - La Vecchia Rocca ancora una volta è stata scelta come sede della memoria del 14 maggio 1943, momento emblematico della distruzione della "bella città d'incanto" divenuta in pochi minuti un volto sfigurato, un cumulo di macerie. «Sono trascorsi 82 anni da allora ma niente è più vivo nell'animo degli ormai pochi sopravvissuti e delle loro famiglie - spiegano dagli "Amici del Fondo Ranalli" - la memoria non si è mai spenta e a maggio, con le rose e le allergie, torna puntuale il ricordo, sollecitato dalle visioni degli eventi bellici che si stanno svolgendo a tappeto in molte parti del nostro pianeta. Il ricordo diventa realtà che brucia e fa ancora male, per cui non possiamo non prodigarci per attivare questo fil rouge che trasmetta alle nuove generazioni il dolore, ma anche la voglia di vita e di rinascita che, coloro che li hanno preceduti, hanno dimostrato nel far rinascere lentamente, ma con determinazione la città martirizzata». L'evento della durata di 5 giorni, inizierà alle 15.15 del 14 maggio e terminerà il 18 maggio 2025. Realizzato dall'Associazione Amici del Fondo Ranalli ODV comprende una mostra esplicativa documentale ed una serie di interventi a tema che si svolgeranno ogni pomeriggio. Presente all'interno una retrospettiva di noti pittori cittadini, alcuni scomparsi, ma cari al cuore dei civitavecchiesi. Fondamentali i patrocini dell'Amministrazione Comunale, dell'Autorità di Sistema Portuale, il contributo della Fondazione Cariciv, l'adesione di associazioni presenti nel porto e di privati, che hanno fornito materiale illustrativo con cui è stata allestita una mostra ricca di materiali e di documenti audiovisivi inediti gelosamente conservati. Domenica 18 maggio in chiusura, si svolgerà un'estemporanea di pittura, intitolata "Il mio porto", prima edizione del concorso "Civitavecchia 14 maggio 1943". Commenti.



In metro mostra 'Il mare e l'acqua. L'oro azzurro di Napoli'

Stazione Municipio 1 e 6 con ANM, Rete, Federico II, Extramann Una mostra in metropolitana per omaggiare il mito fondativo della sirena Parthenope e il legame inscindibile tra la nascente città di Napoli e la tematica dell'acqua: è stata inaugurata nella Stazione Municipio delle linee 1 e 6 "Il mare e l'acqua. L'oro azzurro di Napoli" già esposta in occasione dell'edizione 2024 del Maggio dei Monumenti nella Stazione Marittima e ora integrata da pannelli descrittivi delle così dette "stazioni dell'acqua" della Metropolitana di Napoli. Si tratta delle stazioni Municipio delle linee 1 e 6, Toledo della Linea 1, Chiaia e San Pasquale della Linea 6. "Ben vengano, pertanto, le iniziative capaci di far fermare i cittadini ed i turisti curiosi di approfondire temi progettuali e semantici che hanno scandito il lungo percorso di ideazione e realizzazione delle stazioni", nota l'Assessore ai Trasporti Edoardo Cosenza. "Il frutto di un accordo interistituzionale mostra come le istituzioni museali, i centri di ricerca, le università alla luce della Convenzione di Faro del Consiglio d'Europa possono contribuire alla valorizzazione del patrimonio culturale materiale e immateriale, nonché allo sviluppo di territori e comunità, società civile, associazioni, ecc. aprendosi al territorio circostante", dichiara Massimo Clemente Direttore_CNR ITC e di RETE Associazione per la collaborazione tra **Porti** e Città. "L'Università Federico II, il Centro interdipartimentale di ricerca LUPT, laboratorio di Urbanistica e di Pianificazione Territoriale ha promosso con gli altri partner istituzionali la prima fase della costruzione del percorso", ha ricordato Marina Albanese, direttrice LUPT Unina. "L'Università ancora una volta pone in essere un'attività di valorizzazione e coordinamento della rete di siti culturali con il progetto universitario OBVIA-ExtraMann, accogliendo e affiancando le 4 stazioni metro dell'arte che anch'esse rappresentano il tema dell'acqua sotto diversi aspetti storico artistici. Lo scopo è raggiungere i 400.000 contatti quotidiani, quindi i 146 milioni di contatti annuali, della linea metro ANM, al fine di offrire un'opportunità di conoscenza della ricchezza del nostro patrimonio di civiltà per la crescita comune", sottolinea Daniela Savy, docente Unina Giurisprudenza e progetto Obvia-ExtraMann. Altre docenti Diarc coinvolte sono Alessandra Pagliano e Carla Langella. "L'esperienza ci conferma che la personalizzazione dei siti contribuisce a rendere le stazioni non più luoghi di transito ma punti di incontro con l'arte e la bellezza" ha ricordato il direttore generale di ANM Francesco Favo.



05/09/2025 17:45

Stazione Municipio 1 e 6 con ANM, Rete, Federico II, Extramann Una mostra in metropolitana per omaggiare il mito fondativo della sirena Parthenope e il legame inscindibile tra la nascente città di Napoli e la tematica dell'acqua: è stata inaugurata nella Stazione Municipio delle linee 1 e 6 "Il mare e l'acqua. L'oro azzurro di Napoli" già esposta in occasione dell'edizione 2024 del Maggio dei Monumenti nella Stazione Marittima e ora integrata da pannelli descrittivi delle così dette "stazioni dell'acqua" della Metropolitana di Napoli. Si tratta delle stazioni Municipio delle linee 1 e 6, Toledo della Linea 1, Chiaia e San Pasquale della Linea 6. "Ben vengano, pertanto, le iniziative capaci di far fermare i cittadini ed i turisti curiosi di approfondire temi progettuali e semantici che hanno scandito il lungo percorso di ideazione e realizzazione delle stazioni", nota l'Assessore ai Trasporti Edoardo Cosenza. "Il frutto di un accordo interistituzionale mostra come le istituzioni museali, i centri di ricerca, le università alla luce della Convenzione di Faro del Consiglio d'Europa possono contribuire alla valorizzazione del patrimonio culturale materiale e immateriale, nonché allo sviluppo di territori e comunità, società civile, associazioni, ecc. aprendosi al territorio circostante", dichiara Massimo Clemente Direttore_CNR ITC e di RETE Associazione per la collaborazione tra Porti e Città. "L'Università Federico II, il Centro interdipartimentale di ricerca LUPT, laboratorio di Urbanistica e di Pianificazione Territoriale ha promosso con gli altri partner istituzionali la prima fase della costruzione del percorso", ha ricordato Marina Albanese, direttrice LUPT Unina. "L'Università ancora una volta pone in essere un'attività di valorizzazione e coordinamento della rete di siti culturali con il progetto universitario OBVIA-ExtraMann, accogliendo e affiancando le 4 stazioni

Napoli Village

Napoli

"Il mare e l'acqua. L'oro azzurro di Napoli" e le "stazioni dell'acqua" delle linee 1 e 6 della metropolitana

È stata inaugurata questa mattina, nella Stazione Municipio delle linee 1 e 6 della metropolitana di Napoli, la mostra "Il mare e l'acqua. L'oro azzurro di Napoli" già esposta in occasione dell'edizione 2024 del Maggio dei Monumenti nella Stazione Marittima e, in questa nuova esposizione, integrata da pannelli descrittivi delle così dette "stazioni dell'acqua" della Metropolitana di Napoli. Si tratta delle stazioni Municipio delle linee 1 e 6, Toledo della Linea 1, Chiaia e San Pasquale della Linea 6. Il mare ed in generale l'acqua ha caratterizzato la storia urbana. Il mito fondativo della sirena Parthenope ricorda il legame inscindibile tra la nascente città di Napoli e la tematica dell'acqua, un mito che ancora oggi identifica la città e la sua popolazione. È in questo contesto che è stato realizzato il progetto 2024 che, oggi grazie alla collaborazione con il Comune di Napoli e l'Azienda Napoletana di Mobilità, si amplia ulteriormente con i temi del mare e dell'acqua evocati suggestivamente dal design architettonico, dalle testimonianze archeologiche e dalle installazioni d'arte delle quattro stazioni della metropolitana. "Le stazioni delle linee metropolitane di Napoli, e Municipio in particolare, sono luoghi di transito complessi, perché concepiti per essere strettamente interconnessi con i luoghi strategici della città ed il sistema della mobilità urbana nel suo sviluppo articolato" ha dichiarato l'Assessore ai Trasporti Edoardo Cosenza "ben vengano, pertanto, le iniziative capaci di far fermare i cittadini ed i turisti curiosi di approfondire temi progettuali e semantici che hanno scandito il lungo percorso di ideazione e realizzazione delle stazioni". "Il progetto Il mare e l'acqua l'oro azzurro di Napoli, nasce dall'idea da un lato, di far conoscere il ruolo del Mar Mediterraneo nella storia, nell'arte e nell'archeologia e per lo sviluppo dei territori e, dall'altro, valorizzare i siti gestiti da alcune Comunità Patrimoniali, in cui il tema dell'acqua/mare diventa un tema unificante. Questa esperienza," sottolinea Massimo Clemente Direttore_CNR ITC e Direttore Scientifico di RETE Associazione per la collaborazione tra Porti e Città, "frutto di un accordo interistituzionale, mostra come le Istituzioni Museali, i centri di ricerca, le università alla luce della Convenzione di Faro del Consiglio d'Europa sul valore del patrimonio culturale per la società, possono contribuire alla valorizzazione del patrimonio culturale materiale e immateriale, nonché allo sviluppo di territori e comunità attraverso il coinvolgimento di istituzioni, società civile, associazioni, ecc. aprendosi al territorio circostante" "L'Università Federico II, il Centro interdipartimentale di ricerca LUPT, laboratorio di Urbanistica e di Pianificazione Territoriale ha promosso con gli altri partner istituzionali la prima fase della costruzione del percorso culturale e turistico sulle acque di Parthenope, declinato nelle installazioni in Stazione marittima nel maggio 2024." ha ricordato inoltre Marina Albanese, direttrice LUPT Unina. "L'Università ancora



È stata inaugurata questa mattina, nella Stazione Municipio delle linee 1 e 6 della metropolitana di Napoli, la mostra "Il mare e l'acqua. L'oro azzurro di Napoli" già esposta in occasione dell'edizione 2024 del Maggio dei Monumenti nella Stazione Marittima e, in questa nuova esposizione, integrata da pannelli descrittivi delle così dette "stazioni dell'acqua" della Metropolitana di Napoli. Si tratta delle stazioni Municipio delle linee 1 e 6, Toledo della Linea 1, Chiaia e San Pasquale della Linea 6. Il mare ed in generale l'acqua ha caratterizzato la storia urbana. Il mito fondativo della sirena Parthenope ricorda il legame inscindibile tra la nascente città di Napoli e la tematica dell'acqua, un mito che ancora oggi identifica la città e la sua popolazione. È in questo contesto che è stato realizzato il progetto 2024 che, oggi grazie alla collaborazione con il Comune di Napoli e l'Azienda Napoletana di Mobilità, si amplia ulteriormente con i temi del mare e dell'acqua evocati suggestivamente dal design architettonico, dalle testimonianze archeologiche e dalle installazioni d'arte delle quattro stazioni della metropolitana. "Le stazioni delle linee metropolitane di Napoli, e Municipio in particolare, sono luoghi di transito complessi, perché concepiti per essere strettamente interconnessi con i luoghi strategici della città ed il sistema della mobilità urbana nel suo sviluppo articolato" ha dichiarato l'Assessore ai Trasporti Edoardo Cosenza "ben vengano, pertanto, le iniziative capaci di far fermare i cittadini ed i turisti curiosi di approfondire temi progettuali e semantici che hanno scandito il lungo percorso di ideazione e realizzazione delle stazioni". "Il progetto Il mare e l'acqua l'oro azzurro di Napoli, nasce dall'idea da un lato, di far conoscere il ruolo del Mar Mediterraneo nella storia, nell'arte e nell'archeologia e per lo sviluppo dei territori e, dall'altro, valorizzare i siti gestiti da alcune Comunità Patrimoniali, in cui il tema dell'acqua/mare diventa un tema unificante. Questa esperienza," sottolinea Massimo Clemente Direttore_CNR ITC e Direttore Scientifico di RETE Associazione per la collaborazione tra Porti e Città, "frutto di un accordo interistituzionale, mostra come le Istituzioni Museali, i centri di ricerca, le università alla luce della Convenzione di Faro del Consiglio d'Europa sul valore del patrimonio culturale per la società, possono contribuire alla valorizzazione del patrimonio culturale materiale e immateriale, nonché allo sviluppo di territori e comunità attraverso il coinvolgimento di istituzioni, società civile, associazioni, ecc. aprendosi al territorio circostante" "L'Università Federico II, il Centro interdipartimentale di ricerca LUPT, laboratorio di Urbanistica e di Pianificazione Territoriale ha promosso con gli altri partner istituzionali la prima fase della costruzione del percorso culturale e turistico sulle acque di Parthenope, declinato nelle installazioni in Stazione marittima nel maggio 2024." ha ricordato inoltre Marina Albanese, direttrice LUPT Unina. "L'Università ancora

Napoli Village

Napoli

una volta pone in essere un'attività di valorizzazione e coordinamento della rete di siti culturali con il progetto universitario OBVIA-ExtraMann, accogliendo e affiancando le 4 stazioni metro dell'arte che anch'esse rappresentano il tema dell'acqua sotto diversi aspetti storico artistici. Lo scopo è raggiungere i 400.000 contatti quotidiani, quindi i 146 milioni di contatti annuali, della linea metro ANM, al fine di offrire un'opportunità di conoscenza della ricchezza del nostro patrimonio di civiltà per la crescita comune. Il **Porto**, le infrastrutture di trasporti, le istituzioni scientifiche, gli enti territoriali guardano nella stessa direzione", sottolinea Daniela Savy, docente Unina Giurisprudenza e progetto Obvia-ExtraMann. "Il metodo è quello della ricerca scientifica, dei linguaggi innovativi e della sperimentazione al servizio della collettività. Le installazioni sono arricchite di supporti digitali con mappe interattive che danno l'opportunità di un approfondimento dei contenuti rendendoli più facilmente accessibili", sostiene Alessandra Pagliano, docente Unina DIARC. "Il progetto si prevede possa essere arricchito nel tempo da video che illustreranno il sistema di tutte le stazioni metro e dei siti Obvia-ExtraMann collegati alla risorsa acqua con linguaggio design-oriented che, potrà descrivere il percorso dell'acqua attraverso la città, mettendo in evidenza le sue diverse accezioni, fisiche, simboliche, evocative e artistiche" aggiunge Carla Langella, docente Unina DIARC e progetto OBVIA-ExtraMann. "L'esperienza delle stazioni dell'arte ci conferma che la personalizzazione dei siti contribuisce a rendere le stazioni non più luoghi di transito ma punti di incontro con l'arte e la bellezza" ha ricordato il direttore generale di ANM Francesco Favo" Sono luoghi che possono generare riflessioni, creare nuove sensibilità e, più in generale, consentire alla cultura nel suo significato più ampio di avvicinarsi alle persone. In questo contesto siamo stati lieti di ospitare la mostra che sottolinea il rapporto tra le stazioni ed il tema acqua" In particolare, la Stazione Municipio, progettata da Álvaro Siza e Eduardo Souto de Moura, ingloba nell'area di transito e mette in mostra le testimonianze archeologiche anche portuali venute alla luce in occasione dei lavori di scavo per la stazione; inoltre, la piazza ipogea è funzionale al collegamento con la Stazione Marittima attraverso il sottopasso pedonale con i resti dell'antico "molo grande" o molo angioino. Per quanto riguarda la Stazione Toledo, progettata da Oscar Tusquets, questa valorizza la suggestione della discesa nel sottosuolo: dal nero, allusione all'asfalto della città contemporanea, ai toni caldi della terra e del tufo, fino alla quota 0, il livello del mare, segnalato dal passaggio da mosaici di un azzurro sempre più intenso man mano che si procede in profondità. Sulle pareti della hall "sommersa", illuminata dal Crater de luz, si possono ammirare le Olas, le onde in rilievo progettate da Tusquets, mentre i light box di Bob Wilson, By the sea you and me, riproducono l'immagine di un mare increspato dal movimento continuo delle onde. "Una vertiginosa discesa a mare", così è definita la stazione San Pasquale dal suo progettista, Boris Podrecca, che ne evidenzia anche la forte "osmosi tra architettura e arte, con quest'ultima che contribuisce a spiegare agli utenti che ci troviamo davvero sott'acqua, ovvero al di sotto del livello del mare". Il compatto volume centrale richiama l'immagine di un'antica imbarcazione posata nelle profondità marine. L'idea della nave inabissata

Napoli Village

Napoli

è sottolineata dalla presenza di una rete metallica superiore, che assume quasi l'aspetto di una vela, e dall'intervento artistico di Peter Kogler, che evoca - attraverso i toni dei blu ed un pattern di forme "liquide" - le onde del mare. La stazione Chiaia, progettata da Uberto Siola, è un edificio interrato con funzione anche di collegamento pedonale tra due diversi livelli della città. Lo scavo di questo imponente "pozzo" ha riportato alla luce i preziosi resti di un tronco dell'acquedotto Augusteo, visibili al piano più alto della stazione. L'intervento artistico di Peter Greenaway, un viaggio mitologico "dai Cieli dell'Olimpo alle profondità misteriose degli Inferi", evoca il mondo culturale antico associando ogni piano ad una divinità e ad un colore: il regno di Nettuno è connotato da un intenso blu cobalto che riveste gli ambienti intorno alla rampa elicoidale. Sul parapetto della rampa un verso del poeta Ovidio - " Est in aqua dulci non invidiosa voluptas " - sta a ricordarci il piacere puro e insostituibile che l'acqua offre all'uomo.

Porti, Mit: ok Regioni Puglia e Molise a inter per Francesco Mastro

Alla guida dell'AdSP del Mare Adriatico Meridionale Roma, 9 mag. (askanews) - Le Regioni Puglia e Molise hanno dato il via libera al nome di Francesco Mastro per la guida dell'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mare Adriatico Meridionale che include i porti di Bari, Brindisi, Barletta, Manfredonia, Monopoli e Termoli. Lo scrive il Mit in una nota, spiegando che, con l'intesa formale già acquisita, il vice presidente del Consiglio e ministro Matteo Salvini ha trasmesso la proposta alla Commissione parlamentare competente per completare l'iter previsto dalla legge.



AdSP Mare Adriatico Meridionale: intesa Puglia-Molise: avanti con iter per Mastro

(FERPRESS) Roma, 9 MAG Le Regioni Puglia e Molise hanno dato il via libera al nome del prof. avv. Francesco Mastro per la guida dell'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mare Adriatico Meridionale che include i porti di Bari, Brindisi, Barletta, Manfredonia, Monopoli e Termoli. Con l'intesa formale già acquisita, il vice presidente del Consiglio e ministro Matteo Salvini ha trasmesso la proposta alla Commissione parlamentare competente per completare l'iter previsto dalla legge. Lo riferisce una nota del MIT

FerPress

AdSP Mare Adriatico Meridionale: intesa Puglia-Molise: avanti con iter per Mastro



05/09/2025 13:42

L'articolo è leggibile solo dagli abbonati Sei abbonato? Accedi >> L'abbonamento per un anno a Ferpress costa solo € 300,00 + iva Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro tariffario iscritti gratuitamente alla Dailyletter FerPress e a Mobility Magazine.

Nuovo presidente AdSp MAM: Puglia e Molise danno il via libera a Francesco Mastro

BARI - Le Regioni Puglia e Molise hanno espresso parere favorevole alla nomina dell'avvocato Francesco Mastro come nuovo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, l'ente che gestisce i porti di Bari, Brindisi, Barletta, Manfredonia, Monopoli e Termoli. La proposta, trasmessa dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini alla commissione parlamentare competente, attende ora il completamento dell'iter formale previsto dalla legge. Barese, 57 anni, esperto in diritto della navigazione, Mastro è docente presso l'Università Lum di Bari ed è già componente del comitato di gestione dell'AdSP. Dal 2023 ricopre inoltre l'incarico a titolo gratuito di presidente per lo sviluppo costiero e la portualità della Regione Puglia. La sua nomina arriva in un momento di transizione per l'ente, attualmente guidato dal commissario straordinario ammiraglio Vincenzo Leone, subentrato nell'estate 2024 a Ugo Patroni Griffi. La designazione di Mastro rappresenta una scelta di continuità ma anche di rilancio, in un contesto in cui i porti dell'Adriatico meridionale sono chiamati a giocare un ruolo strategico nella logistica del Mezzogiorno e nelle connessioni con l'area balcanica e il Mediterraneo orientale. Il passaggio ora è nelle mani delle Commissioni parlamentari competenti, chiamata a esprimersi sul nome proposto dal MIT per dare il via libera definitivo alla nomina.



AdSP Mare Adriatico Meridionale: Puglia e Molise approvano la nomina di Francesco Mastro

Il ministro Salvini trasmette la proposta alla Commissione parlamentare. Le Regioni Puglia e Molise hanno espresso l'intesa formale per la nomina del prof. avv. Francesco Mastro alla presidenza dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale . L'AdSP, ente strategico per la gestione integrata dei porti dell'area adriatica sud, comprende gli scali di Bari, Brindisi, Barletta, Manfredonia, Monopoli e Termoli . L'approvazione da parte dei due enti regionali rappresenta un passo fondamentale per completare l'iter istituzionale. Salvini trasmette la proposta alla Commissione parlamentare A seguito dell'accordo tra le Regioni, il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti , Matteo Salvini , ha trasmesso ufficialmente la proposta di nomina di Francesco Mastro alla Commissione parlamentare competente , come previsto dalla normativa vigente. La scelta mira a garantire una leadership tecnico-giuridica all'interno dell'Autorità, in un contesto portuale che richiede competenze elevate per affrontare le sfide della logistica, della transizione ecologica e della digitalizzazione dei traffici marittimi. Focus sullo sviluppo dei porti dell'Adriatico meridionale La designazione del nuovo presidente dell'

AdSP Mare Adriatico Meridionale arriva in un momento chiave per lo sviluppo dei porti dell'Italia meridionale. L'area coperta dall'Autorità è cruciale per la movimentazione merci, i collegamenti passeggeri e le relazioni commerciali tra l'Italia, i Balcani e il Mediterraneo orientale. L'obiettivo delle istituzioni coinvolte è promuovere una gestione portuale moderna, efficiente e integrata con le strategie nazionali di infrastruttura e trasporto marittimo . Fonte: MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI



The screenshot shows the website 'transportonline.com' with a navigation bar at the top. The main content area features a news article titled 'AdSP Mare Adriatico Meridionale: Puglia e Molise approvano la nomina di Francesco Mastro'. Below the title is a photograph of Francesco Mastro, a man with dark hair wearing a suit and tie. The article text, partially visible, states that the Puglia and Molise regions have formally expressed their agreement for the appointment of Prof. Avv. Francesco Mastro to the presidency of the AdSP Mare Adriatico Meridionale. It also mentions that Minister Matteo Salvini has transmitted the proposal to the competent parliamentary commission.

Porti, Mit: ok Regioni Puglia e Molise a inter per Francesco Mastro

Alla guida dell'AdSP del Mare Adriatico Meridionale Roma, 9 mag. (askanews) - Le Regioni Puglia e Molise hanno dato il via libera al nome di Francesco Mastro per la guida dell'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mare Adriatico Meridionale che include i porti di Bari, Brindisi, Barletta, Manfredonia, Monopoli e Termoli. Lo scrive il Mit in una nota, spiegando che, con l'intesa formale già acquisita, il vice presidente del Consiglio e ministro Matteo Salvini ha trasmesso la proposta alla Commissione parlamentare competente per completare l'iter previsto dalla legge.



AdSP Mare Adriatico Meridionale: intesa Puglia-Molise: avanti con iter per Mastro

(FERPRESS) Roma, 9 MAG Le Regioni Puglia e Molise hanno dato il via libera al nome del prof. avv. Francesco Mastro per la guida dell'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mare Adriatico Meridionale che include i porti di Bari, Brindisi, Barletta, Manfredonia, Monopoli e Termoli. Con l'intesa formale già acquisita, il vice presidente del Consiglio e ministro Matteo Salvini ha trasmesso la proposta alla Commissione parlamentare competente per completare l'iter previsto dalla legge. Lo riferisce una nota del MIT

FerPress

AdSP Mare Adriatico Meridionale: intesa Puglia-Molise: avanti con iter per Mastro



05/09/2025 13:42

L'articolo è leggibile solo dagli abbonati Sei abbonato? Accedi >> L'abbonamento per un anno a Ferpress costa solo € 300,00 + iva Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro tariffario Iscriviti gratuitamente alla Dailyletter FerPress e a Mobility Magazine.

Nuovo presidente AdSp MAM: Puglia e Molise danno il via libera a Francesco Mastro

BARI - Le Regioni Puglia e Molise hanno espresso parere favorevole alla nomina dell'avvocato Francesco Mastro come nuovo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, l'ente che gestisce i porti di Bari, Brindisi, Barletta, Manfredonia, Monopoli e Termoli. La proposta, trasmessa dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini alla commissione parlamentare competente, attende ora il completamento dell'iter formale previsto dalla legge. Barese, 57 anni, esperto in diritto della navigazione, Mastro è docente presso l'Università Lum di Bari ed è già componente del comitato di gestione dell'AdSP. Dal 2023 ricopre inoltre l'incarico a titolo gratuito di presidente per lo sviluppo costiero e la portualità della Regione Puglia. La sua nomina arriva in un momento di transizione per l'ente, attualmente guidato dal commissario straordinario ammiraglio Vincenzo Leone, subentrato nell'estate 2024 a Ugo Patroni Griffi. La designazione di Mastro rappresenta una scelta di continuità ma anche di rilancio, in un contesto in cui i porti dell'Adriatico meridionale sono chiamati a giocare un ruolo strategico nella logistica del Mezzogiorno e nelle connessioni con l'area balcanica e il Mediterraneo orientale. Il passaggio ora è nelle mani delle Commissioni parlamentari competenti, chiamata a esprimersi sul nome proposto dal MIT per dare il via libera definitivo alla nomina.



AdSP Mare Adriatico Meridionale: Puglia e Molise approvano la nomina di Francesco Mastro

Il ministro Salvini trasmette la proposta alla Commissione parlamentare. Le Regioni Puglia e Molise hanno espresso l'intesa formale per la nomina del prof. avv. Francesco Mastro alla presidenza dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale . L'AdSP, ente strategico per la gestione integrata dei porti dell'area adriatica sud, comprende gli scali di Bari, Brindisi, Barletta, Manfredonia, Monopoli e Termoli . L'approvazione da parte dei due enti regionali rappresenta un passo fondamentale per completare l'iter istituzionale. Salvini trasmette la proposta alla Commissione parlamentare A seguito dell'accordo tra le Regioni, il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti , Matteo Salvini , ha trasmesso ufficialmente la proposta di nomina di Francesco Mastro alla Commissione parlamentare competente , come previsto dalla normativa vigente. La scelta mira a garantire una leadership tecnico-giuridica all'interno dell'Autorità, in un contesto portuale che richiede competenze elevate per affrontare le sfide della logistica, della transizione ecologica e della digitalizzazione dei traffici marittimi. Focus sullo sviluppo dei porti dell'Adriatico meridionale La designazione del nuovo presidente dell'

AdSP Mare Adriatico Meridionale arriva in un momento chiave per lo sviluppo dei porti dell'Italia meridionale. L'area coperta dall'Autorità è cruciale per la movimentazione merci, i collegamenti passeggeri e le relazioni commerciali tra l'Italia, i Balcani e il Mediterraneo orientale. L'obiettivo delle istituzioni coinvolte è promuovere una gestione portuale moderna, efficiente e integrata con le strategie nazionali di infrastruttura e trasporto marittimo . Fonte: MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI



The screenshot shows the website 'transportonline.com' with a navigation bar at the top. The main content area features a news article titled 'AdSP Mare Adriatico Meridionale: Puglia e Molise approvano la nomina di Francesco Mastro'. Below the title is a photograph of Francesco Mastro, a man with dark hair wearing a suit and tie. The article text, partially visible, states that the Puglia and Molise regions have formally approved the nomination of Prof. Avv. Francesco Mastro to the presidency of the AdSP Mare Adriatico Meridionale. It mentions that the AdSP manages the integrated ports of Bari, Brindisi, Barletta, Manfredonia, Monopoli, and Termoli. The article also notes that Minister Matteo Salvini has transmitted the nomination proposal to the competent parliamentary commission.

Porti, Mit: ok Regioni Puglia e Molise a inter per Francesco Mastro

Alla guida dell'AdSP del Mare Adriatico Meridionale Roma, 9 mag. (askanews) - Le Regioni Puglia e Molise hanno dato il via libera al nome di Francesco Mastro per la guida dell'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mare Adriatico Meridionale che include i porti di Bari, Brindisi, Barletta, Manfredonia, Monopoli e Termoli. Lo scrive il Mit in una nota, spiegando che, con l'intesa formale già acquisita, il vice presidente del Consiglio e ministro Matteo Salvini ha trasmesso la proposta alla Commissione parlamentare competente per completare l'iter previsto dalla legge.



FerPress

Manfredonia

AdSP Mare Adriatico Meridionale: intesa Puglia-Molise: avanti con iter per Mastro

(FERPRESS) Roma, 9 MAG Le Regioni Puglia e Molise hanno dato il via libera al nome del prof. avv. Francesco Mastro per la guida dell'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mare Adriatico Meridionale che include i porti di Bari, Brindisi, Barletta, Manfredonia, Monopoli e Termoli. Con l'intesa formale già acquisita, il vice presidente del Consiglio e ministro Matteo Salvini ha trasmesso la proposta alla Commissione parlamentare competente per completare l'iter previsto dalla legge. Lo riferisce una nota del MIT

FerPress

AdSP Mare Adriatico Meridionale: intesa Puglia-Molise: avanti con iter per Mastro



05/09/2025 13:42

L'articolo è leggibile solo dagli abbonati Sei abbonato? Accedi >> L'abbonamento per un anno a Ferpress costa solo € 300,00 + iva Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro tariffario Iscriviti gratuitamente alla Dailyletter FerPress e a Mobility Magazine.

Informatore Navale

Manfredonia

FOGGIA - OPERAZIONE CONGIUNTA DA PARTE DI GUARDIA COSTIERA E GUARDIA DI FINANZA E POLIZIA LOCALE

Capitaneria di porto di Manfredonia unitamente al Gruppo Pronto Impiego della Guardia di Finanza di **Bari** e della Polizia Locale di Foggia, U.O. Polizia Commerciale hanno portato a termine un'operazione di polizia finalizzata alla tutela dell'ambiente, al contrasto della vendita illegale di prodotti ittici e della legalità in genere. Le attività, portate a termine sotto il coordinamento dei rispettivi comandi superiori gerarchici si sono concentrate presso il Mercato rionale Rosati di Foggia e hanno riguardato diverse attività commerciali presenti. In particolare i militari operanti ispezionavano un'attività commerciale dedicata alla vendita di prodotti ittici. Dall'ispezione emergeva che il prodotto ittico posto in vendita fosse completamente privo di qualsivoglia informazione relativa alla tracciabilità dello stesso e per tale motivo si procedeva al sequestro di tutto il prodotto ittico (circa 75 kg) e all'irrogazione di una sanzione amministrativa di importo pari a 1.500 euro. Nella seconda attività commerciale ispezionata, il personale operante oltre ad accertare la presenza di prodotto ittico privo di tracciabilità (circa 16 kg) che veniva posto sotto sequestro, appurava, unitamente al personale dell'ALS di Foggia intervenuto appositamente sul posto, molteplici irregolarità di carattere igienico sanitario tali da portare alla sospensione dell'attività commerciale. Nel corso dell'ultima ispezione i militari accertavano la presenza di circa 80 kg di prodotto ittico non tracciato procedendo, anche in questo caso, al sequestro del prodotto e all'elevazione di una sanzione amministrativa a carico del titolare dell'attività. La Guardia Costiera ricorda la necessità di evitare l'acquisto di prodotti ittici (facilmente deteriorabili) presso venditori non autorizzati atteso che gli stessi contravvengono alle più elementari norme igieniche e potrebbero arrecare danni seri alla salute degli eventuali consumatori.



Messaggero Marittimo

Manfredonia

Nuovo presidente AdSp MAM: Puglia e Molise danno il via libera a Francesco Mastro

BARI - Le Regioni Puglia e Molise hanno espresso parere favorevole alla nomina dell'avvocato Francesco Mastro come nuovo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, l'ente che gestisce i porti di Bari, Brindisi, Barletta, Manfredonia, Monopoli e Termoli. La proposta, trasmessa dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini alla commissione parlamentare competente, attende ora il completamento dell'iter formale previsto dalla legge. Barese, 57 anni, esperto in diritto della navigazione, Mastro è docente presso l'Università Lum di Bari ed è già componente del comitato di gestione dell'AdSP. Dal 2023 ricopre inoltre l'incarico a titolo gratuito di presidente per lo sviluppo costiero e la portualità della Regione Puglia. La sua nomina arriva in un momento di transizione per l'ente, attualmente guidato dal commissario straordinario ammiraglio Vincenzo Leone, subentrato nell'estate 2024 a Ugo Patroni Griffi. La designazione di Mastro rappresenta una scelta di continuità ma anche di rilancio, in un contesto in cui i porti dell'Adriatico meridionale sono chiamati a giocare un ruolo strategico nella logistica del Mezzogiorno e nelle connessioni con l'area balcanica e il Mediterraneo orientale. Il passaggio ora è nelle mani delle Commissioni parlamentari competenti, chiamata a esprimersi sul nome proposto dal MIT per dare il via libera definitivo alla nomina.



Puglia Live

Manfredonia

FOGGIA- OPERAZIONE CONGIUNTA DA PARTE DI GUARDIA COSTIERA E GUARDIA DI FINANZA E POLIZIA LOCALE.

I militari della Capitaneria di **porto** di **Manfredonia** unitamente ad una pattuglia del Gruppo Pronto Impiego della Guardia di Finanza di Bari e della Polizia Locale di Foggia, U.O. Polizia Commerciale hanno portato a termine un'importante operazione di polizia finalizzata alla tutela dell'ambiente, al contrasto della vendita illegale di prodotti ittici e della legalità in genere. Le attività, portate a termine sotto il coordinamento dei rispettivi comandi superiori gerarchici si sono concentrate presso il Mercato rionale Rosati di Foggia e hanno riguardato diverse attività commerciali presenti. In particolare i militari operanti ispezionavano un'attività commerciale dedita alla vendita di prodotti ittici. Dall'ispezione emergeva che il prodotto ittico posto in vendita fosse completamente privo di qualsivoglia informazione relativa alla tracciabilità dello stesso e per tale motivo si procedeva al sequestro di tutto il prodotto ittico (circa 75 kg) e all'irrogazione di una sanzione amministrativa di importo pari a 1.500 euro. Nella seconda attività commerciale ispezionata, il personale operante oltre ad accertare la presenza di prodotto ittico privo di tracciabilità (circa 16 kg) che veniva posto sotto sequestro, appurava, unitamente al personale dell'ALS di Foggia intervenuto appositamente sul posto, molteplici irregolarità di carattere igienico-sanitario tali da portare alla sospensione dell'attività commerciale. Nel corso dell'ultima ispezione i militari accertavano la presenza di circa 80 kg di prodotto ittico non tracciato procedendo, anche in questo caso, al sequestro del prodotto e all'elevazione di una sanzione amministrativa a carico del titolare dell'attività. La Guardia Costiera ricorda la necessità di evitare l'acquisto di prodotti ittici (facilmente deteriorabili) presso venditori non autorizzati atteso che gli stessi contravvengono alle più elementari norme igieniche e potrebbero arrecare danni seri alla salute degli eventuali consumatori.



Sea Reporter

Manfredonia

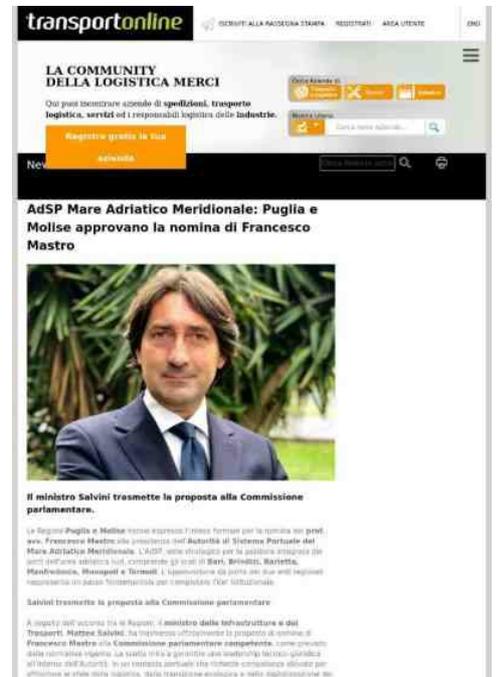
Operazione congiunta da parte di Guardia Costiera e Guardia di Finanza e Polizia Locale

- I militari della Capitaneria di porto di Manfredonia unitamente ad una pattuglia del Gruppo Pronto Impiego della Guardia di Finanza di Bari e della Polizia Locale di Foggia, U.O. Polizia Commerciale hanno portato a termine un'importante operazione di polizia finalizzata alla tutela dell'ambiente, al contrasto della vendita illegale di prodotti ittici e della legalità in genere. Le attività, portate a termine sotto il coordinamento dei rispettivi comandi superiori gerarchici si sono concentrate presso il Mercato rionale Rosati di Foggia e hanno riguardato diverse attività commerciali presenti. In particolare i militari operanti ispezionavano un'attività commerciale dedicata alla vendita di prodotti ittici. Dall'ispezione emergeva che il prodotto ittico posto in vendita fosse completamente privo di qualsivoglia informazione relativa alla tracciabilità dello stesso e per tale motivo si procedeva al sequestro di tutto il prodotto ittico (circa 75 kg) e all'irrogazione di una sanzione amministrativa di importo pari a 1.500 euro. Nella seconda attività commerciale ispezionata, il personale operante oltre ad accertare la presenza di prodotto ittico privo di tracciabilità (circa 16 kg) che veniva posto sotto sequestro, appurava, unitamente al personale dell'ALS di Foggia intervenuto appositamente sul posto, molteplici irregolarità di carattere igienico sanitario tali da portare alla sospensione dell'attività commerciale. Nel corso dell'ultima ispezione i militari accertavano la presenza di circa 80 kg di prodotto ittico non tracciato procedendo, anche in questo caso, al sequestro del prodotto e all'elevazione di una sanzione amministrativa a carico del titolare dell'attività. La Guardia Costiera ricorda la necessità di evitare l'acquisto di prodotti ittici (facilmente deteriorabili) presso venditori non autorizzati atteso che gli stessi contravvengono alle più elementari norme igieniche e potrebbero arrecare danni seri alla salute degli eventuali consumatori.



AdSP Mare Adriatico Meridionale: Puglia e Molise approvano la nomina di Francesco Mastro

Il ministro Salvini trasmette la proposta alla Commissione parlamentare. Le Regioni Puglia e Molise hanno espresso l'intesa formale per la nomina del prof. avv. Francesco Mastro alla presidenza dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale . L'AdSP, ente strategico per la gestione integrata dei porti dell'area adriatica sud, comprende gli scali di Bari, Brindisi, Barletta, Manfredonia, Monopoli e Termoli . L'approvazione da parte dei due enti regionali rappresenta un passo fondamentale per completare l'iter istituzionale. Salvini trasmette la proposta alla Commissione parlamentare A seguito dell'accordo tra le Regioni, il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti , Matteo Salvini , ha trasmesso ufficialmente la proposta di nomina di Francesco Mastro alla Commissione parlamentare competente , come previsto dalla normativa vigente. La scelta mira a garantire una leadership tecnico-giuridica all'interno dell'Autorità, in un contesto portuale che richiede competenze elevate per affrontare le sfide della logistica, della transizione ecologica e della digitalizzazione dei traffici marittimi. Focus sullo sviluppo dei porti dell'Adriatico meridionale La designazione del nuovo presidente dell' AdSP Mare Adriatico Meridionale arriva in un momento chiave per lo sviluppo dei porti dell'Italia meridionale. L'area coperta dall'Autorità è cruciale per la movimentazione merci, i collegamenti passeggeri e le relazioni commerciali tra l'Italia, i Balcani e il Mediterraneo orientale. L'obiettivo delle istituzioni coinvolte è promuovere una gestione portuale moderna, efficiente e integrata con le strategie nazionali di infrastruttura e trasporto marittimo . Fonte: MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI



The screenshot shows the website interface for transportonline.com. At the top, there is a navigation bar with the site name and links for 'SCRIVITI ALLA RACCOLTA STAMPA', 'REGISTRATI', and 'AREA UTENTE'. Below this is a banner for 'LA COMMUNITY DELLA LOGISTICA MERCI' with a call to action 'Registra gratis la tua attività'. The main content area features a news article titled 'AdSP Mare Adriatico Meridionale: Puglia e Molise approvano la nomina di Francesco Mastro'. The article includes a portrait of Francesco Mastro and text stating that Minister Matteo Salvini has transmitted the proposal to the competent parliamentary commission. The text highlights the formal approval by the Puglia and Molise regions and the strategic importance of the AdSP for the southern Adriatic ports.

Al porto di Gioia Tauro operativa la banchina di Ponente

Attraccata la prima nave MSC Bridge La banchina di Ponente del **porto** di **Gioia Tauro** è operativa. Si completa così la piena funzionalità commerciale dello scalo portuale, attraverso la disponibilità di tutte le sue banchine. Lo rende noto l'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, guidata dal presidente Andrea Agostinelli. Inaugurata lo scorso settembre la banchina di Ponente - lato Nord è stata destinata funzionalmente ad operazioni commerciali per l'attracco di imbarcazioni in ormeggio e disormeggio pubblico. "Una destinazione funzionale definita - è scritto in una nota - al fine di rendere celermente operativa la banchina, mantenendone comunque, per un prossimo futuro, la sua originaria destinazione che vede le sue banchine riservate alla ricezione del bacino di carenaggio per le operazioni di manutenzione delle navi portacontainer". A coronare la piena operatività l'arrivo in **porto** della nave MSC Bridge che ha attraccato in sicurezza alle sue banchine. "Con la piena operatività di tutte le banchine portuali - è scritto ancora nella nota - si risponde, anche, alla necessità di diversificare le operazioni commerciali dello scalo di **Gioia Tauro** per offrire un ulteriore servizio rispetto al trasporto di merci che non vengono movimentate tramite containers. Si tratta di un importante traguardo realizzato grazie alla piena sinergia istituzionale messa in campo dall'Autorità Marittima e dai Servizi tecnico-nautici insieme all'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio". L'obiettivo, conclude l'Autorità, "è quello di migliorare ulteriormente le performances del **porto** di **Gioia Tauro** in termini di crescita economica e di sicurezza della navigazione".



Porto di Gioia Tauro: attraccata la prima nave nella banchina di Ponente-Lat

(FERPRESS) **Gioia Tauro**, 9 MAG La banchina di Ponente del **porto** di **Gioia Tauro** è operativa. Si completa così la piena funzionalità commerciale dello scalo portuale, attraverso la disponibilità di tutte le sue banchine. Inaugurata lo scorso settembre, con ordinanza n° 52/2024 dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, guidata dal presidente Andrea Agostinelli, la banchina di Ponente lato Nord è stata destinata funzionalmente ad operazioni commerciali per l'attracco di imbarcazioni in ormeggio e disormeggio pubblico. Una destinazione funzionale definita al fine di rendere celermente operativa la banchina, mantenendone comunque, per un prossimo futuro, la sua originaria destinazione che vede le sue banchine riservate alla ricezione del bacino di carenaggio per le operazioni di manutenzione delle navi portacontainer. A coronare la sua piena operatività, ieri mattina, l'arrivo in **porto** della nave MSC Bridge che ha attraccato in sicurezza alle sue banchine. Con la piena operatività di tutte le banchine portuali si risponde, anche, alla necessità di diversificare le operazioni commerciali dello scalo di **Gioia Tauro** per offrire un ulteriore servizio rispetto al trasporto di merci che non vengono movimentate tramite containers. Si tratta di un importante traguardo realizzato grazie alla piena sinergia istituzionale messa in campo dall'Autorità Marittima e dai Servizi tecnico-nautici insieme all'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio. L'obiettivo è quello di migliorare ulteriormente le performances del **porto** di **Gioia Tauro** in termini di crescita economica e di sicurezza della navigazione.



Il Nautilus

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

PORTO DI GIOIA TAURO: ATTRACCATA LA PRIMA NAVE NELLA BANCHINA DI PONENTE, LATO NORD

La banchina di Ponente del porto di Gioia Tauro è operativa. Si completa così la piena funzionalità commerciale dello scalo portuale, attraverso la disponibilità di tutte le sue banchine. Inaugurata lo scorso settembre, con ordinanza n° 52/2024 dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, guidata dal presidente Andrea Agostinelli, la banchina di Ponente - lato Nord è stata destinata funzionalmente ad operazioni commerciali per l'attracco di imbarcazioni in ormeggio e disormeggio pubblico. Una destinazione funzionale definita al fine di rendere celermente operativa la banchina, mantenendone comunque, per un prossimo futuro, la sua originaria destinazione che vede le sue banchine riservate alla ricezione del bacino di carenaggio per le operazioni di manutenzione delle navi portacontainer. A coronare la sua piena operatività, ieri mattina, l'arrivo in porto della nave MSC Bridge che ha attraccato in sicurezza alle sue banchine. Con la piena operatività di tutte le banchine portuali si risponde, anche, alla necessità di diversificare le operazioni commerciali dello scalo di Gioia Tauro per offrire un ulteriore servizio rispetto al trasporto di merci che non vengono movimentate tramite containers. Si tratta di un importante traguardo realizzato grazie alla piena sinergia istituzionale messa in campo dall'Autorità Marittima e dai Servizi tecnico-nautici insieme all'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio. L'obiettivo è quello di migliorare ulteriormente le performances del porto di Gioia Tauro in termini di crescita economica e di sicurezza della navigazione.



Informare

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

È diventata operativa la banchina di Ponente del porto di Gioia Tauro

Con l'arrivo, ieri mattina, della portacontainer MSC Bridge è diventata operativa la banchina di Ponente del porto di Gioia Tauro, accosto che completa la piena funzionalità commerciale dello scalo portuale calabrese. La banchina di Ponente - lato Nord - è stata destinata funzionalmente ad operazioni commerciali per l'attracco di imbarcazioni in ormeggio e disormeggio pubblico con lo scopo di rendere celermente operativa la banchina mantenendone comunque, per un prossimo futuro, la sua originaria destinazione che vede le sue banchine riservate alla ricezione del bacino di carenaggio per le operazioni di manutenzione delle navi portacontainer.



Informatore Navale

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

OK al progetto di "Ristrutturazione delle banchine Ro-Ro nel tratto E e di realizzazione del banchinamento a tergo del II Ro-Ro"

L' AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEI MARI TIRRENO MERIDIONALE E IONIO ha dato semaforo verde al progetto di "Ristrutturazione delle banchine Ro-Ro nel tratto E e di realizzazione del banchinamento a tergo del II Ro-Ro del **porto** di **Gioia Tauro**" La Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS e la sottocommissione VIA del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica hanno stabilito che il progetto "non determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e pertanto non deve essere sottoposto al procedimento di VIA " Dall'istruttoria diversi sono stati gli aspetti analizzati in ordine alla presentazione della domanda dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio che ha chiesto l'avvio della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'Art.9 del d.lgs 152/2006. In particolare, l'intervento si colloca lungo la banchina E del **porto** di **Gioia Tauro** destinata all'attracco delle navi RO-RO, arredata con tre scivoli della lunghezza di 25 metri ciascuno a servizio dei portelloni delle navi. Prevede la realizzazione di un dente di attracco di modeste dimensioni e si rende necessario al fine di consentire maggiore e piena funzionalità dello scalo portuale, adeguando gli accosti per le navi Ro-Ro agli ultimi standard delle navi Ro-Ro e Ro Pax che scalano il **porto** di **Gioia Tauro**. Obiettivo del progetto è quello di conferire maggiore e piena funzionalità allo scalo marittimo e di diversificare le attività presenti in **porto** aumentandone la competitività, i livelli di sicurezza e la navigabilità interna, nonché assicurare una maggiore efficienza del sistema portuale in termini di performance. Il progetto è stato ritenuto in linea con la programmazione delle attività di ammodernamento dello scalo portuale poste in essere dall'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, guidata dal presidente Andrea Agostinelli. In particolare, si evidenzia come le banchine dedicate al traffico Ro-Ro nei tratti E ed F rimangono tre, ma vengono adeguate ai fabbisogni dettati dagli ultimi standard delle navi Ro-Ro e Ro-Pax. Viene, altresì, rilevato come le opere proposte nel progetto, pur risultando congruenti con le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree previste dal vigente PRT/PRP (Piano regolatore portuale), si traducono in adeguamenti dell'assetto funzionale delle opere previste nel Piano stesso e sono state sottoposte ad ATF (Adeguamento tecnico funzionale) che ha già ricevuto parere favorevole dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Nello specifico, la Commissione si è espressa in merito a diversi quesiti a cui è stata sottoposta dall'Ente. In relazione all'eventuale cumulo con altri progetti esistenti e/o approvati, riguardanti l'attività di ulteriore infrastrutturazione del **porto** di **Gioia Tauro**, ne ha evidenziato l'assenza degli effetti cumulativi. Stesso parere positivo ha espresso in riferimento all'ipotesi di qualità e quantità dell'eventuale inquinamento

Informatore Navale	
OK al progetto di "Ristrutturazione delle banchine Ro-Ro nel tratto E e di realizzazione del banchinamento a tergo del II Ro-Ro"	
05/09/2025 12:13	
L' AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEI MARI TIRRENO MERIDIONALE E IONIO ha dato semaforo verde al progetto di "Ristrutturazione delle banchine Ro-Ro nel tratto E e di realizzazione del banchinamento a tergo del II Ro-Ro del porto di Gioia Tauro". La Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS e la sottocommissione VIA del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica hanno stabilito che il progetto "non determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e pertanto non deve essere sottoposto al procedimento di VIA " Dall'istruttoria diversi sono stati gli aspetti analizzati in ordine alla presentazione della domanda dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio che ha chiesto l'avvio della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'Art.9 del d.lgs 152/2006. In particolare, l'intervento si colloca lungo la banchina E del porto di Gioia Tauro destinata all'attracco delle navi RO-RO, arredata con tre scivoli della lunghezza di 25 metri ciascuno a servizio dei portelloni delle navi. Prevede la realizzazione di un dente di attracco di modeste dimensioni e si rende necessario al fine di consentire maggiore e piena funzionalità dello scalo portuale, adeguando gli accosti per le navi Ro-Ro agli ultimi standard delle navi Ro-Ro e Ro Pax che scalano il porto di Gioia Tauro. Obiettivo del progetto è quello di conferire maggiore e piena funzionalità allo scalo marittimo e di diversificare le attività presenti in porto aumentandone la competitività, i livelli di sicurezza e la navigabilità interna, nonché assicurare una maggiore efficienza del sistema portuale in termini di performance. Il progetto è stato ritenuto in linea con la programmazione delle attività di ammodernamento dello scalo portuale poste in essere dall'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, guidata dal presidente Andrea Agostinelli. In particolare, si evidenzia come le banchine dedicate al traffico Ro-Ro nei tratti E ed F rimangono tre, ma vengono adeguate ai fabbisogni dettati dagli ultimi standard delle navi Ro-Ro e Ro-Pax. Viene, altresì, rilevato come le opere proposte nel progetto, pur risultando congruenti con le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree previste dal vigente PRT/PRP (Piano regolatore portuale), si traducono in adeguamenti dell'assetto funzionale delle opere previste nel Piano stesso e sono state sottoposte ad ATF (Adeguamento tecnico funzionale) che ha già ricevuto parere favorevole dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Nello specifico, la Commissione si è espressa in merito a diversi quesiti a cui è stata sottoposta dall'Ente. In relazione all'eventuale cumulo con altri progetti esistenti e/o approvati, riguardanti l'attività di ulteriore infrastrutturazione del porto di Gioia Tauro, ne ha evidenziato l'assenza degli effetti cumulativi. Stesso parere positivo ha espresso in riferimento all'ipotesi di qualità e quantità dell'eventuale inquinamento	

Informatore Navale

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

prodotto da rifiuti generati dall'avvio del cantiere, stabilendo che "l'intervento non determina un incremento dei livelli di inquinamento presenti nello scalo portuale". In riferimento ai rischi gravi collegati ad incidenti e/o a calamità, inclusi quelli dovuti al cambiamento climatico, e dei rischi per la salute, con particolare riferimento al rischio idrogeologico e sismico, la Commissione ne ha evidenziato l'assenza tenuto conto dell'osservanza delle norme tecniche che regolano la progettazione antisismica del territorio che presenta un livello di pericolosità sismico elevato in quanto rientrante in Zona I. Pertanto, il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica - Direzione Generale Valutazioni Ambientali, con decreto n° 234 dello scorso 2 maggio, ha sancito che il progetto di "Ristrutturazione delle banchine Ro-Ro nel tratto E e di realizzazione del banchinamento a tergo del II Ro-Ro del porto di Gioia Tauro" non è da assoggettare alla procedura VIA ai sensi dell'art.23 del d.lgs 152/2006 e ss.mm.ii.

Informazioni Marittime

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Gioia Tauro: attraccata la prima nave nella banchina di Ponente

A coronare l'entrata a regime della struttura, l'arrivo in **porto** della "MSC Bridge" È operativa la banchina di Ponente del **porto** di **Gioia Tauro** . Si completa così la piena funzionalità commerciale dello scalo portuale, attraverso la disponibilità di tutte le sue banchine. Inaugurata lo scorso settembre, con ordinanza n° 52/2024 dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, guidata dal presidente Andrea Agostinelli, la banchina di Ponente - lato Nord è stata destinata funzionalmente ad operazioni commerciali per l'attracco di imbarcazioni in ormeggio e disormeggio pubblico. Una destinazione funzionale definita al fine di rendere celermente operativa la banchina, mantenendone comunque, per un prossimo futuro, la sua originaria destinazione che vede le sue banchine riservate alla ricezione del bacino di carenaggio per le operazioni di manutenzione delle navi portacontainer. A coronare la sua piena operatività, ieri mattina, l'arrivo in **porto** della nave MSC Bridge che ha attraccato in sicurezza alle sue banchine. Con la piena operatività di tutte le banchine portuali si risponde, anche, alla necessità di diversificare le operazioni commerciali dello scalo di **Gioia Tauro** per offrire un ulteriore servizio rispetto al trasporto di merci che non vengono movimentate tramite containers. Condividi Tag porti **gioia tauro** Articoli correlati.



Gioia Tauro, la commissione dà semaforo verde

Quali sono le banchine da ristrutturare non c'è nulla che impedisca di dar corso al progetto di "ristrutturazione delle banchine ro-ro nel tratto E e di realizzazione del banchinamento a tergo del II ro-ro del porto di Gioia Tauro". L'Autorità di Sistema Portuale dei mari Tirreno Meridionale e Ionio, guidata dal presidente Andrea Agostinelli, ha reso noto che nel parere n° 316 dello scorso 4 aprile, sulla base delle risultanze dell'istruttoria effettuata, viene ritenuto che il progetto in questione «non determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e pertanto non deve essere sottoposto al procedimento di Via». Dall'istruttoria diversi sono stati gli aspetti analizzati: a cominciare dal fatto che lungo la banchina E del porto di Gioia Tauro destinata all'attracco delle navi, arredata con tre scivoli della lunghezza di 25 metri ciascuno a servizio dei portelloni delle navi, si prevede «la realizzazione di un dente di attracco di modeste dimensioni». A ciò si aggiunga che per avere «maggiore e piena funzionalità dello scalo portuale», verranno adeguati gli accosti per le navi ro-ro «agli ultimi standard delle navi ro-ro e ro pax che scalano il porto di Gioia Tauro». Comunque, nell'oggi il ministero (direzione generale valutazioni ambientali), con decreto n° 234 dello scorso 2 maggio, ha sancito che il progetto «non è da assoggettare alla procedura "Via"». Da parte dell'istituzione portuale calabrese si tiene a sottolineare che nelle banchine dedicate al traffico ro-ro nei tratti E ed F «rimangono tre, ma vengono adeguate ai fabbisogni dettati dagli ultimi standard». Viene, altresì, messo in evidenza come «le opere proposte nel progetto, pur risultando congruenti con le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree previste dal vigente piano regolatore portuale, si traducono in adeguamenti dell'assetto funzionale delle opere previste nel Prg portuale»: sono state sottoposte ad Atf ("adeguamento tecnico funzionale") che ha già ricevuto parere favorevole dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici». Nello specifico, la Commissione si è espressa in merito a diversi quesiti presentati dall'ente. Ad esempio, è stata evidenziata «l'assenza degli effetti cumulativi» relativamente all'eventuale cumulo con altri progetti esistenti e/o approvati, riguardanti l'attività di ulteriore infrastrutturazione del porto di Gioia Tauro. Stesso parere positivo ha espresso in riferimento all'ipotesi di qualità e quantità dell'eventuale inquinamento prodotto da rifiuti generati dall'avvio del cantiere: è stato stabilito che «l'intervento non determina un incremento dei livelli di inquinamento presenti nello scalo portuale». Quanto ai rischi gravi collegati ad incidenti e/o a calamità, inclusi quelli dovuti al cambiamento climatico, e dei rischi per la salute (con particolare riferimento al rischio idrogeologico e sismico), la Commissione ne ha evidenziato l'assenza tenuto conto dell'osservanza delle norme tecniche che regolano la progettazione antisismica del territorio che presenta un livello di pericolosità



05/09/2025 09:32

Quali sono le banchine da ristrutturare non c'è nulla che impedisca di dar corso al progetto di "ristrutturazione delle banchine ro-ro nel tratto E e di realizzazione del banchinamento a tergo del II ro-ro del porto di Gioia Tauro". L'Autorità di Sistema Portuale dei mari Tirreno Meridionale e Ionio, guidata dal presidente Andrea Agostinelli, ha reso noto che nel parere n° 316 dello scorso 4 aprile, sulla base delle risultanze dell'istruttoria effettuata, viene ritenuto che il progetto in questione «non determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e pertanto non deve essere sottoposto al procedimento di Via». Dall'istruttoria diversi sono stati gli aspetti analizzati: a cominciare dal fatto che lungo la banchina E del porto di Gioia Tauro destinata all'attracco delle navi, arredata con tre scivoli della lunghezza di 25 metri ciascuno a servizio dei portelloni delle navi, si prevede «la realizzazione di un dente di attracco di modeste dimensioni». A ciò si aggiunga che per avere «maggiore e piena funzionalità dello scalo portuale», verranno adeguati gli accosti per le navi ro-ro «agli ultimi standard delle navi ro-ro e ro pax che scalano il porto di Gioia Tauro». Comunque, nell'oggi il ministero (direzione generale valutazioni ambientali), con decreto n° 234 dello scorso 2 maggio, ha sancito che il progetto «non è da assoggettare alla procedura "Via"». Da parte dell'istituzione portuale calabrese si tiene a sottolineare che nelle banchine dedicate al traffico ro-ro nei tratti E ed F «rimangono tre, ma vengono adeguate ai fabbisogni dettati dagli ultimi standard». Viene, altresì, messo in evidenza come «le opere proposte nel progetto, pur risultando congruenti con le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree previste dal vigente piano regolatore portuale, si traducono in adeguamenti dell'assetto funzionale delle opere previste nel Prg portuale»: sono state sottoposte ad Atf ("adeguamento tecnico funzionale") che ha già ricevuto parere favorevole dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici». Nello specifico, la Commissione si è espressa in merito a diversi quesiti presentati dall'ente. Ad esempio, è stata

La Gazzetta Marittima

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

sismico elevato in quanto rientrante in Zona I.

Gioia Tauro, si completa la piena funzionalità commerciale

Attraccata la prima nave alla banchina di ponente lato nord **GIOIA TAURO**. Il momento dell'attracco della prima nave alla banchina di Ponente lato nord segna una svolta: si tratta della nave Msc Bridge che ha attraccato in sicurezza nel **porto** gioiese. Con l'operatività di questa banchina, nel **porto** di **Gioia Tauro** si completa la piena funzionalità commerciale attraverso la disponibilità di tutte le sue banchine. Un traguardo di cui può andare fiero l'ammiraglio livornese Andrea Agostinelli, che ha fatto un buon lavoro al timone dell'Autorità di Sistema Portuale dei mari Tirreno Meridionale e Ionio (e ora in scadenza di mandato alla fine del prossimo mese di luglio). La banchina di Ponente lato Nord - viene sottolineato - è stata destinata funzionalmente a «operazioni commerciali per l'attracco di imbarcazioni in ormeggio e disormeggio pubblico», tiene a ribadire l'ente portuale calabrese. Tale destinazione funzionale della banchina, inaugurata nel settembre dello scorso anno con ordinanza n° 52/2024, è stata definita «al fine di renderla operativa in modo celere, mantenendone comunque, per un prossimo futuro, - viene precisato - la sua originaria destinazione che vede le sue banchine riservate alla ricezione del bacino di carenaggio per le operazioni di manutenzione delle navi portacontainer». Con la piena operatività di tutte le banchine portuali - viene ribadito dal quartier generale dell'istituzione portuale - «si risponde, anche, alla necessità di diversificare le operazioni commerciali dello scalo di **Gioia Tauro**». Obiettivo: offrire un ulteriore servizio rispetto al trasporto di «merci che non vengono movimentate tramite container». L'importante risultato è stato conseguito «grazie alla piena sinergia istituzionale messa in campo dall'Autorità Marittima e dai Servizi tecnico-nautici insieme all'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio», puntando a «migliorare ulteriormente le performance del **porto** di **Gioia Tauro** in termini di crescita economica e di sicurezza della navigazione».



Attracca nella banchina di ponente la prima nave MSC Bridge

Inaugurata lo scorso settembre, con ordinanza n° 52/2024 dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, guidata dal presidente Andrea Agostinelli, la banchina di Ponente - lato Nord è stata destinata funzionalmente ad operazioni commerciali per l'attracco di imbarcazioni in ormeggio e disormeggio pubblico. Una destinazione funzionale definita al fine di rendere celermente operativa la banchina, mantenendone comunque, per un prossimo futuro, la sua originaria destinazione che vede le sue banchine riservate alla ricezione del bacino di carenaggio per le operazioni di manutenzione delle navi portacontainer. A coronare la sua piena operatività, ieri mattina, l'arrivo in **porto** della nave MSC Bridge che ha attraccato in sicurezza alle sue banchine. Con la piena operatività di tutte le banchine portuali si risponde, anche, alla necessità di diversificare le operazioni commerciali dello scalo di **Gioia Tauro** per offrire un ulteriore servizio rispetto al trasporto di merci che non vengono movimentate tramite containers. Si tratta di un importante traguardo realizzato grazie alla piena sinergia istituzionale messa in campo dall'Autorità Marittima e dai Servizi tecnico-nautici insieme all'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio. L'obiettivo è quello di migliorare ulteriormente le performances del **porto** di **Gioia Tauro** in termini di crescita economica e di sicurezza della navigazione.



The Medi Telegraph

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Al porto di Gioia Tauro operativa la banchina di Ponente, la prima nave attraccata è la Msc Bridge

In futuro ospiterà il bacino per le riparazioni navali **Genova** - La banchina di Ponente del porto di Gioia Tauro è operativa. Si completa così la piena funzionalità commerciale dello scalo portuale, attraverso la disponibilità di tutte le sue banchine. Lo rende noto l'Autorità di sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, guidata dal presidente Andrea Agostinelli. Inaugurata lo scorso settembre la banchina di Ponente - lato Nord è stata destinata funzionalmente ad operazioni commerciali per l'attracco di imbarcazioni in ormeggio e disormeggio pubblico. "Una destinazione funzionale definita - è scritto in una nota - al fine di rendere celermente operativa la banchina, mantenendone comunque, per un prossimo futuro, la sua originaria destinazione che vede le sue banchine riservate alla ricezione del bacino di carenaggio per le operazioni di manutenzione delle navi portacontainer". A coronare la piena operatività l'arrivo in porto della nave Msc Bridge che ha attraccato in sicurezza alle sue banchine. "Con la piena operatività di tutte le banchine portuali - è scritto ancora nella nota - si risponde, anche, alla necessità di diversificare le operazioni commerciali dello scalo di Gioia Tauro per offrire un ulteriore servizio rispetto al trasporto di merci che non vengono movimentate tramite containers . Si tratta di un importante traguardo realizzato grazie alla piena sinergia istituzionale messa in campo dall'Autorità marittima e dai servizi tecnico-nautici insieme all'Autorità di sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio". L'obiettivo, conclude l'Autorità, "è quello di migliorare ulteriormente le performance del porto di Gioia Tauro in termini di crescita economica e di sicurezza della navigazione".



Informatore Navale

Olbia Golfo Aranci

VOLOTEA CELEBRARE I 75 MILIONI DI PASSEGGERI all'aeroporto di Olbia firma un'impresa da Guinness

IL TAPPETO DI BENVENUTO PIÙ GRANDE DEL MONDO PER CELEBRARE I 75 MILIONI DI PASSEGGERI **Olbia** si conferma un hub strategico per Volotea: la compagnia rafforza la sua presenza in Sardegna, un mercato chiave per la connettività e lo sviluppo del network in Italia **Olbia**, 8 maggio 2025 - Ogni viaggio ha la sua meta ed alcuni hanno anche un posto nella storia. Volotea, la compagnia aerea che collega le piccole e medie città europee, ha celebrato oggi i 75 milioni di passeggeri trasportati della sua fondazione nel 2012, e lo ha fatto con un'iniziativa senza precedenti. Questa mattina, all'aeroporto di **Olbia** Costa Smeralda in Sardegna, regione dalla quale in tredici anni sono passati quasi 10 milioni di viaggiatori Volotea, Fabio Bonaiuto, il 75milionesimo passeggero è stato accolto con il tappeto di benvenuto più grande del mondo, un'installazione unica che ha ufficialmente conquistato un posto nel Guinness World Records. Un'idea scenografica, pensata per emozionare e per ribadire, con un sorriso e una dose di sorpresa, la missione di Volotea: far sentire ogni passeggero come a casa, perché ogni viaggiatore è davvero speciale. Il volo, partito da Barcellona e atterrato all'aeroporto Costa Smeralda alle ore 11.00, era tutt'altro che ordinario: già durante il viaggio, i passeggeri sono stati coinvolti in un momento speciale, con l'annuncio in cabina e la presenza a bordo di parte del team Volotea - tra cui il fondatore e CEO di Volotea, Carlos Muñoz - per festeggiare questo importante traguardo. "Ciao Mamma, sono il passeggero 75.000.000" È questa la frase che ha accolto Fabio Bonaiuto, il 75milionesimo passeggero di Volotea, al momento del suo arrivo a **Olbia**. Stampata a caratteri ben visibili su uno zerbino da record di 75m2, la scritta è diventata il simbolo di una giornata indimenticabile: un messaggio semplice e affettuoso, pensato per rappresentare l'emozione del ritorno e il calore dell'accoglienza. Il valore simbolico è forte e accomuna tutti gli italiani, perché - si sa - la prima persona a cui si scrive una volta atterrati dopo un volo è quasi sempre la mamma. Proprio per questo motivo, Fabio Bonaiuto ha ricevuto 75 voli gratuiti, da condividere con la propria mamma. Un riconoscimento per celebrare il valore del viaggio, ma anche quello del ritorno dai propri cari. Infatti, visitare parenti e amici è il secondo motivo di viaggio più comune, dopo i viaggi di piacere, tra i passeggeri Volotea. Un dato che parla chiaro: 1 passeggero su 4 sceglie la compagnia proprio per ricongiungersi ai propri affetti, confermando quanto il legame con la famiglia e con i luoghi del cuore sia importante. "Celebrare il nostro 75milionesimo passeggero con un'iniziativa così speciale è un'emozione enorme per tutti noi di Volotea. Questo record mondiale incarna perfettamente il nostro spirito: sorprendere, emozionare e rendere ogni viaggio unico. Non siamo solo una compagnia low-cost, ma una realtà che punta all'eccellenza, al servizio di chi sceglie di volare con noi. In questi anni abbiamo costruito una rete forte e capillare,

Informatore Navale
VOLOTEA CELEBRARE I 75 MILIONI DI PASSEGGERI all'aeroporto di Olbia firma un'impresa da Guinness
05/09/2025 12:03

IL TAPPETO DI BENVENUTO PIÙ GRANDE DEL MONDO PER CELEBRARE I 75 MILIONI DI PASSEGGERI Olbia si conferma un hub strategico per Volotea: la compagnia rafforza la sua presenza in Sardegna, un mercato chiave per la connettività e lo sviluppo del network in Italia Olbia, 8 maggio 2025 - Ogni viaggio ha la sua meta ed alcuni hanno anche un posto nella storia. Volotea, la compagnia aerea che collega le piccole e medie città europee, ha celebrato oggi i 75 milioni di passeggeri trasportati della sua fondazione nel 2012, e lo ha fatto con un'iniziativa senza precedenti. Questa mattina, all'aeroporto di Olbia Costa Smeralda in Sardegna, regione dalla quale in tredici anni sono passati quasi 10 milioni di viaggiatori Volotea, Fabio Bonaiuto, il 75milionesimo passeggero è stato accolto con il tappeto di benvenuto più grande del mondo, un'installazione unica che ha ufficialmente conquistato un posto nel Guinness World Records. Un'idea scenografica, pensata per emozionare e per ribadire, con un sorriso e una dose di sorpresa, la missione di Volotea: far sentire ogni passeggero come a casa, perché ogni viaggiatore è davvero speciale. Il volo, partito da Barcellona e atterrato all'aeroporto Costa Smeralda alle ore 11.00, era tutt'altro che ordinario: già durante il viaggio, i passeggeri sono stati coinvolti in un momento speciale, con l'annuncio in cabina e la presenza a bordo di parte del team Volotea - tra cui il fondatore e CEO di Volotea, Carlos Muñoz - per festeggiare questo importante traguardo. "Ciao Mamma, sono il passeggero 75.000.000" È questa la frase che ha accolto Fabio Bonaiuto, il 75milionesimo passeggero di Volotea, al momento del suo arrivo a Olbia. Stampata a caratteri ben visibili su uno zerbino da record di 75m2, la scritta è diventata il simbolo di una giornata indimenticabile: un messaggio semplice e affettuoso, pensato per rappresentare l'emozione del ritorno e il calore dell'accoglienza. Il valore simbolico è forte e accomuna tutti gli italiani, perché - si sa - la prima persona a cui si scrive una volta atterrati dopo un volo è quasi sempre la mamma. Proprio per questo motivo, Fabio Bonaiuto ha ricevuto 75 voli gratuiti, da condividere con la propria mamma. Un riconoscimento per celebrare il valore del viaggio, ma anche quello del ritorno dai propri cari. Infatti, visitare parenti e amici è il secondo motivo di viaggio più comune, dopo i viaggi di piacere, tra i passeggeri Volotea. Un dato che parla chiaro: 1 passeggero su 4 sceglie la compagnia proprio per ricongiungersi ai propri affetti, confermando quanto il legame con la famiglia e con i luoghi del cuore sia importante. "Celebrare il nostro 75milionesimo passeggero con un'iniziativa così speciale è un'emozione enorme per tutti noi di Volotea. Questo record mondiale incarna perfettamente il nostro spirito: sorprendere, emozionare e rendere ogni viaggio unico. Non siamo solo una compagnia low-cost, ma una realtà che punta all'eccellenza, al servizio di chi sceglie di volare con noi. In questi anni abbiamo costruito una rete forte e capillare,

Informatore Navale

Olbia Golfo Aranci

connettendo città di piccole e medie dimensioni, spesso poco servite. Questo record mondiale è il simbolo del nostro impegno nell'offrire esperienze uniche ai nostri passeggeri, dimostrando che siamo una compagnia low-cost ma che fornisce servizi e raggiunge traguardi sempre high-level", ha dichiarato Carlos Muñoz, fondatore e CEO di Volotea. "Siamo particolarmente orgogliosi di celebrare il traguardo del 75milionesimo passeggero proprio qui a Olbia, dove Volotea ha effettuato il suo primo volo nell'aprile del 2012 - ha aggiunto Silvio Pippobello, CEO di Geasar S.p.A -. Da allora, Volotea ha conosciuto una crescita costante, rafforzando la propria presenza fino ad aprire una base operativa e diventando un vettore di riferimento anche durante i mesi invernali. È per noi un partner strategico che ha sempre creduto e investito nel nostro territorio, garantendo collegamenti regolari anche nella bassa stagione e nei momenti più complessi per il settore del trasporto aereo. La nostra collaborazione si è consolidata anno dopo anno, contribuendo a connettere il Nord Sardegna in modo sempre più capillare ed efficace con un numero crescente di destinazioni". Un viaggio lungo 75 milioni di passeggeri Da quel primo volo nel 2012, Volotea ne ha fatta di strada. Oggi la compagnia collega oltre 110 aeroporti in Europa, con una rete di più di 420 rotte e 19 basi operative, di cui 7 in Italia. Solo nel 2025, la compagnia metterà in vendita 12,7 milioni di posti e opererà circa 75.000 voli. Ma il vero successo di Volotea sono i suoi passeggeri: chi vola con la compagnia low-cost la sceglie e la consiglia; infatti, 9 clienti su 10 raccomandano Volotea e la compagnia ha raggiunto un Net Promoter Score (NPS) di 39,2, il tasso di soddisfazione più alto tra le principali compagnie europee. Ottimo risultato anche in Italia, dove il valore NPS arriva a 42,1. Olbia: una base speciale per un traguardo da record Olbia è da sempre uno scalo strategico per Volotea e, nel 2025, il vettore offrirà 1,1 milioni di posti e 27 rotte, confermandosi la prima compagnia per numero di collegamenti dallo scalo sardo. Un legame solido, rafforzato anche dall'impegno di Volotea nel garantire la continuità territoriale, assicurando ai passeggeri sardi un'ampia connettività tutto l'anno. Dal 2012 ad oggi, dei 75 milioni di passeggeri trasportati da Volotea, quasi 10 milioni hanno volato da o verso la Sardegna, che si conferma uno dei mercati più rilevanti per il vettore. Ma non solo: la rotta Barcellona-Olbia, su cui viaggiava il fortunato passeggero, è l'unica connessione internazionale operativa durante l'inverno dallo scalo sardo e rappresenta per Volotea un asse strategico su cui la compagnia punta con decisione.

Porto di Tremestieri, la UILTrasporti denuncia l'emergenza del traffico pesante in città

Messina merita rispetto. Messina merita risposte. Messina non può più aspettare

Continua l'emergenza traffico pesante in città. Nonostante i recenti rilievi sul **porto** di **Tremestieri** e il via libera all'utilizzo di un solo scivolo, la situazione resta critica. La causa? La mancata autorizzazione da parte dell'Assessorato Territorio e Ambiente della Regione Siciliana allo spostamento delle masse sabbiose che continuano a insabbiare lo scalo. Una condizione che, giorno dopo giorno, grava sulla città, sull'economia e sulla sicurezza. A peggiorare il quadro, la nuova modalità di rilascio dell'autorizzazione, che non prevede più un'autorizzazione generale per 60.000 metri cubi di sabbia, ma impone una richiesta separata per ogni singolo evento. Una soluzione inefficace, che intrappola la città in una burocrazia lenta e disfunzionale, vanificando gli sforzi di ripristino e lasciando **Messina** esposta a continue emergenze. "Non è più tollerabile, da vent'anni, assistere inermi all'invasione del traffico pesante nel cuore della città, con tutte le conseguenze che comporta in termini di sicurezza, inquinamento e danni economici" - dichiara il Segretario Generale Antonino Di Mento della UILTrasporti. "È tempo di passare dalle parole ai fatti. Serve un'autorizzazione unica e stabile, che preveda la movimentazione di almeno 60.000 metri cubi, e non più concessioni episodiche. Il **porto** deve tornare pienamente operativo, senza dover ogni volta affrontare una trafila burocratica che paralizza tutto." Per questo, la UILTrasporti chiede con urgenza la convocazione immediata di un tavolo istituzionale con il Prefetto, il Sindaco e il Commissario dell'Autorità Portuale dello Stretto. È ora di difendere il diritto della città a una mobilità sostenibile, al lavoro portuale e marittimo e alla sicurezza urbana. **Messina** merita rispetto. **Messina** merita risposte. **Messina** non può più aspettare. In questo articolo: LEGGI ANCHE.



Shipping Italy

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Caronte&Tourist esplorerà la propulsione a idrogeno per lo Stretto di Messina

Genova - Se decarbonizzazione e futuro dell'alimentazione navale rappresentano un'incognita enorme sul lato dell'offerta, ancor peggio se la passa la domanda. È quanto emerso sul fronte armatoriale anche nell'ultima edizione del Business Meeting "Traghetti e Ro-Ro" organizzata da SHIPPING ITALY a **Genova**, seppure non siano mancati spunti e pure annunci di nuove iniziative per far fronte al tema. È il caso di Lorenzo Maticena, vertice di Caronte&Tourist, che, dopo aver lamentato "la scarsa evoluzione registrata in questi ultimi anni sul fronte Gnl, perché se è vero che normativamente c'è stato qualche, recente, passo in avanti, ci dobbiamo ancora rifornire mediante autocisterne provenienti da Ravenna", ha svelato l'ultimo fronte aggredito dal suo gruppo: "Se il gas rappresenta l'investimento di medio periodo per le isole minori, per lo Stretto stiamo ragionando con Fincantieri alla realizzazione di una nave alimentata a idrogeno. Resta il tema dei costi: in certi segmenti, vedi il tpl, i margini sono troppo bassi per investimenti molto onerosi, occorre che le tasse che stanno via via arrivando per le emissioni tornino sotto forma di incentivo a chi innova". Un concetto che, declinato in più modi, è stato ripreso da altri colleghi. Matteo Catani di Gnv, ad esempio, ha evidenziato come "si dovrebbe pensare anche all'incentivazione ai produttori di carburante. È oggi che il decisore pubblico, che, condivisibilmente mette determinati parametri alle emissioni, deve pensare a come si rifornirà lo shipping fra 8-10 anni (penso in particolare al passaggio da gnl a biofuel), in modo da dare modo agli armatori di affrontare l'ammortamento di investimenti onerosi che durano decenni". Di rapporto con la pubblica amministrazione ha parlato anche Pierre Mattei, numero uno di Corsica Ferries, evidenziando "l'assurdità della situazione dell'Italia, i cui porti sono indietro con l'elettrificazione, col risultato che chi come noi ha investito sul cold ironing - il 60% della flotta è pronta all'allaccio, il 100% lo sarà entro sei mesi - rischia di vedersi penalizzato". Problemi condivisi da Achille Onorato, al vertice di Moby, che, richiamato il flop del decreto flotte - "ottenuto l'ok al finanziamento per le nuove navi di Toremar, ci siamo resi conto dell'impossibilità di sostenere comunque l'investimento e abbiamo rinunciato" - ha messo il dito in un'altra piaga: "Non è pensabile che quel che paghiamo per l'Ets serva a coprire per metà il debito pubblico: è totalmente inconferente con le finalità di Bruxelles e potremmo decidere di non pagare se le cose non cambieranno". Andrea d'Ambra, del gruppo Grimaldi, spiegata la strategia di massima intrapresa dal gruppo - che punta su ammoniaca come carburante alternativo per il cargo e sul biometanolo per i pax - ha messo l'attenzione su un'altra faccia del prisma, "vale a dire l'ottimizzazione e lo sforzo massimo sulle tecnologie di riduzione dei consumi, che sono al centro anche del nostro ultimo ordine. Proprio questi nove traghetti, che saranno tutti dual fuel, dimostrano la nostra fiducia nel



Navi Molitaplici le strategie, ma il settore delle navi ro-pax continua a navigare a vista sulla decarbonizzazione e chiede maggior impegno al decisore e ipotizza in qualche caso (Onorato) possibili azioni sciatanti di Andrea Molto Genova - Se decarbonizzazione e futuro dell'alimentazione navale rappresentano un'incognita enorme sul lato dell'offerta, ancor peggio se la passa la domanda. È quanto emerso sul fronte armatoriale anche nell'ultima edizione del Business Meeting "Traghetti e Ro-Ro" organizzata da SHIPPING ITALY a Genova, seppure non siano mancati spunti e pure annunci di nuove iniziative per far fronte al tema. È il caso di Lorenzo Maticena, vertice di Caronte&Tourist, che, dopo aver lamentato "la scarsa evoluzione registrata in questi ultimi anni sul fronte Gnl, perché se è vero che normativamente c'è stato qualche, recente, passo in avanti, ci dobbiamo ancora rifornire mediante autocisterne provenienti da Ravenna", ha svelato l'ultimo fronte aggredito dal suo gruppo: "Se il gas rappresenta l'investimento di medio periodo per le isole minori, per lo Stretto stiamo ragionando con Fincantieri alla realizzazione di una nave alimentata a idrogeno. Resta il tema dei costi: in certi segmenti, vedi il tpl, i margini sono troppo bassi per investimenti molto onerosi, occorre che le tasse che stanno via via arrivando per le emissioni tornino sotto forma di incentivo a chi innova". Un concetto che, declinato in più modi, è stato ripreso da altri colleghi. Matteo Catani di Gnv, ad esempio, ha evidenziato come "si dovrebbe pensare anche all'incentivazione ai produttori di carburante. È oggi che il decisore pubblico, che, condivisibilmente mette determinati parametri alle emissioni, deve pensare a come si rifornirà lo shipping fra 8-10 anni (penso in particolare al passaggio da gnl a biofuel), in modo da dare modo agli armatori di affrontare l'ammortamento di investimenti onerosi che durano decenni". Di rapporto con la pubblica amministrazione ha parlato anche Pierre Mattei, numero uno di Corsica Ferries,

Shipping Italy

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

biometanolo. Che oggi non esiste, ma che ci sembra il futuro per navi che arriveranno fra 3-4 anni e viaggeranno fino al 2050 e oltre". Conclusione dedicata al corto raggio, dove la situazione non è meno problematica, con sfumature diverse da area ad area e da azienda ad azienda. Maurizio Aponte (Navigazione Libera del Golfo) ha "auspicato l'armonizzazione delle normative sul trasporto passeggeri, dato che la deregulation delle imbarcazioni in vetroresina e legno ha portato a un'esplosione di questo settore, a un abbassamento medio del livello di qualità del trasporto e a una saturazione dei nostri porti". Che sono per giunta sempre più inadeguati all'evoluzione, "numerica e volumetrica" del naviglio, secondo Eliseo Cuccaro (Alilauro), che, lamentando la "carenza di professionalità specializzata nella pubblica amministrazione" ha evocato "il ricorso a modifiche ai sistemi di governance dei porti, a partire dalle Autorità portuali, verso modelli di co-gestione pubblico-privata". Fino a chiudere con Salvatore Savarese, che ha evidenziato come il problema maggiore per Actv "sia la pochezza qualitativa e numerica del sistema cantieristico italiano, che si sta rivelando inadeguato a rispondere all'esigenza di un operatore come Actv di un portare a compimento un piano di rinnovamento da 150 milioni di euro per una flotta con oltre 100 mezzi in esercizio ogni giorno e che stiamo portando avanti - il mese prossimo uscirà il bando per 32 unità - con grande fatica ed estrema parcellizzazione".

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Problemi tecnici a traghetto nello Stretto di Messina, grave ritardo provoca enormi disagi a tanti viaggiatori | VIDEO

Guasto al sistema di propulsione rallenta la nuova nave traghetto Pietro Mondello: 50 minuti per la traversata, pendolari esasperati rilanciano il tema del Ponte sullo Stretto Un'altra mattinata di disagi per i pendolari dello Stretto di **Messina**, ancora una volta costretti a fare i conti con i problemi del trasporto marittimo tra Calabria e Sicilia. La nuova nave traghetto Pietro Mondello, entrata recentemente in servizio con la promessa di garantire maggiore efficienza e comfort, ha subito problemi tecnici durante la corsa delle 8:00 da **Villa San Giovanni** Il traghetto, partito in orario, ha impiegato ben 50 minuti per raggiungere **Messina**, attraccando alle 8:50, in netto ritardo rispetto ai tempi previsti. Secondo le prime informazioni, il ritardo sarebbe stato causato da un guasto al sistema di propulsione, che ha costretto l'imbarcazione a viaggiare a velocità ridotta per buona parte della traversata. A bordo, la tensione è salita tra i numerosi pendolari, molti dei quali lavoratori e studenti, costretti a perdere coincidenze con treni e mezzi pubblici, o ad arrivare in ritardo ai propri impegni quotidiani. Sui social si sono moltiplicate le proteste, con diversi utenti che sottolineano l'ennesimo episodio di inefficienza in un servizio che, da decenni, rappresenta una delle poche alternative alla mancanza di un collegamento stabile tra le due sponde. "Ogni giorno è un'incognita - commenta un pendolare - tra ritardi, guasti e condizioni meteo avverse. Serve una soluzione strutturale". Questo episodio riaccende il dibattito sull'assenza del Ponte sullo Stretto, un'infrastruttura promessa da decenni ma mai realizzata, che avrebbe potuto rappresentare una svolta nei collegamenti tra Sicilia e continente. La Pietro Mondello, pur essendo una nave moderna, sembra non riuscire ancora a garantire affidabilità e tempi certi, aggravando la frustrazione di chi ogni giorno attraversa lo Stretto. Le autorità marittime non hanno ancora rilasciato una comunicazione ufficiale sulle cause esatte del guasto, ma si attendono aggiornamenti nelle prossime ore. Intanto, tra i pendolari, cresce il senso di abbandono e la richiesta di interventi concreti. TI POTREBBERO INTERESSARE ANCHE:.



Guasto al sistema di propulsione rallenta la nuova nave traghetto Pietro Mondello: 50 minuti per la traversata, pendolari esasperati rilanciano il tema del Ponte sullo Stretto Un'altra mattinata di disagi per i pendolari dello Stretto di Messina, ancora una volta costretti a fare i conti con i problemi del trasporto marittimo tra Calabria e Sicilia. La nuova nave traghetto Pietro Mondello, entrata recentemente in servizio con la promessa di garantire maggiore efficienza e comfort, ha subito problemi tecnici durante la corsa delle 8:00 da Villa San Giovanni il traghetto, partito in orario, ha impiegato ben 50 minuti per raggiungere Messina, attraccando alle 8:50, in netto ritardo rispetto ai tempi previsti. Secondo le prime informazioni, il ritardo sarebbe stato causato da un guasto al sistema di propulsione, che ha costretto l'imbarcazione a viaggiare a velocità ridotta per buona parte della traversata. A bordo, la tensione è salita tra i numerosi pendolari, molti dei quali lavoratori e studenti, costretti a perdere coincidenze con treni e mezzi pubblici, o ad arrivare in ritardo ai propri impegni quotidiani. Sui social si sono moltiplicate le proteste, con diversi utenti che sottolineano l'ennesimo episodio di inefficienza in un servizio che, da decenni, rappresenta una delle poche alternative alla mancanza di un collegamento stabile tra le due sponde. "Ogni giorno è un'incognita - commenta un pendolare - tra ritardi, guasti e condizioni meteo avverse. Serve una soluzione strutturale". Questo episodio riaccende il dibattito sull'assenza del Ponte sullo Stretto, un'infrastruttura promessa da decenni ma mai realizzata, che avrebbe potuto rappresentare una svolta nei collegamenti tra Sicilia e continente. La Pietro Mondello, pur essendo una nave moderna, sembra non riuscire ancora a garantire

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Ponte sullo Stretto, Ciucci incontra il sindaco di Messina: "il Cipess entro la fine di giugno"

Incontro a Palazzo Zanca, questa mattina, tra l'amministratore delegato della "Stretto di Messina" Pietro Ciucci ed il sindaco Federico Basile. Incontro a Palazzo Zanca, questa mattina, tra l'amministratore delegato della "Stretto di Messina" Pietro Ciucci ed il sindaco Federico Basile. Presenti in comune anche il commissario dell'**Autorità portuale** Ciccio Rizzo ed il vicesindaco Salvatore Mondello. "Entro i prossimi dieci giorni invieremo le carte a Bruxelles - ha spiegato Ciucci - assicuro un impegno a tutela dell'ambiente, un impegno che rilevanza giuridica e se non rispettato potrebbero esserci conseguenze anche penali". "Cipess? Attendiamo la risposta entro il mese di giugno e si tratta di una previsione completa, non di un annuncio. Vanno analizzate carte relative all'aggiornamento progettuale, all'esito della Conferenza dei Servizi e altri documenti sulla Valutazione d'Impatto Ambientale. Dopo il Cipess passeremo alla progettazione esecutiva per fasi", sottolinea Ciucci.



TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Ponte sullo Stretto. Ciucci: "Entro 10 giorni inviamo a Ue piano con misure compensative"

Il presidente della società **Stretto** a Palazzo Zanca offre garanzie al sindaco su viabilità e risorse idriche "L'obiettivo è di inviare entro dieci giorni all'Unione Europea il piano comprensivo delle misure compensative. Poi il via libera del Cipess entro fine giugno, poi 40 giorni per la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale. Quindi a fine estate l'avvio dei lavori". Il presidente della società **Stretto** di Messina, Pietro Ciucci, torna a Palazzo Zanca per incontrare il sindaco Federico Basile, e fare il punto sull'iter in corso. All'incontro anche il vicesindaco Salvatore Mondello e il neo commissario dell'**Autorità Portuale dello Stretto**, Francesco Rizzo. Ciucci ha fornito al sindaco "garanzie su viabilità e risorse idriche", mentre pomeriggio è previsto un incontro con il presidente del Consorzio Autostrade Siciliane, Filippo Nasca, sul tema del pedaggio di Messina Nord - Villafranca. "Se il cronoprogramma verrà rispettato - dice il sindaco Federico Basile -, l'obiettivo è di avere già da settembre le misure compensative: 34 milioni per rifare le strade e altri fondi per mitigare le perdite idriche, oltre a quanto già si sta facendo".



TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Porto di Tremestieri, uno scivolo fuori uso da un mese e mezzo

venerdì 09 Maggio 2025 - 12:30 L'autorizzazione al dragaggio è attesa la prossima settimana Negli ultimi giorni di marzo Messina è stata investita da forti venti che hanno provocato l'insabbiamento di uno dei due scivoli del porto di Tremestieri. E' trascorso un mese e mezzo e il dragaggio non è ancora iniziato. Lo ricorda la Uil Trasporti, puntando il dito contro "la mancata autorizzazione da parte dell'Assessorato Territorio e Ambiente della Regione Siciliana. Una condizione che, giorno dopo giorno, grava sulla città, sull'economia e sulla sicurezza. A peggiorare il quadro, la nuova modalità di rilascio dell'autorizzazione, che non prevede più un'autorizzazione generale per 60.000 metri cubi di sabbia, ma impone una richiesta separata per ogni singolo evento. Una soluzione inefficace, che intrappola la città in una burocrazia lenta e disfunzionale, vanificando gli sforzi di ripristino e lasciando Messina esposta a continue emergenze". "Non è più tollerabile, da vent'anni, assistere inermi all'invasione del traffico pesante nel cuore della città, con tutte le conseguenze che comporta in termini di sicurezza, inquinamento e danni economici - dice il segretario generale di Uil Trasporti, Antonino Di Mento -. È tempo di passare dalle parole ai fatti. Serve un'autorizzazione unica e stabile, che preveda la movimentazione di almeno 60.000 metri cubi, e non più concessioni episodiche. Il porto deve tornare pienamente operativo, senza dover ogni volta affrontare una trafila burocratica che paralizza tutto". Il sindacato ha chiesto la convocazione immediata di un tavolo con la prefetta, il sindaco e il commissario dell'**Autorità Portuale**. Iter in corso Ma a che punto è l'iter? "Abbiamo eseguito tutti i rilievi e le indagini - spiega il direttore dell'area tecnica dell'**Autorità Portuale**, Massimiliano Maccarone -. La settimana prossima invieremo tutto in Regione e ci hanno promesso di dare autorizzazione nell'immediato. Subito dopo faremo l'ordine per l'arrivo della draga". Anche se l'autorizzazione dovesse arrivare già la prossima settimana, come auspicabile, bisognerà poi attendere ancora qualche giorno per l'arrivo dell'escavatore. Il dragaggio, quindi, non inizierà prima di fine mese. E quanto durerà? "Circa una settimana - conclude Maccarone -, bisogna rimuovere 20mila metri cubi di sabbia accumulata".



venerdì 09 Maggio 2025 - 12:30 L'autorizzazione al dragaggio è attesa la prossima settimana Negli ultimi giorni di marzo Messina è stata investita da forti venti che hanno provocato l'insabbiamento di uno dei due scivoli del porto di Tremestieri. E' trascorso un mese e mezzo e il dragaggio non è ancora iniziato. Lo ricorda la Uil Trasporti, puntando il dito contro "la mancata autorizzazione da parte dell'Assessorato Territorio e Ambiente della Regione Siciliana. Una condizione che, giorno dopo giorno, grava sulla città, sull'economia e sulla sicurezza. A peggiorare il quadro, la nuova modalità di rilascio dell'autorizzazione, che non prevede più un'autorizzazione generale per 60.000 metri cubi di sabbia, ma impone una richiesta separata per ogni singolo evento. Una soluzione inefficace, che intrappola la città in una burocrazia lenta e disfunzionale, vanificando gli sforzi di ripristino e lasciando Messina esposta a continue emergenze". "Non è più tollerabile, da vent'anni, assistere inermi all'invasione del traffico pesante nel cuore della città, con tutte le conseguenze che comporta in termini di sicurezza, inquinamento e danni economici - dice il segretario generale di Uil Trasporti, Antonino Di Mento -. È tempo di passare dalle parole ai fatti. Serve un'autorizzazione unica e stabile, che preveda la movimentazione di almeno 60.000 metri cubi, e non più concessioni episodiche. Il porto deve tornare pienamente operativo, senza dover ogni volta affrontare una trafila burocratica che paralizza tutto". Il sindacato ha chiesto la convocazione immediata di un tavolo con la prefetta, il sindaco e il commissario dell'**Autorità Portuale**. Iter in corso Ma a che punto è l'iter? "Abbiamo eseguito tutti i rilievi e le indagini - spiega il direttore dell'area tecnica dell'**Autorità Portuale**, Massimiliano Maccarone -. La settimana prossima invieremo tutto in Regione e ci

"Giravolta di Basile sul ponte, sacrifica Messina sull'altare di un'opera sbagliata"

Polemica di Invece del ponte sull'incontro di oggi con Ciucci. Il deputato Gallo invece loda gli "effetti positivi delle misure compensative per la città" MESSINA - "Apprendiamo di un incontro sul ponte al Municipio di Messina tra il presidente della società Stretto di Messina Ciucci, il sindaco Basile e il commissario dell'Autorità di sistema dello Stretto, il neo-pontista Ciccio Rizzo. Il sindaco avrebbe ottenuto rassicurazioni circa l'ottenimento di ben 34 milioni (sic!) per riparare le buche delle strade cittadine e intervenire sulla rete idrica colabrodo della nostra città. Poi caffè e foto di rito, con sorrisi di circostanza e tanti saluti". Tra ironia e vis polemica, interviene il comitato "Invece del ponte". Continua la nota: "Sarebbero queste quindi le "misure compensative" reclamate dai nostri amministratori? Che fine hanno fatto le proteste e le richieste messe per iscritto nella relazione consegnata dal sindaco alle Commissioni riunite della Camera dei deputati il 23 aprile 2023? E che fine hanno fatto le osservazioni presentate dalla Città metropolitana alla Commissione Via (Valutazione d'impatto ambientale) del ministero dell'Ambiente nell'aprile 2024?". Dalle denunce di un anno fa alla giravolta di oggi Insiste "Invece del ponte": Appena un anno fa Basile diceva: "Non si può pensare di prendere un documento di 10 anni fa, aggiornarlo, e dire che quello è il progetto del ponte", denunciando, per esempio, le centinaia di camion che passeranno in città o gli espropri di Contesse e "la galleria da Gazzi a Papardo a sei sette metri sotto le nostre case". E concludeva gonfiando il petto: "Io mi prendo le 'sputazzate', ma la mia città non la baratto"! Ebbene, dall'anno scorso il progetto non è cambiato di una virgola; i camion aggiuntivi per la città, gli espropri a Contesse (e a Ganzirri e Torre Faro) e "la galleria da Gazzi al Papardo a sei metri dalle nostre case" sono sempre gli stessi. Chi ha cambiato idea forse è lei, signor sindaco. La città lei non la baratta, ma così la regala e la fa strangolare". "Lei, sindaco, ha cambiato idea sul ponte" E ancora: "I 34 milioni per le buche sulle strade non sono neanche un baratto: sono l'offerta sacrificale di Messina sull'altare di un'opera sbagliata, inutile e dannosa. La giravolta dell'amministrazione ormai è palese, come il nuovo posizionamento di alcuni soggetti che fino a poco tempo fa manifestavano fortissima contrarietà al devastante progetto del ponte. I cittadini di Messina però non hanno cambiato idea, non si fanno né barattare né regalare. Continueremo a lottare e vinceremo la battaglia". Gallo: "Le opere compensative un effetto positivo per Messina, Basile pragmatico" Di diverso tono il deputato di Sud chiama Nord Francesco Gallo: "L'incontro di oggi tra il presidente della società Stretto di Messina Pietro Ciucci, il sindaco, Federico Basile e il neo commissario dell'Autorità portuale, Ciccio Rizzo, deve essere motivo di grande soddisfazione per tutti i messinesi a prescindere dalla loro posizione sulla realizzazione



Polemica di Invece del ponte sull'incontro di oggi con Ciucci. Il deputato Gallo invece loda gli "effetti positivi delle misure compensative per la città" MESSINA - "Apprendiamo di un incontro sul ponte al Municipio di Messina tra il presidente della società Stretto di Messina Ciucci, il sindaco Basile e il commissario dell'Autorità di sistema dello Stretto, il neo-pontista Ciccio Rizzo. Il sindaco avrebbe ottenuto rassicurazioni circa l'ottenimento di ben 34 milioni (sic!) per riparare le buche delle strade cittadine e intervenire sulla rete idrica colabrodo della nostra città. Poi caffè e foto di rito, con sorrisi di circostanza e tanti saluti". Tra ironia e vis polemica, interviene il comitato "Invece del ponte". Continua la nota: "Sarebbero queste quindi le "misure compensative" reclamate dai nostri amministratori? Che fine hanno fatto le proteste e le richieste messe per iscritto nella relazione consegnata dal sindaco alle Commissioni riunite della Camera dei deputati il 23 aprile 2023? E che fine hanno fatto le osservazioni presentate dalla Città metropolitana alla Commissione Via (Valutazione d'impatto ambientale) del ministero dell'Ambiente nell'aprile 2024?". Dalle denunce di un anno fa alla giravolta di oggi Insiste "Invece del ponte". Appena un anno fa Basile diceva: "Non si può pensare di prendere un documento di 10 anni fa, aggiornarlo, e dire che quello è il progetto del ponte", denunciando, per esempio, le centinaia di camion che passeranno in città o gli espropri di Contesse e "la galleria da Gazzi a Papardo a sei sette metri sotto le nostre case". E concludeva gonfiando il petto: "Io mi prendo le 'sputazzate', ma la mia città non la baratto"! Ebbene, dall'anno scorso il progetto non è cambiato di una virgola; i camion aggiuntivi per la città, gli espropri a Contesse (e a Ganzirri e Torre Faro) e "la galleria da Gazzi al Papardo a sei metri dalle nostre case" sono sempre gli stessi. Chi ha cambiato idea forse è lei, signor sindaco. La città lei non la baratta, ma così la regala e la fa strangolare". "Lei, sindaco, ha cambiato idea sul ponte" E ancora: "I 34 milioni per le buche sulle strade non sono neanche un baratto: sono l'offerta sacrificale di Messina sull'altare di un'opera sbagliata, inutile e dannosa. La giravolta dell'amministrazione ormai è palese, come il nuovo posizionamento di alcuni soggetti che fino a poco tempo fa manifestavano fortissima contrarietà al devastante progetto del ponte. I cittadini di Messina però non hanno cambiato idea, non si fanno né barattare né regalare. Continueremo a lottare e vinceremo la battaglia". Gallo: "Le opere compensative un effetto positivo per Messina, Basile pragmatico" Di diverso tono il deputato di Sud chiama Nord Francesco Gallo: "L'incontro di oggi tra il presidente della società Stretto di Messina Pietro Ciucci, il sindaco, Federico Basile e il neo commissario dell'Autorità portuale, Ciccio Rizzo, deve essere motivo di grande soddisfazione per tutti i messinesi a prescindere dalla loro posizione sulla realizzazione

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

di questa grande infrastruttura. Le opere cosiddette compensative rappresentano infatti un effetto positivo e concreto per la città di Messina. Questo è anche il frutto dell'atteggiamento costruttivo e pragmatico del sindaco Basile e - senza falsa modestia - del mio lavoro in Parlamento, volutamente tenuto lontano da riflettori e proclami". "Il mio ordine del giorno che impegnava il governo e un ringraziamento alle deputate Siracusano e Varchi" Continua Gallo: "A tal proposito ricordo ai più distratti l'ordine del giorno da me presentato e approvato dalla Camera il 20 dicembre scorso che impegnava il governo ad "adottare le iniziative di competenza volte a prevedere, che la società Stretto di Messina inizi i lavori delle opere e delle misure compensative, concordate tra Comune di Messina e ministero delle Infrastrutture, contestualmente, ovvero prima, dell'avvio dei lavori del manufatto stabile. In questo frangente colgo l'occasione per ringraziare le deputate Matilde Siracusano (Forza Italia) e Carolina Varchi (Fratelli d'Italia), che mi hanno aiutato a raggiungere questo risultato".

Palermo Today

Palermo, Termini Imerese

Lagalla a tutto campo: "Non sono ostaggio dei partiti, aumento Tari dimezzato e sullo stadio..."

Il sindaco interviene sui temi caldi. "Rimpasto di Giunta? Il riequilibrio ci sia pure alla Regione e alla Provincia". Lo sfogo sulla tassa dei rifiuti: "Rincari decisi a livello nazionale, ma nessuna stangata". Allarme violenza giovanile: "I Comuni da soli non bastano". La convenzione (al palo) per la gestione del Barbera: "La faremo prima della pausa estiva" Sull'aumento della Tari, la tassa dell'immondizia, tiene a precisare che "il Comune si è dovuto adeguare a disposizioni nazionali" e comunque "è riuscito a dimezzare gli aumenti" previsti dall'Arera (Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente). Il sindaco Roberto Lagalla non vuol sentir parlare di stangata - né al singolare né al plurale - perché anche i rincari dell'imposta di soggiorno "sono tollerabili"; mentre con le nuove tariffe dell'acqua "riusciremo a sostituire le reti colabrodo". Il tema caldo, quello delle tasse, lo fa indispettire (e non poco) perché, ricorda, "non dimentichiamoci che questa amministrazione ha sterilizzato gli aumenti dell'Irpef, rimodulando il piano di riequilibrio concordato con lo Stato dalla Giunta Orlando. Quella sì che sarebbe stata una stangata...". Il primo cittadino interviene per ristabilire quella che secondo lui è "la

narrazione oggettiva dei fatti". Lo fa in una fase in cui, archiviate le elezioni alla Città metropolitana, si ritorna a parlare di rimpasto al Comune (ma anche alla Regione) e nella vita di tutti i giorni - lontano dai palazzi della politica - la società palermitana è ancora scossa dalla strage di Monreale. Sindaco, lei ha sempre sostenuto che a Palermo "non c'è un allarme sicurezza". Dopo il triplice omicidio di Monreale c'è preoccupazione per l'esplosione del disagio e della violenza giovanile. Le opposizioni hanno depositato una mozione, condivisa anche dal suo gruppo consiliare, che impegna l'amministrazione comunale a mettere in campo misure strutturali per prevenire un fenomeno ormai dilagante. Basterà? "C'è un disagio giovanile, con allarmanti punte di violenza, che riguarda non specificatamente Palermo o Monreale ma tutta l'Italia. È il segno di una crisi generazionale che trova spiegazione anche nella sospensione delle relazioni interpersonali giovanili avvenute durante il Covid. A Palermo, sul piano del sociale e sul controllo del territorio, stiamo facendo il possibile con le forze e le risorse a disposizione dell'amministrazione. Siamo intervenuti sulla movida selvaggia e, specie alla Vucciria e in via La Lumia, abbiamo ottenuto dei risultati. Indubbiamente i Comuni hanno una loro responsabilità, ma da soli non bastano ad arginare il disagio giovanile e a garantire la sicurezza. Continueremo a lavorare per quanto riguarda il controllo del territorio con il Comitato per l'ordine e la sicurezza; mentre proseguiremo nel progetto educativo e sociale all'interno delle relazioni con Stato, Regione e Usl. L'assessore Mimma Calabrò è consapevole del lavoro fatto da Rosi Pennino ed è responsabilmente impegnata per assicurare continuità". Quello fra Pennino e Calabrò, voluto da Forza Italia, è l'ultimo



Il sindaco interviene sui temi caldi. "Rimpasto di Giunta? Il riequilibrio ci sia pure alla Regione e alla Provincia". Lo sfogo sulla tassa dei rifiuti: "Rincari decisi a livello nazionale, ma nessuna stangata". Allarme violenza giovanile: "I Comuni da soli non bastano". La convenzione (al palo) per la gestione del Barbera: "La faremo prima della pausa estiva" Sull'aumento della Tari, la tassa dell'immondizia, tiene a precisare che "il Comune si è dovuto adeguare a disposizioni nazionali" e comunque "è riuscito a dimezzare gli aumenti" previsti dall'Arera (Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente). Il sindaco Roberto Lagalla non vuol sentir parlare di stangata - né al singolare né al plurale - perché anche i rincari dell'imposta di soggiorno "sono tollerabili"; mentre con le nuove tariffe dell'acqua "riusciremo a sostituire le reti colabrodo". Il tema caldo, quello delle tasse, lo fa indispettire (e non poco) perché, ricorda, "non dimentichiamoci che questa amministrazione ha sterilizzato gli aumenti dell'Irpef, rimodulando il piano di riequilibrio concordato con lo Stato dalla Giunta Orlando. Quella sì che sarebbe stata una stangata...". Il primo cittadino interviene per ristabilire quella che secondo lui è "la narrazione oggettiva dei fatti". Lo fa in una fase in cui, archiviate le elezioni alla Città metropolitana, si ritorna a parlare di rimpasto al Comune (ma anche alla Regione) e nella vita di tutti i giorni - lontano dai palazzi della politica - la società palermitana è ancora scossa dalla strage di Monreale. Sindaco, lei ha sempre sostenuto che a Palermo "non c'è un allarme sicurezza". Dopo il triplice omicidio di Monreale c'è preoccupazione per l'esplosione del disagio e della violenza giovanile. Le opposizioni hanno depositato una mozione, condivisa anche dal suo gruppo consiliare, che impegna

Palermo Today

Palermo, Termini Imerese

avvicendamento fatto in Giunta. Dopo le elezioni alla Città metropolitana, è la Dc - salita a sei consiglieri a Sala Martorana - che spinge per un rimpasto di Giunta. Gli altri alleati della coalizione però non sono d'accordo. Anche lei frena o alla fine cederà perché, come dice l'ex sindaco Leoluca Orlando, "è ostaggio dei partiti"? "Io non freno né accelero, mi limito a prendere atto della situazione esistente. Non mi ritengo ostaggio dei partiti. Lo dimostra il fatto che questa Giunta ha già fatto molte più cose di quanto ne abbia fatta quella che mi ha preceduto e che si riteneva libera dai partiti. Io ho la consapevolezza di essere a capo di una coalizione e di dover garantire tutti. Il criterio che abbiamo adottato è quello dei numeri usciti dalle elezioni del 2022. Oggi c'è chi, alla luce di movimenti avvenuti durante la consiliatura, legittimamente invoca più spazio. Se per ogni variazione algebrica in Consiglio però dobbiamo fare un cambio in Giunta, non la finiamo più". Ma alla Regione, Raffaele Lombardo, che assieme a lei e a Gianfranco Micciché ha dato vita a Grande Sicilia, il rimpasto lo ha chiesto "Vero è. Ecco perché siamo dell'avviso che si debba fare un ragionamento complessivo che metta assieme Regione, Comune e Città metropolitana, con le deleghe da assegnare a livello provinciale. Bisogna riportare le variazioni algebriche a un principio di effettivo riequilibrio". A proposito di Città metropolitana: il risultato di Grande Sicilia alle elezioni di secondo livello la soddisfa? "Il risultato di Grande Sicilia a livello regionale è più che soddisfacente, anche se in alcune province le alleanze si sono rimescolate e si tratta di elezioni di secondo livello che hanno interessato poco i cittadini, anche se il recupero di una rappresentanza più larga è da salutare positivamente. Per quanto riguarda Palermo, ho ritenuto di dovermi astenere da ogni influenza sui consiglieri comunali di Palermo e della provincia. Lavoriamo per Palermo ha fondamentalmente contato su alcuni volenterosi e ben identificati consiglieri comunali che si riconoscono nelle nostre posizioni, ma non abbiamo fatto opera di arruolamento. Adesso dovremo regolare il funzionamento della Città metropolitana attraverso lo statuto, che è il primo atto che il Consiglio sarà chiamato ad approvare. L'elezione diretta è un tributo maggiore alla democrazia, ma dobbiamo stare attenti alla bicefalia istituzionale. La coesistenza del sindaco del capoluogo e di quello metropolitano è importante: il fatto che le due figure siano coincidenti garantisce una condivisione sulle strategie e sull'impiego delle risorse". Sul fronte nomine, invece, bisogna rimpiazzare Vito Riggio, che si è dimesso da amministratore delegato della Gesap. Forza Italia le ha già indicato il nome del sostituto? E sul percorso di privatizzazione che tempi ci sono? C'è chi sostiene che lei voglia procedere senza fretta... "Il nuovo amministratore delegato di Gesap verrà nominato entro il mese di giugno, dopo l'approvazione del bilancio. Forza Italia non mi ha fatto ancora nomi. Con il presidente Schifani ci confrontiamo periodicamente con assoluta lealtà e sulla privatizzazione dell'aeroporto non c'è nessuna freddezza da parte mia. Il Comune ha messo nero su bianco la vendita delle quote di Gesap nel Piano di riequilibrio. Dobbiamo quindi avere la certezza che la Corte dei conti definisca il giudizio sul Piano di riequilibrio, cosa che avverrà fra maggio e giugno. Dopodiché prima di Ferragosto faremo un passaggio in Assemblea dei soci per autorizzare la dismissione delle quote e

Palermo Today

Palermo, Termini Imerese

conferire l'incarico all'advisor. Con Schifani c'è piena sintonia sul percorso di privatizzazione della Gesap". Con Schifani c'è sintonia anche sul successore di Pasqualino Monti all'**Autorità portuale**? "Il governatore, con molta correttezza, mi ha tenuto informato sull'evoluzione di questa vicenda che riguarda il ministero delle Infrastrutture e la Regione. Tecnico o politico che sia, il successore di Monti deve essere qualcuno che sappia fare bene il proprio mestiere. Non ho la pretesa di parlare di nomi ma di caratteristiche. Occorre qualità. Luca Lupi, da segretario generale dell'Authority, ha dimostrato di saper svolgere bene le funzioni portuali e anche di avere attaccamento alla città". Torniamo al tema tasse. Per mitigare gli aumenti della Tari, è stata ritoccata all'insù anche la tassa di soggiorno. Una doppia decisione che ha fatto protestare sia le associazioni di categoria sia i cittadini, che si ritrovano comunque con un servizio di raccolta dei rifiuti che lascia a desiderare. A ciò bisogna aggiungere pure gli aumenti della bolletta idrica. Non è forse un po' troppo per i palermitani? "È bene che i cittadini sappiano che le tariffe della Tari e dell'Amap non le stabilisce né il Comune né la politica, ma un organo tecnico a livello nazionale che si chiama Arera. Noi non possiamo che adeguarci. Non solo. Le tariffe vengono adottate attraverso altri organi territoriali: la Srr per i rifiuti, l'Ati idrico per l'acqua. Per quanto riguarda la tassa dei rifiuti, Palermo è al 15esimo posto fra i capoluoghi di regione: ciò significa che ci sono 14 città che hanno la Tari più cara di noi. Come deliberato già due anni fa è previsto l'utilizzo dell'imposta di soggiorno per alleggerire l'impatto degli incrementi. In questo modo sono stati ridotti del 50% gli aumenti che l'Arera aveva deliberato. Il Consiglio comunale, nella sua sovranità, ha deciso in 'zona Cesarini' di mitigare ulteriormente questo impatto con un altro ritocco della tassa di soggiorno. Si tratta di un aumento tollerabile, anche alla luce del fatto che Palermo - unica città in Italia - riconosce agli albergatori e agli operatori turistici extralberghieri il 10% della tassa di soggiorno trattenuto alla fonte. L'amministrazione comunale è disponibile ad un confronto con gli operatori di settore, ma finiamola col dire che abbiamo aumentato le tasse due volte. Le nuove tariffe dell'acqua invece sono state deliberate con il voto di tutti i sindaci e sono vincolate all'obbligo per Amap di fare gli investimenti. A Palermo, ad esempio, è previsto il rinnovo di reti idriche che oggi perdono il 50% dell'acqua. Non ci si può lamentare dei servizi se non si fanno gli investimenti. La Rap ha bisogno di uomini e mezzi ma soprattutto della collaborazione dei cittadini. A Mondello siamo arrivati all'80% di raccolta differenziata; in centro storico, nell'area in cui è partito l'ultimo step del 'porta a porta' siamo al 40%: c'è una resistenza di cittadini e operatori commerciali". E il biglietto dell'Amat sul quale pende la proposta di portare il prezzo da 1,40 a 1,60? "Faccio notare che a Milano il biglietto singolo costa 2,20 euro, a Bologna 2,30 euro, a Torino 2 euro, a Genova 2 euro, a Firenze 1,70 euro. Con gli abbonamenti, però, si abbatte il costo del biglietto singolo e sono previsti ulteriori tagli per chi sottoscrive gli abbonamenti telematici. In questo modo vogliamo favorire la diffusione del trasporto pubblico di massa. Se non si capisce questo si fa demagogia. Credo però che in questo momento l'Amat, tra le partecipate comunali, sia quella che eroga il peggior

Palermo Today

Palermo, Termini Imerese

servizio e deve rivedere profondamente i modelli operativi, ma noi abbiamo il dovere di spingere sull'uso dei mezzi pubblici. Per questo abbiamo dato priorità alla linea C del tram, che collegherà corso Calatafimi alla Stazione centrale, e alla linea B, che congiungerà Notarbartolo a Giachery. La futura intersezione del tram con l'Anello ferroviario, nella tratta Notarbartolo-Politeama, che entrerà in funzione tra la fine di quest'anno e l'inizio del 2026, consentirà ai palermitani la possibilità di avere mezzi ogni 15 minuti". La convenzione fra Comune e Palermo calcio per la gestione dello stadio Barbera sembrava cosa fatta e invece i tempi si stanno allungando. A che punto siamo? "Con il Palermo calcio il rapporto è eccellente. C'è la volontà di arrivare a un accordo ma dobbiamo contemperare le esigenze della società, che vuole una concessione dell'impianto quanto più ampia possibile per sostenere gli investimenti, con la valorizzazione del titolo di proprietà del Comune. Ci sono alcune riserve da parte degli uffici e gli stessi organi consiliari hanno chiesto degli approfondimenti. Stiamo parlando per lo più di aspetti di tipo giuridico-amministrativo, la sostanza non è in discussione. Il Comune sta facendo la sua parte: abbiamo accantonato somme per i lavori necessari a garantire la continuità della attività agonistica e prevediamo che prima della pausa estiva questa vicenda possa trovare una sua definizione".

Tenerini (FI): "L'Economia del Mare è la sfida strategica per la Toscana. Livorno torni ad essere la porta d'Europa"

(AGENPARL) - Fri 09 May 2025 Tenerini (FI): "L'Economia del Mare è la sfida strategica per la Toscana. Livorno torni ad essere la porta d'Europa" Livorno, 4 aprile 2025 - "Non è più tempo di cartoline, è tempo di visione strategica.

L'Economia del Mare deve diventare un pilastro dello sviluppo della Toscana e del programma di Forza Italia per le prossime elezioni regionali". Così l'on.

Chiara Tenerini, deputata di Forza Italia e segretaria provinciale a Livorno, è intervenuta questa mattina al convegno "L'Economia del Mare", che si è tenuto nel capoluogo labronico. "Da Livorno, città storicamente vocata ai commerci e alla portualità - ha dichiarato Tenerini - lanciamo un messaggio politico forte:

vogliamo una Toscana che investa nella blue economy, nella logistica, nell'innovazione, nella sostenibilità e nell'internazionalizzazione delle sue imprese. Livorno deve tornare ad essere la porta della Toscana e dell'Italia sul Mediterraneo". Nel suo intervento, la parlamentare azzurra ha sottolineato come il 40% del valore aggiunto delle province di Livorno e Grosseto provenga proprio dall'Economia del Mare, un settore che in Italia genera oltre 60 miliardi di euro e impiega più di un milione di lavoratori. "Numeri che parlano chiaro - ha detto - e che rendono ancor più grave l'assenza di una strategia regionale. È mancata una cabina di regia, è mancata la capacità di far dialogare

porti, imprese, formazione e innovazione. Noi vogliamo colmare questo vuoto". Tra i progetti chiave richiamati da Tenerini, anche la Darsena Europa: "Deve essere gestita come un'infrastruttura strategica nazionale, non come un dossier burocratico. Deve garantire piena interoperabilità tra i porti del Tirreno settentrionale, puntando a un vero corridoio euro-mediterraneo che colleghi la Toscana al Nord Europa e ai nuovi mercati africani e mediorientali". "Per Forza Italia - ha concluso Tenerini - la blue economy non è un tema da convegni, ma una scelta politica. Vogliamo far salpare la Toscana. E vogliamo farlo da Livorno". Ufficio Stampa Gruppo Forza Italia -Berlusconi Presidente Camera dei deputati - Via degli Uffici del Vicario n. 21 - 00186 - Roma 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.

porti, imprese, formazione e innovazione. Noi vogliamo colmare questo vuoto". Tra i progetti chiave richiamati da Tenerini, anche la Darsena Europa: "Deve essere gestita come un'infrastruttura strategica nazionale, non come un dossier burocratico. Deve garantire piena interoperabilità tra i porti del Tirreno settentrionale, puntando a un vero corridoio euro-mediterraneo che colleghi la Toscana al Nord Europa e ai nuovi mercati africani e mediorientali". "Per Forza Italia - ha concluso Tenerini - la blue economy non è un tema da convegni, ma una scelta politica. Vogliamo far salpare la Toscana. E vogliamo farlo da Livorno". Ufficio Stampa Gruppo Forza Italia -Berlusconi Presidente Camera dei deputati - Via degli Uffici del Vicario n. 21 - 00186 - Roma 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.

porti, imprese, formazione e innovazione. Noi vogliamo colmare questo vuoto". Tra i progetti chiave richiamati da Tenerini, anche la Darsena Europa: "Deve essere gestita come un'infrastruttura strategica nazionale, non come un dossier burocratico. Deve garantire piena interoperabilità tra i porti del Tirreno settentrionale, puntando a un vero corridoio euro-mediterraneo che colleghi la Toscana al Nord Europa e ai nuovi mercati africani e mediorientali". "Per Forza Italia - ha concluso Tenerini - la blue economy non è un tema da convegni, ma una scelta politica. Vogliamo far salpare la Toscana. E vogliamo farlo da Livorno". Ufficio Stampa Gruppo Forza Italia -Berlusconi Presidente Camera dei deputati - Via degli Uffici del Vicario n. 21 - 00186 - Roma 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.

porti, imprese, formazione e innovazione. Noi vogliamo colmare questo vuoto". Tra i progetti chiave richiamati da Tenerini, anche la Darsena Europa: "Deve essere gestita come un'infrastruttura strategica nazionale, non come un dossier burocratico. Deve garantire piena interoperabilità tra i porti del Tirreno settentrionale, puntando a un vero corridoio euro-mediterraneo che colleghi la Toscana al Nord Europa e ai nuovi mercati africani e mediorientali". "Per Forza Italia - ha concluso Tenerini - la blue economy non è un tema da convegni, ma una scelta politica. Vogliamo far salpare la Toscana. E vogliamo farlo da Livorno". Ufficio Stampa Gruppo Forza Italia -Berlusconi Presidente Camera dei deputati - Via degli Uffici del Vicario n. 21 - 00186 - Roma 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.

porti, imprese, formazione e innovazione. Noi vogliamo colmare questo vuoto". Tra i progetti chiave richiamati da Tenerini, anche la Darsena Europa: "Deve essere gestita come un'infrastruttura strategica nazionale, non come un dossier burocratico. Deve garantire piena interoperabilità tra i porti del Tirreno settentrionale, puntando a un vero corridoio euro-mediterraneo che colleghi la Toscana al Nord Europa e ai nuovi mercati africani e mediorientali". "Per Forza Italia - ha concluso Tenerini - la blue economy non è un tema da convegni, ma una scelta politica. Vogliamo far salpare la Toscana. E vogliamo farlo da Livorno". Ufficio Stampa Gruppo Forza Italia -Berlusconi Presidente Camera dei deputati - Via degli Uffici del Vicario n. 21 - 00186 - Roma 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.

porti, imprese, formazione e innovazione. Noi vogliamo colmare questo vuoto". Tra i progetti chiave richiamati da Tenerini, anche la Darsena Europa: "Deve essere gestita come un'infrastruttura strategica nazionale, non come un dossier burocratico. Deve garantire piena interoperabilità tra i porti del Tirreno settentrionale, puntando a un vero corridoio euro-mediterraneo che colleghi la Toscana al Nord Europa e ai nuovi mercati africani e mediorientali". "Per Forza Italia - ha concluso Tenerini - la blue economy non è un tema da convegni, ma una scelta politica. Vogliamo far salpare la Toscana. E vogliamo farlo da Livorno". Ufficio Stampa Gruppo Forza Italia -Berlusconi Presidente Camera dei deputati - Via degli Uffici del Vicario n. 21 - 00186 - Roma 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.

porti, imprese, formazione e innovazione. Noi vogliamo colmare questo vuoto". Tra i progetti chiave richiamati da Tenerini, anche la Darsena Europa: "Deve essere gestita come un'infrastruttura strategica nazionale, non come un dossier burocratico. Deve garantire piena interoperabilità tra i porti del Tirreno settentrionale, puntando a un vero corridoio euro-mediterraneo che colleghi la Toscana al Nord Europa e ai nuovi mercati africani e mediorientali". "Per Forza Italia - ha concluso Tenerini - la blue economy non è un tema da convegni, ma una scelta politica. Vogliamo far salpare la Toscana. E vogliamo farlo da Livorno". Ufficio Stampa Gruppo Forza Italia -Berlusconi Presidente Camera dei deputati - Via degli Uffici del Vicario n. 21 - 00186 - Roma 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.

porti, imprese, formazione e innovazione. Noi vogliamo colmare questo vuoto". Tra i progetti chiave richiamati da Tenerini, anche la Darsena Europa: "Deve essere gestita come un'infrastruttura strategica nazionale, non come un dossier burocratico. Deve garantire piena interoperabilità tra i porti del Tirreno settentrionale, puntando a un vero corridoio euro-mediterraneo che colleghi la Toscana al Nord Europa e ai nuovi mercati africani e mediorientali". "Per Forza Italia - ha concluso Tenerini - la blue economy non è un tema da convegni, ma una scelta politica. Vogliamo far salpare la Toscana. E vogliamo farlo da Livorno". Ufficio Stampa Gruppo Forza Italia -Berlusconi Presidente Camera dei deputati - Via degli Uffici del Vicario n. 21 - 00186 - Roma 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.

porti, imprese, formazione e innovazione. Noi vogliamo colmare questo vuoto". Tra i progetti chiave richiamati da Tenerini, anche la Darsena Europa: "Deve essere gestita come un'infrastruttura strategica nazionale, non come un dossier burocratico. Deve garantire piena interoperabilità tra i porti del Tirreno settentrionale, puntando a un vero corridoio euro-mediterraneo che colleghi la Toscana al Nord Europa e ai nuovi mercati africani e mediorientali". "Per Forza Italia - ha concluso Tenerini - la blue economy non è un tema da convegni, ma una scelta politica. Vogliamo far salpare la Toscana. E vogliamo farlo da Livorno". Ufficio Stampa Gruppo Forza Italia -Berlusconi Presidente Camera dei deputati - Via degli Uffici del Vicario n. 21 - 00186 - Roma 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.



(ARC) Porti: Amirante, logistica strategica e investimenti in crescita

(AGENPARL) - Fri 09 May 2025 L'assessore all'inaugurazione della nuova sede di Midsea al porto di Monfalcone Monfalcone, 9 maggio - "La logistica rappresenta un ambito strategico su cui, in questa legislatura, la Regione continua a investire con determinazione. La piattaforma logistica regionale ? un'infrastruttura articolata e complessa, fondata sulla sinergia tra soggetti pubblici e privati, e costituisce un asset chiave per lo sviluppo economico e produttivo del territorio". Lo ha dichiarato oggi l'assessore regionale alle Infrastrutture, Cristina Amirante, intervenendo alla cerimonia di inaugurazione della nuova palazzina della societ? Midsea (Gruppo Midolini) all'interno del porto di Monfalcone. Tra i presenti anche il sindaco della Citt? dei cantieri, Luca Fasan. Come ha sottolineato l'esponente della Giunta regionale, il sistema logistico integrato del Friuli Venezia Giulia non si limita alla presenza dei porti, ma si estende a vaste aree industriali gestite dai Consorzi di sviluppo industriale e a una rete di collegamenti cruciali per la competitivita? regionale. Particolare attenzione ? riservata ai raccordi ferroviari - come quello in progetto per Porto Nogaro - e alla terza corsia autostradale, infrastruttura strategica in un contesto che registra la pi? alta percentuale di transito di mezzi pesanti in Europa. "Il sostegno della Regione - ha aggiunto Amirante - si concretizza in una gestione oculata e proattiva delle risorse disponibili, molte delle quali gi? investite per il potenziamento delle infrastrutture portuali, con ulteriori fondi in arrivo. Se vogliamo dare piena attuazione agli interventi previsti dal Pnrr e garantire reale competitivita? al sistema produttivo, dobbiamo agire ora, mentre altri Paesi - come Austria e Slovenia - stanno limitando l'accesso alle loro reti ferroviarie". L'assessore ha infine evidenziato il ruolo cruciale delle imprese regionali: "Aziende come il Gruppo Midolini, che scelgono di investire e credere nel nostro territorio, integrano con la loro operativita? e visione strategica gli interventi pubblici, contribuendo - ha concluso - concretamente alla crescita dell'intero sistema logistico". ARC/GG/pph 091444 MAG 25 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

(ARC) Porti: Amirante, logistica strategica e investimenti in crescita

05/09/2025 14:48

(AGENPARL) - Fri 09 May 2025 L'assessore all'inaugurazione della nuova sede di Midsea al porto di Monfalcone Monfalcone, 9 maggio - "La logistica rappresenta un ambito strategico su cui, in questa legislatura, la Regione continua a investire con determinazione. La piattaforma logistica regionale ? un'infrastruttura articolata e complessa, fondata sulla sinergia tra soggetti pubblici e privati, e costituisce un asset chiave per lo sviluppo economico e produttivo del territorio". Lo ha dichiarato oggi l'assessore regionale alle Infrastrutture, Cristina Amirante, intervenendo alla cerimonia di inaugurazione della nuova palazzina della societ? Midsea (Gruppo Midolini) all'interno del porto di Monfalcone. Tra i presenti anche il sindaco della Citt? dei cantieri, Luca Fasan. Come ha sottolineato l'esponente della Giunta regionale, il sistema logistico integrato del Friuli Venezia Giulia non si limita alla presenza dei porti, ma si estende a vaste aree industriali gestite dai Consorzi di sviluppo industriale e a una rete di collegamenti cruciali per la competitivita? regionale. Particolare attenzione ? riservata ai raccordi ferroviari - come quello in progetto per Porto Nogaro - e alla terza corsia autostradale, infrastruttura strategica in un contesto che registra la pi? alta percentuale di transito di mezzi pesanti in Europa. "Il sostegno della Regione - ha aggiunto Amirante - si concretizza in una gestione oculata e proattiva delle risorse disponibili, molte delle quali gi? investite per il potenziamento delle infrastrutture portuali, con ulteriori fondi in arrivo. Se vogliamo dare piena attuazione agli interventi previsti dal Pnrr e garantire reale competitivita? al sistema produttivo, dobbiamo agire ora, mentre altri Paesi - come Austria e Slovenia - stanno limitando l'accesso alle loro reti ferroviarie". L'assessore ha infine evidenziato il ruolo cruciale delle imprese regionali: "Aziende come il Gruppo Midolini, che scelgono di investire e credere nel nostro territorio, integrano con la loro operativita? e visione strategica gli interventi pubblici, contribuendo - ha concluso - concretamente alla crescita dell'intero sistema logistico". ARC/GG/pph 091444 MAG 25 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.

P&O Offers Cruises Offers Savings Off Select Voyages

P&O Cruises has announced a limited-time promotion to celebrate its third year as partner of the BAFTA Television Awards. From May 8 to May 12, 2025, guests booking Select Price or Early Saver holidays departing before March 27, 2027, will receive a 5 percent discount. In addition, new and returning

P&O Cruises has announced a limited-time promotion to celebrate its third year as partner of the BAFTA Television Awards. From May 8 to May 12, 2025, guests booking Select Price or Early Saver holidays departing before March 27, 2027, will receive a 5 percent discount. In addition, new and returning guests can save 15 percent on Classic drinks packages during the offer period. The BAFTA Television Awards with P&O Cruises will air on Sunday, May 11, 2025, at 7:00 PM BST on BBC One and iPlayer. The ceremony will include the presentation of the P&O Cruises Memorable Moment Award, the only award decided by public vote, celebrating the most impactful television moment of the year. Featured itineraries include:



Informare

Focus

Nel primo trimestre i ricavi di Costamare sono diminuiti del -6,1%

Portato a termine lo spin-off della Costamare Bulkers Completato nei giorni scorsi lo spin-off della Costamare Bulkers, a cui è stata conferita la flotta di 37 navi portarinfuse del gruppo del 27 febbraio 2025), la monegasca Costamare, a cui è rimasta la parte restante della flotta costituita da 68 portacontainer, ha annunciato i risultati economici conseguiti nel primo trimestre del 2025, periodo nel corso del quale i ricavi, dopo sette trimestri di crescita, hanno registrato un calo del -6,1% essendo ammontati a 446,2 milioni di dollari rispetto a 475,4 milioni nei primi tre mesi dello scorso anno. Il valore dell'utile operativo è aumentato del +4,1% a 107,7 milioni e quello dell'utile netto è calato del -1,8% a 100,8 milioni di dollari. Riferendosi al mercato mondiale delle portacontenitori, il direttore finanziario di Costamare, Gregory Zikos, ha specificato che finora la domanda di questa tipologia di navi ha mantenuto un andamento positivo. «La flotta commercialmente inattiva - ha spiegato - rimane al di sotto dell'1%, il che indica un mercato pienamente attivo».

Accennando all'impatto delle tasse a carico delle navi cinesi in arrivo nei **porti** statunitensi definite dall'Office of the United States Trade Representative del

18 aprile 2025), Zikos ha affermato che, «per quanto riguarda le tariffe proposte dall'USTR, inizialmente la redistribuzione della flotta e le riorganizzazioni del network potrebbero comportare inefficienze, con una conseguente aumento della domanda di tonnellaggio». Circa lo stato della flotta di Costamare posta a noleggio, Zikos ha reso noto che «il tasso di impiego della nostra flotta di portacontainer si attesta al 100% e al 73% rispettivamente per il 2025 e per il 2026. I ricavi complessivi contrattualizzati - ha precisato - ammontano a 2,3 miliardi di dollari, con una durata residua dei noleggi time charter di 3,3 anni».



Informare

Focus

Nel primo trimestre il traffico delle merci nei porti della Tunisia è diminuito del -2,6%

Calo del -16,9% dei carichi allo sbarco e aumento del +6,8% di quelli all'imbarco. Nel primo trimestre del 2025 i porti tunisini hanno movimentato 7,01 milioni di tonnellate di merci, con una flessione del -2,6% sul corrispondente periodo dello scorso anno che è stata determinata dalla forte contrazione del -16,9% delle merci all'imbarco che sono ammontate a 2,37 milioni di tonnellate, mentre quelle allo sbarco sono aumentate del +6,8% a 4,64 milioni di tonnellate. Inoltre, la riduzione complessiva del traffico è stata causata dal calo dei volumi di rinfuse ad eccezione dei cereali che, con 1,27 milioni di tonnellate, hanno registrato una crescita del +6,7%. Le altre rinfuse secche sono diminuite del -20,1% a 1,29 milioni di tonnellate e sono calati anche gli idrocarburi e le altre rinfuse liquide, con volumi risultati pari rispettivamente a 2,12 milioni di tonnellate (-5,1%) e 206mila tonnellate (-25,1%). In deciso rialzo, invece, le merci varie che hanno totalizzato 2,13 milioni di tonnellate (+12,9%), di cui 983mila tonnellate di merci containerizzate (+2,3%) realizzate con una movimentazione di contenitori pari a 125mila teu (+9,8%), 564mila tonnellate di carichi ro-ro (+5,2%) e 508mila tonnellate di altre merci varie (+49,6%). Relativamente ai singoli porti, il traffico nel porto di Rades è stato di 1,59 milioni di tonnellate (+5,1%), nel porto di Sfax di 1,34 milioni di tonnellate (+19,2%), nel porto di Skhira di 1,23 milioni di tonnellate (-5,0%), nello scalo portuale di Biserta di 1,22 milioni di tonnellate (-5,0%), nel porto di Gabes di 625mila tonnellate (-37,3%), nello scalo di Sousse di 427mila tonnellate (-2,3%), nel porto di La Goulette di 314mila tonnellate (+23,0%) e nel porto di Zarzis di 259mila tonnellate (-9,5%). Il traffico dei crocieristi è stato di 51mila passeggeri rispetto a solo poco più di mille nei primi tre mesi del 2024.



Informazioni Marittime

Focus

Completato il restyling della flotta di Costa Crociere

200 milioni di euro spesi negli ultimi cinque anni per aggiornare le navi alle innovazioni di prodotto. Nell'ambito di un piano avviato nel 2021, la flotta di Costa **Crociere** è stata oggetto di un completo restyling. Tutte le navi sono state o sono in fase di refit per adattare gli ambienti e i servizi alle più recenti innovazioni di prodotto. L'investimento complessivo è di oltre 200 milioni di euro negli ultimi cinque anni. Questo piano sarà completato a novembre di quest'anno, quando Costa Serena uscirà dal suo "dry dock" dopo il restyling con ristoranti e piscine rinnovate. Tra ottobre e dicembre 2026 Costa Serena verrà impiegata in una "World Cruise" da Tokyo a Buenos Aires, prima di posizionarsi in Sud America per rotazioni di 7 giorni nell'inverno 2027. A partire dalla primavera del 2027 Costa Serena ricomincerà ad offrire **crociere** nel Mediterraneo. "Il nostro obiettivo è quello di offrire esperienze uniche ai nostri ospiti, nel segno dell'innovazione, sostenibilità ed un eccezionale rapporto qualità-prezzo", ha dichiarato Mario Zanetti, CEO di Costa **Crociere**. "Ci focalizziamo costantemente sull'innovazione di prodotto, come gli itinerari Sea e Land, un'esclusiva di Costa, che combina le nuove Sea Destinations con le Land Destinations. Stiamo inoltre investendo nella nostra flotta per migliorare l'esperienza di bordo e introdurre nuovi itinerari, tra cui i nuovi programmi di Costa Serena previsti per il 2026-2027. Il percorso strategico iniziato qualche anno fa sta rafforzando l'offerta nei nostri mercati di riferimento chiave con una offerta di vacanze unica". Nell'ambito del nostro focus strategico sull'innovazione di prodotto, Costa Fortuna, la nave da maggior tempo in servizio, è prevista uscire dalla flotta Costa. La nave sarà trasferita al nuovo proprietario a metà settembre 2026. Fino ad allora proseguirà le sue **crociere** verso Grecia e Turchia nell'estate 2025 e le Isole Canarie nell'inverno 2025/2026. Condividi Tag costa **crociere** Articoli correlati.



Informazioni Marittime

Focus

Lavoro portuale in Consiglio dei Ministri. Per Uiltrasporti si discutono "norme pericolosissime"

L'organizzazione sindacale paventa la volontà di escludere i dipendenti delle autorità di sistema portuali dal fondo di accompagnamento all'esodo. Tra le norme in materia di politiche portuali in discussione oggi in Consiglio dei Ministri, dovrebbe essere presa in esame la modifica al Fondo di accompagnamento all'esodo pensionistico per i lavoratori dei **porti**. Uiltrasporti paventa la possibilità che possano essere decise in questa sede, senza un adeguato ascolto delle parti sociali, "norme pericolosissime per portualità italiana". Lo dichiarano in una nota il segretario generale Marco Verzari e il segretario nazionale Giuliano Galluccio della Uiltrasporti che specificano: "A quanto ci risulta c'è la volontà di escludere i dipendenti delle autorità di sistema portuali dal fondo di accompagnamento all'esodo, una disposizione introdotta dal decreto 228/21. Se confermata, questa decisione, oltre ad essere iniqua, rappresenterebbe un vero e proprio attacco al sistema regolato dei **porti**, vogliamo infatti ricordare che il Ccnl del settore è unico e riguarda tutti i lavoratori che operano all'interno dei **porti** e in special modo coloro che lavorano nelle autorità di sistema portuale, che sono il garante della concorrenza regolata e del sistema di tutele esistente. Escludere dunque qualsivoglia lavoratore portuale, ivi compresi i dipendenti delle Adsp, dal fondo per ragioni che non comprendiamo, vorrebbe dire distruggere il Ccnl dei **porti**". "Il governo - concludono Verzari e Galluccio - continua a procedere a colpi di decreto, escludendo ancora una volta il confronto intermedio con le parti sociali. Se proseguirà con questa impostazione metodologica e continuerà a non coinvolgerci per queste scelte saremo pronti anche alla mobilitazione". Condividi Tag lavoro portuale Articoli correlati.



L'immobiliare sposa la logistica: Centurion entra in Alis

ROMA. È stato annunciato l'ingresso di Centurion in Alis, la sigla dell'associazionismo guidata da Guido Grimaldi che fa da coagulo per tutto un mondo di terminalisti e spedizionieri, aziende di logistica e realtà dell'autotrasporto, compagnie armatoriali e ferroviarie o aziende fornitrici di servizi, **porti** e aeroporti così come Irs e università. La notizia è stata data da Guido Grimaldi dal quartier generale di Alisi. Centurion - viene spiegato - ha la sede principale a Milano e si articola in una presenza capillare nei principali capoluoghi italiani, costituisce un punto di riferimento autorevole per aziende ed investitori nel panorama immobiliare nazionale. Grimaldi, presentando l'adesione, ha segnalato che Centurion condivide «i nostri principi legati ad affidabilità, innovazione e attenzione alle esigenze del mercato». E ha aggiunto: «L'esperienza di Centurion rappresenta un contributo significativo per lo sviluppo di sinergie tra il settore logistico e quello immobiliare, fondamentali per sostenere la crescita sostenibile delle imprese associate ad Alis e per affrontare le nuove sfide infrastrutturali e territoriali del Paese». Luigi Cirillo, consigliere Alis per Centurion, commenta così: «L'ingresso di Centurion in Alis rappresenta un importante passo strategico nel rafforzamento del dialogo tra il comparto immobiliare e quello logistico, due settori destinati a interagire sempre più sinergicamente per supportare lo sviluppo infrastrutturale del Paese». Cirillo si dice soddisfatto per l'avvio di questa collaborazione: «Ci consentirà di mettere a disposizione della rete associativa le nostre competenze e soluzioni integrate in ambito immobiliare, con particolare attenzione alle esigenze industriali e logistiche. Siamo convinti che l'esperienza maturata da Centurion nell'accompagnare imprese e investitori nei processi decisionali e operativi possa costituire un valore aggiunto per affrontare con visione e concretezza le sfide legate alla transizione infrastrutturale, alla sostenibilità e all'evoluzione dei territori».



Capitanerie di Porto: a Firenze la celebrazione dei 160 anni

FIRENZE Nella prestigiosa Sala del Fiorino di Palazzo Pitti, là dove tutto ebbe inizio 160 anni fa, sono stati presentati ufficialmente il francobollo e la moneta celebrativa dedicati all'anniversario della nascita delle Capitanerie di porto Guardia Costiera, istituite il 20 luglio 1865 per Regio Decreto firmato da Vittorio Emanuele II proprio a Firenze, all'epoca Capitale d'Italia. L'evento, condotto dalla giornalista e presentatrice Metis Di Meo, ha messo al centro il significato storico e simbolico di due oggetti commemorativi che intendono fissare nella memoria collettiva il valore e l'evoluzione della Guardia Costiera, oggi composta da oltre 11.000 uomini e donne impegnati quotidianamente nella sicurezza e tutela del mare. A presentare i due simboli celebrativi: La moneta da 6 euro emessa dal MEF e coniata dall'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, con forma a 16 lati (uno per ogni decennio di storia), raffigura elicotteri, motovedette e soccorritori della Guardia Costiera, integrati con il logo ufficiale del 160° anniversario. Il francobollo commemorativo, realizzato con il Ministero delle Imprese e del Made in Italy e Poste Italiane, raffigura un'operazione di salvataggio in mare con mezzi e uomini del Corpo. Alla cerimonia hanno preso parte numerose autorità, tra cui l'Ammiraglio Ispettore Capo Nicola Carlone, Comandante generale della Guardia Costiera, il Sottosegretario al MIT Tullio Ferrante, la Sottosegretaria Fausta Bergamotto (MIMIT), l'AD dell'IPZS Francesco Soro, il rappresentante di Poste Italiane Claudio Vescovi e il Deputy CEO di Almaviva Antonio Amati, main sponsor dell'evento. Il Sottosegretario Ferrante ha sottolineato il valore simbolico di celebrare a Firenze i 160 anni del Corpo: Attraverso il francobollo e la moneta è stato riconosciuto oltre un secolo e mezzo di dedizione al servizio del Paese. La Guardia Costiera rappresenta un fiore all'occhiello della nostra Repubblica. L'Ammiraglio Carlone ha tracciato un bilancio dell'evoluzione del Corpo, guardando alle nuove sfide, dalla digitalizzazione al monitoraggio del traffico marittimo, fino alle navi a guida autonoma e all'intelligenza artificiale: Celebrare qui questo anniversario significa onorare la nostra storia e rinnovare l'impegno verso il futuro. Questa è la prima moneta da 6 euro mai coniata, ed è un omaggio concreto alla nostra identità e missione. A margine dell'evento, è stato presentato anche un progetto fotografico realizzato in collaborazione con il fotoreporter Massimo Sestini, dedicato alle componenti operative del Corpo. In serata, la proiezione del cortometraggio Gli eroi vestiti di bianco, diretto da Alessandro Parrello, ha ripercorso la storia della Guardia Costiera con una rievocazione della firma del Regio Decreto del 1865. La giornata celebrativa si è aperta in mattinata con un incontro istituzionale a Palazzo Vecchio, alla presenza delle principali autorità civili e militari della città, e si è conclusa con l'incontro tra l'Ammiraglio Carlone e la Sindaca di Firenze Sara Funaro, che ha espresso il suo apprezzamento per il legame profondo tra la città



Messaggero Marittimo

Focus

e la Guardia Costiera. Guarda l'evento integrale su YouTube Gallery immagini ufficiali

Assiterminal, Ferrari: "Quest'anno all'Assemblea saranno i mercati a parlare"

ROMA Un' Assemblea annuale dal taglio inedito quella che Assiterminal si appresta a celebrare il prossimo mese. Non solo bilanci e programmi: al centro dell'evento ci saranno infatti i mercati, gli utenti finali dei porti italiani, chiamati a confrontarsi direttamente con gli operatori terminalistici. A spiegarlo è Alessandro Ferrari, direttore generale dell'associazione, che anticipa le novità dell'edizione 2025 in un'intervista che profuma di cambiamento. "Quest'anno saranno i mercati a parlare. Abbiamo deciso di strutturare l'assemblea in tre parti coinvolgendo direttamente i nostri clienti: compagnie del trasporto merci, cabotaggio, crociere, autotrasporto e trasporto ferroviario" racconta Ferrari, intervenuto per fare da relatore a un convegno sull'Economia del Mare organizzato a Livorno e al quale ha partecipato anche il sottosegretario al MIT Tullio Ferrante. "L'obiettivo è costruire un confronto reale con chi vive ogni giorno il porto, raccogliere criticità e proposte, e presentarle poi alla politica con una voce condivisa". Il parterre sarà di primo piano: sono attesi il viceministro Edoardo Rixi, il ministro delle Infrastrutture Nello Musumeci, il ministro delle Imprese Adolfo Urso e i rappresentanti dell'intero cluster marittimo-portuale. L'evento sarà anche l'occasione per fare il punto sulle azioni concrete portate avanti dall'associazione negli ultimi mesi. Tra i temi caldi, digitalizzazione, sostenibilità e contrattualistica. Ferrari annuncia l'imminente pubblicazione del bando sulla Port Logistic Node (PLN), atteso per maggio, e l'avvio di una proposta di linee guida ESG per uniformare gli standard ambientali e sociali all'interno del comparto. Non mancano poi interventi su aspetti operativi cruciali: "Stiamo lavorando a una proposta sulla uniformità nella documentazione e nella valutazione dei rischi, che presenteremo al MIT nelle prossime settimane. L'obiettivo è armonizzare e semplificare, migliorando la competitività delle nostre imprese". Sul tema delle infrastrutture portuali, il giudizio è netto: le opere fisiche da sole non bastano. "Un porto funziona solo se è connesso. Il Piano nazionale dei porti del 2015 parlava di 20 milioni di teu, ma da vent'anni ne movimentiamo tra 10 e 11. Le infrastrutture ci sono, manca l'interconnessione, soprattutto verso l'estero. Serve una gestione moderna: automazione e digitalizzazione possono aumentare la capacità operativa anche a parità di spazi", sottolinea Ferrari. In quest'ottica, Assiterminal rilancia anche la proposta di crediti d'imposta per gli investimenti infrastrutturali privati, in particolare in ambito ZES e ZLS. "Se le risorse pubbliche non bastano, puntiamo sul partenariato pubblico-privato. Diamo ai privati la possibilità di investire, con ritorni non solo in termini di concessioni, ma anche fiscali. È una leva concreta per accelerare lo sviluppo". Il messaggio è chiaro: i porti italiani hanno bisogno di visione, pragmatismo e collaborazione. E l'assemblea di Assiterminal si candida a diventare il laboratorio dove queste condizioni possono trovare sintesi. (Intervista video a cura di Giulia Sarti)



Shipping Italy

Focus

La decarbonizzazione per i traghetti non è un pranzo di gala

Genova - Confusione normativa, aleatorietà estrema degli scenari produttivi, difficoltà logistico-distributive (ad oggi) difficilmente sormontabili, limiti tecnici, sostenibilità economica dubbia: lo scenario sul settore delle navi ro-ro e ro-pax tracciato durante il Business Meeting organizzato a **Genova** da SHIPPING ITALY è, soprattutto per quel che riguarda il grande tema della decarbonizzazione, pieno di nubi. Qualche spiraglio di luce, tuttavia, soprattutto sul lato dell'offerta (produttori e fornitori di bunker), s'è aperto, ma andiamo con ordine. A dare il paradigma dello stato dell'arte è stato Giorgio Barabino, di Shell Marine: "Non aspettiamoci che si imponga un carburante alternativo unico. La decarbonizzazione procederà a tappe e in più direzioni. E l'unica certezza è che sarà costosa". Le criticità sono molteplici infatti: "Il promettente biofuel è problematico per l'accesso alle biomasse e la concorrenza di altri settori (avio, stradale, etc), l'elettrico è oggi utilizzabile solo per cabotaggio, l'ammoniaca presenta ancora troppi rischi di tossicità. Per ora il gnl resta la strada, tecnologicamente maturo e, almeno su larga scala, fruibile ovunque grazie a barge e simili, con l'auspicio inoltre di poter pensare di produrre adeguate quantità di biogni almeno in futuro". A puntare su biofuel - "la logistica è pronta, i vantaggi ambientali massimi" - e Hvo - "alto potere calorifico, stabilità chimica, compatibile con motori esistenti" - è stato Lorenzo Buffoni di Alpha Trading, non mancando però di sottolineare il contrappeso, destinato nella mattinata a tornare più volte: "Si tratta di soluzioni pronte, concrete e di facile adozione. Ma, certamente, costose". Rispondere all'incertezza con la flessibilità è la strategia adottata anche da Wärtsilä: "Siamo agnostici sui carburanti alternativi. Quello che offriamo ai clienti sono soluzioni flessibili, a partire dalla motoristica dual fuel". Il destino dell'alimentazione dei motori navali si gioca però anche su altri versanti. E anche qui l'incertezza la fa da padrona. Lo ha esemplificato Fabrizio Pescaglia, di Lockton PL Ferrari: "Ad accomunare i nuovi carburanti c'è che non sono 'persistent oil'. Il che, da un punto di vista assicurativo, rende inapplicabili le convenzioni internazionali che oggi disciplinano la ripartizione dei rischi per il trasporto marittimo di e mediante carburanti tradizionali, fissando doveri ma anche limitazioni di responsabilità per le shipping company. Ciò, secondo una stima grossolana ma eloquente, significa un costo di copertura superiore fra le 10 e le 100 volte a quello attuale, almeno fintantoché non si arriverà alla definizione di convenzioni paragonabili a quelle vigenti". D'altro canto appare prematuro oggi scommettere su cosa sarà lo shipping, dal punto di vista dei fuel, fra 4-5 anni o ancor di più, come ben riepilogato da Andrea Cogliolo di Rina, che ha messo in luce come l'incertezza che pervade il settore parta dal livello normativo più alto: "Basti pensare a come l'Imo un mese fa abbia ribaltato l'approccio di questi anni (nell'ambito delle modifiche Mepc, ndr).



Navi Fra incertezze normative, tecniche e di mercato (salvo la sicura esosità) i fuel alternativi restano un tabù per molti armatori ma qualche direttore la si comincia a intravedere di Andrea Moizo Genova - Confusione normativa, aleatorietà estrema degli scenari produttivi, difficoltà logistico-distributive (ad oggi) difficilmente sormontabili, limiti tecnici, sostenibilità economica dubbia: lo scenario sul settore delle navi ro-ro e ro-pax tracciato durante il Business Meeting organizzato a Genova da SHIPPING ITALY è, soprattutto per quel che riguarda il grande tema della decarbonizzazione, pieno di nubi. Qualche spiraglio di luce, tuttavia, soprattutto sul lato dell'offerta (produttori e fornitori di bunker), s'è aperto, ma andiamo con ordine. A dare il paradigma dello stato dell'arte è stato Giorgio Barabino, di Shell Marine: "Non aspettiamoci che si imponga un carburante alternativo unico. La decarbonizzazione procederà a tappe e in più direzioni. E l'unica certezza è che sarà costosa". Le criticità sono molteplici infatti: "Il promettente biofuel è problematico per l'accesso alle biomasse e la concorrenza di altri settori (avio, stradale, etc), l'elettrico è oggi utilizzabile solo per cabotaggio, l'ammoniaca presenta ancora troppi rischi di tossicità. Per ora il gnl resta la strada, tecnologicamente maturo e, almeno su larga scala, fruibile ovunque grazie a barge e simili, con l'auspicio inoltre di poter pensare di produrre adeguate quantità di biogni almeno in futuro". A puntare su biofuel - "la logistica è pronta, i vantaggi ambientali massimi" - e Hvo - "alto potere calorifico, stabilità chimica, compatibile con motori esistenti" - è stato Lorenzo Buffoni di Alpha Trading, non mancando però di sottolineare il contrappeso, destinato nella mattinata a tornare più volte: "Si tratta di soluzioni pronte, concrete e di facile adozione. Ma, certamente, costose". Rispondere all'incertezza con la flessibilità è la strategia adottata anche da Wärtsilä: "Siamo agnostici sui carburanti alternativi. Quello che offriamo ai clienti sono soluzioni flessibili, a partire dalla motoristica dual fuel". Il destino dell'alimentazione dei

Shipping Italy

Focus

Se prima le emissioni si valutavano partendo dal 'camino' della nave, ora si utilizzerà un sistema life cycle, mentre il concetto, biunivoco, di compliance sarà superato da un sistema market based: pagherò a seconda di quanto sarò difforme dagli standard via via fissati". Anche qui, tuttavia, a fronte di questa incertezza sovrana, il Rina stesso ha provato a metter ordine, posizionando - si veda la slide in pagina - i diversi carburanti alternativi ("almeno per quelli su cui abbiamo abbastanza informazioni") in uno schema che indica nel tempo il loro impatto Ghg rispetto ai mutevoli parametri fissati dall'agenzia Onu e consentirà almeno una parziale valutazione della loro appetibilità.

Shipping Italy

Focus

Il futuro della Marina Militare italiana: segnata la rotta dell'evoluzione della flotta

La Marina Militare italiana sta affrontando una trasformazione profonda della sua componente navale, orientata a disporre, nei prossimi anni, di una forza di superficie, subacquea e aerea in grado di agire in maniera coordinata, combinando capacità di fuoco, autonomia logistica, connettività e versatilità operativa. Alla base di questa visione c'è l'esigenza di potenziare la capacità di fuoco, non solo aumentando il numero di sistemi di lancio e la tipologia delle munizioni, ma anche attraverso la possibilità di integrare nuove armi e sensori di ultima generazione. Parallelamente, viene rafforzata la sostenibilità delle unità navali, puntando sull'autonomia logistica delle singole navi e sulla capacità del gruppo navale di garantire il supporto necessario in mare aperto. Fondamentale è anche la connettività, che trasforma ogni nave, sommergibile, velivolo e drone in parte di un unico sistema integrato, grazie a una solida architettura di comando e controllo e a un efficace scambio dati in tempo reale. Un aspetto che caratterizza l'approccio italiano è la versatilità delle nuove unità di superficie. Navi come il pattugliatore polivalente d'altura (PPA) e la nave d'assalto anfibio multiruolo **Trieste** sono progettate per affrontare un ampio ventaglio di missioni, comprese quelle più complesse. La loro struttura modulare permette di riconfigurare gli spazi di bordo a seconda delle esigenze operative, consentendo di imbarcare di volta in volta moduli abitativi, ospedali, posti comando, mezzi da sbarco o sistemi unmanned, ovvero senza la presenza di operatori a bordo, sia di superficie che subacquei o aerei. Questo concetto di modularità è destinato a evolversi ulteriormente con la progettazione delle future unità, come i caccia DDX, le unità anfibe LX D, le navi per la sorveglianza della dimensione subacquea e i nuovi sommergibili di generazione NFS. Ogni piattaforma diventerà così un vero e proprio "sistema di sistemi", in grado di adattarsi nel tempo grazie all'integrazione di nuove tecnologie senza modificare la struttura madre. La presenza a bordo di spazi e predisposizioni per movimentare e gestire mezzi senza piloti a bordo diventa un requisito strutturale, che permetterà di aggiornare i payload operativi man mano che evolvono le tecnologie. A guidare questo percorso di rinnovamento è il modello concettuale Multi Capability Carrier, che riunisce e armonizza i quattro requisiti considerati essenziali anche in prospettiva futura: capacità di fuoco, sostenibilità, connettività e modularità. Questo modello rappresenta il riferimento per tutte le nuove costruzioni e costituisce il filo conduttore dello sviluppo navale con orizzonte al 2040. Per accompagnare questo processo, nel 2024 è stato avviato il Naval Innovation Compass, un canale di studio e sviluppo pensato per favorire il rapido adattamento dello strumento marittimo alle opportunità offerte dalla tecnologia e alle esigenze operative. Le direttrici individuate dal Naval Innovation Compass coprono sei aree strategiche. La prima riguarda il Combat System, con lo sviluppo di sensori di nuova generazione,



Cantieri Nel Rapporto Marina 2024 sono indicate innovazioni, prospettive e la bussola tecnologica dello sviluppo adattivo delle unità militari che difendono il Paese sopra e sotto i mari di Giuseppe Ortu. La Marina Militare italiana sta affrontando una trasformazione profonda della sua componente navale, orientata a disporre, nei prossimi anni, di una forza di superficie, subacquea e aerea in grado di agire in maniera coordinata, combinando capacità di fuoco, autonomia logistica, connettività e versatilità operativa. Alla base di questa visione c'è l'esigenza di potenziare la capacità di fuoco, non solo aumentando il numero di sistemi di lancio e la tipologia delle munizioni, ma anche attraverso la possibilità di integrare nuove armi e sensori di ultima generazione. Parallelamente, viene rafforzata la sostenibilità delle unità navali, puntando sull'autonomia logistica delle singole navi e sulla capacità del gruppo navale di garantire il supporto necessario in mare aperto. Fondamentale è anche la connettività, che trasforma ogni nave, sommergibile, velivolo e drone in parte di un unico sistema integrato, grazie a una solida architettura di comando e controllo e a un efficace scambio dati in tempo reale. Un aspetto che caratterizza l'approccio italiano è la versatilità delle nuove unità di superficie. Navi come il pattugliatore polivalente d'altura (PPA) e la nave d'assalto anfibio multiruolo Trieste sono progettate per affrontare un ampio ventaglio di missioni, comprese quelle più complesse. La loro struttura modulare permette di riconfigurare gli spazi di bordo a seconda delle esigenze operative, consentendo di imbarcare di volta in volta moduli abitativi, ospedali, posti comando, mezzi da sbarco o sistemi unmanned, ovvero senza la presenza di operatori a bordo, sia di superficie che subacquei o aerei. Questo concetto di modularità è destinato a evolversi ulteriormente con la progettazione delle future unità, come i caccia DDX, le unità anfibe LX D, le navi per la sorveglianza della

Shipping Italy

Focus

armi a energia diretta e l'integrazione di sistemi unmanned aerei (droni), di superficie e subacquei insieme alle contromisure dedicate. La seconda direttrice è l'Energy, che punta a soluzioni innovative per la gestione dei carichi elettrici impulsivi e a fonti di energia alternative ai combustibili fossili, come il nucleare di quarta generazione. La terza area riguarda i Digital Services, ovvero l'adozione di architetture digitali cloud avanzate, capaci di semplificare l'integrazione di sistemi diversi e garantire elevati livelli di sicurezza informatica. Questo consentirà di realizzare un ecosistema digitale comune a tutte le componenti di bordo, dalla piattaforma ai sistemi di combattimento, abilitando anche l'utilizzo dell'intelligenza artificiale come supporto decisionale. La quarta direttrice, Product Design, si concentra sulla riduzione dei tempi di costruzione e sulla configurabilità della nave grazie a payload modulari. Prevede anche l'impiego di materiali innovativi per diminuire pesi e carichi manutentivi. La quinta area, Underwater, è dedicata allo sviluppo di tecnologie capaci di migliorare la sorveglianza e la scoperta di minacce sottomarine, con l'impiego di droni subacquei e nuovi effettori per la protezione delle infrastrutture critiche. Infine, la sesta direttrice è l'Integrated Product in Service Support, che punta sulla manutenzione predittiva assistita da terra, sulla stampa 3D a bordo e sull'integrazione tra nave digitale e base digitale. Si tratta di un sistema informativo evoluto, capace di raccogliere e restituire dati di esercizio e manutenzione direttamente nel ciclo di sviluppo e produzione.

The Medi Telegraph

Focus

Cold ironing, i Paesi Ue ancora divisi da tempi e strategie

L'esperto di Atene: "Ma le navi possono anche fornire energia" Salonico - C'è il caso di Bilbao, citato come esperienza pionieristica. C'è la Polonia che fatica a farsi finanziare l'infrastruttura in porto, fa i conti con una legge che vieta l'installazione delle rinnovabili nei porti e ha timori sulla reale sostenibilità dell'elettificazione delle banchine, visto che un quarto dell'energia nazionale prodotta arriva dal carbone. L'Italia è l'esempio di capacità contrattuale, perché riuscita a farsi finanziare gran parte degli interventi col Pnrr, e Cipro contraria a una tariffa fissa comune a livello europeo perché rischierebbe di impattare sui costi al consumo, e non è direttamente connessa alla rete europea. O ancora Anversa che ha più potenza installata rispetto a quella effettivamente consumata dalle navi. Un po' tutti temono l'aumento dei costi, perché i fornitori di queste infrastrutture sono pochi, quasi tutti i porti stanno arrivando al traguardo adesso. È solo un piccolo spaccato dei tavoli tematici di dialogo organizzati dall'Espo sulle tematiche portuali, dove i funzionari delle Authority, dei terminal ma anche dell'Ecsa, l'associazione europea delle compagnie di navigazione, si sono confrontati per capire lo stato di avanzamento di cold ironing e altro. Sull'elettificazione, a raccogliere i dubbi c'è John Prousalidis, docente dell'Università tecnica nazionale di Atene, che mette in fila le domande e prova a fare ordine. E lancia uno spunto sulla valenza strategica che possono avere le navi con la tecnologia del cold ironing: «Come si è visto in Spagna - dice Prousalidis - le rinnovabili ci possono esporre a qualche rischio di black out. E allora perché non sfruttare il cold ironing alla rovescia, usando i potenti generatori delle navi per fornire elettricità se dovesse mancare la corrente?». Difficile, non impossibile: potrebbe essere anche questa una voce negoziabile nei contratti di fornitura.



Il presidente di Espo: "Il cold ironing nei porti non basta. È necessaria certezza sulle tariffe"

Ansis Zeltinis: "La normativa è vaga nel definire a quali traffici sia destinato" Salonico - In un mondo schiacciato da guerre e crisi commerciali, i **porti** europei devono mantenere la competitività e insieme diventare qualche cosa di più rispetto a quello che sono stati fino ad ora. Non solo il punto di transito delle persone e delle merci, ma anche luoghi di produzione dell'energia, di ricerca e innovazione, senza dimenticare la valenza militare. Tutto questo sarà scritto nella nuova Strategia portuale che la Commissione europea da poco insediata sta mettendo a punto. Ansis Zelti, amministratore delegato del porto di Riga e dallo scorso novembre presidente dell'Espo (l'organizzazione europea degli enti portuali) ha organizzato la conferenza annuale a Salonico, porto significativamente a metà strada tra Europa Orientale e Occidentale, Mediterraneo e Mar Nero. Tra l'angoscia dei conflitti in Ucraina e Palestina e i timori della guerra commerciale avviata dagli Usa. In tutto questo qual è il ruolo dei **porti** europei? «Sicuramente un ruolo che deve essere più centrale, per tanti aspetti. I **porti** vanno intesi come nodi che connettono non solo i trasporti, le città, il loro entroterra, ma anche l'innovazione, le politiche energetiche. La stessa strategia militare e la difesa degli Stati membri oggi non può essere concepita senza tenere conto del ruolo delle nostre banchine, che sono il punto di ingresso e uscita dal Continente. Alla luce di questi aspetti, ciò di cui i **porti** hanno bisogno oggi, anche sotto il profilo della nuova normativa, è la flessibilità. I **porti** si devono adeguare a una realtà geopolitica che evidentemente si muove sempre più veloce, e noi dobbiamo essere altrettanto lesti. Giochiamo sulla competizione globale, per questo le regole che ci riguardano non possono essere separate o peggio frammentate. Siamo pronti a investire, ma serve chiarezza sull'accesso ai fondi europei. Non si può pensare a un green deal o una politica delle zero emissioni nette senza includere i **porti**». Quali sono gli obiettivi dell'Espo nei prossimi due anni? «L'Espo sarà attiva e presente nelle discussioni con la Commissione e il Parlamento Europeo al fine di ottenere i migliori risultati. Uno strumento di finanziamento dell'Ue come i fondi Cef si è dimostrato altamente efficace ed essenziale per una rete di trasporto sicura, sostenibile ed efficiente. Espo è la voce dei **porti** europei e la nostra unità è la nostra forza: rispondiamo alle iniziative politiche e aiutiamo Commissione, Parlamento europeo e il Consiglio fornendo supporto e competenza dai migliori professionisti del settore». Uno dei temi caldi è l'elettrificazione delle banchine. C'è una stima degli investimenti necessari cui i **porti** Ue devono far fronte? «Domanda fantastica. È molto difficile: tenga conto che in molti casi il cold ironing è una buona soluzione, ma non copre tutte le situazioni. È stato reso obbligatorio, ma la normativa è piuttosto vaga nel definire a quali traffici sia destinato. La valutazione dei costi



The Medi Telegraph
Il presidente di Espo: "Il cold ironing nei porti non basta. È necessaria certezza sulle tariffe"
05/09/2025 12:34 Alberto Quarati
Ansis Zeltinis: "La normativa è vaga nel definire a quali traffici sia destinato" Salonico - In un mondo schiacciato da guerre e crisi commerciali, i porti europei devono mantenere la competitività e insieme diventare qualche cosa di più rispetto a quello che sono stati fino ad ora. Non solo il punto di transito delle persone e delle merci, ma anche luoghi di produzione dell'energia, di ricerca e innovazione, senza dimenticare la valenza militare. Tutto questo sarà scritto nella nuova Strategia portuale che la Commissione europea da poco insediata sta mettendo a punto. Ansis Zeltinis, amministratore delegato del porto di Riga e dallo scorso novembre presidente dell'Espo (l'organizzazione europea degli enti portuali) ha organizzato la conferenza annuale a Salonico, porto significativamente a metà strada tra Europa Orientale e Occidentale, Mediterraneo e Mar Nero. Tra l'angoscia dei conflitti in Ucraina e Palestina e i timori della guerra commerciale avviata dagli Usa. In tutto questo qual è il ruolo dei porti europei? «Sicuramente un ruolo che deve essere più centrale, per tanti aspetti. I porti vanno intesi come nodi che connettono non solo i trasporti, le città, il loro entroterra, ma anche l'innovazione, le politiche energetiche. La stessa strategia militare e la difesa degli Stati membri oggi non può essere concepita senza tenere conto del ruolo delle nostre banchine, che sono il punto di ingresso e uscita dal Continente. Alla luce di questi aspetti, ciò di cui i porti hanno bisogno oggi, anche sotto il profilo della nuova normativa, è la flessibilità. I porti si devono adeguare a una realtà geopolitica che evidentemente si muove sempre più veloce, e noi dobbiamo essere altrettanto lesti. Giochiamo sulla competizione globale, per questo le regole che ci riguardano non possono essere separate o peggio frammentate. Siamo pronti a investire, ma serve chiarezza sull'accesso ai fondi europei. Non si può pensare a un green deal o una politica delle zero emissioni nette senza includere i porti. Quali sono gli obiettivi dell'Espo nei

The Medi Telegraph

Focus

complessiva è difficile perché non c'è solo l'infrastruttura, ma anche la disponibilità di energia, le diverse tecnologie e i relativi costi. C'è di buono che i costi stanno scendendo, sono molti i fornitori di questa tecnologia, ma se guardiamo per esempio ai costi di fornitura, ci sono situazioni molto differenti tra loro». Per esempio? «Il porto può attrezzarsi per l'elettrificazione, ma la disponibilità di energia è qualche cosa che va oltre le sue possibilità. In Europa abbiamo un mercato aperto, e in molti casi gli operatori della rete sono entità commerciali. Anche il prezzo dell'elettricità varia molto a seconda dei singoli Paesi, non è come il carburante, che si può comprare dove è più conveniente. Qui la nave arriva e si deve connettere, pagando il prezzo richiesto. Dunque la questione è se questo possa cambiare l'assetto economico del commercio». Secondo lei la tariffa dell'elettricità potrà determinare un fattore di concorrenza tra **porti**? «È un fatto che il prezzo dell'elettricità sia piuttosto differente e in molti casi, penso al traffico di linea, il costo della toccata è importante. Ma i **porti** su questo non hanno grande spazio di manovra, anche se alcuni Paesi, a partire dall'Italia, hanno avviato un dialogo con la Commissione proprio per studiare un approccio specifico riguardo al costo della fornitura». Il 1° maggio nel Mediterraneo è scattata la zona Eca. La notizia è passata piuttosto in sordina. «Devo dire che una normativa specifica sulle emissioni esisteva già prima che venisse introdotta sul Mar Mediterraneo, per esempio sul Baltico è in vigore già da una decina d'anni, così come nel Mare del Nord. C'è in effetti un tema di costi tra diesel a basso contenuto di zolfo e il carburante tradizionale, ma in effetti per gli armatori non è una questione nuova».

The Medi Telegraph

Focus

Costa Crociere: a fine anno il ritorno di "Serena" dopo il refit, dal 2027 sarà in Mediterraneo. "Fortuna" uscirà dalla flotta

Col ritorno in servizio a novembre 2025 della storica nave si conclude il piano avviato nel 2021 per il restyling di tutte le unità **Genova** - Nell'ambito di un piano avviato nel 2021, la flotta Costa è stata oggetto di un completo restyling. Tutte le navi sono state o sono in fase di refit per adattare gli ambienti e i servizi alle più recenti innovazioni di prodotto. L'investimento complessivo è di oltre 200 milioni di euro negli ultimi cinque anni. Questo piano sarà completato a novembre di quest'anno, quando Costa Serena uscirà dal suo "dry dock" completamente evoluta: una nuova food court con ristoranti e bar innovativi, come il ristorante Archipelago con menu di tre chef stellati, la Pizzeria Pummid'Oro e il Sushino@Costa, un design fresco e moderno per i ristoranti principali, piscine e bar ridisegnati e suite rinnovate per offrire il massimo del comfort e dello stile. Tra ottobre e dicembre 2026 Costa Serena sarà protagonista di itinerari straordinari, tra cui una World Cruise da Tokyo a Buenos Aires, prima di posizionarsi in Sud America per rotazioni di 7 giorni nell'inverno 2027. A partire dalla primavera del 2027 Costa Serena ricomincerà ad offrire crociere nel Mediterraneo. "Il nostro obiettivo è quello di offrire esperienze uniche ai nostri ospiti, nel segno dell'innovazione, sostenibilità ed un eccezionale rapporto qualità-prezzo", ha dichiarato Mario Zanetti, ceo di Costa Crociere. "Ci focalizziamo costantemente sull'innovazione di prodotto, come gli itinerari Sea e Land, un'esclusiva di Costa, che combina le nuove Sea Destinations con le Land Destinations. Stiamo inoltre investendo nella nostra flotta per migliorare l'esperienza di bordo e introdurre nuovi itinerari, tra cui i nuovi programmi di Costa Serena previsti per il 2026-2027. Il percorso strategico iniziato qualche anno fa sta rafforzando l'offerta nei nostri mercati di riferimento chiave con una offerta di vacanze unica". Nell'ambito del nostro focus strategico sull'innovazione di prodotto, Costa Fortuna, la nave da maggior tempo in servizio, è prevista uscire dalla flotta Costa. La nave sarà trasferita al nuovo proprietario a metà settembre 2026. Fino ad allora, gli ospiti continueranno a godersi la nave e a ricevere la stessa straordinaria esperienza Costa di sempre, compresi i nuovi attesissimi programmi verso Grecia e Turchia nell'estate 2025 e le Isole Canarie nell'inverno 2025/2026.



Col ritorno in servizio a novembre 2025 della storica nave si conclude il piano avviato nel 2021 per il restyling di tutte le unità Genova - Nell'ambito di un piano avviato nel 2021, la flotta Costa è stata oggetto di un completo restyling. Tutte le navi sono state o sono in fase di refit per adattare gli ambienti e i servizi alle più recenti innovazioni di prodotto. L'investimento complessivo è di oltre 200 milioni di euro negli ultimi cinque anni. Questo piano sarà completato a novembre di quest'anno, quando Costa Serena uscirà dal suo "dry dock" completamente evoluta: una nuova food court con ristoranti e bar innovativi, come il ristorante Archipelago con menu di tre chef stellati, la Pizzeria Pummid'Oro e il Sushino@Costa, un design fresco e moderno per i ristoranti principali, piscine e bar ridisegnati e suite rinnovate per offrire il massimo del comfort e dello stile. Tra ottobre e dicembre 2026 Costa Serena sarà protagonista di itinerari straordinari, tra cui una World Cruise da Tokyo a Buenos Aires, prima di posizionarsi in Sud America per rotazioni di 7 giorni nell'inverno 2027. A partire dalla primavera del 2027 Costa Serena ricomincerà ad offrire crociere nel Mediterraneo. "Il nostro obiettivo è quello di offrire esperienze uniche ai nostri ospiti, nel segno dell'innovazione, sostenibilità ed un eccezionale rapporto qualità-prezzo", ha dichiarato Mario Zanetti, ceo di Costa Crociere. "Ci focalizziamo costantemente sull'innovazione di prodotto, come gli itinerari Sea e Land, un'esclusiva di Costa, che combina le nuove Sea Destinations con le Land Destinations. Stiamo inoltre investendo nella nostra flotta per migliorare l'esperienza di bordo e introdurre nuovi itinerari, tra cui i nuovi programmi di Costa Serena previsti per il 2026-2027. Il percorso strategico iniziato qualche anno fa sta rafforzando l'offerta nei nostri mercati di riferimento chiave con una offerta di vacanze unica". Nell'ambito del nostro focus strategico sull'innovazione di prodotto, Costa Fortuna, la nave da maggior tempo in servizio, è prevista uscire dalla flotta

The Medi Telegraph

Focus

Fondo di accompagnamento alla pensione, l'allarme di Uiltrasporti e Filt Cgil: "Non escludere i dipendenti delle Autorità di sistema portuale"

I sindacati puntano l'attenzione sul nuovo decreto legge Infrastrutture **Genova** - "Apprendiamo con preoccupazione che nel Consiglio dei Ministri previsto per questo pomeriggio dovrebbero essere discusse norme che riteniamo pericolosissime per la portualità italiana". Così in una nota il Segretario Generale Marco Verzari e il Segretario Nazionale Giuliano Galluccio della Uiltrasporti che specificano: "A quanto ci risulta c'è la volontà di escludere i dipendenti delle autorità di sistema portuali dal fondo di accompagnamento all'esodo, una disposizione introdotta dal decreto 228/21. Se confermata, questa decisione, oltre ad essere iniqua, rappresenterebbe un vero e proprio attacco al sistema regolato dei porti, vogliamo infatti ricordare che il Ccnl del settore è unico e riguarda tutti i lavoratori che operano all'interno dei porti e in special modo coloro che lavorano nelle autorità di sistema portuale, che sono il garante della concorrenza regolata e del sistema di tutele esistente - aggiungono Verzari e Galluccio -. Escludere dunque qualsivoglia lavoratore portuale, ivi compresi i dipendenti delle Adsp, dal fondo per ragioni che non comprendiamo, vorrebbe dire distruggere il Ccnl dei porti". "Ricordiamo inoltre - proseguono i due segretari della Uiltrasporti - come la precedente riforma della governance abbia istituito la Conferenza nazionale dei Presidenti delle Adsp e l'organico porto, due strumenti che garantiscono il giusto equilibrio dell'occupazione per creare un sistema portuale italiano efficiente e utile a garantire i giusti investimenti dei porti in base ai mercati di riferimento, tenendo conto delle diverse vocazioni delle aree di riferimento di ogni singolo porto. È importante continuare a garantire un sistema in equilibrio che ha imparato dagli errori del passato, quando alcuni porti, a causa dell'eccessiva specializzazione o della presenza - evidenziano - di un singolo operatore hanno vissuto momenti di crisi che ancora oggi non sono del tutto superati. Qualsiasi norma che vada contro questa impostazione la riteniamo rovinosa per lo sviluppo dei nostri porti e più in generale del nostro sistema economico e produttivo". "Il Governo - sottolineano Verzari e Galluccio - continua a procedere a colpi di decreto, escludendo ancora una volta il confronto intermedio con le parti sociali. Sono state ignorate le nostre richieste di confronto utile per illustrare le nostre posizioni sul fondo di accompagnamento all'esodo e più in generale sulla più volte annunciata riforma portuale. Se il Governo proseguirà con questa impostazione metodologica e continuerà a non coinvolgerci per queste scelte saremo pronti anche alla mobilitazione" concludono. Filt Cgil: "Norme in cdm siano discusse con sindacati" "Con preoccupazione apprendiamo che nel Consiglio dei Ministri dovrebbero essere discusse anche importanti norme sulla portualità a partire dal fondo di accompagnamento al pensionamento anticipato delle lavoratrici e dei lavoratori portuali che ancora non è stato istituito". A riferirlo la Filt Cgil nazionale, spiegando che "prima risulta



I sindacati puntano l'attenzione sul nuovo decreto legge Infrastrutture Genova - "Apprendiamo con preoccupazione che nel Consiglio dei Ministri previsto per questo pomeriggio dovrebbero essere discusse norme che riteniamo pericolosissime per la portualità italiana". Così in una nota il Segretario Generale Marco Verzari e il Segretario Nazionale Giuliano Galluccio della Uiltrasporti che specificano: "A quanto ci risulta c'è la volontà di escludere i dipendenti delle autorità di sistema portuali dal fondo di accompagnamento all'esodo, una disposizione introdotta dal decreto 228/21. Se confermata, questa decisione, oltre ad essere iniqua, rappresenterebbe un vero e proprio attacco al sistema regolato dei porti, vogliamo infatti ricordare che il Ccnl del settore è unico e riguarda tutti i lavoratori che operano all'interno dei porti e in special modo coloro che lavorano nelle autorità di sistema portuale, che sono il garante della concorrenza regolata e del sistema di tutele esistente - aggiungono Verzari e Galluccio -. Escludere dunque qualsivoglia lavoratore portuale, ivi compresi i dipendenti delle Adsp, dal fondo per ragioni che non comprendiamo, vorrebbe dire distruggere il Ccnl dei porti". "Ricordiamo inoltre - proseguono i due segretari della Uiltrasporti - come la precedente riforma della governance abbia istituito la Conferenza nazionale dei Presidenti delle Adsp e l'organico porto, due strumenti che garantiscono il giusto equilibrio dell'occupazione per creare un sistema portuale italiano efficiente e utile a garantire i giusti investimenti dei porti in base ai mercati di riferimento, tenendo conto delle diverse vocazioni delle aree di riferimento di ogni singolo porto. È importante continuare a garantire un sistema in equilibrio che ha imparato dagli errori del passato, quando alcuni porti, a causa dell'eccessiva specializzazione o della presenza - evidenziano - di un singolo operatore hanno vissuto momenti di crisi che ancora oggi non sono del tutto superati. Qualsiasi norma che vada contro questa impostazione la riteniamo rovinosa per lo sviluppo dei nostri porti e più in generale del nostro sistema economico e produttivo". "Il Governo - sottolineano Verzari e Galluccio - continua a procedere a colpi di decreto, escludendo ancora una volta il confronto intermedio con le parti sociali. Sono state ignorate le nostre richieste di confronto utile per illustrare le nostre posizioni sul fondo di accompagnamento all'esodo e più in generale sulla più volte annunciata riforma portuale. Se il Governo proseguirà con questa impostazione metodologica e continuerà a non coinvolgerci per queste scelte saremo pronti anche alla mobilitazione" concludono. Filt Cgil: "Norme in cdm siano discusse con sindacati" "Con preoccupazione apprendiamo che nel Consiglio dei Ministri dovrebbero essere discusse anche importanti norme sulla portualità a partire dal fondo di accompagnamento al pensionamento anticipato delle lavoratrici e dei lavoratori portuali che ancora non è stato istituito". A riferirlo la Filt Cgil nazionale, spiegando che "prima risulta

The Medi Telegraph

Focus

fondamentale riprendere il confronto con le rappresentanze sindacali in merito a disposizioni che potrebbero avere un impatto significativo sul futuro di tutte le lavoratrici e i lavoratori del settore a cui si applica il ccnl porti e sul complessivo sistema delle relazioni industriali". "Dopo quattro anni trascorsi inutilmente - chiede la Federazione dei Trasporti della Cgil - riteniamo che sia imprescindibile ottenere un chiarimento sulle eventuali ragioni ostative e che il Governo dia seguito alle nostre richieste convocando uno specifico incontro. "Bisogna evitare le forzature - prosegue la Filt Cgil- dirimendo le questioni ancora aperte come quella che riguarda i dipendenti delle società di interesse generale che, pur versando ed accantonando le quote, risultano ancora esclusi. Inoltre, occorre scongiurare norme che non garantiscono lo sviluppo dei nostri porti e più in generale del nostro sistema economico e produttivo". "La portualità Italiana - afferma infine la Filt Cgil - non ha bisogno di una riforma, ma solo di pochi e specifici accorgimenti tra cui la previsione di un maggiore coinvolgimento delle parti sociali nei processi decisionali. L'impianto della legge 84/94 non va smantellato, ma applicato fino in fondo in maniera coerente su tutto il territorio nazionale".

The Medi Telegraph

Focus

Il direttore di Drewry: "Nuovi fuel solo nei grandi scali. No a spezzatini nelle forniture"

Tim Power: "Noli container a rischio, è ora di demolire navi" Salonico - Quella dell'Espo è famosa per essere una delle conferenze dove si danno appuntamento tra gli esperti più quotati dello shipping. Decano di questo appuntamento è Tim Power, direttore generale di Drewry, per la società di analisi inglese la guerra commerciale degli Stati Uniti contro il resto del mondo varrà alla fine di quest'anno un calo complessivo dell'1% dei traffici, più del Covid ma molto meno della grande crisi finanziaria del 2008-2009. L'esperto in realtà mette in guardia soprattutto dal debito pubblico, che ingessa le capacità di manovra dei Paesi e deprime le importazioni, e fornisce una preziosa raccomandazione sul futuro dei carburanti verdi che dovranno sostituire gli attuali combustibili: «Le basi di rifornimento non possono essere fatte su piccola scala». Un po' perché è impensabile che un singolo scalo sia un emporio di Gnl, bioGnl, ammoniac, idrogeno, carburanti sintetici e così via. Ma anche perché «un grande porto, preferibilmente di un grande Paese, ha evidentemente relazioni con tutte le navi. Un grande scalo serve un hinterland altrettanto grande, e di conseguenza non c'è solo l'infrastruttura, ma anche la possibilità di garantire un approvvigionamento continuo, oltre che la possibilità di negoziare contratti di fornitura con le compagnie di navigazione. E quello che succede - dice Power - in alcuni porti cinesi, questo è un concetto che loro hanno. Per un piccolo porto il tema è fuori questione, manca l'infrastruttura. Già oggi, i bunkeraggi non avvengono mai in **porti** di piccole dimensioni. Lei ha mai visto una nave fare rifornimento a Salonico? Io no...». Un altro tema di attenzione per Power è quello del settore container: «Oggi c'è troppa stiva in circolazione, anche in relazione all'altissimo numero di ordini per nuove navi sottoscritte dalle compagnie. Per fare soldi in maniera consistente, devi essere organizzato per riempire gli spazi a bordo almeno al 90%. Questa è la regola. Oggi c'è un portafoglio ordini equivalente al 7% della capacità globale della flotta portacontainer. Ciò significa che se ogni anno entra questo 7% in flotta, le compagnie non riusciranno mai a riempire le navi in maniera redditizia. Arriveranno non al 90, ma al 70%. Capisco che magari i soggetti più grandi possano tenersi larghi per gestire il fenomeno del reindirizzamento delle rotte. Ma per chi ha flotte piccole non ha senso. Per evitare il crollo dei noli è necessario che le compagnie tornino a demolire le navi più vecchie e temporaneamente fermare una parte delle flotte. Altrimenti andiamo verso il burrone».



Tim Power: "Noli container a rischio, è ora di demolire navi" Salonico - Quella dell'Espo è famosa per essere una delle conferenze dove si danno appuntamento tra gli esperti più quotati dello shipping. Decano di questo appuntamento è Tim Power, direttore generale di Drewry, per la società di analisi inglese la guerra commerciale degli Stati Uniti contro il resto del mondo varrà alla fine di quest'anno un calo complessivo dell'1% dei traffici, più del Covid ma molto meno della grande crisi finanziaria del 2008-2009. L'esperto in realtà mette in guardia soprattutto dal debito pubblico, che ingessa le capacità di manovra dei Paesi e deprime le importazioni, e fornisce una preziosa raccomandazione sul futuro dei carburanti verdi che dovranno sostituire gli attuali combustibili: «Le basi di rifornimento non possono essere fatte su piccola scala». Un po' perché è impensabile che un singolo scalo sia un emporio di Gnl, bioGnl, ammoniac, idrogeno, carburanti sintetici e così via. Ma anche perché «un grande porto, preferibilmente di un grande Paese, ha evidentemente relazioni con tutte le navi. Un grande scalo serve un hinterland altrettanto grande, e di conseguenza non c'è solo l'infrastruttura, ma anche la possibilità di garantire un approvvigionamento continuo, oltre che la possibilità di negoziare contratti di fornitura con le compagnie di navigazione. E quello che succede - dice Power - in alcuni porti cinesi, questo è un concetto che loro hanno. Per un piccolo porto il tema è fuori questione, manca l'infrastruttura. Già oggi, i bunkeraggi non avvengono mai in **porti** di piccole dimensioni. Lei ha mai visto una nave fare rifornimento a Salonico? Io no...». Un altro tema di attenzione per Power è quello del settore container: «Oggi c'è troppa stiva in circolazione, anche in relazione all'altissimo numero di ordini per nuove navi sottoscritte dalle compagnie. Per fare soldi in maniera consistente, devi essere organizzato per riempire gli spazi a bordo almeno al 90%. Questa è la regola. Oggi c'è un portafoglio ordini

Il presidente del porto di Anversa: "Ora alleanza con Rotterdam. Basta campanili sui temi strategici"

Jacques Vandermeiren: "Condivisione su energia e ambiente" Salonico - In questo momento, Jacques Vandermeiren è alla testa del maggiore porto container d'Europa: nel primo trimestre dell'anno infatti Anversa-Bruges ha superato Rotterdam come primo scalo del Vecchio Continente. Tuttavia, a margine della Conferenza annuale dell'Espo (l'associazione dei **porti** europei) a Salonico, il manager pubblico spiega che la competizione tra banchine è sì importante, ma solo dove ha senso farla. E proprio per questo i due grandi **porti** del Nord Europa sono seriamente pronti a fare fronte comune sulle prossime partite strategiche: sostenibilità ambientale, energia, transizione digitale. La competizione tra **porti** è finita? «No, la competizione è necessaria. Non si può per esempio prescindere dal confronto sui traffici, penso ad esempio al caso dei container. Ma è inutile farsi invece competizione dove ci può essere una cooperazione vantaggiosa, che possa produrre velocemente un servizio per il territorio, generando molto probabilmente anche dei risparmi. Pensiamo alle infrastrutture energetiche: che senso ha oggi se Anversa e Rotterdam si mettono a litigare su dove far passare un tubo? Nessuno, specie quando due piattaforme come le nostre hanno in comune clienti e retroterra. Tra Anversa e Rotterdam non corrono più di 100 chilometri: se guardiamo ai **porti** cinesi, loro già adesso sono specialisti nell'integrare, chiaramente dove serve, le rispettive offerte. Anche tra scali che si trovano a più di 200 chilometri l'uno dall'altro. In aree dove magari c'è un'unica Autorità portuale per regione. Penso quindi che i **porti** europei debbano pensare di più a questo tipo di integrazioni, non si può pensare di farsi la concorrenza su tutto, come nei bei tempi andati. Era un modello che poteva andare bene qualche decina di anni fa, ma guardando quello che succede nel mondo bisogna rendersi conto che l'Europa è sotto pressione e deve fare qualcosa per mantenere la propria competitività». Nel concreto? «Anversa e Bruges servono il maggiore distretto industriale europeo, dove ci sono anche tra le imprese che consumano le maggiori quantità di energia nel Continente. Ma questo è lo stesso bacino di Duisburg e Rotterdam. Ha senso quindi cooperare, molto meno litigare se un tubo debba passare da noi oppure da loro. Quindi dove si può, bisogna lavorare per un'infrastruttura energetica comune: per la cattura della CO2, per la produzione di idrogeno...» ...o i carburanti alternativi. «Ma questo è solo un esempio. Se vogliamo parlare dell'abbattimento delle emissioni, c'è il caso delle chiatte elettriche (mezzi molto diffusi nei **porti** del Nord Europa, dove il terreno pianeggiante e ampi corsi d'acqua consentono lo sviluppo della navigazione interna, utilizzata per il trasporto della merce ndr). Queste sono presenti a Rotterdam, non ancora da noi. Ma tra i due **porti** c'è un sistema di canali che permetterebbe a queste chiatte di arrivare sino da noi, anziché fermarsi al confine». La vostra società controllata Port of Antwerp Bruges International



Jacques Vandermeiren: "Condivisione su energia e ambiente" Salonico - In questo momento, Jacques Vandermeiren è alla testa del maggiore porto container d'Europa: nel primo trimestre dell'anno infatti Anversa-Bruges ha superato Rotterdam come primo scalo del Vecchio Continente. Tuttavia, a margine della Conferenza annuale dell'Espo (l'associazione dei porti europei) a Salonico, il manager pubblico spiega che la competizione tra banchine è sì importante, ma solo dove ha senso farla. E proprio per questo i due grandi porti del Nord Europa sono seriamente pronti a fare fronte comune sulle prossime partite strategiche: sostenibilità ambientale, energia, transizione digitale. La competizione tra porti è finita? «No, la competizione è necessaria. Non si può per esempio prescindere dal confronto sui traffici, penso ad esempio al caso dei container. Ma è inutile farsi invece competizione dove ci può essere una cooperazione vantaggiosa, che possa produrre velocemente un servizio per il territorio, generando molto probabilmente anche dei risparmi. Pensiamo alle infrastrutture energetiche: che senso ha oggi se Anversa e Rotterdam si mettono a litigare su dove far passare un tubo? Nessuno, specie quando due piattaforme come le nostre hanno in comune clienti e retroterra. Tra Anversa e Rotterdam non corrono più di 100 chilometri: se guardiamo ai porti cinesi, loro già adesso sono specialisti nell'integrare, chiaramente dove serve, le rispettive offerte. Anche tra scali che si trovano a più di 200 chilometri l'uno dall'altro. In aree dove magari c'è un'unica Autorità portuale per regione. Penso quindi che i porti europei debbano pensare di più a questo tipo di integrazioni, non si può pensare di farsi la concorrenza su tutto, come nei bei tempi andati. Era un modello che poteva andare bene qualche decina di anni fa, ma guardando quello che succede nel mondo bisogna rendersi conto che l'Europa è sotto pressione e deve fare qualcosa per mantenere la propria competitività». Nel concreto? «Anversa

The Medi Telegraph

Focus

tra l'altro già oggi collabora con una trentina di **porti** in giro per il mondo. Si tratta solo di partnership strategiche oppure l'Authority entra nella gestione di questi **porti**, o nell'azionariato? «Tutti e due gli scenari sono possibili. In alcuni casi noi siamo proprio la società di gestione portuale. È il caso di Cotonou, dove operiamo su mandato del governo del Benin. Ad Açú, in Brasile, oppure a Duqm, in Oman, il meccanismo invece è diverso. Noi prendiamo una piccola quota della società insieme a un fondo di private equity e lì siamo il partner strategico. Ci occupiamo cioè dello sviluppo del porto, co-investiamo e gestiamo solo la parte commerciale dello scalo. Siamo stati anche incaricati della progettazione del porto stesso, e questo perché il committente si affida alla nostra conoscenza in materia. L'altro sistema, come è stato in Qatar, prevede invece un investimento 50-50 all'interno di un consorzio dove noi siamo partner strategici, mentre l'altro 50% è rappresentato da una realtà locale. Il nostro marchio diventa una garanzia in termini di qualità sotto il profilo commerciale e aiuta anche a convincere partner e autorità locali a supportare anche finanziariamente lo scalo. Ad Açú come a Duqm, in entrambi i casi si trattava di **porti** greenfield, cioè realizzati da zero. Pensi che Açú in soli sette anni è diventato il secondo più grande porto del Brasile in termini di tonnellaggio movimentato, e lì le operazioni sono cominciate solo sette anni fa. Dunque come vede, quando si investe al di fuori dell'Europa si capisce quanto potenzialmente si può andare veloci. Abbiamo contratti in tanti Paesi: Namibia, Tanzania, Malesia, Suriname per fare qualche esempio... Purtroppo invece nel nostro Continente autorizzazioni, normative tutto va sempre molto lento».