



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
martedì, 05 maggio 2026**



Prime Pagine

05/05/2026	Corriere della Sera	9
<hr/>		
05/05/2026	Il Fatto Quotidiano	10
<hr/>		
05/05/2026	Il Foglio	11
<hr/>		
05/05/2026	Il Giornale	12
<hr/>		
05/05/2026	Il Giorno	13
<hr/>		
05/05/2026	Il Manifesto	14
<hr/>		
05/05/2026	Il Mattino	15
<hr/>		
05/05/2026	Il Messaggero	16
<hr/>		
05/05/2026	Il Resto del Carlino	17
<hr/>		
05/05/2026	Il Secolo XIX	18
<hr/>		
05/05/2026	Il Sole 24 Ore	19
<hr/>		
05/05/2026	Il Tempo	20
<hr/>		
05/05/2026	Italia Oggi	21
<hr/>		
05/05/2026	La Nazione	22
<hr/>		
05/05/2026	La Repubblica	23
<hr/>		
05/05/2026	La Stampa	24
<hr/>		
05/05/2026	MF	25
<hr/>		

Primo Piano

04/05/2026	Ravenna24Ore.it	26
<hr/>		
A Ravenna arriva "DEPORTIBUS", il Festival internazionale dedicato ai porti		
<hr/>		

04/05/2026	Mincio&Dintorni	30
<hr/>		
RAVENNA CAPITALE DEL MARE: Festival DePortibus dal 21 al 23 maggio, per scoprire il futuro dei porti, logistica e sostenibilità nel Mediterraneo		

Trieste

04/05/2026	Ansa.it	34
<hr/>		
Consalvo, lavoro fattore competitivo per sviuppo porti Trieste e Monfalcone		
04/05/2026	Il Nautilus	35
<hr/>		
PORTI DI TRIESTE E MONFALCONE, IL MODELLO DEL LAVORO PORTUALE CRESCE NEI DUE PORTI: CONSALVO PREMIA CON UNA TARGA I LAVORATORI DEGLI ART. 17 DI ALPT E ALTO ADRIATICO		
04/05/2026	Informare	37
<hr/>		
In crescita gli avviamenti al lavoro per le compagnie portuali di Trieste e Monfalcone		
04/05/2026	Sea Reporter	38
<hr/>		
Il lavoro portuale traina la crescita del sistema Adriatico Orientale		

Venezia

04/05/2026	Agenzia Giornalistica Opinione	39
<hr/>		
REGIONE VENETO* : «CRISI DELLA PESCA, L'ASSESSORE BOND CONVOCA IL TAVOLO INTERISTITUZIONALE: "SITUAZIONE SENZA PRECEDENTI, SERVONO RISPOSTE"»		
04/05/2026	Nauticareport	<i>Trofeo Marco Rizzotti</i> 42
<hr/>		
Trofeo Marco Rizzotti: Optimist a Venezia 14-17 maggio		
04/05/2026	Shipping Italy	44
<hr/>		
Vtp vuol far luce sul terminal fluviale di Chioggia		

Savona, Vado

04/05/2026	Il Nautilus	45
<hr/>		
"AIL & ARIA - Il Coraggio di Vincere": Ogni fibra è una vita che resiste nel tempo		
04/05/2026	Shipping Italy	48
<hr/>		
Maersk avvia una linea tra Mediterraneo e Baltico con scalo anche Vado Ligure		

Genova, Voltri

04/05/2026	Genova Today	49
<hr/>		
Porto, lavoratori in assemblea davanti a palazzo San Giorgio		
04/05/2026	Genova24	50
<hr/>		
Viabilità e sicurezza, le istanze dei lavoratori del porto davanti a palazzo San Giorgio		
04/05/2026	La Gazzetta Marittima	51
<hr/>		
Genova, l'ultimo miglio degli scavi per il "terzo valico"		
04/05/2026	PrimoCanale.it	53
<hr/>		
Terrazza Incontra, Paroli accelera su ferrovia e piano regolatore portuale		

04/05/2026	PrimoCanale.it	L'Amerigo Vespucci torna a Genova e sarà visitabile: ecco come e quando prenotare	55
04/05/2026	PrimoCanale.it	Paroli annuncia l'allargamento del Psa di Pra': cresce il terminal, tensione nel quartiere	56
04/05/2026	PrimoCanale.it	Ponte Parodi, Altarea si ritira: salta tutto dopo 13 milioni di risarcimento	57
04/05/2026	PrimoCanale.it	Ponte Parodi, Altarea non si presenta: avviata la decadenza della concessione	58
04/05/2026	PrimoCanale.it	Cornigliano e il futuro delle aree ex Ilva: riflettori accesi su bonifiche e Zona Logistica Semplificata	59

La Spezia

04/05/2026	BizJournal Liguria	Eletrificazione porto della Spezia: affidato il primo lotto dei lavori da 30 mln	60
04/05/2026	Corriere Marittimo	Eletrificazione banchine, La Spezia: Al via il 1° Lotto per i lavori della nuova rete elettrica in porto	61
05/05/2026	Port Logistic Press	Riaperto il Funghetto, l'infopoint di Confartigianato in Largo Fiorillo, zona ad alto flusso turistico	62
04/05/2026	TeleNord	Avvio dei lavori per l'efficientamento energetico del Porto della Spezia: parte il 1° lotto della nuova rete ad alta tensione	63

Ravenna

04/05/2026	Agenzia Giornalistica Opinione	REGIONE EMILIA-ROMAGNA * :«IL FESTIVAL DEPORTIBUS AFFRONTA LA RIFORMA DELLA GOVERNANCE PORTUALE E IL RUOLO STRATEGICO DEL MEDITERRANEO»	64
04/05/2026	Ansa.it	A Ravenna il festival 'Deportibus', dal 21 al 23 maggio	67
04/05/2026	Messaggero Marittimo	DePortibus 2026: da La Spezia a Ravenna	68
04/05/2026	Ravenna Today	Ravenna apre le porte a "Deportibus", il festival che mette al centro i porti: attesi oltre un centinaio di ospiti	69
04/05/2026	RavennaNotizie.it	Ravenna, accordo su logistica portuale: firmata l'intesa tra autotrasporto e committenza	71
04/05/2026	RavennaNotizie.it	Servizio rimorchio Porto di Ravenna: rinnovato dopo più di 10 anni e un anno di trattativa il contratto integrativo SERS	72
04/05/2026	RavennaNotizie.it	Ravenna capitale dei porti con il festival DePortibus, dal 21 al 23 maggio: incontri, conferenze, mostre e spettacoli	73
04/05/2026	ravennawebtv.it	Presentato DePortibus 2026 a Ravenna dal 21 al 23 maggio	76
04/05/2026	ravennawebtv.it	Rinnovato dopo più di 10 anni e un anno di trattativa il contratto integrativo SERS	77

04/05/2026	Romagnanotizie	78
Ravenna capitale dei porti con il festival DePortibus, dal 21 al 23 maggio: incontri, conferenze, mostre e spettacoli		
04/05/2026	Shipping Italy	81
Rinnovato a Ravenna il contratto integrativo di Sers per il 'nuovo' rimorchio portuale		
04/05/2026	Tele Romagna 24	82
RAVENNA: Sindaco, "da settembre nessun carico di esplosivi in porto verso Israele"		

Livorno

04/05/2026	Corriere Marittimo	83
Porti Alto Tirreno, approvato il Bilancio consuntivo: 102 mln su infrastrutture e sostenibilità		
04/05/2026	La Gazzetta Marittima	85
Addio a Giorgio Fanfani, protagonista del porto di Livorno negli anni del boom		
04/05/2026	La Gazzetta Marittima	88
Addio amico Giorgio		
04/05/2026	Messaggero Marittimo	89
Fumi in porto: a Livorno il tavolo permanente		<i>Giulia Sarti</i>
04/05/2026	Shipping Italy	91
Fallisce anche l'ultimo attacco di Porto Livorno 2000 a Sintermar Darsena Toscana		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

04/05/2026	Ancona Today	93
Nuovo sbarco al porto di Ancona, sono 25 i migranti salvati nelle acque libiche: tra loro una donna incinta e minori		
04/05/2026	Ancona Today	94
Una lettera con le mie riflessioni sulla gestione del Porto di Ancona		
04/05/2026	Ansa.it	96
Nave Ocean Viking con 25 migranti a bordo sbarcherà ad Ancona il 6 maggio		
04/05/2026	corriereadriatico.it	97
Ancona, nuovo sbarco al porto: attesa la Ocean Viking con 25 migranti mercoledì 6 maggio (l'ultimo era stato a marzo)		
05/05/2026	corriereadriatico.it	98
Molo Clementino, tutte le riserve dell'Ast: «Rischi per la salute, quest'opera rischia di aumentare l'inquinamento»		
04/05/2026	Messaggero Marittimo	100
Dimensione subacquea: impatti della normativa sulla ricerca scientifica		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

04/05/2026	Ansa.it	102
Nave Italia, progetto Università Verona per la tappa Civitavecchia-Gaeta		
04/05/2026	CivOnline	103
Un patto di reciprocità per fermare minimarket e desertificazione commerciale		

04/05/2026	La Gazzetta Marittima	105
Civitavecchia, incontro il 7 maggio per parlare del progetto di "apertura a sud"		
04/05/2026	Roma Daily News	106
Lazio: Biazzo (Unindustria), con Zls e zone franche doganali burocrazia dimezzata		
04/05/2026	Unione Industriali Roma	107
ZLS Lazio, Biazzo: Passaggi burocratici ridotti del 50% ora possibile competere con la Zes unica		

Napoli

04/05/2026	Il Dispari	108
«Non aspettiamo che succeda di peggio»: dopo il piede amputato a Pozzuoli, l'allarme della New Atec		

Bari

04/05/2026	AskaNews.it	110
Cnr: SAFE-26, campagna geologia marina della Nave da ricerca Gaia Blu		

Brindisi

04/05/2026	Brindisitime.it Network	112
La storia di Edison a Brindisi, tra promesse, cantieri farlocchi, banchine occupate e qualche conferenza		

Taranto

04/05/2026	Shipping Italy	114
Deserta la gara per la seconda nave per i Giochi del Mediterraneo		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

04/05/2026	Informare	116
MSC attiverà un servizio tra il Mar Rosso e il Nord Europa attraverso il canale di Suez		
04/05/2026	Informazioni Marittime	117
Mar Rosso-Nord Europa via Suez: nuovo servizio MSC		

Olbia Golfo Aranci

04/05/2026	Il Nautilus	118
Mediterraneo, il mare più inquinato di plastica al mondo: così una compagnia italiana prova a eliminarla partendo dall'acqua		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni, Reggio Calabria, Saline Ioniche

04/05/2026	Reggiotoday		121
<hr/>			
04/05/2026	Stretto Web	<i>Consolato Ciccù</i>	122
<hr/>			
04/05/2026	TempoStretto		124
<hr/>			
04/05/2026	TempoStretto		125
<hr/>			

Palermo, Termini Imerese

04/05/2026	Agenparl		128
<hr/>			
04/05/2026	Balarm		129
<hr/>			
04/05/2026	Comune di Palermo		131
<hr/>			
04/05/2026	Il Nautilus		132
<hr/>			
04/05/2026	LiveSicilia		134
<hr/>			
04/05/2026	Lora		135
<hr/>			
04/05/2026	Palermo Today		136
<hr/>			
04/05/2026	Palermo Today		137
<hr/>			
05/05/2026	Quotidiano di Sicilia	Pagina 11	138
<hr/>			

Focus

04/05/2026	Agenzia Giornalistica Opinione		140
<hr/>			
04/05/2026	Ansa.it		144
<hr/>			

04/05/2026	Ansa.it	Tre morti per una sospetta epidemia su una nave da crociera, i Paesi Bassi rimpatriano i membri dell'equipaggio malati	145
04/05/2026	AskaNews.it	Hormuz, su efficacia "Project Freedom" è già guerra di propaganda	146
04/05/2026	Energia - Plus	GSE e Osservatorio Nazionale Tutela del Mare insieme per la transizione energetica del sistema marittimo-portuale	148
04/05/2026	Giornalelavoce	Hondius, la crociera bloccata davanti a Praia: tre morti, un caso confermato di hantavirus	150
04/05/2026	Il Nautilus	Nave da carico ellenica attaccata nello Stretto di Hormuz	154
04/05/2026	Informare	Nuovo record di passeggeri imbarcati sulle navi da crociera del gruppo NCLH in un trimestre	155
04/05/2026	Informare	Nel trimestre gennaio-marzo il traffico marittimo nel canale di Panama è cresciuto del +4,8%	156
04/05/2026	Informatore Navale	MSC CROCIERE PORTA L' MSC YACHT CLUB A BORDO PISTA AL FORMULA 1	157
04/05/2026	Informazioni Marittime	Container terminal, PSA International acquisisce il 30% della cinese Xiamen	159
04/05/2026	La Gazzetta Marittima	La corsa al gigantismo delle flotte navali tira il freno: cosa c'è dietro	160
04/05/2026	La Gazzetta Marittima	Giovedì 7 maggio l'Usb chiama gli addetti dei porti a incrociare le braccia	161
04/05/2026	Rai News	Stretto di Hormuz: una petroliera viene colpita da proiettili	162
04/05/2026	Rai News	La nave da crociera "Hondius" ferma davanti al porto di Praia, Capo Verde	163
04/05/2026	Rai News	Hantavirus, tre morti per una possibile epidemia su nave da crociera, altri casi sospetti a bordo	164

CORRIERE DELLA SERA

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



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

SANMARCO
INFORMATICA
SANMARCOINFORMATICA.COM



Lotta Champions
La Roma vince:
Juve ora più vicina
cronache, pagelle e commenti
da pagina 48 a 51



L'evento
Bologna ospita
il «Corriere»
di **Olvio Romanini**
a pagina 31

SANMARCO
INFORMATICA
SANMARCOINFORMATICA.COM

Gli Stati Uniti: aperto un corridoio per il passaggio. In fiamme cargo sudcoreano. Gli Emirati: attaccato un nostro sito petrolifero

Battaglia navale a Hormuz

Meloni: «Non condividerei un disimpegno degli Usa». E venerdì vedrà Rubio a Roma

TRAPPOLA RECIPROCA

di **Federico Rampini**

Prima la guerra aerea, poi il braccio di ferro geoeconomico, la terza è la battaglia navale? Due mesi e una settimana dopo, a che punto è Donald Trump in Iran? La fase «guerreggiata» nel senso militare classico aveva lasciato il posto al conflitto geoeconomico, a base di ricatti incrociati. L'Iran, pur non avendo le forze per bloccare lo Stretto di Hormuz, conserva una capacità di minaccia sufficiente a dissuadere armatori e compagnie assicurative.

continua a pagina 32

IL DILEMMA DI ISRAELE

di **Goffredo Buccini**

Un eterno Amalek da cui proteggersi. Un arcinemico sempre in agguato. Lo Stato ebraico è nato così, nel 1948, sotto l'attacco di cinque Paesi della Lega araba benché avesse accettato la bipartizione territoriale coi palestinesi voluta dalla risoluzione 181 dell'Onu. Ai nostri giorni, l'Iran degli ayatollah non è altro che la prosecuzione escatologica di quel disegno di sterminio, avendo nel dna l'eliminazione dell'«entità sionista», perseguita attraverso i suoi proxy, Hamas, Hezbollah e Houthis, e tramite il tenace progetto di fine mondo dell'arma atomica.

continua a pagina 32

IL CREMLINO IN ALLARME



Mosca, Putin blindato: rischio attentato o golpe

di **Marco Imarisio**

a pagina 9

di **Simone Canettieri e Viviana Mazza**

Sempre lo Stretto di Hormuz epicentro della crisi in Medio Oriente. La Casa Bianca annuncia che è stato aperto un corridoio. Ma diavola la battaglia. Colpite alcune nav. Attaccato e dato alle fiamme un cargo sudcoreano. E dagli Emirati denuncia un raid contro un sito petrolifero. Nuovi segnali di disgelo tra Roma e Washington. «Sempre rispettati gli impegni con gli Stati Uniti». Fissato per venerdì 8 maggio l'incontro con il segretario di Stato americano Marco Rubio in missione a Roma.

da pagina 2 a 9 **Basso M. Caprara, Fubini, Vecchi**

IL RACCONTO DI UN CAPITANO

«I miei 66 giorni ad aspettare nello Stretto tra missili e incertezza»

di **Greta Privitera**

a pagina 5

REGNO UNITO, VERSO LE AMMINISTRATIVE

Polanski, l'eco-populista «Si al ritorno nella Ue, noi Verdi gli anti Farage»

di **Luigi Ippolito**

a pagina 17

L'INCHIESTA

I pm alle Camere: su Mps mostrateci le chat del Tesoro con i parlamentari

di **Luigi Ferrarella**

I magistrati milanesi che indagano sul rischio bancario Montepaschi-MedioBanca hanno scritto ai presidenti di Camera e Senato per chiedere l'autorizzazione a una preventiva (e possibile) visione delle chat contenute nel telefonino dell'ex direttore generale del ministero dell'Economia, Marcello Sala, e i nove parlamentari con cui lo stesso ha detto di essersi scambiato messaggi. Ovvero i ministri Giorgetti e Salvini, il sottosegretario alla presidenza del Consiglio Fazzolari, il viceministro Leo, il sottosegretario Freni e i parlamentari Rizzi, Romeo, Centenero e Mislanzi.

alle pagine 10 e 11 **Policci**

L'addio Oggi i funerali a Padova. I ricordi di Leo Dell'Orco



Alex Zanardi, scomparso venerdì a 59 anni, fotografato nel 2018 con Giorgio Armani, morto l'anno scorso a 91 anni

«Zanardi, coraggio ed esempio Con Armani un'amicizia vera»

di **Andrea Pasqualetto e Paola Polio**

Oggi l'addio ad Alex Zanardi nella basilica di Santa Giustina a Padova. Il ricordo di Leo Dell'Orco, il compagno di Armani: «Con Giorgio un'amicizia vera».

alle pagine 18 e 19

Garlasco I legali: fanno di Sempio un mostro Convocati in Procura le gemelle Cappa e il fratello di Chiara



di **Cesare Guzzi e Pierpaolo Lio**

Ipm di Pavia hanno convocato Marco Poggi, il fratello di Chiara, e le gemelle Cappa, cugine della vittima. Paola e Stefania saranno ascoltate oggi a Milano, mentre Marco è stato convocato per mercoledì, in concomitanza con Andrea Sempio. Dovrà riferire del video intimo di Chiara e Stasi guardato sul pc di lei. Tutti saranno sentiti come testimoni.

a pagina 21

L'EPIDEMIA

Morti in crociera Nell'Atlantico il caso Hantavirus


di **Laura Cuppini e Alessio Ribaudi**

Tre passeggeri della nave da crociera «Hondius», in viaggio dall'Argentina a Capo Verde, sono morti per sospetta epidemia da Hantavirus, una infezione rara (contro cui non esiste antidoto) che si trova nei roditori e nell'uomo sfocia in una grave malattia respiratoria. Sei, fino ad ora, i contagiati. L'allarme dell'Organizzazione mondiale della sanità.

a pagina 25

LIBERI SOTTO LA GRAZIA

I primi scritti di **ROBERT FRANCIS PREVOST**
LIBERI SOTTO LA GRAZIA



NOVITÀ IN LIBRERIA E NEGLI STORE ONLINE

LIBRERIA EDITRICE VATICANA
www.libreriaeditricevaticana.va

Crans, la Svizzera non invierà più fatture

La premier incontra il presidente elvetico: «Le famiglie non dovranno pagare»

di **Rinaldo Frignani**

Ricomposta la frattura diplomatica tra Italia e Svizzera dopo lo scontro dovuto all'invio, dall'ospedale di Sion, delle fatture per le cure dei feriti italiani nella strage di Crans. A margine del vertice europeo a Erevan, in Armenia, Meloni ha avuto un colloquio con il presidente della Confederazione elvetica Parmelin. Che ha raccolto l'impegno: «Non manderemo più copie delle fatture alle famiglie delle vittime».

a pagina 23



BUTTAFUOCO: «NON CEDO»

Padiglioni, visite: vigilia di tensioni alla Biennale

Vigilia carica di tensioni alla Biennale di Venezia. Con Buttafuoco che non cede: «La potenza dell'arte è superiore a ogni prepotenza». Il sindaco Brugnaro prova a mediare.

a pagina 13 **M. Cremonesi, Mantegoli**

le Naturelle
UOVA BUONE DAL 1950



UOVA 100% ITALIANE

020505
Pubb. Italiana Spet. s.a.s. - D.L. 30/3/2001 (conv. L. 46/2004 art. 1, c. 1) ED. Milano
0 771120 4480008



Biennale a Venezia: malgrado le minacce del governo, gli artisti russi ci saranno
L'appello di 120 intellettuali: "Questa censura è grottesca, non siamo in guerra"



il tuo
5
mille

ALLA
FONDAZIONE FRANCESCA RAVA
NPH ITALIA ETS

il Fatto
Quotidiano

NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

**Metti la tua firma,
cambia una vita**

Codice Fiscale
97264070158

581000.fondazionefrancescarava.org

Martedì 5 maggio 2026 - Anno 18 - n° 120
Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

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

E LA RUSSA INSULTA
Flotilla abbordata di nuovo. Indagine a Roma: sequestro



BISSIGLIA E MANTOVANI A PAG. 8

TRUMP: "VI CANCELO"
Battaglia Usa-Iran a Hormuz. Xi sfida Donald per i dazi

IACCARINO, PALOMBI E SABAH A PAG. 6-7

I 49 MILIONI DA RIDARE
Lega, l'elitto su 2 è moroso. Salvini: "O pagate o fuori"

A PAG. 13

O COL PD O CON SALIS
Madia va con Iv: Renzi ne ha altri sei sul groppone

MARRA A PAG. 13

DA GARLASCO A RIZZO
Lovati candidato annulla il comizio: manca il pubblico

Lorenzo Giarelli

L'esordio politico dell'avvocato Massimo Lovati, già istrionico difensore di Andrea Sempio, è racchiuso in un malinconico trafiletto dell'Ansa: "Dopo l'incontro con la stampa era previsto anche un comizio, che però non c'è stato vista l'esigua presenza di sostenitori". Il caso Garlasco tira più delle elezioni comunali a Vigevano, questo è sicuro.

A PAG. 13



CASO MINETTI Cosa non torna nell'intervista del compagno
Cipriani nega, ma la cura era possibile in 8 ospedali italiani

Sul Corriere della Sera l'imprenditore ringrazia Mattarella e prova a smontare quanto scritto dal Fatto. Ma l'istanza per la richiesta di grazia continua a non tornare in tanti punti

MACKINSON A PAG. 4



TORNANO NORDIO&FI CONTRO CHI LE USA E CHI LE PUBBLICA

Tagli alle intercettazioni, multe e galera ai cronisti

PENE FINO A 5 ANNI E MULTE DA 100 MILA € A CHI CITA GLI ATTI (NON SEGRETI): LO CHIEDONO I FORZISTI. IL MINISTRO VUOL RIDURRE LA SPESA DI 300 MILIONI ALL'ANNO

IL PROCURATORE: TORNARE INDIETRO Il Pna Melillo a Nordio, Plantadosi e Colosimo: "La legge sugli ascolti danneggia le indagini anti-mafia"

SALVINI A PAG. 2
MILELLA A PAG. 2-3

UNICO PAESE TRA I G7
Nuove pandemie: il governo diserta simulazione Oms



DI BENEDETTO A PAG. 12

LE NOSTRE FIRME

- Fini Rudy Nureyev, Re della Bellezza a pag. 14
- Basile Ursula e le guerre di Israele a pag. 11
- Orsini I nostri "buoni" come i "cattivi" a pag. 11
- La Valle Ben-Gvir, torta con cappio a pag. 8
- Scanzi I padroni tutti pazzi per Salis a pag. 11
- Gismondo Accettare l'imperfezione a pag. 10

LA SERIE SU HILLESUM

"Così Ety mostra come non odiare: l'eco arriva a noi"

PONTIGGIA A PAG. 15



La cattiveria

Melillo (Procura Antimafia): "La riforma delle intercettazioni frena le indagini sulle mafie". Nordio: "Visio che funziona?"

LA PALESTRA/ANTONIO CARANO

Dove si firma?

Marco Travaglio

Ogni tanto, senza volerlo, Trump fa un regalo all'Europa. Ma i cerebrolisti che la sgoverano lo rispediscono al mittente. Dovevano dirgli sì quando chiedeva una mano per fermare la guerra russo-ucraina, spingendo Kiev a negoziare, cioè smettendo di illuderla della vittoria e di armarla sempre più per spingere la Russia a devastarla viepiù: infatti gli han detto no. Dovevano dirgli no sui dazi al 15%, sul 5% di Pil alla Nato, sul gas americano a prezzo quadruplo di quello russo e sulle armi da comprare in Usa e regalare a Kiev perché continui a perdere uomini e territori e a rovinare la nostra economia: infatti gli han detto sì. Ora credendo di minacciare, Donald ci fa un'offerta che rifiuterebbe solo uno semo: annuncia il ritiro di migliaia di soldati dalle basi Usa e Nato in Europa, iniziando da Germania, Italia e Spagna, e sospende l'invio a Berlino dei missili da crociera (anche ipersonici e nucleari) che Biden aveva deciso di puntare contro la Russia (così, se Putin non ci vede come nemici, magari cambia idea). Anziché listarsi a lutto come fa l'Ue, uno con un grammo di cervello gli risponderebbe prima che cambi idea: "Ok, dove si firma?". Anzi gli direbbe di riprendersi tutti, i suoi soldati: i 39mila in Germania, i 13mila in Italia, i 4mila in Spagna e così via. Ma tutti - come osserva Giannandrea Gaiani su *Analisi Difesa* - vuol dire anche quelli che gli Usa pensano di lasciare per tenerci sotto scacco e metterci in pericolo con l'aria di renderci più sicuri (i Paesi del Golfo con basi Usa ne sanno qualcosa). Carl Bildt, vicepresidente del Consiglio europeo per le relazioni estere, nota che i ritiri annunciati "riguardano solo le risorse destinate alle operazioni Nato, ma non toccano le vaste reti di basi e strutture fondamentali per le operazioni non Nato al di fuori dell'Europa". Giocò per le guerre criminali in cui gli Usa sono usi trascinarci contro i propri nemici facendo pagare il conto a noi. Una volta liberi dal ricatto armato, potremo sciogliere la fu Nato, disdettare il patto giugulatorio sul 5% del Pil e costruire la difesa europea con un esercito comune risparmiando un bel po' (oggi, per mantenerne 27 che non si parlano, spendiamo in armi il triplo della Russia). Un esercito puramente difensivo, visto che l'Europa non ha nemici (a parte quelli che ci affibbiavano gli *gazz-zer* per i loro sporchi interessi in totale conflitto con i nostri). Poi ci converrà riavviare la cooperazione energetica con Mosca e commerciale con mercati in espansione come Cina e Brics, incluso l'Iran: cosa che da anni ci è proibita dai finti amici Usa perché fa comodo a noi e non a loro. Se poi qualcuno, tipo l'Ucraina, la Polonia e i Baltici, vorrà continuare a combattere i (vecchi) nemici di Washington, la guerra alla Russia se la farà comodamente da solo.





ANNO XXXI NUMERO 104

DIRETTORE CLAUDIO CRESCITA

MARTEDÌ 5 MAGGIO 2026 - € 1,80 + € 0,50 con REVIEW n. 51

Contro l'Italia della gnagnera, intristita dai fallimenti della Nazionale e incapace di uscire dal bar sport e vedere le meraviglie dello sport italiano

Si scrive sport, si legge Italia. I dolori infiniti del calcio italiano hanno contribuito a creare un racconto catastrofico dello sport in Italia che è incredibilmente distante dallo stato in cui si trova lo sport nel nostro paese, ma che è incredibilmente vicino invece a quello che è un tratto probabilmente irrimediabile del carattere italiano: dedicare gran parte delle nostre energie alle cose che non vanno bene, per poterci lamentare tutti in coro di fronte a un ginocchio, e distrarci in modo sistematico dalle cose che vanno bene, essendo il racconto delle cose che funzionano totalmente estraneo alla grammatica del nostro paese. I dolori infiniti del calcio italiano - dolori che in questo caso non sono legati ovviamente alle squadre che hanno sognato di vincere lo scudetto e che oggi lottano per non restare fuori dalla

Champions, ma che sono legati alla disperazione dei tifosi italiani appesi a una qualche speranza di poter coltivare ancora una speranza di poter giocare il Mondiale in America - sono lì a tormentarci ogni giorno rispetto al dramma di avere un Mondiale senza Azzurri, una Champions senza squadre italiane, una Europa League senza squadre italiane, una Conference League senza squadre italiane, una Serie A tra le più noiose della storia recente del nostro calcio. Ma sono lì a distrarci in modo doloso rispetto a una fase eccezionale che sta vivendo lo sport italiano in giro per il mondo, il calcio italiano, un tempo simbolo dell'eccezione dello sport del nostro paese, non è mai stato così poco in palla, come si dice. Ma lo sport italiano, che un tempo trova beneficio dai successi del calcio italiano, non è mai sta-

to così poco rappresentato dal calcio nella sua forma come questi mesi. Non tennis, lo sapete, non è un ambasciatore da record: si chiama Jannik Sinner, è il numero uno al mondo, è il primo giocatore nella storia della serie Masters 1000 ad averne conquistati cinque consecutivi, ma come tutti gli ingrannaggi che funzionano alla perfezione Sinner scalda i cuori dei giornali ogni per ciò che non fa - perché non partecipa alle Olimpiadi? perché non paga le tasse in Italia? perché non va da Sergio Mattarella? - che per ciò che fa. L'Italia, che nel tennis è campione del mondo via Coppa Davis, ha quattro tennisti fra i primi venti (Sinner, Musetti, Cobelli, Darderi), ha una tennista al numero otto del femminile (Jasmine Paolini), può vantare le campionesse olimpiche in carica del doppio femminile (Paolini ed Errani).

Risultato: le entrate della Federazione italiana tennis e padel hanno superato nel 2025 i 220 milioni di euro, mettendo in cascina più soldi di quanti ne ha totalizzati la Federazione italiana giuoco calcio, arrivata a circa 200 milioni. E a proposito di Olimpiadi: a Milano-Cortina, l'Italia ha chiuso con trenta medaglie, dieci ori, sei argenti, quattordici bronzi, e un record storico per nostro paese ai Giochi Invernali. Nella Formula 1, come ha scritto il Guardian lunedì scorso, l'Italia ha trovato anche qui il suo Sinner: si chiama Kimi Antonelli. Ha vinto il GP di Miami 2026, è alla terza vittoria con la scuderia Ferrari, è diventato a 19 anni il più giovane leader del Mondiale e il primo pilota a ottenere le prime tre vittorie in F1 tutte di fila e partendo dalla pole. (segue nell'inserato TV)

I colpi sull'Europa che diventa grande

Gli europei in Armenia mostrano che il mondo non va nella direzione di Mosca. Progetti

Bruxelles. Può nascere a Yerevan la coalizione dei paesi democratici, che vogliono difendere il diritto internazionale e i mercati aperti, per rispondere alle sfide poste dalle potenze egemoni? Nella capitale dell'Armenia, paese del Caucaso meridionale, fino a poco tempo fa sotto l'influenza diretta della Russia, che ora aspira a entrare nell'Unione europea, ieri si è tentato un primo esperimento nell'ottavo vertice della comunità politica europea. All'UE e ai suoi stati membri, al Regno Unito, alla Norvegia, all'Ucraina si è aggiunto come ospite il Canada. "In un mondo più pericoloso e diviso, una partnership più solida tra Canada ed Europa creerà maggiore stabilità, maggiore sicurezza e maggiore prosperità su entrambe le sponde dell'Atlantico", ha detto il premier canadese, Mark Carney, il presidente francese, Emmanuel Macron, ha spiegato il senso di questa Europa che va all'Islanda al Caucaso". (Credito segue nell'inserato TV)

Paranoia in parata

L'Europa e i droni ucraini sanno molto di Putin. Le nuove ossessioni russe per la sicurezza

Roma. Non sarebbe neppure esistito l'appuntamento regolare del 9 maggio, con la sua parata, il discorso del presidente, gli inviti ai leader stranieri, i veterani della Seconda guerra mondiale scesi sugli spalti, i missili di varia misura che percorrono la Piazza Rossa assieme agli aerei che sfilano nel cielo, se non fosse stato per la passione di Vladimir Putin per gli eventi grandi. Quest'anno, il giorno della vittoria con la sua parata da passione si è trasformato in ossessione, perché il capo del Cremlino teme che proprio mentre si troverà nella Piazza Rossa a osservare con i propri soldati e di qualche arma, nel cielo, indisturbato, potrebbe presentarsi un drone ucraino che non soltanto rappresenterebbe un grave problema per la sicurezza degli aerei, ma anche una macchia sull'immagine che Putin vuole proiettare di sé e della sua nazione. Il 9 maggio è diventato un giorno di preoccupazione nazionale. (Piemonte segue nell'inserato TV)

Trump punisce Merz

La mancata consegna dei Tomahawk è una ritorsione, non un problema di disponibilità

Berlino. Donald Trump tira di boxe con Friedrich Merz. Il cancelliere tedesco aveva incassato abbastanza bene l'annuncio del presidente degli Stati Uniti del ritiro di 6 mila soldati americani dal territorio tedesco quando dalla Casa Bianca è arrivato un altro gancio. Gli Stati Uniti, al momento, non schiereranno i loro missili Tomahawk in Germania, come promesso in precedenza da Joe Biden. Lo ha reso noto lo stesso Merz, sottolineando che questa decisione non è in alcun modo collegata alle critiche rivolte al presidente Trump per il conflitto in Iran. "Gli americani, al momento, non ne hanno a sufficienza. Siamo obiettivi", ha aggiunto il cancelliere, "è praticamente impossibile per l'America trasferire i missili d'arma di questo tipo in Germania al momento". (Maurizi segue nell'inserato TV)

LA FUGA DI ROMAN DALLA "KILL ZONE" RUSSA

nell'inserato II

La lava di Giuli

Travolto dalla Biennale: obbedisce a Fazzolari, ripreso da Meloni. Venezia è la sua Pompei

Roma. Hanno fatto di Venezia la loro Pompei. Fazzolari ha sempre ragione. Buttafuoco ha più amici di prima, ma a Giuli cosa resta. Attenti, l'unico padiglione che alla Biennale rischia di chiudere è il Giukonker, l'armadio dell'esteta che si è fatto sentinella e secondo, il ministro "come mi vuoi". C'è il boia di Giuli, e non di Fazzolari, nelle ispezioni alla Biennale, che si è venaticata di "crociata", e c'è ancora il boia di Giuli nell'ordine di scettare ogni fascicolo. C'è la firma di quell'Alessandro, "il caro Alessandro", a cui Meloni ha rivolto, durante l'ultimo CdM, il consiglio: "Meno spocchia". È vero, come Meloni ha preso le distanze da Buttafuoco, sulla Russia, ma in conferenza stampa ha definito "Buttafuoco capaccissimo" e quando si è entrava nei dettagli delegava con "un chiodo a Giuli". Esiste una figura che a Venezia sta correndo verso la bella morte e non è Buttafuoco. E' Giuli. (Credito segue nell'inserato TV)

Renzi a Venezia

"Buttafuoco è libero. Tra lui e Giuli un abisso. Madia? Torna a casa. In bocca al lupo agli altri". Parla l'ex premier

Roma. "Il caso Biennale dimostra tutta l'incapacità del governo", dice. "E' un governo che vede la cultura come una scacchiera dove posizionare delle pedine e che è stato approvato dopo che Viktor Orbán, principale ostacolo all'unità europea, ha perso le elezioni in Ungheria, a metà aprile. Premier Matteo Renzi. Lui che nei due anni non vede, oggi, due figli unici o due "fratelli sbagliati". Beni due lontani, ma con un'idea di "libertà". "Giuli è un fine umanista, però. "Allergico alle libertà e pure alle idee". Sarà. Lei dice "questa destra" come a smarcarla dalla destra di qualcun altro. "Io parlo del governo. Basta vedere a chi hanno scelto di affidare il Mic. Avevano a disposizione menti brillanti come appunto Buttafuoco, Veneziani, Giordano Bruno Guerri. Hanno scelto Sangiuliano e Giuli". (Credito segue nell'inserato TV)

Romanzo in frantumi

Il "caso" Minetti creato dal Fatto si è sgretolato alla prova dei fatti. Resta solo la gogna

Roma. Il grande "caso Minetti" si sfalda, giorno dopo giorno. Il romanzo messo in piedi dal Fatto, basato su suggestioni, illazioni e allusioni degne di un film poliziesco, sta crollando in frantumi davanti alla prova dei fatti. Il nucleo centrale del romanzo era questo: Minetti ha ottenuto la grazia da Mattarella per motivi umanitari (la cura di un bambino malato) che in realtà non esistono. Il minore, presentato negli atti dell'adozione come un bambino abbandonato dai genitori, in realtà non è stato abbandonato ma strappato dalle mani dei suoi genitori tramite una causa intentata da Minetti (che ha nascosto i suoi precedenti penali) e il suo compagno, Giuseppe Cipriani. L'adozione è in realtà una trovata morta carbonizzata insieme al marito in casa, e dopo la notizia della nascita della madre del bambino è scomparsa. Minetti ha poi mentito sul bisogno di cure all'estero del bambino e sui rifiuti ricevuti dagli ospedali italiani. (Antonucci segue nell'inserato TV)

Accise differenziate

Ridurre lo sconto sulla benzina sarà forse impopolare, ma è più sensato della propaganda sul Sud

Con il decreto Primo maggio, il governo ha disposto la terza proroga dello sconto sulle accise, questa volta per il periodo dal 2 al 10 di questo mese, nell'attesa di un ulteriore sgravio fino al 22 maggio. L'intervento in due moduli si spiega con le diverse fonti di finanziamento: il secondo alimentato principalmente dal gettito delle sanzioni Antitrust, il secondo sfrutterà invece il meccanismo dell'accisa mobile per cui è necessario attendere ancora qualche giorno per accertare l'ammontare del maggiore gettito IVA incassato. Diversamente dal passato, però, stavolta il taglio è differenziato tra benzina e gasolio: sulla benzina si applica un onere di 0,025 euro per mille litri (5 cent. in meno rispetto al valore ordinario), sul gasolio 0,473 (20 cent. in meno del solito). Più contenuto rispetto agli ultimi due mesi sarà anche lo sconto su Cpl e metano per autorifornitori. (Cipione e Stagnaro seguono nell'inserato TV)

Calcio nuovo e vecchio

Lo scudetto dell'Inter di Chivu, appunti di sistema: società, stadi, giovani, rischio e spettacolo

Tutto quello che avete letto o interdetto sui social ieri, a proposito del risultato sportivo più telefonato del mondo - non Sinner trionfante a Madrid, non il tre su tre di Kimi Antonelli a Miami, ma il 21esimo scudetto vinto per distacco dall'Inter di Christian Chivu - è ovviamente vero. Ma appunto poteva essere scritto molto prima, settimana o mesi. Che il vero miracolo dell'Inter sarebbe stata la sua stessa resurrezione del sepolcro di un anno fa; che il capoluogo di Christian "Fred" Chivu è stato rimettere a posto la psiche derelitta di una banda naufragata e litigiosa; che la vittoria al primo colpo di un allenatore senza esperienza, blabla. E il tracollo delle squadre concorrenti. Se telefonato. Rimane un aspetto meno approfondito, che però richiede molti perché del risultato sportivo. Ieri una cronista di vaglia, non vi diciamo il nome né la testata, chiedeva a Claudio Cavaliere, ha evocato l'emozione delle "luce di cattedrale" nella notte di San Siro, commentando: "Lo è, del resto, questo stadio che soltanto l'umana follia potrebbe pensare di abbattere". Un suo noto punigliò, ma anche un te antropologico di molti, e un marcatore infallibile che indica una delle poche cose importanti del telefonatissimo scudetto dell'Inter: la partita tutta italiana di novità contro la vetustà. (Credito segue a pagina due)

Allarmi cibernetici

Gli hacker cinesi spiano le infrastrutture italiane. Il problema è (anche) politico

Roma. Per circa quindici giorni alcuni hacker hanno per dentro Sisde. Informativi, la società di Ibm che in Italia gestisce infrastrutture digitali per la Pubblica amministrazione e che è stata proprio gli azzeccati del settore energetico e delle telecomunicazioni. La notizia, anticipata da Repubblica l'altro ieri, è un'eccezione nel panorama della cybersecurity italiana. Da un lato perché il livello del bersaglio è preciso e molto integrato nelle telecomunicazioni. La notizia, anticipata da Repubblica l'altro ieri, è un'eccezione nel panorama della cybersecurity italiana. Da un lato perché il livello del bersaglio è preciso e molto integrato nelle telecomunicazioni. La notizia, anticipata da Repubblica l'altro ieri, è un'eccezione nel panorama della cybersecurity italiana. (Credito segue nell'inserato TV)

L'asse di Orsel con l'Ue

L'Europa endossa Unicredit nella sua scalata a Commerzbank e pone un sogno tema al governo tedesco

Milano. Andrea Orsel è una via di mezzo tra un "pionierone" di sovranismo finanziario e un "federatore" di banche europee. Ha in mente un modello, che è appunto di tipo federale, una novità per l'Unione, e lo sta imponendo alla Germania, dove Unicredit sta per far partire l'offerta pubblica di scambio su Commerzbank nonostante l'opposizione del governo di Friedrich Merz, che nelle ultime settimane avrebbe cercato, senza trovarlo, un "cavalier bianco" per il salvataggio dell'iniziativa italiana. L'operazione è, infatti, considerata "ostile" dai tedeschi, ma da ieri gode ufficialmente dell'appoggio "politico" di Bruxelles. "Abbiamo bisogno di salire, amici di Israele fin dai tempi di Ben Gurion, di Shamir, Sharon, Golda Meir, Rabin, Peres, Sharon, Barack, Olmert, Lapid, Netanyahu e chi capivamo capivamo, (tutti litigabili e quasi tutti litigati). Tra due settimane, Pannella verrà dunque celebrato come santo-civile dai cultori russi e sfregiatori di ogni Memoria. Da qui a poco, della Sua. I paladini di questo amago alla Lerner, ufficialmente filosemiti, in via informale appena meno, per il momento stanno accovacciati nel salotto sobrio a confezionare l'evento. Non senza complimentarsi l'uno con l'altro (qualcuno perfino senza rendersi conto) lo svelimento decennale della più lucida tra le pietre d'inciampo. (Credito segue nell'inserato TV)

Nobel strabici

Coeetze boicotta Gerusalemme ma va a Ramallah, dove si arrestano scrittori ed editori

Roma. Quando la Città Vecchia di Gerusalemme cadde nelle mani dei giordani nel 1948 e gli ebrei che ci vivevano da sempre furono cacciati, a Mishkenot Sha'ananim si viveva nella paura dei colpi nemici e in casa riparate da sacchi di sabbia. Oggi Mishkenot Sha'ananim è uno dei luoghi più belli e trendy di Gerusalemme e ospita il festival letterario più importante del paese, che tra gli invitati degli ultimi anni ha avuto anche il premio Nobel Isaac Takaczk. La direzione del festival, Julia Fermento-Traisler, quest'anno aveva invitato il Nobel sudafriicano J. M. Coetzee, una delle figure più acclamate della letteratura, che però ha deciso di boicottare Israele. Fermento-Traisler gli ha risposto con una lettera di rara dignità intellettuale: "Signor Coetzee, vorrei condividere con lei alcune mie esperienze dal 7 ottobre come donna ebrea israeliana, come scrittrice e come direttrice di un festival letterario". (Maurizi segue a pagina due)

Ha vinto il Papa

Rubio in Vaticano prova che la strategia di Leone ha funzionato sul ring con Trump non si sale

Roma. Sarà pure "peissimo" sulla politica ebrei e incline ad apprezzare il crimine, dovrà essere "ringraziato". Donald Trump è stato visto di bianco e abita nel Palazzo apostolico, sta di fatto che a tre settimane dalle considerazioni del presidente americano sul Papa di Chicago - preferisce suo fratello che è Maga" (cIt.) - Washington manda a Roma Marco Rubio per riallineare i rapporti. Un chiaro segnale su chi abbia "vinto" lo scrosto. Non ne sarà lieto Steve Bannon, l'ideologo del Make America Great Again, che subito profetizzò guai non appena vide apparire dalla Loggia delle Benedizioni Robert Francis Prevost. "E' la cosa peggiore per i cattolici Maga", disse. Sta di fatto che dopo le bordate trumpiane e le successive riflessioni del cattolico recentemente eletto cardinale J. Van Vleet con tanto di consigli non richiesti - "Dovrebbe occuparsi di morale" ed "essere cauto quando parla di teologia" - il Papa è rimasto fermo, non scendendo sul ring dove l'atteneva Trump. Di fatto, ha tolto ossigeno all'incendio che Washington aveva scatenato, esaurendo subito la spinta propulsiva della consueta narrazione del presidente, e il gradimento del Pontefice sale tra i cattolici americani (decisivi nella vittoria elettorale del novembre 2024), quello di Trump cala. Marco Rubio, il cattolico presidente dell'Amministrazione, era rimasto per scelta ben alla larga dalla polemica con Roma. Neanche una parola mentre l'ala evangelica di stanza alla Casa Bianca, a Washington, The Donald a Gesù Cristo falsamente accusato, crocifisso e risorto, quindi faceva sapere che lo Spirito aveva chiaramente proscritto l'attuale presidente come proprio ardo per salvare il mondo dalla perdizione. (Maurizi segue a pagina tre)

Troppi lupi di Serra

Chi ha un cane lo sa", ha scritto Michele Serra nel suo nuovo numero del Post. I cani non ne ho, ma nemmeno

CONTRO MASTRO CILIEGIA non sono così cinico da non capire quanto possa soffrire ("dolore fisico") un umano per la perdita del suo cane. Mi dispiace. E non mi dispiace certo nemmeno, ma un po' mi incuriosisce, la vicenda in sé e la morale che come un nuovo Fedro aggiorato Serra ne ha tratto. Storia selvaggia e straziante: il suo cane è stato sbranato da un branco di lupi vicino al suo eremo sull'Appennino piacentino. Ci sono i lupi in Val Tidone? Hai voglia. C'è tutta una cultura eco-frou che preferisce i lupi agli umani. Dopo un recente caso di avvelenamento di lupi in Abruzzo (guerra territoriale tra poveri), la procura di Sulmona ha proclamato che non darà scampo agli umani, perché i lupi "sono espressione della cultura di questa terra". Il dolore ha fatto Serra più saggio: i lupi "sono un problema primario per chi vive in montagna e nella natura aperta", contadini, allevatori e cittadini transfughi, "una trincea tenace e avventurosa all'abbandono dell'Appennino". Dunque che fare? "Io quasi ci voglio vivere, assieme a cani e lupi", dice, ma quanti lupi il territorio possa reggere "Io devo stabilire le autorità". Non quelle di Sulmona, appena per il suo prossimo cane. (Maurizio Crispini)

Chiesa rassa al suolo dai jihadisti in Mozambico

a pagina tre

Andrea's Version

19 maggio. Mancano due settimane al debutto del film "Andrea's Version" di Pannella, amico di Israele fin dai tempi di Ben Gurion, di Shamir, Sharon, Golda Meir, Rabin, Peres, Sharon, Barack, Olmert, Lapid, Netanyahu e chi capivamo capivamo, (tutti litigabili e quasi tutti litigati). Tra due settimane, Pannella verrà dunque celebrato come santo-civile dai cultori russi e sfregiatori di ogni Memoria. Da qui a poco, della Sua. I paladini di questo amago alla Lerner, ufficialmente filosemiti, in via informale appena meno, per il momento stanno accovacciati nel salotto sobrio a confezionare l'evento. Non senza complimentarsi l'uno con l'altro (qualcuno perfino senza rendersi conto) lo svelimento decennale della più lucida tra le pietre d'inciampo. (Credito segue nell'inserato TV)



il Giornale



VALLEVERDE

www.ilgiornale.it

ISSN 1120-4711 | Giornale del mattino

MARTEDÌ 5 MAGGIO 2026

Anno LIII - Numero 105 - 1.50 euro**



Direttore editoriale VITTORIO FELTRI

FONDATO DA INDRO MONTANELLI

Direttore responsabile TOMMASO CERNO



controcorrente

LA GARLASCO DI HORMUZ

di Tommaso Cerno

Non sono americano e non mi interessa cosa pensano gli americani di Trump. Quando non capisco una cosa, mi faccio delle domande e non considero né pazza né peggiore di me la cosa che non capisco. Di una sola cosa sono quasi certo. Come sarà per il delitto di Garlasco tra pochi giorni, quando capiremo che il colpevole non era Alberto Stasi, presto l'Occidente, in ginocchio davanti alla propaganda islamista e agli interessi cinesi e al petrolio di Hormuz, capirà che il colpevole di questo stato di minorità del Vecchio Continente non è certo Donald Trump. Anzi, è l'unico democratico che ha ancora voglia e forza di combattere. Giorgia Meloni fa altrettanto con l'Europa, dicendo dei no che prima erano impronunciabili. Sull'immigrazione, sul Green Deal e presto anche sulle regole dello sfioramento di bilancio in situazioni di crisi globale come questa. Nel vuoto dell'Unione Europea nella grande partita globale delle guerre in Medio Oriente e della falsa trattativa per chiudere quella in Ucraina, che l'Europa non intende chiudere, bisogna dire che proprio l'Italia è la sola (assieme alla Gran Bretagna di Keir Starmer per ragioni storiche) che un qualche ruolo lo sta costruendo. E lo dimostra anche il tempestivo viaggio di Marco Rubio a Roma, dove il Segretario di Stato incontrerà sia Papa Leone sia la premier, definendo per la prima volta dopo decenni un asse bilaterale Usa-Italia che ha valore europeo. La sinistra dice solo «no» e il Pd si sta sfasciando. Resta loro la Flotilla. E ora capisco perché: fra sesso, droga e danze del ventre, è un bel passatempo da gauche, l'ideale mentre qualcun altro prova a fare la pace.

CONTRO ISRAELE

Soldi e balli sexy per Hamas La pagliacciata della Flotilla

Giulia Sorrentino

■ Due ragazze improvvisano un ballo sexy su una imbarcazione della Flotilla. Clima goliardico, ma inneggiano al terrorismo.

con Bianca Leonardi a pagina 6



LA CRISI EUROPA-STATI UNITI

Meloni, un altolà a Trump: «Critiche scorrette su di noi»

La premier scettica sul disimpegno Usa dalla Nato. Venerdì l'incontro con Rubio

Adalberto Signore, nostro inviato a Yerevan, a pagina 2. Conti e De Romigis in 2-3

TRA ULTIMATUM E NEGOZIATI

Droni e razzi, Hormuz senza pace

Cesare, Guelpa e Robecco alle pagine 4-5

GUAI DEM

Madia lascia, Delrio quasi Il Pd teme l'effetto domino

Domenico Di Sanzo a pagina 11



LIBERA USCITA Nella foto grande, Graziano Delrio e Marianna Madia; sotto Pina Piciermo e Giorgio Gori



LA SINISTRA ISLAMICA

La cascata di candidati musulmani Vogliono più cittadinanze e più voti

Francesco Boezi a pagina 7

LA SFIDA ALL'ILLEGALITÀ

Rivoluzione casa Sgomberi più veloci

L'ultima bozza: appartamenti liberi in 60 giorni. Stretta anche sulle morosità

■ Svolta delle procedure di sfratto in Italia. Il Consiglio dei ministri ha approvato la bozza del disegno di legge sugli sgomberi che rende più rapida la liberazione degli immobili. Un intervento che punta a rispondere a una criticità segnalata dai proprietari di case: i tempi lunghi per rientrare in possesso delle proprie abitazioni.

COLDIRETTI CONTRO IL DISERBANTE

Eurobattaglia sul glifosato: pressing delle multinazionali «Ma è cancerogeno»

Maria Sorbi a pagina 13

Sofia Fraschini a pagina 9

OGGI SENTITE ANCHE LE GEMELLE CAPPA

Sempio e quell'ultimo dubbio del pm: sarà interrogato il fratello di Chiara

Rita Cavallaro e Luca Fazzo

■ Garlasco atto finale. Cosa c'entrano i parenti? È arrivato il momento di mettere le carte in tavola. Oltre a Sempio saranno interrogati anche Marco Poggi e le gemelle Cappa. Oggi le gemelle saranno sentite come testimoni in caserma a Milano. Domani le altre due audizioni in simultanea.



alle pagine 16-17

all'interno

IL CASO MINETTI

Ranucci si scusa Nordio rinuncia alla querela

Felice Manti

■ Anche la querela di Nordio finisce in cenere. Sigfrido Ranucci recita un mea culpa, ma non salva la faccia. a pagina 10

MELONI STRAPPA L'OK

Rogo di Crans, niente fatture dalla Svizzera

Pasquale Napolitano

■ Stop alle fatture degli ospedali svizzeri per le famiglie dei feriti italiani a Crans-Montana. a pagina 17

GIÙ LA MASCHERA

di Luigi Mascheroni

PECCATI DELLA CARNE

Noi, che abbiamo sempre guardato cosa fanno i Paesi del Nord Europa per poi fare l'esatto contrario, abbiamo letto con curiosità la notizia che arriva da Amsterdam: la città è diventata la prima Capitale al mondo a vietare la pubblicità di carne e auto a benzina negli spazi pubblici. E così dai cartelloni stradali, pensiline dei tram e stazioni della metropolitana sono spariti hamburger, Suv e voli low cost. «L'iniziativa punta ad allineare il paesaggio urbano agli obiettivi climatici che entro il 2050 prevedono la neutralità carbonica e il dimezzamento del consumo di carne», hanno spiegato le autorità cittadine, tutta gente che di solito viaggia in Mercedes-Benz Classe S con l'autista

e nel 2050 sarà così vecchia da non doversi porre il problema... Peggio della società iper-consumistica c'è solo lo Stato etico.

Vabbè, peccato. Se ad Amsterdam toglie la bitterballen con la senape, i kroketten e la carne stufata, cosa ti resta? Eutanasia e droghe libere...

Ah. Ma dopo, quando la furia ideologica sarà al culmine, vietano finalmente anche le biciclette, fatte di alluminio e gomma?

Appena abbiamo saputo della nobile e coraggiosa decisione, per prima cosa abbiamo ordinato una grigliata per cena e siamo corsi a casa sgasando. Poi - carne in vendita per carne in vendita - ci siamo chiesti cosa ne sarà delle ragazze in vetrina nel Red Light District. E infine abbiamo capito da dove viene l'idea di Silvia Salis di vietare a Genova la pubblicità di auto, aerei e navi da crociera!

Quando c'è da copiare il peggio, la sinistra italiana è sempre il meglio.



LA POLEMICA

La Biennale d'arte al via tra guerra e pace Ma l'Italia dov'è finita?

Alessandro Gnocchi alle pagine 26-27



la stanza di

Vittorio Feltri

Più ordine, più libertà alle pagine 18-19

IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI VEDI GERENZA... *SOLO AL SABATO IN ABBINAMENTO OBBLIGATORIO CON 'MONETA' € 1.50 - (-) CONSUETE TESTATE ABBINATE - VEDI GERENZA



IL GIORNO

MARTEDÌ 5 maggio 2026
1,60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it



Festa nerazzurra, il ricordo della stella di 60 anni fa con Il Giorno

Inter, Chivu e Marotta operai dello scudetto

Mola e Todisco nel Qs, Palma e un articolo di Gianni Brera a pagina 19



Hormuz, battaglia navale Trump: vi spazziamo via

La Marina americana apre un corridoio nello Stretto e spara sui pasdaran. Teheran: non passa nessuno Colpito un mercantile coreano. Il presidente Usa minaccia l'Iran. Panero (Cesi): ma il blocco resta

Prosperetti e Ottaviani alle p. 2 e 3

Replica alla Casa Bianca da Baku

Meloni vedrà Rubio «Non condividerei il ritiro Usa dalle basi in Italia»



Coppari e Giacomini alle p. 4 e 5



Garlasco, l'ora dei testimoni Oggi le gemelle Cappa dai pm

Mentre il legale di Andrea Sempio, unico indagato dai pm di Pavia per la morte di Chiara Poggi, fornisce la prova che l'ossessione del suo assistito non fosse Chiara ma una barista, a distanza di tanti anni il caso Garlasco moltiplica i

colpi di scena. L'ultimo è il ritorno delle gemelle Cappa, Paola e Stefania, cugine di Chiara, invitate a comparire oggi in Procura come testimoni. Domani sarà interrogato anche Marco Poggi.

Zanette alle pagine 12 e 13

Sinistra, si sfalda l'ala riformista

Madia saluta il Pd E Renzi ringrazia

C. Rossi e Arminio alle p. 8 e 9

Venezia, via all'anteprima tra le polemiche per i russi

Biennale dei litigi Si ritira l'Iran Il filosofo Zecchi: «Buttafuoco-Giuli, la destra così non fa cultura»

Di Clemente e Massi alle p. 6 e 7



Tre morti su una nave nell'Atlantico

Allarme in crociera L'Hantavirus uccide

D'Amato a pagina 15



Sisma del '76, intervista a Sclaunich

«Mezzo secolo fa la notte del Friuli»

Ponchia a pagina 17

DALLE CITTÀ

BRESCIA L'ex capo del Sisde: la teste mente



Piazza Loggia Il generale Mori: sulla bomba io non so nulla

Raspa a pagina 16

PARABIAGO Delitto Ravasio, l'incidente simulato

La Mantide e i complici killer La Procura chiede 5 ergastoli

Sormani a pagina 16

CECIMA Trovata in un campo, i primi esiti dell'autopsia

«Sul corpo niente traumi» Ma rimane il mistero di Elisa

Servizio a pagina 16

BEREGUARDO Il rilancio del ponte di barche

Lavori nel vivo grazie alla gru Auto deviate con il balzello



Marziani nelle Cronache



Di Clemente e Massi alle p. 6 e 7

D'Amato a pagina 15

Ponchia a pagina 17

SYNLAB Lei

Ogni fase della tua vita ti rende unica

SYNLAB Lei è il centro medico dedicato alla salute e al benessere femminile, con un'équipe multidisciplinare che ti accompagna in ogni fase della vita.

Siamo a Bologna, Como, Firenze e Monza.
Scopri di più su synlab.it



Culture

BIENNALE Risiko in Laguna. La Russia ringrazia Buttafuoco. Intanto l'Iran si ritira. Intervista a Emilia Kabakov
Arianna Di Genova pagina 13



Visioni

DECOSTRUZIONI La performatività dei generi a partire da una lettura del nuovo libro di Luisa Merloni
Carlo S. Hintermann pagina 14



L'ultima

EGITTO Di nuovo in carcere l'attivista Ahmed Douma, come metà della sua vita. Era il mio compagno di cella
Patrick Zaki pagina 16

■ DCN SPECIALE 50 ANNI + EURO 3,90
■ DCN LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,90
■ DCN L'AFRIQUE DEL MONDO + EURO 4,30

quotidiano comunista
il manifesto

MARTEDÌ 5 MAGGIO 2026 - ANNO LVI - N° 106 www.ilmanifesto.it euro 1,50

Il presidente Donald Trump e la first lady Melania Knauss osservano l'esplosione di alcune bombe durante una dimostrazione di potenza navale foto Alex Brandon/Ap

Buchi nell'acqua



Scorta armata per uscire da Hormuz, scatta l'operazione Project Freedom e nel Golfo è subito clima di battaglia navale. Duemila imbarcazioni intrappolate ma nessun armatore osa muoversi e l'Iran lancia missili di avvertimento. Trump non sa più come uscire dalla sua stessa rete **pagine 2, 3**

Ingolfato
Verso l'abisso trascinati dai fallimenti
ALBERTO NEGRI
Il generale e filosofo cinese Sun Tzu nella sua *Arte della Guerra* affermava che una strategia senza tattica può portare a una rapida vittoria, ma una tattica senza strategia può aprire la strada della sconfitta. Questa considerazione potrebbe adattarsi a quanto succede nello Stretto di Hormuz.
— segue a pagina 3 —

all'interno
Vertice di Erevan
L'Europa stretta tra Usa e Russia. Meloni vedrà Rubio
Gli Usa tentano di ricucire con l'Italia mentre al vertice Ue allargato si parla di sovranità e indipendenza a fronte delle difficili relazioni con Trump e della guerra di Putin.
COLOMBO, MERLO
PAGINE 4, 5



IL COMITATO CONTRO LA TORTURA CONCLUDE L'ESAME SULL'ITALIA CON UNA LUNGA LISTA DI CRITICHE

Sicurezza e migranti, bocciatura Onu

Polizia, carcere, Cpt, decreti sicurezza... È una lunga lista di criticità e di raccomandazioni, quella che il Comitato Onu contro la tortura (Cat) ha inviato il primo maggio al governo italiano a conclusione della VII revisione periodica dell'Italia (l'ultima volta c'era stata nel 2017) e dopo aver ascoltato, a Ginevra a metà aprile, le risposte alle osservazioni iniziali fornite dalla folta delegazione inviata per l'occasione da Palazzo Chigi.
Non sono bastate, evidentemente, le delucidazioni ulteriori prodotte in quel contesto dai funzionari ministeriali, visto che gran parte dei pesanti rilievi già sollevati viene riportata nei 47 paragrafi del

documento finale.
Il Comitato si dice «fortemente preoccupato» per i continui attacchi del governo Meloni allo stato di diritto. L'Italia farebbe bene a avvertire l'Onu - a sostenere che ogni forma di tortura e di maltrattamento è «un diritto assoluto». Che non può trovare eccezioni.
MARTINI A PAGINA 8

Messaggio al governo
Non lasciar cadere l'allarme per i diritti
PATRIZIO GONNELLA
L'Italia è un paese a rischio per i diritti umani, per la tenuta dello Stato di diritto, per i migranti, per i detenuti e per chi nelle Ong pro-

VERSO LA TURCHIA
La Flotilla riparte per Thiago e Saif



Dopo essere stati sequestrati in acque internazionali, Thiago Avila e Saif Abuksheh hanno subito pestaggi e maltrattamenti ripetuti. Anche per loro la Flotilla non ha alcuna intenzione di rinunciare alla missione verso Gaza: a giorni gli scafi intatti salperanno verso la Turchia. **SCERBINIA PAGINA 6**

PALESTINA OCCUPATA
Il Fondo dei coloni e della pulizia etnica



Dietro i "giovani delle colline" e la cacciata dei palestinesi dalla Cisgiordania occupata, i milioni di euro investiti dallo storico Fondo nazionale ebraico (Jnf), che ormai Haaretz chiama «Fondo nazionale di insediamento e annessione», per trasferire giovani israeliani "problematici" nelle colonie illegali. **RIVA A PAGINA 7**

Bella Ciao
Che vuol dire «essere umano»

ALESSANDRO PORTELLI

A proposito di Bella Ciao, esseri umani e dintorni. Cambiare è lecito, ma è lecito anche non essere d'accordo sui cambiamenti e criticarli. Un episodio quasi insignificante può essere un'occasione per ragionare un po' di etica della Resistenza da una parte.
— segue a pagina 11 —

MOVIMENTI AL CENTRO
Spunta la Margherita e Madia lascia il Pd



Marianna Madia lascia il Pd alla Camera e si iscrive, come indipendente, al gruppo di Italia Viva. Ma è al centro che guarda la deputata: alle manovre messe in atto da Graziano Delrio attorno all'associazione Comunità democratica che il 16 maggio si riunirà in assemblea a Roma. **INNAMORATI PAGINA 9**



Foto: P. Scerbinia/Ansa - D.L. 383/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Dpa/CP/AN/232103
8 110 10 2 1 13 000 0





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CXXXIV - N° 130 ITALIA

Fondato nel 1892

Martedì 5 Maggio 2026

Commenta le notizie su ilmattino.it

ARONA E PROGA "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" ELRO L23

Cerimonia al Quirinale

L'orgoglio del tennis

Mattarella: nel mondo italiani protagonisti

Sorrentino e Garetti a pag. 7



La promozione in C, Torre Annunziata esulta

SAVOIA, MAGIA DI UNA FESTA TRA PASSATO E FUTURO

Massimo Corcione
Che meravigliosa illusione: sono pochi minuti, ma sembrano infiniti, come la gioia che ti lasciano dentro. Provarla ti fa sentire in Paradiso. Domenica, grazie al Savoia, promosso in C dopo 11 anni, è capitato anche a me. *Continua a pag. 34*

Il principe: noi contro tutti e tutto ha vinto la legalità
Maurizio Sannino a pag. 17

L'editoriale

RESILIENZA ITALIANA SU NUMERI E RIFORME

Paolo Balduzzi

Una frase attribuita al celebre uomo d'affari statunitense Warren Buffett recita più o meno così: «Ci vogliono vent'anni per costruire una reputazione e cinque minuti per rovinarla». Ciò è vero per le persone, naturalmente, ma anche per le nazioni. Quella del nostro Paese, parlando di classe politica e finanza pubblica, non è delle più onorevoli: ricorso troppo frequente ai deficit di bilancio, spesso a fini elettorali, elevato debito pubblico, svalutazioni ricorrenti, incapacità di realizzare riforme importanti, instabilità. D'altro canto, ci si dimentica facilmente di quelli che, se proprio non vogliamo definire successi, sono comunque comportamenti virtuosi.

Guardando al recente passato, l'Italia ha fatto parte del primo gruppo di paesi che entrarono, a pieno titolo, nell'Unione monetaria. E, vale la pena di ricordare, indietreggiando coi ricordi, fu uno dei fondatori della Comunità economica, nel 1957. Non solo: il nostro Paese realizzò uno sforzo molto efficace nella riduzione del rapporto tra debito pubblico e Pil tra il 1997 e il 2004. Poi vanificato, anche per demeriti propri, nei quindici anni successivi. Ma come si misura la reputazione di un Paese? Ogni cittadino ed elettore avrà i suoi criteri, è chiaro. Quello che usano i mercati, di solito, è il rischio (o rendimento) assegnato ai titoli di debito pubblico dello Stato stesso. Fa dunque piacere leggere, tra le righe del Rapporto annuale della Banca centrale europea (Bce) presentato ieri al Parlamento europeo, il racconto di come si sono evoluti i rendimenti dei titoli di Stato a dieci anni dei paesi membri nel corso del 2025.

Continua a pag. 35

Usa-Iran, duello nello Stretto

►Gli Stati Uniti: riaperto Hormuz. Trump minaccia: se attaccano verranno spazzati via Elicotteri fermano la Marina iraniana. Missili di Teheran contro un cargo e sugli Emirati

Mauro Evangelisti

La battaglia di Hormuz. Sia Teheran che Washington affermano di avere il controllo dell'importante crocevia. «L'Iran sarà spazzato via dalla faccia delle Terra» se attacca le navi americane, avverte Trump. L'Iran smentisce le informazioni Usa: «È falso: nulla ha attraversato lo Stretto» e rivendica il diritto di aver colpito una nave americana. *A pag. 3*

L'analisi di Amoruso e il focus di Vita a pag. 3
Il commento di Diotallevi a pag. 35

La premier dall'Azerbaijan si dissocia dal ritiro delle truppe

Meloni: vedrò Rubio a Roma, patti rispettati non condivido il disimpegno statunitense

Francesco Bechis

L'Appuntamento è per venerdì mattina a Palazzo Chigi, Meloni riceverà il segretario di Stato americano Rubio (che vedrà anche il Papa), e il tenore del messaggio che affiderà all'inviato di Trump è intuibile dal modo con cui la premier ha commentato la minaccia del presidente Usa di ritirare i militari americani dall'Italia: «Patti rispettati, non condivido il disimpegno statunitense». *A pag. 2*



L'analisi

L'AUTOMAZIONE POTENZA NASCOSTA DELL'ITALIA

Antonio Pascale

Il nostro Paese è molto forte in alcuni settori che tuttavia il dibattito pubblico nemmeno considera. Quando si parla di agroalimentare tutti a sottolineare che meravigliose ricette della nonna sappiamo preparare. *Continua a pag. 35*

Cugine informate sui fatti. Domani toccherà al fratello di Chiara



Garlasco, le sorelle Cappa dal pm

Fabrizio Ripa Guido Trombetti

Pochissimi non hanno un'opinione personale sul caso Garlasco. La vicenda - complici i nuovi risvolti investigativi che ripropongono il coinvolgimento di Andrea Sempio, che sarà

ascoltato domani (oggi, come informate sui fatti, toccherà alle sorelle Cappa - continua ad essere trattata in modo intensivo da una molteplicità di emittenti nazionali. Scavando negli anfratti più segreti della vita di chiunque sia stato lambito dall'evento. *Continua a pag. 34*
Guauso a pag. 8

Le interviste del Mattino

«Sud, salari giusti e formazione: così guiderà la svolta Ia»

Il ministro Calderone: trattenere i talenti è la sfida che il Mezzogiorno deve vincere



Antonio Troise a pag. 5

Il cambio di paradigma

Caivano, fondi Ue per l'artigianato Strade monitorate

Fabio Jouakim

Caivano, progetto pilota per le smart cities con i fondi europei. *A pag. 10*

Dialogo tra legale della famiglia e Monaldi

Domenico, organo congelato non è stato l'unico caso in Italia

Giuseppe Crimaldi

Oltre a quello del piccolo Domenico Caliendo si sono verificati in Italia altri casi in cui l'organo da trapiantare è giunto a destinazione congelato durante il trasporto. A renderlo noto è l'avvocato Petrucci, legale della famiglia del bimbo, che sottolinea come quella degli organi ghiacciati «sia una condizione che si possa verificare» e che «dovrebbe essere chiaro anche ai chirurghi che devono attendere prima di espantare gli organi». *A pag. 9*



L'essenziale è invisibile ai tuoi occhi, ma non ai nostri.

Diagnostica per immagini, medicina nucleare, visite specialistiche: affidati a SYNLAB SDN.



Chiama lo 081 006 6005

Scopri di più su sdn.synlab.it/



SYNLAB
IRCCS SDN



Il Messaggero



€ 1,40 ANNO 148 - N° 130 ITALIA

NAZIONALE



Martedì 5 Maggio 2026 • S. Tosca

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Da oggi il Foro, Mattarella esalta gli azzurri Italtennis al Colle «Esempio per tutti»



Torneo da 1 miliardo Dal Foro Italoico a Tor di Quinto indotto e impianti numeri record

Fernando M. Magliaro

«I sono i numeri legati alle previsioni sulle ricadute economiche su Roma. E poi c'è la linea di sviluppo del Foro Italoico: più discipline sportive e un allargamento verso il Tevere e Ponte Milvio». **A pag. 9**

L'editoriale/1 RESILIENZA ITALIANA

Paolo Balduzzi

Una frase attribuita al celebre uomo d'affari statunitense Warren Buffett recita più o meno così: "Ci vogliono vent'anni per costruire una reputazione e cinque minuti per rovinarla". Ciò è vero per le persone, naturalmente, ma anche per le nazioni. Quella del nostro paese, parlando di classe politica e finanza pubblica, non è delle più onorevoli: ricorso troppo frequente ai deficit di bilancio, spesso a fini elettorali, elevato debito pubblico, svalutazioni ricorrenti, incapacità di realizzare riforme importanti, instabilità. D'altro canto, ci si dimentica facilmente (...)
Continua a pag. 23

L'editoriale/2 RIFORMISTI PER CASO

Luca Diotallevi

Mille anni fa Raif Dahrendorf aveva scritto che, conclusosi il secolo socialdemocratico, la competizione politica sarebbe stata tra liberali di destra e liberali di sinistra, tra riformisti di destra e riformisti di sinistra. Chiedo scusa per la bugia: non era mille anni fa, ma quaranta. Quaranta che sembrano mille. Basta uno sguardo all'Europa centrale ed occidentale per essere indotti a pensare che siano passati mille anni. I massimalisti non sembrano avviati a vincere, ma a strappare, e i riformisti non a perdere, ma a rischiare la scomparsa. E lo stesso vale tanto a destra quanto a sinistra.
Continua a pag. 23

L'IRAN COLPISCE UN CARGO E ATTACCA GLI EMIRATI ARABI A Hormuz tornano i missili

► Medio Oriente, gli Stati Uniti annunciano: riaperto lo Stretto. Ma la tregua è a rischio Elicotteri Usa fermano la Marina iraniana. Trump: «Se toccano le nostre navi, li spazzo via»

ROMA La minaccia di Trump: «Se gli iraniani attaccano le nostre navi saranno spazzati via»

Evangelisti a pag. 3

**Fiorentina battuta 4-0: Gasp è a -1 dalla Juve
La Lazio vince, Sarri contro il derby alle 12.30**

**Il commento
UNA VOLATA ESALTANTE**

Alessandro Angeloni

La Roma brilla, vince e torna a sognare. Con la Viola è uno show. Del resto, ne ha perse troppe di occasioni per lasciarsi scappare (...)
Continua nello Sport

**Roma travolgente
Aria di Champions**

La gioia Mancini e Malen Aloisi, Angeloni, Carina e Lengua nello Sport

Missione della premier in Azerbaijan Meloni: «Venerdì vedrò Rubio» E sulla Nato si dissocia da Trump

Francesco Bechis a pag. 2

Le nuove linee guida della Commissione Blindate le riforme Pnrr Sanzioni a chi le annulla

Francesco Pacifico e Andrea Pira alle pag. 4 e 5

L'analisi del Messaggero L'Italia e le 400 semplificazioni

Andrea Bassi a pag. 4

I focus

Petrolio, gli Usa vendono le riserve

Roberta Amoroso

Non è un caso se il primo obiettivo dopo un mese di cessate il fuoco è in un'area fuori da Hormuz (...)
Continua a pag. 3

Contro i Pasdaran tenaglia americana

Lorenzo Vita

Circa 15mila uomini pronti a entrare in azione. Navi, in particolare cacciatorpediniere della classe Arleigh Burke (...)
Continua a pag. 3

I pm convocano come testimoni le cugine della vittima Garlasco, è il giorno delle Cappa Dai pm anche il fratello di Chiara

Claudia Guasco

Le cugine di Chiara Poggi saranno interrogate dal pm come persone informate sui fatti. Domani, oltre a Sempio, indagato per l'omicidio, sarà ascoltato anche il fratello della vittima. **A pag. 10**



L'indagine

Le parole degli amici inguaiano Sempio

Guasco a pag. 10

Accordo Berna-Roma



Crans, la Svizzera: «Niente parcelle alle famiglie»

Laura Pace

Dall'incontro tra il presidente elvetico Parmelin e la premier Meloni la mediazione per il pagamento delle spese sanitarie. **A pag. 12**

**DORMITA GALATTICA,
RISVEGLIO SPAZIALE.**

SENZA ZUCCHERI!

LAILA

NON CREA ABITUDINE

Laila Dormifera è una linea di integratori con melatonina che aiuta a ridurre il tempo necessario per prendere sonno. Un integratore adattogeno con azione a breve e medio termine che aiuta a ridurre il tempo necessario per prendere sonno.

Il Segno di LUCA

BILANCIA SERVE CALMA

Oggi la configurazione mette a dura prova la tua capacità di mantenere la calma e di preservare sempre l'armonia. È il momento giusto per saggiare le tue capacità diplomatiche, in particolar modo per quanto riguarda il lavoro: il rapporto con l'autorità e il potere. Ma è più in generale nella sfera delle relazioni che ti trovi di fronte a contrasti e tensioni. Accanendoti per mantenere il controllo cadi in una trappola da evitare. **MANTRA DEL GIORNO** Il controllo aumenta quando lo cedo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 23

* Tante con altri quotidiani (non acquistabili separatamente) nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con 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. * Guida ai migliori itinerari in bicicletta di Roma e dintorni • € 9,90 (Roma); * Pasqua a Roma • € 8,90 (Roma)



il Resto del Carlino

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

MARTEDÌ 5 maggio 2026
1,80 Euro*

Nazionale - Imola

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



FORLÌ Schianto in auto contro un albero: avevano 23 e 26 anni

Muore con l'amica, gravissima la sorella

Burnacci a pagina 15



Hormuz, battaglia navale Trump: vi spazziamo via

La Marina americana apre un corridoio nello Stretto e spara sui pasdaran. Teheran: non passa nessuno Colpito un mercantile coreano. Il presidente Usa minaccia l'Iran. Panero (Cesi): ma il blocco resta

Prosperetti e Ottaviani alle p. 2 e 3

Replica alla Casa Bianca da Baku

Meloni vedrà Rubio «Non condividerei il ritiro Usa dalle basi in Italia»



Coppari e Giacomini alle p. 4 e 5



Garlasco, l'ora dei testimoni Oggi le gemelle Cappa dai pm

Mentre il legale di Andrea Sempio, unico indagato dai pm di Pavia per la morte di Chiara Poggi, fornisce la prova che l'ossessione del suo assistito non fosse Chiara ma una barista, a distanza di tanti anni il caso Garlasco moltiplica

colpi di scena. L'ultimo è il ritorno delle gemelle Cappa, Paola e Stefania, cugine di Chiara, invitate a comparire oggi in Procura come testimoni. Domani sarà interrogato anche Marco Poggi.

Zanette alle pagine 12 e 13

Sinistra, si sfalda l'ala riformista

Madia saluta il Pd E Renzi ringrazia

C. Rossi e Arminio alle p. 8 e 9

Venezia, via all'anteprima tra le polemiche per i russi

Biennale dei litigi Si ritira l'Iran Il filosofo Zecchi: «Buttafuoco-Giuli, la destra così non fa cultura»

Di Clemente e Massi alle p. 6 e 7



Tre morti su una nave nell'Atlantico

Allarme in crociera L'Hantavirus uccide

D'Amato a pagina 17



Sisma del '76, intervista a Sclaunich

«Mezzo secolo fa la notte del Friuli»

Ponchia a pagina 19

DALLE CITTÀ

PADOVA Oggi l'addio al campione bolognese



In migliaia per salutare Alex Zanardi «Era l'antidivo»

Rabotti a pagina 14

BOLOGNA La preoccupazione dei residenti

Incendi dolosi nei parchi «Banda di ragazzi in azione»

Mastromarino in Cronaca

BOLOGNA Tensioni al Pilastro, 90 identificati

Pasionaria anti MuBa nei guai Chiesta sorveglianza speciale

Tempera in Cronaca

IMOLA Verso il voto del 24 e 25 maggio

Elezioni, i programmi dei candidati a confronto



Agnessi in Cronaca



SYNLAB Lei

Ogni fase della tua vita ti rende unica

SYNLAB Lei: il centro medico dedicato al benessere e alla salute della Donna.

Presso SYNLAB Cavour Bologna Scopri di più su [sintalab.it](#)

39.026.56741 - 051.261.4411

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

140 ANNI

MARTEDÌ 5 MAGGIO 2026
IL SECOLO XIX

140 ANNI

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

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,80 € (1,80 € con Tuttosport ed AT, AL, CN, 2,00 € con Tuttosport ed IM, SP, SV e con ed. Levante) - Anno CXI - NUMERO 103, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. (AUT. N° LO/NO/01029/06/2025) - GR.50 - BLUE MEDIA S.R.L. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e www.ilsecolox.it Tel. 010.5388.200

LE RICADUTE DEI CONFLITTI

ENERGIA E CIBO, IL FIATO CORTO DELLA POLITICA

ALBERTO DE SANCTIS

Oggi ci riscopriamo dipendenti da altri, non solo per l'energia, ma anche per il cibo. Non possiamo quindi non interrogarci su come si possa mitigare l'impatto di tali dipendenze.

È in quest'ottica che restrizioni, soprattutto relative al cibo e a un bene di prima necessità come il pane, potrebbero generare frustrazioni e contestazioni più cruenti di quanto non furono quelle del novax.

Ordinario di Storia del pensiero politico Università di Genova

DOMANI CON IL SECOLO XIX
Gratis la bandiera italiana per l'arrivo in città degli alpini

BRUNO VIANI / PAGINA 21



IL PIANO SALVA AZIENDA
Ticket Amt, stop all'aumento «Verifiche costanti sui conti»

ANNAMARIA COLUCCIA ED EMANUELE ROSSI / PAGINA 14



Hormuz, si rialza la tensione
Trump: controlliamo lo Stretto

Usa, via all'operazione Project Freedom. Teheran lancia missili e droni. Nave sudcoreana in fiamme

Torna a crescere la tensione nello stretto di Hormuz. L'operazione Project Freedom, lanciata da Donald Trump per liberare le navi ferme, ha fatto salire l'allerta nel Golfo.

SERENA GIRONZA / PAGINA 2

Garlasco, la procura convoca le gemelle Cappa e Marco Poggi



Stefania e Paola Cappa in una foto di archivio

L'ARTICOLO / PAGINA 9

ROLLI
FLOTILLA: LA PROCURA DI ROMA APRE UN FASCICOLO CONTRO IGNOTI
IL SOLITO IGNOTO

TARIFE COMMERCIALI

Guglielmo Ducoli / PAGINA 5

Dazi, così la Cina aggira le sanzioni grazie al Vietnam

Una mistificazione di livello planetario permette alla Cina di aggirare i dazi imposti dagli Usa. Il numero che riassume il fenomeno è il surplus commerciale maturato dal Vietnam verso gli Stati Uniti: 178 miliardi di dollari nel 2025, in crescita del 44% sull'anno precedente.

SUMMIT CON MELONI, MAIL CONTENZIOSO RESTA

Benoit Girod / PAGINA 8

Crans, la Svizzera blocca le fatture a carico delle vittime

La Svizzera blocca l'invio delle fatture emesse dagli ospedali cantonali per la cura dei ragazzi feriti a Crans-Montana ma prende tempo per la soluzione del contenzioso con l'Italia sul loro pagamento.

LA PROSSIMA STAGIONE

Genoa, salvezza matematica Cercasi esterni

Andrea Schiappapietra / PAGINA 34



Daniele De Rossi

Genoa, è arrivata la salvezza matematica. Ora il primo obiettivo di De Rossi sono gli esterni.

Samp al bivio tra rivoluzione e continuità

Paolo Giampieri / PAGINA 36



Joseph Tey

Nella prossima Samp sono in bico Mancini e Lombardo: un bivio tra rivoluzione e continuità.

Sarfatti, le memorie dell'amante di Mussolini

Pubblicate dopo 80 anni: giudizi spietati sul dittatore e la sua famiglia

PIERFRANCESCO DEROBERTIS

Escono dopo 80 anni le memorie di Margherita Sarfatti, per anni amante e guida di Benito Mussolini. «E colpa mia» contiene giudizi spietati sul dittatore e la sua famiglia.

L'ARTICOLO / PAGINA 30



IL LIBRO DI ANGELO BOTTAI

Mario De Fazio / PAGINA 31

«La Resistenza? Nacque il 25 luglio»

In un libro di Angelo Polimeno Bottai, giornalista Rai e nipote del gerarca fascista, un'altra narrazione sul rapporto tra Mussolini e Hitler.

CONFINVEST...
DIERRE
MONETE E LINGOTTI D'ORO
Acquistiamo e vendiamo preziosi
www.dierregold.it





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Giovedì con Il Sole
Redditi, detrazioni, mutui, spese mediche: la guida per un «730 facile»



— a 1,00 euro più il prezzo del quotidiano

Adempimenti
Concordato preventivo, account con versamenti differenziati

Giorgio Gavelli — a pag. 39



FTSE MIB 47478,13 -1,59% | SPREAD BUND 10Y 85,79 +0,90 | SOLE24ESG MORN. 1636,63 -1,02% | SOLE40 MORN. 1735,58 -1,75% | Indici & Numeri → p. 45-49

TERMINAL PETROLIFERO IN FIAMME A FUJAIRAH

La battaglia di Hormuz

L'Iran attacca Emirati e Oman, gli Usa: colpite imbarcazioni di Teheran

Marco Valsania — a pag. 6

I MERCATI

Petrolio in altalena oltre i 115 dollari
Le tensioni colpiscono i bond
Borse europee giù

Morya Longo — a pag. 30

Venti di guerra nello Stretto. Una nave portacontainer al largo dell'Iran

Transizione 5.0, fuori i software in cloud Cinque comunicazioni obbligatorie

Iperammortamento

Decreto firmato da Urso: introdotto un nuovo obbligo per le aziende

L'avvio delle prenotazioni è atteso per la prima decade di giugno

L'esclusione del software in cloud è una quinta comunicazione obbligatoria per le imprese. Con queste due novità è stato firmato ieri dal ministro Urso il decreto attuativo di Transizione 5.0, che agevola con l'iperammortamento investimenti effettuati tra il 1° gennaio 2026 e il 30 settembre 2028. Secondo le previsioni ministeriali i successivi passaggi dovrebbero richiedere un mese: il via libera alle prenotazioni dovrebbe arrivare dunque entro la prima decade di giugno.

Carmine Fotina — a pag. 3

RECOVERY FUND

Revisione del Pnrr entro maggio: in gioco 1,2 miliardi da dirottare al finanziamento del Piano casa

Perrone e Trovati — a pag. 2

RICHIESTA ONLINE, RITIRO ALLA MOTORIZZAZIONE



Nuovi obblighi. Per l'assicurazione sui monopattini tempo fino al 16 luglio

Monopattini con targhino entro il 16 maggio

Silvio Scotti — a pag. 41

Deroghe al Patto, no di Bruxelles «Usare la flessibilità esistente»

Eurogruppo

Dombrovskis frena su richieste italiane e tassa sugli extraprofiti

Dalla Commissione Ue arriva una nuova frenata alle richieste di sospensione o di deroghe al Patto di stabilità per combattere il caro energia portate avanti dal ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti. «Per il momento consigliamo di utilizzare la flessibilità esistente». Scetticismo anche sulla tassazione straordinaria degli extraprofiti.

Gianni Trovati — a pag. 2

CONFINDIRIA

Orsini: «Serve una reazione della Ue, non può fare solo l'arbitro»

Nicoletta Picchio — a pag. 5

Futuro in corso.

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

Puntiamo su fonti rinnovabili e tecnologie innovative per garantire un sistema energetico stabile e affidabile, al servizio delle generazioni future.

Impianto Solco Edison, provincia di Padova.

Ovintiamo l'energia che cambia tutto.

UniCredit: ok dei soci all'aumento di capitale per Commerzbank

L'assemblea

Primi contatti fra la banca e Ivass per salire oltre il 10% di Generali

Via libera dall'assemblea straordinaria di UniCredit all'aumento di capitale da massimo 6,7 miliardi al servizio dell'Opuscolo Commerzbank. Il presidente Pier Carlo Padoan: Commerz può generare un valore molto superiore. Intanto primi contatti fra banca e Ivass sul possibile superamento del 10% in Generali.

Davi e Galvagni — a pag. 29

TENNIS E BUSINESS

A Roma Internazionali da 1 miliardo

Marco Bellinazzo — a pag. 29

PANORAMA

APPUNTAMENTO VENERDI Meloni, vertice con Rubio a Roma: «Non condivido il disimpegno Usa»

Venerdì a Palazzo Chigi la premier Meloni incontrerà il segretario di Stato Usa che giovedì incontrerà il Papa. Rubio proverà a ricucire i rapporti anche con l'Italia dopo gli attacchi di Trump. Tra i nodi da sciogliere, il possibile ritiro di militari dalle basi europee, incluse quelle italiane. «Una scelta che non condivido» ha detto Meloni.

— a pag. 5

CONTRO I CONFLITTI

Mattarella: «Istituzioni e diritto svolti ogni giorno»

Le istituzioni e il diritto internazionale, ha detto ieri Mattarella, «sono sfidati e svolti ogni giorno dai protagonisti della vita internazionale».

— a pag. 13

LO SCATTO CINESE

PROGETTARE IN UN MONDO COMPLESSO

di Giuliano Noci — a pag. 7

IL VERTICE DI EREVAN

LA UE SERRA I RANGHI FUORI CASA

di Adriana Corretti — a pag. 7

IN AZIONI E CONTANTI

GameStop, 56 miliardi per conquistare eBay

Ebay sale del 6% a Wall Street dopo l'offerta da 56 miliardi di dollari di GameStop, che invece perde il 10%. Dubbi degli analisti sulla fattibilità finanziaria dell'operazione.

— a pag. 31

OGGI CON IL SOLE



Lo Speciale di Plus 24. Parta oggi il Salone del Risparmio, la kermesse organizzata da Assogestioni.

— a pag. 35-37

Salute 24

Nuovo aumento Farmaci, la spesa sfonda i 25 miliardi

Marzio Bartoloni — a pag. 36

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



S TORACIATA
 Mille posti di lavoro al giorno col governo Meloni
 Chi protesta preferiva il reddito di cittadinanza senza fatica

ALTA TENSIONE AL QUARTICCIUOLO
In 4 giorni tre agguati contro pusher tunisini
 Bernard a pagina 19



IN LIBRERIA «ARTE CRIMINALE»
Da Caravaggio a Van Gogh la pittura diventa thriller
 Simongini a pagina 21

a pagina 30
le stelle di Branko



IL TEMPO



QUOTIDIANO INDIPENDENTE

San Geronzio, vescovo

Martedì 5 maggio 2026

DIRETTO DA DANIELE CAPEZZONE

Anno LXXVII - Numero 122 - € 1,20*

ISSN 0391-6990
www.iltempo.it



Ingombrante e urticante ma inaggrabile

Devo forse elencarvi i difetti di Donald Trump? A quel punto, dovrei mettermi a scrivere adesso senza smettere più fino al pomeriggio di oggi. Egoico-egocentrico-egoriferito; abrasivo e inutilmente offensivo anche in circostanze non necessarie; più incline a suscitare rabbia (tra i nemici e pure tra gli amici) che non sentimenti costruttivi; auto-rinchiuso in una dimensione estetica e di comunicazione oscillante tra le chissate di Wrestlemania e le bravate di un ragazzino su TikTok.

Non solo: diversamente da leader del passato (Reagan e Thatcher) che seppero aiutare, in tutto l'Occidente, la nascita di una nuova leva di personalità conservatrici, oggi Trump rischia di risultare «radioattivo» anche per chi gli sta vicino. Già mesi fa, due promettenti candidati premier di centrodestra (in Canada e in Australia) hanno perso le elezioni a causa delle sue operazioni sui dazi. Insomma, Trump è letteralmente una lama senza manico: come lo tocchi, rischi di farti male.

Ciò detto, però, occorre fermarsi un attimo a riflettere su almeno tre punti. Primo: è totalmente insensato che l'Europa cerchi di trasformarlo nel caprone espiatorio dei nostri errori e difetti. Non è colpa di Trump se abbiamo rinunciato a dotarci di una difesa adeguata. Non è colpa di Trump se non siamo autosufficienti dal punto di vista energetico. Non è colpa di Trump se, a forza di ingabbire-tassare-regolare, ci siamo tagliati fuori dalle nuove frontiere dell'innovazione tecnologica. Non sono colpa di Trump né il Patto di stabilità né il Green Deal.

Secondo: piaccia o no, Trump ci sarà almeno fino al 2028. E regolarci come se lui non ci fosse è semplicemente stupido.

Terzo: i nemici di Trump sono gli stessi nemici del centrodestra italiano. Mi riferisco alla galassia ProPal e alle sue propagande filo-terroristiche; al mondo politicamente corretto che ha dominato i media (e continua a farlo), e sogna di trattare come «mostri» e come «fascisti» qualunque avversario di centrodestra; ai referenti in Occidente delle potenze autoritarie, a partire da Pechino.

Ecco perché può essere comprensibile (e a volte necessario) prendere le distanze tatticamente dal tycoon quando esagera: ma, strategicamente, non bisogna perderlo di vista. Nella recente contesa tra Washington e Berlino, è stato il cancelliere tedesco Merz a dover fare precipitosamente retromarcia; la stessa visita di Marco Rubio (a Roma e in Vaticano) non è l'arrivo di un signore con il cappello in mano, ma è un'opportunità di riprendere il dialogo che Washington offre. Tutto andrà valutato pragmaticamente, alla luce dell'interesse nazionale italiano: ma partire con un pregiudizio negativo sarebbe un errore.

La sinistra non chiede di meglio: imporre a tutti la propria narrazione (come già fa in tv a reti unificate), sensibile alle veline di Teheran e di Pechino, pronta com'è a spostare l'Italia sull'asse geopolitico sbagliato, più lontano dall'Occidente e più vicino alle potenze autoritarie. Almeno tre ex primi ministri sono già impegnati in quella direzione pericolosa. Non facciamo ingannare.

VOLENTI O NOLENTI, AMICI O NEMICI
ATTACCA TEVI AL TRUMP
 DI DARIO MARTINI E SUSANNA NOVELLI
 alle pagine 2 e 3

Abrasive, scostante, ingestibile. Ma Donald Trump è di nuovo al centro della scena nel bene e nel male. Il tedesco Merz si cosparge il capo di cenere e molti in Ue si accorgono che non è prudente attaccarlo frontalmente. Marco Rubio viene a Roma e offre dialogo: è il caso di cogliere l'occasione. Per non ritrovarci cucinati «alla pechinese» come vorrebbe la sinistra.

DI ALESSANDRO BERTOLDI
 Gli scenari e l'ipotesi vertice Israele-Libano
 a pagina 5

DI CONTE MAX
 La retromarcia del Cancelliere
 a pagina 2

DI ANDREA B. NARDI
 Dazi, il bastone e la carota per l'Ue
 a pagina 3

DI CHRISTIAN CAMPIGLI
 Sardone: «Solido rapporto con gli Usa»
 a pagina 4

Il Tempo di Osho
 C'è quel «talpone» di Renzi dietro la fuga di Madia & Co. dal Pd
 "Lasciate che i riformisti vengano a me"
 Rosati a pagina 7

NUOVE NORME DEL GOVERNO
Sgomberi veloci e multe ai morosi Proprietari tutelati
 Il nuovo ddl Sgomberi prevede norme per accelerare le pratiche di sfratto e accorciare i tempi, finora biblici, per far rientrare i proprietari in possesso dei loro beni. Obiettivo: riportare su mercato più case da affittare.
 Di SARA KELANY
 Più rimpatri meno sbarchi Migranti, così si cambia rotta
 Caleri a pagina 13 a pagina 6

ARTEMISIA LAB
 RETE DI CENTRI CLINICI DIAGNOSTICI

APERTI TUTTO L'ANNO ANCHE AD AGOSTO

RISPOSTE DIAGNOSTICHE IMMEDIATE ESAMI CLINICI IN GIORNATA

SERVIZIO GLOBALE DI SENOLOGIA

www.artemisialab.it
 www.artemisialab.young.it

DORMITA GALATTICA, RISVEGLIO SPAZIALE.

LAILA
 PASTIGLIE GOMMOSE
 SENZA ZUCCHERI
 NON CREA ABITUDINE

LA NOSTRA INCHIESTA 19° PUNTATA
Il ruolo di Orlando e quell'informativa trovata nel suo ufficio chiusa in cassaforte
 Mineo a pagina 8

DI ANGELO JANNONE
 Se il racconto diventa prova Quel nodo irrisolto dei pentiti e il rischio verità «plausibile»
 alle pagine 8 e 9

DI GIOVANNI M. JACOBBAZZI
 Sulle pensioni dei giudici prove di convergenza tra magistrati e politica
 a pagina 9

IL CASO REPORT-NORDIO
 Le strane scuse a metà di Ranucci e l'invenzione della verifica «postuma»
 Di Gregorio a pagina 10

QUATTRO GOL ALLA FIORENTINA
Roma all'Olimpico poker per la Champions La Juve è a un punto
 Biafara, Pes e Turchetti alle pagine 24 e 25

DI TIZIANO CARMELLINI
 Impossibile non provarci
 a pagina 24

A CREMONA FINISCE 2-1
 La Lazio vince in rimonta e torna ottava in classifica
 Rocca e Salomone alle pagine 26 e 27

IL FUTURO DEL CALCIO
 Spunta una grana per la Figg Malagò forse inleggibile
 Pleretti a pagina 27

TENNIS AL FORO ITALICO
 Tutto pronto per gli Internazionali Bertolucci: «A Sinner manca Alcaraz»
 Di Pasquale e Schito alle pagine 28 e 29

*IN ITALIA FATE SANDE ECCEZIONI TERRITORIALI I VEDI GERENZIA
 *IN ITALIA FATE SANDE ECCEZIONI TERRITORIALI I VEDI GERENZIA





ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

In Germania il governo Merz compie un anno, ma solo l'8% dei tedeschi gli dà la sufficienza
Roberto Giardina a pag. 9

ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

GIUSTIZIA TRIBUTARIA
Dal 2 maggio le liti fiscali fino a 10.000 euro spettano al giudice monocratico. Novità operativa dai ricorsi presentati dal 4 maggio in poi
Turchini a pag. 26

Sprint del 730 precompilato

Nei primi tre giorni di consultazione della dichiarazione dei redditi 2026 online già registrati 1,6 milioni di accessi: l'80% ha riguardato la modalità semplificata

Nei primi tre giorni di consultazione della Dichiarazione dei redditi precompilata 2026 si sono registrati 1,6 milioni di accessi e l'80% ha riguardato la modalità semplificata. Un dato che, se si consoliderà nei prossimi mesi, risulterà essere in notevole crescita rispetto al 2025 quando il 60% dei contribuenti ha scelto la procedura semplificata che guida il contribuente nella compilazione attraverso una serie di domande che riducono il rischio di errore.

Cerisano a pag. 23

VIA AL RINNOVAMENTO
Ciocolatitaliani, nuovo concept di caffetteria e un laboratorio per il tiramisù
Calli a pag. 13

Vaticano, 78 segnalazioni antiriciclaggio nel 2025, il doppio rispetto alle 43 del 2024



Tornano a crescere le segnalazioni antiriciclaggio di operazioni sospette nel Vaticano. Nel 2025 l'Autorità di supervisione e informazione finanziaria (Asif) ha ricevuto 78 segnalazioni, contro le 43 del 2024. Aumentano anche le operazioni collegate e Paesi a rischio, in particolare per effetto di operazioni connesse al Myanmar. E quanto emerge dal rapporto annuale dell'Autorità. Nel medio periodo resta però un trend complessivamente in calo: le segnalazioni erano 104 nel 2021, salite a 128 nel 2022, per poi scendere a 47 nel 2023 e a 43 nel 2024, prima del ritorno nel 2025.

Rizzi a pag. 25

DIRITTO & ROVESCIO
Il primo maggio 2026 Papa Leone ha nominato Menjivar-Ayala alla cattedra della diocesi di West Virginia. Menjivar-Ayala ha alle spalle una storia particolare, perché è nato in El Salvador ed entrò clandestinamente negli Stati Uniti a 12 anni, dove è rimasto come irregolare per qualche anno facendo i lavori più umili. La mossa di Papa Leone si inserisce quindi in una linea di continuità con quella di Papa Francesco. Ma ha anche un significato politico forte di contrapposizione alla linea spietata nei confronti dei clandestini adottata dall'amministrazione Trump. Il profilo di Menjivar-Ayala infatti è una storia di integrazione riuscita; quindi, dal punto di vista narrativo si contrappone alla linea anti-immigrazione e presenta un modello di chiesa inclusiva, globale, attenta alle periferie. È non in modo ideologico, ma partendo da fatti e persone concrete.

DEFORESTAZIONE
Le imprese dovranno tracciare ogni materia prima e fermare la vendita in assenza di dati completi
Ricciardo a pag. 28



IL FACTORING E LA CRISI D'IMPRESA
scegliere per crescere

12 MAGGIO
MILANO
Borsa Italiana

Il Factoring e la Crisi d'Impresa: scegliere per crescere.

GENERALFINANCE
trasformiamo il futuro in nuove opportunità



LA NAZIONE

MARTEDÌ 5 maggio 2026
1,80 Euro

Firenze - Empoli

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it

DIFENDIAMO L'EUROPA
VALLEVERDE

FIRENZE La donna aveva 25 anni

Muore dopo il parto Aperta l'inchiesta Dodici sanitari indagati

Scarcella a pagina 19



TOSCANA Parlano gli indagati

Faeta, stato di emergenza regionale

Capaccioli a pagina 18

VALLEVERDE

Hormuz, battaglia navale Trump: vi spazziamo via

La Marina americana apre un corridoio nello Stretto e spara sui pasdaran. Teheran: non passa nessuno
Colpito un mercantile coreano. Il presidente Usa minaccia l'Iran. Panero (Cesi): ma il blocco resta
Prosperetti e Ottaviani alle p. 2 e 3

Replica alla Casa Bianca da Baku

Meloni vedrà Rubio «Non condividerei il ritiro Usa dalle basi in Italia»



Coppari e Giacomini alle p. 4 e 5



Garlasco, l'ora dei testimoni Oggi le gemelle Cappa dai pm

Mentre il legale di Andrea Sempio, unico indagato dal pm di Pavia per la morte di Chiara Poggi, fornisce la prova che l'ossessione del suo assistito non fosse Chiara ma una barista, a distanza di tanti anni il caso Garlasco moltiplica

colpi di scena. L'ultimo è il ritorno delle gemelle Cappa, Paola e Stefania, cugine di Chiara, invitate a comparire oggi in Procura come testimoni. Domani sarà interrogato anche Marco Poggi.

Zanette alle pagine 12 e 13

Sinistra, si sfalda l'ala riformista

Madia saluta il Pd E Renzi ringrazia

C. Rossi e Arminio alle p. 8 e 9

Venezia, via all'anteprima
tra le polemiche per i russi

Biennale dei litigi Si ritira l'Iran Il filosofo Zecchi: «Buttafuoco-Giuli, la destra così non fa cultura»

Di Clemente e Massi alle p. 6 e 7



Tre morti su una nave nell'Atlantico

Allarme in crociera L'Hantavirus uccide

D'Amato a pagina 15



Sisma del '76, intervista a Sclaunich

«Mezzo secolo fa la notte del Friuli»

Ponchia a pagina 17

DALLE CITTÀ

CALCIO Pesante sconfitta per i viola: 4-0



Una Fiorentina senz'anima si arrende alla Roma

Servizi nel Qs

MONTEPERTOLI Dal 30 maggio al 7 giugno

La festa del vino Chianti Nuova forma, stessa anima

Ciardi in Cronaca

EMPOLI Il sindaco Mantellassi soddisfatto

Piscina comunale «Il bilancio è positivo»

Nifosi in Cronaca

EMPOLI Nella zona di Carraia

Raid notturno in un'azienda Rubati quintali di rame



Puccioni in Cronaca





la Repubblica



Fondatore
EUGENIO SCALFARI



Direttore
MARIO ORFEO



R cultura
Biennale, l'Iran lascia i russi: "Grazie Italia"
di **PAPPALARDO e RIFORMATO**
alle pagine 18 e 19

R spettacoli
Michele Riondino "Io, aiutato dalle figlie"
di **ARIANNA FINOS**
a pagina 36



Martedì
5 maggio 2026
Anno 51 - N° 101

In Italia €1,90

La battaglia di Hormuz

Gli Usa distruggono sei imbarcazioni dopo che i pasdaran avevano lanciato missili e droni. Colpito sito petrolifero negli Emirati. Trump: "Se Teheran attacca sparirà dalla terra"

L'operazione Project Freedom lanciata dagli Stati Uniti per ripristinare la libertà di navigazione a Hormuz riaccende la tensione. Sia Teheran che Washington affermano di avere il controllo dello Stretto e si scambiano accuse reciproche. Donald Trump minaccia: «L'Iran sarà spazzato via dalla faccia della terra» se attacca le navi americane. È allarme per i raid iraniani nel Golfo: colpito un impianto petrolifero a Fujairah, negli Emirati Arabi.
di **CAFERRI, CERAMI, COLARUSSO, DE CICCO, DI FEO, MASTROLILLI, MINELLA, OCCORSIO e TITO**
a pagina 2 a pagina 9

Bunker e controlli Putin in paranoia teme un golpe dell'ex Shoigu

di **BRERA e FRANCESCHINI**
a pagina 11



LE IDEE
Il coraggio di proteggere Venezia

di **ANTONIO SCURATI**

Il prossimo 24 maggio si decide il futuro di Venezia. Ma non è affatto certo che Venezia avrà un futuro. Sono cresciuto a Venezia. Lì ho fatto tutte le scuole. Nei vent'anni in cui ho vissuto in laguna, ho visto la città mutare. Ho visto la sua popolazione residente dimezzarsi (nemmeno con la peste bubbonica era accaduto), ho visto chiudere un cinema dopo l'altro, una scuola dopo l'altra, a Carnevale ho visto un milione di persone ubriache provenienti da tutto il mondo ballare la samba in piazza San Marco sotto un palco vuoto. Nessuno vi si esibiva. Per scatenare l'orgoglio era stato sufficiente montare un impianto da concerto rock sulla piazza più bella del mondo e diffondere il *Disco samba* tramite una musicassetta. *Bri-gi-tte Bar-dot Bar-dot... A-E-I-O-U Ypselon... Pe-pe-pe-pe-pe-peeeeee!*
continua a pagina 15

La Russa contro Flotilla: propaganda non salva vite

Il presidente del Senato Ignazio La Russa attacca gli attivisti della Global Sumud Flotilla: «Quanti palestinesi hanno salvato? Sono manifestazioni strumentali e propagandistiche a scarso rischio e a molto ritorno mediatico». E aggiunge: «Se poi hai la fortuna che ti fermano e puoi gridare che sei stato torturato, è il massimo a cui puoi aspirare». La Procura di Roma indaga per sequestro di persona sull'abbordaggio da parte delle autorità israeliane.
di **CANDITO, FOSCHINI e OSSINO**
a pagina 20

Sindaco e star in fuga a New York dal Met Gala firmato Bezos

di **MASSIMO BASILE**
a pagina 17



In alto Paola e Stefania Cappa. Sotto Marco Poggi e Andrea Sempio

L'INCHIESTA

Garlasco, gemelle Cappa e Marco Poggi in procura

di **CARMINE R. GUARINO e MASSIMO PISA**
alle pagine 12 e 13

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

Diventiamo l'energia che cambia tutto.

IL CASO
Resistenza culturale così le edicole cambiano volto

di **VIOLA GIANNOLI**

Davanti al chiosco di piazza Capponi, dove Borgo Pio oscura San Pietro, c'è chi sorseggia un aperitivo, chi sfoglia una rivista, chi rovista tra le camicette, chi compra un fiore e chi aspetta che il dj set cominci a suonare. Qui si vendevano giornali, quotidiani, settimane enigmatiche, figurine e buste sorpresa.
a pagina 27



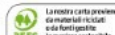
SPORT
Fenomenologia di Jannikimi ragazzi vincenti

di **MAURIZIO CROSETTI**
a pagina 25

Tutti pazzi per Jannikimi. Per Sinner e Antonelli. Il tennista e il pilota vincenti. Lo dice anche Toto Wolff, capo della Mercedes, che di campioni se ne intende: «In Italia si parla solo di loro, sono le superstar». Aggiunge: «Anche perché la Nazionale di calcio è fuori dai mondiali». Se è un premio di consolazione è bello grosso.
a pagina 41

Prezzi di vendita all'estero: Grecia €3,50 - Croazia, Francia, Marocco P., Slovenia €4,00 - Svizzera italiana CHF 3,50 - Svizzera tedesca CHF 4,50
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. Mazzoni & C. Milano - Via F. Aporti, 9 - Tel. 02/574941, email: pubblicita@amazzoni.it



IL SAGGIO
Per la destra l'ambiente adesso diventa identitario
FRANCESCA SANTOLINI — PAGINA 23



LE IDEE
La sfida del Salone del libro è una questione di stile
ELISA GIORDANO — PAGINE 24 E 25



IL TENNIS
Alle spalle di Sinner-Alcaraz un insostenibile poco
STEFANO SEMERARO — PAGINA 23

1,90 € II ANNO 160 II N.118 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II DL.353/03 (CONV. IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II WWW.LASTAMPA.IT



LA STAMPA

MARTEDÌ 5 MAGGIO 2026

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



GNN

LA PREMIER: NON CAPISCO GLI USA, L'ITALIA HA RISPETTATO I PATTI. MA VEDRÀ RUBIO. FONDI PER L'ENERGIA, L'UE BOCCIA IL PIANO DI GIORGETTI

Trump, l'accusa di Meloni

Battaglia nel canale di Hormuz: colpiti due mercantili. Trump: affonderemo i motoscafi iraniani

IL COMMENTO

Se anche Salvini è freddo con Donald

FLAVIA PERINA

Chissà quanto avranno frugato in giro gli staff di Donald Trump per trovare le ultime parole al miele rivolte da Matteo Salvini al loro capo. Sono dovuti risalire al febbraio scorso, a una conversazione con il sito ultra-Maga Breitbart decisamente datata. — PAGINA 3

LA GEOPOLITICA

La via stretta tra Golfo e Vaticano

STEFANO STEFANINI

La brutale prova di forza fra Washington e Teheran è entrata in una zona grigia a vantaggio dell'Iran. Né guerra né pace, blocchi navali contrapposti, aggressività in diplomazia pubblica, negoziati indiretti a distanza in diplomazia dietro le quinte. Gli iraniani, pazienti, ci vanno nozze. La tregua gli fa tirare il respiro. Donald Trump è invece impaziente. Il prezzo della benzina sale inesorabilmente. — PAGINA 7

L'ANALISI

Shock energetico l'Europa al bivio

PIETRO REICHLIN

L'Europa si trova ancora una volta ad affrontare le conseguenze della sua dipendenza dai combustibili fossili importati. Innescato dalle tensioni geopolitiche in Medio Oriente e dalle interruzioni dei flussi energetici globali, l'ultimo shock energetico legato al conflitto con l'Iran ha messo in luce vulnerabilità persistenti nel sistema energetico dell'Unione Europea. — PAGINA 9

BRESOLIN, CAMILLI, FAMÀ Malfetano, Semprini, Simoni, Turi
«Non lo so cosa accadrà», dice la premier Giorgia Meloni, dopo il vertice di Yerevan, del possibile disimpegno americano in Europa, a partire dalle basi Nato italiane. «È una scelta che non dipende da me e che non condividerei». Poi affonda, senza più smussare come un tempo: «L'Italia ha mantenuto tutti gli impegni che ha sottoscritto, anche quando non erano in gioco i nostri interessi diretti» dice, mentre su Hormuz si rialza la tensione tra Usa e Iran. —

CON IL TACCUINO DI SORGI — PAGINE 2-11

IL SEGRETARIO DI STATO A ROMA

Riccardi: così il Papa salva l'asse Usa-Ue

GIACOMO GALEAZZI

Oltre lo strappo, «il colloquio Prevost-Rubio tiene insieme l'Europa e l'America. Trump ha chiesto al Papa di far parte del club di Gaza...», scuote la testa Andrea Riccardi, fondatore della Comunità di Sant'Egidio, promotore dei corridoi umanitari. — PAGINA 5

IRAIID ISRAELIANI

Il calvario dei medici da Gaza al Libano

FRANCESCA MANNOCCHI

A Tiro, giovedì scorso, le ambulanze sono arrivate lentamente, in convoglio, e per una volta non portavano via i feriti ma riportavano i soccorritori morti. Attraversavano la città con le sirene, le fotografie, le bare avvolte nelle bandiere. — PAGINA 11

NEGLI USA UNA PILLOLA PER LA LONGEVITÀ DEGLI ANIMALI, CHE INVECCHIANO COME GLI UMANI

Lunga vita ai cani

FULVIO CERUTTI, CATERINA SOFFICI



Come per gli esseri umani, anche per i cani da compagnia aumenta l'aspettativa di vita

PAGINA 19

IL GIALLO DA RISCRIVERE

Garlasco, in procura il fratello di Chiara e le gemelle Cappa I tormenti dei Poggi

SERRA, ZANCAN



«Fantasiosa». Una ricostruzione «assolutamente fantasiosa». Non poteva essere più netta la presa di distanza della famiglia Poggi dalla nuova indagine. — PAGINE 14 E 15

IDIRITTI

Dal bosco a Minetti quei bimbi indifesi

CHIARA SARACENO

Non basta pixelare il viso nelle foto per proteggere i bambini, non solo dalla curiosità più o meno pruriginosa, ma anche dalle conseguenze sia immediate sia durature della esposizione pubblica della loro identità e storia. Ciò è tanto più vero in un'epoca, come quella attuale, dove i giornali si leggono sempre meno, ma le notizie si trovano sui siti e si diffondono sui social. — PAGINA 23

IL CASO RUSSIA-BUTTAFUOCO

La Biennale ridotta a palazzo d'inverno

MICHELA TAMBURRINO

A buon intenditore, poche parole, sembra dire il presidente della Biennale Pietrangelo Buttafuoco che apre le danze di questa dolente Biennale, funestata da polemiche. E rintuzza le dichiarazioni del ministro della Cultura Giuli senza nominarlo: «L'arte è più potente di qualsiasi prepotenza». — PAGINA 12

Buongiorno

Domenica sera: io sto leggendo *Il bambino nella neve* di Wlodek Goldkorn, mio figlio *Il mercante di Venezia* di Shakespeare. Goldkorn racconta del servizio militare in Israele, del giorno in cui con un sergente si imbatté in un bambino palestinese con indosso un elmetto. Mio figlio è colpito dal monologo di Shylock: «È tutto questo per quale ragione? Perché sono ebreo? E dunque? Non ha forse occhi un ebreo? Non ha mani, organi, membra, sensi, affetti e passioni? Non si nutre forse dello stesso cibo di cui si nutre un cristiano?». Puntagli contro il fucile, ordinò il sergente; Goldkorn finse di non sentire. Ti sto dicendo di puntargli contro il fucile, ripeté il sergente e Goldkorn nulla. Il sergente urlò ancora e Goldkorn disse no, mi rifiuto di eseguire l'ordine. «L'ebreo non viene ferito dalle stesse ar-

L'insegnamento

MATTIA FELTRI

mi? Non è soggetto alle sue stesse malattie? Non è curato e guarito dagli stessi rimedi? E non è infine scaldato e raggelato dallo stesso inverno e dalla stessa estate? Se ci pungete non versiamo sangue?». Il sergente strappò il fucile a Goldkorn e lo puntò al petto del bimbo che si pisciò addosso; Goldkorn riconquistò il fucile: non ha il diritto di disporre della mia arma! Finirai davanti alla corte marziale, disse il sergente, tu e quelli come te, gli amanti degli arabi. «Se un ebreo fa un torto a un cristiano, a che si riduce la mansuetudine di costui? Nella vendetta. E se un cristiano fa un torto a un ebreo quale esempio di sopportazione gli offre il cristiano? La vendetta. La stessa malvagità che voi ci insegnate sarà da me praticata, e non sarà certo difficile che riesca ad andare oltre l'insegnamento».

ACQUISTIAMO ANTIQUARIATO orientale ed europeo

www.barbieriantiquariato.it
Tel. 348 3582502



VALUTAZIONI GRATUITE IN TUTTA ITALIA
IMPORTANTI COLLEZIONI O SINGOLO OGGETTO

Barbieri



DIFENDIAMO L'EUROPA
VALLEVERDE

Si sblocca a Wall Steet l'opa di Beretta sulle pistole Sturm Ruger
Volpi a pagina 15
I contratti del Pentagono spingono la trimestrale di Leonardo Drs
Zoppo a pagina 11



il quotidiano dei mercati finanziari

Grazie al rilancio dei nuovi marchi titolo Ovs +16% in 6 mesi in borsa
La moda donna rimarrà uno dei fattori chiave per la crescita del gruppo
Camurati in MF Fashion
Anno XXXVIII n. 066
Martedì 5 Maggio 2026
€2,00 *Classedtori*



VALLEVERDE

Con MF Magazine for Fashion n. 127 € 7,00 (€ 2,00 + € 5,00) - Con MF Magazine for Living n. 88 € 7,00 (€ 2,00 + € 5,00) - Con MF Magazine for Travel n. 2026 € 5,00 (€ 2,00 + € 3,00)
Spettatore S.p.A. art. 1 c. 1 L. 4894/DCR Milano - L. 140 - C.N.P. 4.000 Milano € 5,000
FTSE MIB -1,59% 47.478 DOW JONES -0,90% 49.052** NASDAQ -0,26% 25.050** DAX -1,24% 23.991 SPREAD 84 (+2) €/S 1,17

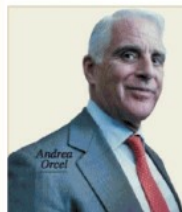
L'AUMENTO DEI DAZI SULLE AUTO COLPISCE VOLKSWAGEN, MERCEDES E BMW

Berlino paga la tassa Usa

Un calo dell'export tedesco di veicoli inciderà però anche sulla connessa filiera italiana. Meno esposta Stellantis, rischia Ferrari. In aprile il mercato in Italia cresce dell'11,6%

IL PETROLIO SALE A 115 DOLLARI AL BARILE. BORSE IN CALO: PIAZZA AFFARI -1,6%

Borsis e Venini alle pagina 4 e 8



LA PARTITA TEDESCA
Unicredit avvia l'ops su Commerzbank
Quattro settimane ai soci per decidere

Qualtieri a pagina 3

EMERGENZA RACCOLTA

Il Salone del Risparmio mette al centro i fondi pensione

Valentini a pagina 2

IN VISTA ALTRO RICORSO

Anche il Tribunale di Milano dà torto a Cdp sulle nomine in Borsa Italiana

Dal Maso a pagina 7



Comunicazione di marketing.



STESSO PANORAMA. DIVERSE PROSPETTIVE.

CREIAMO CONNESSIONI A LIVELLO GLOBALE PER COGLIERE OPPORTUNITÀ INESPLORATE.

In M&G Investments, i nostri team di investimento sono liberi di pensare, di condividere idee e nuovi punti di vista. È questa filosofia che migliora i nostri processi decisionali e dà impulso all'innovazione.

INTELLIGENCE CONNECTED



Tutti gli investimenti comportano rischi

Prima della sottoscrizione, leggere il Prospetto Informativo e il Documento contenente le Informazioni Chiave. Questa attività di Promozione Finanziaria è pubblicata da M&G Luxembourg S.A. Sede legale: 16, boulevard Royal, L-2449, Luxembourg. MAY 26 / 1724109

A Ravenna arriva "DEPORTIBUS", il Festival internazionale dedicato ai porti

La nuova centralità geopolitica del Mediterraneo, il ruolo dei porti nella sicurezza nazionale ed europea, l'integrazione tra infrastrutture, logistica e sistema produttivo, la transizione energetica, l'innovazione tecnologica, l'intelligenza artificiale applicata alle infrastrutture, il rapporto tra porti, città e territori, il turismo crocieristico e le nuove competenze del lavoro portuale. Sono solo alcuni dei temi che verranno affrontati e discussi da istituzioni, esperti, professionisti e associazioni di categoria in occasione di "DEPORTIBUS - Il Festival dei porti che collegano il mondo", il primo evento internazionale interamente dedicato ai grandi temi della portualità, che ha scelto Ravenna per la sua seconda edizione e che si terrà, dal 21 al 23 maggio prossimi, nella città diventata da poco la prima Capitale italiana del Mare. Tutte le informazioni e il programma completo sono disponibili su deportibus.it

DEPORTIBUS - promosso dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale in collaborazione con Regione Emilia-Romagna, Provincia di Ravenna, Comune di Ravenna e organizzato da Italian Blue Growth - sarà anche il primo vero spazio di confronto sulla bozza del disegno di legge di riforma del sistema portuale che, proprio in questi giorni, ha avuto il via libera della Ragioneria di Stato e approda alle Camere per avviare il confronto politico sulla revisione della governance e dell'organizzazione dei porti. Al Festival se ne parlerà in una tavola rotonda dedicata con il Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi. L'inaugurazione del Festival e il taglio del nastro si terranno giovedì 21 maggio a partire dalle ore 9.30 presso le Artificerie Almagià alla presenza dello stesso Edoardo Rixi, Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti; Cristiana Pagni, Presidente Italian Blue Growth; Francesco Benevolo, Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro-Settentrionale; Alessandro Barattoni, Sindaco del Comune di Ravenna; Michele De Pascale, Presidente Regione dell'Emilia-Romagna. Nell'arco delle tre giornate, il Festival ospiterà oltre 30 appuntamenti tra tavole rotonde, conferenze, interviste, incontri, momenti di co-working, spettacoli e presentazioni di libri, dedicati a questioni decisive per il futuro del settore. Per l'occasione, Ravenna, il suo porto e la Darsena, insieme ad alcuni dei luoghi più significativi della città, si trasformeranno in un laboratorio diffuso di idee, relazioni e visioni. Il programma si articolerà in due macro-aree tematiche. La prima, 'Connessioni', sarà dedicata al confronto tecnico, politico e istituzionale: uno spazio pensato per approfondire strategie, innovazione, portualità e sviluppo territoriale attraverso il contributo di esperti, amministratori, imprese e ricercatori. La seconda, 'Impronte', rappresenterà invece la dimensione più divulgativa e accessibile del Festival, con incontri, talk, visite guidate, dimostrazioni e performance pensati per raccontare a un pubblico ampio i temi del mare, dei porti, dell'ambiente, del lavoro e dell'innovazione.



Per DEPORTIBUS a Ravenna sono attesi una decina di rappresentanti delle istituzioni, tra ministri e componenti del governo, italiani ed esteri; amministratori delegati e imprenditori che ricoprono ruoli apicali nelle principali aziende nazionali e internazionali; i vertici dei principali Corpi militari nazionali, Presidenti delle AdSP; Direttori Marittimi e i rappresentanti delle maggiori associazioni di categoria sul tema. In questo contesto, DEPORTIBUS si propone come un appuntamento di rilievo nazionale e internazionale, capace di offrire uno spazio qualificato di confronto tra decisori pubblici, imprese, operatori, studiosi e cittadini sui temi centrali dell'agenda contemporanea. Le tavole rotonde e gli interventi in programma metteranno a confronto istituzioni locali e nazionali, autorità portuali, imprese, associazioni di categoria, mondo accademico e operatori del settore, con l'obiettivo di delineare una visione condivisa sul ruolo dei porti come infrastrutture strategiche per la competitività del Paese, lo sviluppo dei territori e il posizionamento dell'Italia nelle grandi rotte marittime internazionali. In particolare, il primo giorno, giovedì 21 maggio, sarà dedicato al tema del ruolo del Mediterraneo nell'attuale scenario geopolitico, il secondo, come anticipato in apertura, al grande tema della riforma dei porti e la mattina del terzo giorno gli incontri istituzionali saranno incentrati sulla Blue Economy. Tra i focus previsti, figurano anche i progetti energetici e ambientali legati al porto di Ravenna, la decarbonizzazione dei sistemi portuali, le politiche di destinazione per il traffico crocieristico, la sicurezza del Mediterraneo, l'intermodalità mare-terra e il contributo della logistica alla competitività del Made in Italy. Visite guidate, mostre, laboratori, spettacoli, incontri, attività legate al mare e alla cultura nautica: DEPORTIBUS "collega" e connette spazi, esperienze, persone di ogni età, un pubblico anche di non addetti ai lavori, bambini, giovani e famiglie, proponendo un programma culturale che si sviluppa in diversi luoghi simbolici di Ravenna e Marina di Ravenna con un finale di grande effetto. Sabato 23 maggio alle ore 22.00 la Darsena di Ravenna ospiterà infatti uno spettacolo suggestivo che unisce tecnologia, musica e tradizione: una coreografia di droni luminosi accompagnata da spettacolari fuochi d'artificio e dall'esibizione dal vivo dell'Orchestra La Corelli diretta dal Maestro Jacopo Rivani. L'evento offrirà al pubblico un'esperienza immersiva e coinvolgente, in cui luci, colori e musica si fonderanno in una scenografia a cielo aperto pensata per emozionare cittadini e visitatori di tutte le età. Tra i protagonisti più attesi della parte culturale Olen Cesari, l'artista considerato da Lucio Dalla 'il genio del violino', e che ha collaborato, sul palco o in sala di incisione, con artisti del calibro di Bob Dylan, Michel Petrucciani, Lenny Kravitz, Maroon 5, Sergio Cammariere, Franco Califano, Claudio Baglioni, Simone Cristicchi (suo il violino sulle note di 'Ti regalerò una rosa', brano vincitore del Festival di Sanremo nel 2007), Alessandro Mannarino e Zuccherò. Con quest'ultimo memorabile l'esibizione al Chinese Theater di Los Angeles. Tra le performance più acclamate di Olen c'è quella in occasione dell'evento All Star Soul Show a New York nel teatro Carnegie Hall con ben tre standing ovation per lui, unico bianco insieme a superstar americane come Yolanda Adams, Shirley Caesar e Dionne Warwick, con l'accompagnamento dell'orchestra di 100 elementi di Harlem e 200 elementi del coro insieme al Maestro

Ray Chew. Con il suo inseparabile violino elettrico, Olen calca i palchi più importanti del mondo come quello dell'Eurofestival e, in Italia, suona nei contesti più popolari, dal Festival di Sanremo al Concerto del Primo Maggio a piazza San Giovanni a Roma. A DEPORTIBUS Olen si esibirà venerdì 22 maggio alle ore 22.00 al teatro di Tradizione Dante Alighieri con la sua International Clandestine Orchestra. Durante la tre-giorni il MAR - Museo d'Arte della città di Ravenna offre visite al museo e alla Collezione dei Mosaici Contemporanei oltre che laboratori di mosaico a cura di Fondazione RavennAntica. La Biblioteca Classense propone 'Ricordi del porto di Ravenna. La Darsena di città tra Ottocento e Novecento' e visite guidate alla biblioteca e alle sale monumentali. Una piccola ma significativa esposizione di fotografie conservate all'interno dell'archivio del celebre storico dell'arte ravennate Corrado Ricci, uno dei primi a costituire una fototeca come strumento professionale di studio. Le fotografie esposte testimoniano il porto di Ravenna tra l'Ottocento e il Novecento, un periodo di grande vitalità per la Darsena di città. Le immagini selezionate mostrano le prime grandi trasformazioni architettoniche e infrastrutturali del porto cittadino, trasformazioni sulle quali si costruirà il fiorente futuro industriale del canale Candiano nel secondo dopoguerra. La mostra è allestita presso la prestigiosa Sala del Mosaico. Anche il MAS - Museo Nazionale delle Attività Subacquee apre le sue porte con visite guidate alla mostra fotografica dedicata al "Relitto del Paguro". Le immagini della mostra fotografica sono state realizzate sul relitto della piattaforma "Paguro", oggi riconosciuto come Sito di Interesse Comunitario e area a tutela biologica. Il relitto, situato a circa 12 miglia dalla costa, è affondato nel 1965 a seguito di un incendio. Nel corso del tempo è stato colonizzato da una moltitudine di forme di vita sottomarina, diventando un sito di grande interesse per i subacquei, che ogni anno vi effettuano numerose immersioni. Gli scatti sono stati realizzati a partire dalla fine degli anni Novanta fino ad oggi. Tra le esposizioni da non perdere quella della Società degli Uomini della Casa Matha, "Fronte marittimo", dedicata a cimeli e testimonianze della Regia Marina nel Mar Adriatico durante la Prima Guerra Mondiale. Grazie poi alla collaborazione con "Arrivano dal Mare" in programma anche laboratori e spettacoli di teatro fisico, teatro d'oggetti e teatro di figura in diversi spazi cittadini, tra cui il Ridotto Teatro Rasi, Spazio Z.A.R.A., Testata di Darsena / Artificerie Almagià. Arricchisce il programma culturale di DEPORTIBUS la collaborazione con l'Accademia di Belle Arti di Ravenna, finalizzata a coinvolgere attivamente gli studenti dei corsi di Fotografia e Pittura in un percorso creativo e partecipativo legato ai temi dell'iniziativa. In particolare, sarà promosso un contest artistico rivolto agli studenti, invitati a realizzare opere originali capaci di interpretare, attraverso linguaggi visivi contemporanei, i contenuti culturali e i valori espressi dall'evento. Il progetto nasce con l'obiettivo di favorire il dialogo tra formazione accademica, produzione artistica emergente e contesto culturale territoriale, valorizzando il contributo delle nuove generazioni. Le opere selezionate saranno presentate al pubblico nell'ambito di una mostra dedicata, allestita durante lo svolgimento dell'evento, nel corso del quale è prevista una cerimonia di premiazione ufficiale dei lavori ritenuti più significativi. I premi avranno lo scopo di sostenere

il percorso artistico degli studenti e di incoraggiare ulteriori occasioni di ricerca e sperimentazione. Tra le particolarità, le visite al CESTHA - Centro Sperimentale per la Tutela degli Habitat, con la possibilità di assistere al rilascio delle tartarughe, e quelle a cura dell'I.T.I.S. "Nullo Baldini" al simulatore del ponte di comando, un sistema informatico ed immersivo utilizzato per l'addestramento marittimo. Da segnalare anche la veleggiata accessibile e inclusiva dal titolo "TUTTINBARCABILI", aperta a persone con disabilità e alle loro famiglie che si terrà a Piazza Dora Markus a Marina di Ravenna. L'obiettivo del Festival è chiaro: restituire al porto la centralità che gli compete, non solo sul piano economico e logistico, ma anche su quello culturale, sociale e civile. DEPORTIBUS vuole infatti rafforzare la consapevolezza pubblica sul ruolo strategico della portualità e avvicinare persone, comunità e nuove generazioni a un ecosistema che incide in modo determinante sulla geografia del mondo e sulle prospettive di crescita dei territori. L'evento è promosso dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale in collaborazione con Regione Emilia-Romagna, Provincia di Ravenna, Comune di Ravenna e Camera di Commercio Ferrara Ravenna. Organizzato da Italian Blue Growth, il festival si svolge sotto l'alto patrocinio del Parlamento Europeo, e con il patrocinio di: Commissione Europea, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Agricoltura, della Sovranità Alimentare e delle Foreste, Ministero dell'Economia e delle Finanze, Ministro della Difesa, Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, **Assoport**, Assiterminal, Assocostieri, Fedespedi, Federazione del Mare, e si inserisce nell'ambito delle iniziative di Italian Port Days. Il Festival è realizzato con il contributo di:

Mincio&Dintorni

Primo Piano

RAVENNA CAPITALE DEL MARE: Festival DePortibus dal 21 al 23 maggio, per scoprire il futuro dei porti, logistica e sostenibilità nel Mediterraneo

Oltre 30 appuntamenti tra incontri istituzionali, tavole rotonde e iniziative aperte alla cittadinanza: oggi in Regione presentato il programma della manifestazione, che riunirà a Ravenna, Capitale italiana del Mare 2026, istituzioni nazionali, autorità portuali e operatori per il confronto sul futuro del sistema BOLOGNA La riforma del sistema portuale , avviata all'esame del Parlamento, il ruolo del Mediterraneo negli equilibri geopolitici e le questioni legate alla sicurezza energetica , a partire dagli approvvigionamenti e dalla transizione verso modelli più sostenibili . Ma anche l'integrazione tra infrastrutture, logistica e sistema produttivo , l'innovazione tecnologica e le applicazioni dell'intelligenza artificiale alle infrastrutture portuali, e le nuove competenze del lavoro portuale. Un quadro che ha in Ravenna uno dei suoi hub principali: unico porto commerciale dell'Emilia-Romagna, tra i principali scali dell'Adriatico per traffico merci e primo in Italia per le rinfuse ovvero le merci che vengono trasportate sfuse, senza imballaggi nonché snodo di collegamento tra le rotte marittime e il sistema produttivo del Nord Italia e del Centro Europa , con un ruolo crescente anche sul fronte energetico nazionale.

Ed è nella città nominata Capitale italiana del Mare 2026 che, per la prima volta, approda DePortibus , il festival nazionale dedicato alla portualità : un confronto strutturato tra istituzioni, imprese, autorità portuali e operatori, pensato per mettere in relazione i diversi livelli del sistema e offrire uno spazio stabile di dialogo sui passaggi più rilevanti per il settore. In programma dal 21 al 23 maggio , il festival promosso dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale in collaborazione con Regione Emilia-Romagna, Provincia e Comune di Ravenna , organizzato da Italian Blue Growth si articola in oltre 30 appuntamenti tra tavole rotonde, incontri e iniziative aperte alla cittadinanza , affiancando al confronto tra decisori pubblici una proposta diffusa tra porto e Darsena, pensata per avvicinare ai temi del mare, del lavoro portuale e dell'innovazione. La manifestazione è stata presentata oggi in Regione dal presidente, Michele de Pascale , dall'assessora regionale a Infrastrutture e Trasporti, Irene Priolo , e dal sindaco di Ravenna, Alessandro Barattoni . Presenti il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale, Francesco Benevolo , la presidente di Italian Blue Growth, Cristiana Pagni , e il direttore marittimo e comandante della Capitaneria di Porto Guardia Costiera di Ravenna, Maurizio Tattoli Siamo orgogliosi di ospitare a Ravenna l'edizione 2026 di DePortibus, un appuntamento che porta al centro del dibattito pubblico e istituzionale il ruolo dei porti in una fase decisiva per il Paese- affermano il presidente de Pascale e l'assessora Priolo -. Oggi i porti sono uno dei cardini su cui si misura la forza di un sistema economico: competitività, energia, sicurezza degli approvvigionamenti, qualità delle filiere e capacità di stare nelle grandi



Oltre 30 appuntamenti tra incontri istituzionali, tavole rotonde e iniziative aperte alla cittadinanza: oggi in Regione presentato il programma della manifestazione, che riunirà a Ravenna, Capitale italiana del Mare 2026, istituzioni nazionali, autorità portuali e operatori per il confronto sul futuro del sistema BOLOGNA- La riforma del sistema portuale , avviata all'esame del Parlamento, il ruolo del Mediterraneo negli equilibri geopolitici e le questioni legate alla sicurezza energetica , a partire dagli approvvigionamenti e dalla transizione verso modelli più sostenibili . Ma anche l'integrazione tra infrastrutture, logistica e sistema produttivo , l'innovazione tecnologica e le applicazioni dell'intelligenza artificiale alle infrastrutture portuali, e le nuove competenze del lavoro portuale. Un quadro che ha in Ravenna uno dei suoi hub principali: unico porto commerciale dell'Emilia-Romagna, tra i principali scali dell'Adriatico per traffico merci e primo in Italia per le rinfuse - ovvero le merci che vengono trasportate sfuse, senza imballaggi - nonché snodo di collegamento tra le rotte marittime e il sistema produttivo del Nord Italia e del Centro Europa , con un ruolo crescente anche sul fronte energetico nazionale. Ed è nella città nominata Capitale italiana del Mare 2026 che, per la prima volta, approda DePortibus , il festival nazionale dedicato alla portualità : un confronto strutturato tra istituzioni, imprese, autorità portuali e operatori, pensato per mettere in relazione i diversi livelli del sistema e offrire uno spazio stabile di dialogo sui passaggi più rilevanti per il settore. In programma dal 21 al 23 maggio , il festival - promosso dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale in collaborazione con Regione Emilia-Romagna, Provincia e Comune di Ravenna , organizzato da Italian Blue Growth - si articola in oltre 30 appuntamenti tra tavole rotonde, incontri e iniziative aperte alla cittadinanza , affiancando al confronto tra decisori pubblici una proposta diffusa tra porto e Darsena, pensata per avvicinare ai temi del mare, del lavoro portuale e dell'innovazione. La manifestazione è stata presentata oggi in Regione dal presidente, Michele de Pascale , dall'assessora regionale a Infrastrutture e Trasporti, Irene Priolo , e dal sindaco di Ravenna, Alessandro Barattoni . Presenti il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale, Francesco Benevolo , la presidente di Italian Blue Growth, Cristiana Pagni , e il direttore marittimo e comandante della Capitaneria di Porto - Guardia Costiera di Ravenna, Maurizio Tattoli "Siamo orgogliosi di ospitare a Ravenna l'edizione 2026 di DePortibus, un appuntamento che porta al centro del dibattito pubblico e istituzionale il ruolo dei porti in una fase decisiva per il Paese- affermano il presidente de Pascale e l'assessora Priolo -. Oggi i porti sono uno dei cardini su cui si misura la forza di un sistema economico: competitività, energia, sicurezza degli approvvigionamenti, qualità delle filiere e capacità di stare nelle

Mincio&Dintorni

Primo Piano

rotte internazionali passano da qui. In questo quadro, Ravenna non è solo uno scalo, ma una piattaforma industriale, logistica ed energetica che sostiene una parte essenziale dell'economia dell'Emilia-Romagna e del Paese: dalle materie prime all'export, dalla manifattura alla logistica, fino ai collegamenti con il Centro Europa e il Mediterraneo. È per questa ragione che, come Regione, abbiamo scelto di investire con continuità sul porto, rafforzandone fondali, accessibilità ferroviaria, intermodalità e strumenti come la Zona logistica semplificata. È una scelta di politica industriale: significa sostenere le imprese, difendere il lavoro, rendere più competitivo il nostro sistema produttivo. Dentro questo percorso- proseguono presidente e assessora si colloca anche il confronto sulla riforma del sistema portuale, che deve accompagnare questa fase di crescita e non rallentarla. Servono regole chiare, stabilità e una visione nazionale che rafforzi i porti italiani valorizzando il ruolo dei territori, evitando soluzioni centralistiche che rischiano di allontanare le decisioni da chi quei porti li fa funzionare ogni giorno. Per l'Emilia-Romagna questo passaggio è decisivo, perché riguarda direttamente la capacità del porto di Ravenna di continuare a sostenere il nostro tessuto produttivo. È fondamentale una riforma che accompagni il lavoro già in corso, rafforzi ciò che funziona e metta un porto, come quello di Ravenna, nelle condizioni di crescere ancora, insieme alle imprese e ai territori che ogni giorno lo fanno vivere. Partecipiamo con entusiasmo a questa importante manifestazione- dichiara il sindaco Barattoni che ha il merito di puntare l'attenzione su uno scalo fondamentale per il traffico delle merci in mare Adriatico, il primo per rinfuse solide. Per tre giorni si affronteranno temi che aiuteranno a porre interessanti riflessioni per il futuro prossimo e che apriranno a confronti di crescita. DePortibus verrà ospitata in Darsena, nel luogo che maggiormente rispecchia il rapporto della città con l'acqua, elemento che ci ha permesso, lo scorso 4 marzo, di ottenere il titolo di Capitale italiana del mare 2026, prestigioso riconoscimento istituito dal bando indetto dal Dipartimento per le Politiche del Mare e di cui questa manifestazione fa parte. Siamo convinti che questa nomina comporterà una crescita di tutto il territorio e un primo risultato, ovvero la messa in rete di tutti i soggetti che, a diverso titolo, lavorano con il mare, è già stato raggiunto. Il premio ha messo in luce l'enorme capacità collaborativa del nostro territorio, premiando la nostra solidità, il nostro pragmatismo e la capacità di fare rete di fronte alle sfide. Abbiamo lavorato rinforzando il palinsesto degli eventi presenti: il dossier conta una settantina di iniziative che si succederanno fino alla fine dell'anno, a cui si aggiungono attività presentate successivamente. Quattro le declinazioni scelte per raccontare il nostro rapporto con il mare e che vanno dai diversi modi di vivere la costa e le pinete, tra festival e concerti sulla spiaggia, alla cittadinanza blu', ovvero il vivere consapevolmente un sistema di equilibri e biodiversità che abbraccia acqua e dune; dall'economia del mare' intesa come blue economy, porto e logistica, alla possibilità di vivere il mare praticando sport a 360 gradi- prosegue il sindaco -. Tutti questi temi compongono un ricco cartellone di eventi, tra visite alle tartarughe e convegni specializzati, che fino a fine anno animeranno tutti i nove lidi e i 35 chilometri di costa che rappresentano, insieme a pinete, valli, Parco del Delta,

Mincio&Dintorni

Primo Piano

porto e Darsena, un patrimonio unico che continuerà a crescere anche grazie agli effetti che questo titolo produrrà per gli anni a venire. Tre giorni di confronto, approfondimento e iniziative tra porto e città: DePortibus 2026 si presenta come un laboratorio diffuso che intreccia dimensione istituzionale e divulgativa, mettendo al centro i grandi temi della portualità contemporanea. Oltre 30 appuntamenti tra tavole rotonde, conferenze, interviste, incontri e momenti pubblici animeranno Ravenna, il porto e la Darsena, insieme ad alcuni dei luoghi più significativi della città, trasformati per l'occasione in spazi di dialogo tra istituzioni, imprese, operatori, cittadine e cittadini. L'inaugurazione è in programma giovedì 21 maggio alle ore 9.30 alle Artificerie Almagià, alla presenza del presidente della Regione Emilia-Romagna, Michele de Pascale, del viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti, Edoardo Rixi, del sindaco di Ravenna, Alessandro Barattoni, del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale, Francesco Benevolo, e della presidente di Italian Blue Growth, Cristiana Pagni. Il Festival, che si inserisce nell'ambito delle iniziative di Italian Port Days, si svolge sotto l'alto patrocinio del Parlamento europeo, e con il patrocinio di: Commissione europea, ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti, dell'Agricoltura, della Sovranità alimentare e delle Foreste, dell'Economia e delle Finanze, e della Difesa, Capitanerie di Porto Guardia Costiera, **Assoporti**, Assiterminal, Assocostieri, Fedespediti, Federazione del Mare. Il programma si articola in due direttrici principali. La prima, Connessioni, rappresenta il cuore istituzionale della manifestazione: uno spazio di confronto politico, tecnico ed economico che riunisce rappresentanti delle istituzioni italiane ed europee autorità portuali imprese associazioni di categoria e mondo accademico. Un contesto pensato per delineare scenari e strategie sul ruolo dei porti come infrastrutture decisive per la competitività del Paese e per il posizionamento dell'Italia nelle grandi rotte internazionali. Giovedì 21 maggio il focus sarà sul ruolo del Mediterraneo nello scenario geopolitico attuale, tra sicurezza, rotte commerciali e nuovi equilibri internazionali. Venerdì 22 maggio il confronto si concentrerà sulla riforma del sistema portuale, con una tavola rotonda dedicata che vedrà il coinvolgimento di Governo, istituzioni e operatori, in una fase in cui il disegno di legge è all'avvio dell'iter parlamentare. Sabato 23 maggio, in lavori saranno incentrati sulla Blue Economy e sulle prospettive di sviluppo del comparto. Accanto ai momenti istituzionali, il programma approfondisce alcuni nodi strategici per la portualità contemporanea: i progetti energetici e ambientali legati allo scalo ravennate, la decarbonizzazione dei sistemi portuali, le politiche di sviluppo del traffico crocieristico, la sicurezza del Mediterraneo, l'intermodalità tra mare e terra e il contributo della logistica alla competitività del Made in Italy. La seconda direttrice, Impronte, rappresenta la dimensione più divulgativa e partecipativa del Festival, pensata per coinvolgere un pubblico ampio e non specialistico. Visite guidate mostre laboratori, incontri, dimostrazioni e spettacoli animeranno diversi spazi della città e della Darsena, costruendo un racconto diffuso che intreccia cultura del mare, innovazione, ambiente e lavoro. Tra gli appuntamenti più attesi, venerdì 22 maggio al Teatro Dante Alighieri è in programma il concerto dell'International Clandestine

Mincio&Dintorni

Primo Piano

Orchestra guidata dal violinista Olen Cesari , mentre sabato 23 maggio alle ore 22 la Darsena ospiterà una coreografia di droni luminosi accompagnata da fuochi d'artificio e dall'esibizione dal vivo dell'Orchestra La Corelli diretta dal maestro Jacopo Rivani Il programma culturale si sviluppa anche attraverso il coinvolgimento di musei e istituzioni della città . La Biblioteca Classense propone una mostra dedicata alla Darsena tra Ottocento e Novecento , mentre il Museo nazionale delle attività subacquee ospita un'esposizione fotografica sul relitto del Paguro , oggi sito di interesse comunitario e area a tutela biologica. La Società degli Uomini della Casa Matha presenta una raccolta di cimeli e testimonianze della Regia Marina nel Mar Adriatico durante la Prima guerra mondiale , contribuendo a restituire una prospettiva storica sul rapporto tra Ravenna e il mare. Spazio anche alla formazione e alle nuove generazioni , con il coinvolgimento dell'Accademia di Belle Arti di Ravenna in un contest artistico dedicato ai temi del festival, e con iniziative che mettono in relazione ricerca, creatività e territorio. In parallelo, esperienze immersive e attività divulgative permetteranno di avvicinarsi in modo diretto al mondo della portualità e degli ecosistemi marini: dalle visite al Cestha Centro Sperimentale per la Tutela degli Habitat , con la possibilità di assistere al rilascio delle tartarughe, alle simulazioni del ponte di comando curate dall'Istituto tecnico Nullo Baldini. Non mancheranno infine iniziative dedicate all'inclusione e alla partecipazione , come la veleggiata Tuttinbarcabili , aperta a persone con disabilità e alle loro famiglie.

Consalvo, lavoro fattore competitivo per sviuppo porti Trieste e Monfalcone

Premiati i lavoratori degli Art. 17 di Alpt e Alto Adriatico "I risultati di Alpt e Alto Adriatico sono solidi e confermano la qualità del lavoro portuale nei nostri scali". "Ma il dato più significativo è che Trieste e Monfalcone sono un unico sistema, una comunità di lavoratori che cresce in modo coordinato. È questa coesione che consente di coniugare sviluppo e qualità, mantenendo al centro sicurezza, formazione e organizzazione del lavoro. L'obiettivo per il prossimo biennio è consolidare i risultati raggiunti, proseguendo lungo un percorso che mette al centro il lavoro come fattore competitivo per rafforzare il ruolo dei due porti nelle rotte internazionali". Ne è convinto il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale, Marco Consalvo, che ha deciso di consegnare una targa di riconoscimento ai lavoratori degli Art. 17, sia dell'Agenzia per il lavoro portuale di Trieste sia dell'Impresa Alto Adriatico di Monfalcone. I dati 2025 di Alpt e Alto Adriatico confermano - riporta una nota - un andamento complessivamente positivo, con una crescita diffusa degli indicatori principali e un rafforzamento del modello organizzativo degli Art. 17 che assicurano la fornitura di manodopera nei due scali. Sul piano occupazionale, a Trieste si registrano 201 dipendenti e 56 interinali, mentre a Monfalcone il dato recentemente autorizzato dal ministero è passato da 85 a 107, più 18 interinali. Gli avviamenti complessivi passano da 66.700 turni nel 2024 a 72.560 nel 2025, con un incremento che sfiora il 9%. A Monfalcone si passa da 18mila a 23.400 turni (+30%), a Trieste da 48.700 a 49.160 (+1%). Sul fronte della sicurezza: le giornate di lavoro perse per infortuni scendono da 1.336 nel 2019 a 568 nel 2025 (-57%), in calo anche rispetto al 2024 (679). In crescita anche il fatturato complessivo del sistema, che raggiunge nel 2025 i 19,86 milioni rispetto ai 16,4 milioni del 2024 (+21%). Trieste passa da 12 a 13,4 milioni (+12%), mentre Monfalcone da 4,4 a 6,46 milioni (+47%).



Premiati i lavoratori degli Art. 17 di Alpt e Alto Adriatico "I risultati di Alpt e Alto Adriatico sono solidi e confermano la qualità del lavoro portuale nei nostri scali". "Ma il dato più significativo è che Trieste e Monfalcone sono un unico sistema, una comunità di lavoratori che cresce in modo coordinato. È questa coesione che consente di coniugare sviluppo e qualità, mantenendo al centro sicurezza, formazione e organizzazione del lavoro. L'obiettivo per il prossimo biennio è consolidare i risultati raggiunti, proseguendo lungo un percorso che mette al centro il lavoro come fattore competitivo per rafforzare il ruolo dei due porti nelle rotte internazionali". Ne è convinto il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale, Marco Consalvo, che ha deciso di consegnare una targa di riconoscimento ai lavoratori degli Art. 17, sia dell'Agenzia per il lavoro portuale di Trieste sia dell'Impresa Alto Adriatico di Monfalcone. I dati 2025 di Alpt e Alto Adriatico confermano - riporta una nota - un andamento complessivamente positivo, con una crescita diffusa degli indicatori principali e un rafforzamento del modello organizzativo degli Art. 17 che assicurano la fornitura di manodopera nei due scali. Sul piano occupazionale, a Trieste si registrano 201 dipendenti e 56 interinali, mentre a Monfalcone il dato recentemente autorizzato dal ministero è passato da 85 a 107, più 18 interinali. Gli avviamenti complessivi passano da 66.700 turni nel 2024 a 72.560 nel 2025, con un incremento che sfiora il 9%. A Monfalcone si passa da 18mila a 23.400 turni (+30%), a Trieste da 48.700 a 49.160 (+1%). Sul fronte della sicurezza: le giornate di lavoro perse per infortuni scendono da 1.336 nel 2019 a 568 nel 2025 (-57%), in calo anche rispetto al 2024 (679). In crescita anche il fatturato complessivo del sistema, che raggiunge nel 2025 i 19,86 milioni rispetto ai 16,4 milioni del 2024 (+21%). Trieste passa da 12 a 13,4 milioni (+12%), mentre Monfalcone da 4,4 a 6,46 milioni (+47%).

Il Nautilus

Trieste

PORTI DI TRIESTE E MONFALCONE, IL MODELLO DEL LAVORO PORTUALE CRESCE NEI DUE PORTI: CONSALVO PREMIA CON UNA TARGA I LAVORATORI DEGLI ART. 17 DI ALPT E ALTO ADRIATICO

Trieste - Si parte dai numeri, ma il punto è il lavoro. È da qui che prende forma l'unità del **sistema portuale** del **Mare Adriatico Orientale**, non solo nei progetti e negli investimenti, ma soprattutto nelle persone e nell'organizzazione che ogni giorno rende possibile l'operatività degli scali. I dati 2025 dell'Agenzia per il Lavoro **Portuale** di Trieste - ALPT e dell'Impresa Alto **Adriatico** di Monfalcone confermano un andamento complessivamente positivo, con una crescita diffusa degli indicatori principali e un rafforzamento del modello organizzativo degli Art. 17 che assicurano la fornitura di manodopera nei due scali. Sul piano occupazionale, a Trieste si registrano 201 dipendenti e 56 interinali, mentre a Monfalcone il dato recentemente autorizzato dal Ministero è passato da 85 a 107, più 18 interinali. Gli avviamenti complessivi sommando i due porti passano da 66.700 turni nel 2024 a 72.560 nel 2025, con un incremento che sfiora il 9%. A Monfalcone si registra una crescita particolarmente significativa, da 18.000 a 23.400 turni (+30%), mentre Trieste si mantiene su livelli molto elevati, con 49.160 turni rispetto ai 48.700 dell'anno precedente (+1%). Ancora più marcata la dinamica della formazione: i turni complessivi passano da 2.037 nel 2024 a 2.978 nel 2025 (+46%), con una previsione per il 2026 che supera i 3.900 turni. Un segnale chiaro di investimento continuo sulla qualificazione del lavoro **portuale**. Significativo il miglioramento sul fronte della sicurezza: le giornate di lavoro perse per infortuni scendono da 1.336 nel 2019 a 568 nel 2025 (-57%), in calo anche rispetto al 2024, quando le giornate perse erano state 679. Ancora più marcato il confronto con il picco del 2021, pari a 1.841 giornate: rispetto ad allora la riduzione è di oltre due terzi. In crescita anche il fatturato complessivo del **sistema**, che raggiunge nel 2025 i 19,86 milioni di euro rispetto ai 16,4 milioni del 2024 (+21%). Trieste passa da 12 a 13,4 milioni di euro (+12%), mentre Monfalcone registra un incremento particolarmente rilevante, da 4,4 a 6,46 milioni (+47%). Sulla base di questi risultati il presidente dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Orientale**, **Marco Consalvo**, ha deciso di consegnare una targa di riconoscimento ai lavoratori degli Art. 17, sia dell'Agenzia per il Lavoro **Portuale** di Trieste sia dell'Impresa Alto **Adriatico** di Monfalcone. Un gesto simbolico ma significativo, che riconosce il valore di un lavoro essenziale per la competitività degli scali. "I risultati di ALPT e Alto **Adriatico** sono solidi e confermano la qualità del lavoro **portuale** nei nostri scali, grazie alla collaborazione tra imprese, lavoratori, organizzazioni sindacali e **Autorità** di **Sistema**. Determinante è anche il contributo delle imprese degli articoli 16 e 18 che hanno generato l'attività necessaria a raggiungere questi traguardi. Ma il dato più significativo è che Trieste e Monfalcone sono un unico



Trieste - Si parte dai numeri, ma il punto è il lavoro. È da qui che prende forma l'unità del sistema portuale del Mare Adriatico Orientale, non solo nei progetti e negli investimenti, ma soprattutto nelle persone e nell'organizzazione che ogni giorno rende possibile l'operatività degli scali. I dati 2025 dell'Agenzia per il Lavoro Portuale di Trieste - ALPT e dell'Impresa Alto Adriatico di Monfalcone confermano un andamento complessivamente positivo, con una crescita diffusa degli indicatori principali e un rafforzamento del modello organizzativo degli Art. 17 che assicurano la fornitura di manodopera nei due scali. Sul piano occupazionale, a Trieste si registrano 201 dipendenti e 56 interinali, mentre a Monfalcone il dato recentemente autorizzato dal Ministero è passato da 85 a 107, più 18 interinali. Gli avviamenti complessivi sommando i due porti passano da 66.700 turni nel 2024 a 72.560 nel 2025, con un incremento che sfiora il 9%. A Monfalcone si registra una crescita particolarmente significativa, da 18.000 a 23.400 turni (+30%), mentre Trieste si mantiene su livelli molto elevati, con 49.160 turni rispetto ai 48.700 dell'anno precedente (+1%). Ancora più marcata la dinamica della formazione: i turni complessivi passano da 2.037 nel 2024 a 2.978 nel 2025 (+46%), con una previsione per il 2026 che supera i 3.900 turni. Un segnale chiaro di investimento continuo sulla qualificazione del lavoro portuale. Significativo il miglioramento sul fronte della sicurezza: le giornate di lavoro perse per infortuni scendono da 1.336 nel 2019 a 568 nel 2025 (-57%), in calo anche rispetto al 2024, quando le giornate perse erano state 679. Ancora più marcato il confronto con il picco del 2021, pari a 1.841 giornate: rispetto ad allora la riduzione è di oltre due terzi. In crescita anche il fatturato complessivo del sistema, che raggiunge nel 2025 i 19,86 milioni di euro rispetto ai 16,4 milioni del 2024 (+21%). Trieste passa da 12 a 13,4 milioni di euro (+12%), mentre Monfalcone registra un incremento particolarmente rilevante, da 4,4 a 6,46 milioni (+47%). Sulla base di questi risultati il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Marco Consalvo, ha deciso di consegnare una targa di riconoscimento ai lavoratori degli Art. 17, sia dell'Agenzia per il Lavoro Portuale di Trieste sia dell'Impresa Alto Adriatico di Monfalcone. Un gesto simbolico ma significativo, che riconosce il valore di un lavoro essenziale per la competitività degli scali. "I risultati di ALPT e Alto Adriatico sono solidi e confermano la qualità del lavoro portuale nei nostri scali, grazie alla collaborazione tra imprese, lavoratori, organizzazioni sindacali e Autorità di Sistema. Determinante è anche il contributo delle imprese degli articoli 16 e 18 che hanno generato l'attività necessaria a raggiungere questi traguardi. Ma il dato più significativo è che Trieste e Monfalcone sono un unico

Il Nautilus

Trieste

sistema, una comunità di lavoratori che cresce in modo coordinato. È questa coesione che consente di coniugare sviluppo e qualità, mantenendo al centro sicurezza, formazione e organizzazione del lavoro», ha dichiarato **Consalvo**. "L'obiettivo per il prossimo biennio è consolidare i risultati raggiunti, proseguendo lungo un percorso che mette al centro il lavoro come fattore competitivo per rafforzare il ruolo dei due porti nelle rotte internazionali".

Informare

Trieste

In crescita gli avviamenti al lavoro per le compagnie portuali di Trieste e Monfalcone

Consegna di una targa di riconoscimento In occasione della consegna di una targa di riconoscimento ai lavoratori dell'Agenzia per il Lavoro **Portuale** di Trieste e dell'Impresa Alto **Adriatico** di Monfalcone, le imprese autorizzate a fornire manodopera temporanea nei due porti, l'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Orientale** ha reso noti i più recenti dati sull'avviamento al lavoro del personale delle due compagnie portuali, con la triestina ALPT che impiega 201 dipendenti e 56 interinali, mentre per la IAA di Monfalcone il dato recentemente autorizzato dal Ministero è passato da 85 a 107, più 18 interinali. L'ente **portuale** ha spiegato che gli avviamenti complessivi, sommando i due porti, sono passati da 66.700 turni nel 2024 a 72.560 nel 2025. A Monfalcone è stata registrata una crescita particolarmente significativa, da 18.000 a 23.400 turni (+30%), mentre lo scorso anno a Trieste sono stati totalizzati 49.160 turni rispetto ai 48.700 del 2024 (+1%). Ancora più marcata la dinamica della formazione: i turni complessivi sono passati da 2.037 nel 2024 a 2.978 nel 2025 (+46 %), con una previsione per il 2026 che supera i 3.900 turni. L'AdSP, inoltre, ha evidenziato il significativo miglioramento sul fronte della sicurezza, con le giornate di lavoro perse per infortuni che sono scese da 1.336 nel 2019 a 568 nel 2025 (-57%), in calo anche rispetto al 2024 quando le giornate perse erano state 679. Ancora più marcato il confronto con il picco del 2021, pari a 1.841 giornate. In crescita anche il fatturato complessivo del **sistema**, che nel 2025 ha raggiunto i 19,86 milioni di euro rispetto ai 16,4 milioni del 2024 (+21%). Trieste passa da 12 a 13,4 milioni di euro (+12%), mentre Monfalcone registra un incremento particolarmente rilevante, da 4,4 a 6,46 milioni (+47%). «I risultati di ALPT e Alto **Adriatico** - ha commentato il presidente dell'AdSP, Marco Consalvo, in occasione della consegna della targa - sono solidi e confermano la qualità del lavoro **portuale** nei nostri scali, grazie alla collaborazione tra imprese, lavoratori, organizzazioni sindacali e **Autorità** di **Sistema**. Determinante è anche il contributo delle imprese degli articoli 16 e 18 che hanno generato l'attività necessaria a raggiungere questi traguardi. Ma il dato più significativo è che Trieste e Monfalcone sono un unico **sistema**, una comunità di lavoratori che cresce in modo coordinato. È questa coesione che consente di coniugare sviluppo e qualità, mantenendo al centro sicurezza, formazione e organizzazione del lavoro. L'obiettivo per il prossimo biennio - ha concluso Consalvo - è consolidare i risultati raggiunti, proseguendo lungo un percorso che mette al centro il lavoro come fattore competitivo per rafforzare il ruolo dei due porti nelle rotte internazionali».



Consegna di una targa di riconoscimento In occasione della consegna di una targa di riconoscimento ai lavoratori dell'Agenzia per il Lavoro Portuale di Trieste e dell'Impresa Alto Adriatico di Monfalcone, le imprese autorizzate a fornire manodopera temporanea nei due porti, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale ha reso noti i più recenti dati sull'avviamento al lavoro del personale delle due compagnie portuali, con la triestina ALPT che impiega 201 dipendenti e 56 interinali, mentre per la IAA di Monfalcone il dato recentemente autorizzato dal Ministero è passato da 85 a 107, più 18 interinali. L'ente portuale ha spiegato che gli avviamenti complessivi, sommando i due porti, sono passati da 66.700 turni nel 2024 a 72.560 nel 2025. A Monfalcone è stata registrata una crescita particolarmente significativa, da 18.000 a 23.400 turni (+30%), mentre lo scorso anno a Trieste sono stati totalizzati 49.160 turni rispetto ai 48.700 del 2024 (+1%). Ancora più marcata la dinamica della formazione: i turni complessivi sono passati da 2.037 nel 2024 a 2.978 nel 2025 (+46 %), con una previsione per il 2026 che supera i 3.900 turni. L'AdSP, inoltre, ha evidenziato il significativo miglioramento sul fronte della sicurezza, con le giornate di lavoro perse per infortuni che sono scese da 1.336 nel 2019 a 568 nel 2025 (-57%), in calo anche rispetto al 2024 quando le giornate perse erano state 679. Ancora più marcato il confronto con il picco del 2021, pari a 1.841 giornate. In crescita anche il fatturato complessivo del sistema, che nel 2025 ha raggiunto i 19,86 milioni di euro rispetto ai 16,4 milioni del 2024 (+21%). Trieste passa da 12 a 13,4 milioni di euro (+12%), mentre Monfalcone registra un incremento particolarmente rilevante, da 4,4 a 6,46 milioni (+47%). «I risultati di ALPT e Alto Adriatico - ha commentato il presidente dell'AdSP, Marco Consalvo, in occasione della consegna della targa - sono solidi e confermano la qualità del lavoro portuale nei nostri scali, grazie alla collaborazione tra imprese,

Il lavoro portuale traina la crescita del sistema Adriatico Orientale

Mag 4, 2026 Trieste - L'unità del sistema portuale del Mare Adriatico Orientale non si misura solo in investimenti o infrastrutture, ma trova la sua espressione più concreta nel valore delle persone. I dati del 2025 relativi all' Agenzia per il Lavoro Portuale di Trieste (ALPT) e all' Impresa Alto Adriatico di Monfalcone delineano un quadro di crescita solida, confermando l'efficacia del modello organizzativo degli Articoli 17 nella fornitura di manodopera specializzata. Il sistema registra un deciso balzo in avanti sul piano operativo e occupazionale. A Trieste l'organico conta oggi 201 dipendenti e 56 interinali, mentre a Monfalcone la pianta organica, recentemente autorizzata dal Ministero, è passata da 85 a 107 unità, a cui si aggiungono 18 interinali. Il dinamismo degli scali è certificato dagli avviamenti complessivi, che salgono dai 66.700 turni del 2024 ai 72.560 del 2025, segnando un incremento del 9%. Se Trieste si mantiene su livelli elevati con oltre 49.000 turni, Monfalcone mostra una crescita eccezionale del 30%, raggiungendo quota 23.400. Ancora più significativa è la dinamica legata alla qualificazione professionale. I turni dedicati alla formazione sono passati dai 2.037 del 2024 ai 2.978 del 2025, con un incremento del 46% e una previsione per il 2026 che punta a superare la soglia dei 3.900 turni. Questo impegno si riflette direttamente sul fronte della sicurezza: le giornate di lavoro perse per infortuni sono scese drasticamente, passando dalle 1.336 del 2019 alle 568 del 2025. Rispetto al picco negativo registrato nel 2021, la riduzione degli incidenti è superiore ai due terzi. La solidità operativa trova riscontro anche nei bilanci. Il fatturato complessivo del sistema ha raggiunto i 19,86 milioni di euro nel 2025, con un aumento del 21% rispetto all'anno precedente. Nello specifico, l' Agenzia per il Lavoro Portuale di Trieste ha generato 13,4 milioni di euro, mentre l' Impresa Alto Adriatico di Monfalcone ha registrato un balzo del 47%, toccando i 6,46 milioni. A fronte di questi traguardi, **Marco Consalvo** ha deciso di consegnare una targa di riconoscimento ai lavoratori degli Articoli 17 di entrambi gli scali. Un gesto simbolico per premiare un lavoro essenziale per la competitività del territorio. "I risultati di ALPT e Alto Adriatico confermano la qualità del lavoro portuale nei nostri scali, frutto della collaborazione tra imprese, lavoratori, sindacati e Autorità di Sistema", ha dichiarato **Marco Consalvo**. "Il dato più rilevante è che Trieste e Monfalcone operano ormai come un unico sistema e una comunità di lavoratori coesa. Questa unità permette di coniugare sviluppo e sicurezza. L'obiettivo per il prossimo biennio è consolidare questi risultati, mettendo il lavoro al centro della nostra strategia nelle rotte internazionali".



Mag 4, 2026 Trieste - L'unità del sistema portuale del Mare Adriatico Orientale non si misura solo in investimenti o infrastrutture, ma trova la sua espressione più concreta nel valore delle persone. I dati del 2025 relativi all' Agenzia per il Lavoro Portuale di Trieste (ALPT) e all' Impresa Alto Adriatico di Monfalcone delineano un quadro di crescita solida, confermando l'efficacia del modello organizzativo degli Articoli 17 nella fornitura di manodopera specializzata. Il sistema registra un deciso balzo in avanti sul piano operativo e occupazionale. A Trieste l'organico conta oggi 201 dipendenti e 56 interinali, mentre a Monfalcone la pianta organica, recentemente autorizzata dal Ministero, è passata da 85 a 107 unità, a cui si aggiungono 18 interinali. Il dinamismo degli scali è certificato dagli avviamenti complessivi, che salgono dai 66.700 turni del 2024 ai 72.560 del 2025, segnando un incremento del 9%. Se Trieste si mantiene su livelli elevati con oltre 49.000 turni, Monfalcone mostra una crescita eccezionale del 30%, raggiungendo quota 23.400. Ancora più significativa è la dinamica legata alla qualificazione professionale. I turni dedicati alla formazione sono passati dai 2.037 del 2024 ai 2.978 del 2025, con un incremento del 46% e una previsione per il 2026 che punta a superare la soglia dei 3.900 turni. Questo impegno si riflette direttamente sul fronte della sicurezza: le giornate di lavoro perse per infortuni sono scese drasticamente, passando dalle 1.336 del 2019 alle 568 del 2025. Rispetto al picco negativo registrato nel 2021, la riduzione degli incidenti è superiore ai due terzi. La solidità operativa trova riscontro anche nei bilanci. Il fatturato complessivo del sistema ha raggiunto i 19,86 milioni di euro nel 2025, con un aumento del 21% rispetto all'anno precedente. Nello specifico, l' Agenzia per il Lavoro Portuale di Trieste ha generato 13,4 milioni di euro, mentre l' Impresa Alto Adriatico di Monfalcone ha registrato un balzo del 47%, toccando i 6,46 milioni. A fronte di questi traguardi, **Marco Consalvo** ha deciso di consegnare una targa di riconoscimento ai lavoratori degli Articoli 17.

REGIONE VENETO* : «CRISI DELLA PESCA, L'ASSESSORE BOND CONVOCA IL TAVOLO INTERISTITUZIONALE: "SITUAZIONE SENZA PRECEDENTI, SERVONO RISPOSTE"»

(Il testo seguente è tratto integralmente dalla nota stampa inviata all'Agenzia Opinione) - "Quella che sta attraversando la pesca dell'Alto Adriatico è una crisi senza precedenti per estensione e profondità, che colpisce contemporaneamente ambiente, economia e lavoro. Il nostro obiettivo da oggi è riunire con frequenza tutti i soggetti coinvolti per individuare risposte concrete, immediate e fruibili: lo faremo attraverso il Tavolo Interistituzionale sulla Pesca, che a breve sarà deliberato dalla Giunta regionale proprio per dargli valenza ufficiale. A chi ne farà parte (rappresentanti e dirigenti regionali, categorie, parlamentari) chiederò concretezza: fondi, emendamenti, strategie per sostenere un settore che versa in una situazione senza precedenti e che ha bisogno di risorse straordinarie". L'assessore regionale alla Pesca Dario Bond ha riunito stamattina a Mestre eurodeputati, parlamentari, consiglieri regionali, categorie del settore pesca. Hanno partecipato assieme all'assessore Bond il Direttore della Direzione del Presidente Marco Mazzoni, il dirigente regionale della Pesca Giuseppe Cherubini, il commissario straordinario al granchio blu Enrico Caterino, gli assessori regionali Stefano

Zannier del Friuli **Venezia** Giulia, Luis Walcher della Provincia di Bolzano, Alessio Mammi dell'Emilia Romagna; gli europarlamentari Paolo Borchia, Flavio Tosi, Sergio Berlato, Anna Maria Cisint; i parlamentari Luca De Carlo, Mara Bizzotto, Laura Cavandoli, Maria Cristina Carretta, Nadia Romeo; i consiglieri regionali Eleonora Mosco, Cristiano Corazzari, Claudia Barbera, Rosanna Conte, Alberto Bozza, Fabio Benetti, Jonatan Montanariello, Alessio Morosin; Marilena Fusco di Cia, Alessandro Faccioli di Coldiretti, Antonio Gottardo di Legacoop, Paolo Tiozzo di Confcooperative. La crisi attuale del comparto si articola in due linee distinte ma tra loro strettamente intrecciate. Da un lato, a partire dalla fine del 2023, si è registrato un calo significativo e persistente del numero di imprese della pesca professionale e dell'acquacoltura, conseguenza diretta di eventi eccezionali come l'invasione del granchio blu e le anomalie climatiche. Dall'altro lato - ed è il tema centrale del tavolo di stamattina - si è sviluppata una crisi ambientale di straordinaria gravità legata alla prolungata presenza di mucillagini e alle elevate temperature marine registrate nell'estate 2024. "Già nei mesi scorsi avevamo evidenziato come il comparto fosse sottoposto a pressioni eccezionali - ricorda Bond - ma oggi siamo di fronte a un punto di rottura che impone interventi strutturali oltre che emergenziali. La questione dell'Alto Adriatico è particolarmente grave, soprattutto dal 2024: le vongole sono completamente scomparse e la situazione è comune a Veneto, Friuli-**Venezia** Giulia ed Emilia-Romagna. Oggi abbiamo 163 barche ferme e un indotto di circa mille persone coinvolte da questa crisi. Nell'odierna riunione abbiamo voluto dimostrare che il problema è sì produttivo, ma anche ambientale, ed è legato a dinamiche del sistema nel suo complesso". Il fenomeno delle mucillagini - noto da tempo



(Il testo seguente è tratto integralmente dalla nota stampa inviata all'Agenzia Opinione) - "Quella che sta attraversando la pesca dell'Alto Adriatico è una crisi senza precedenti per estensione e profondità, che colpisce contemporaneamente ambiente, economia e lavoro. Il nostro obiettivo da oggi è riunire con frequenza tutti i soggetti coinvolti per individuare risposte concrete, immediate e fruibili: lo faremo attraverso il Tavolo Interistituzionale sulla Pesca, che a breve sarà deliberato dalla Giunta regionale proprio per dargli valenza ufficiale. A chi ne farà parte (rappresentanti e dirigenti regionali, categorie, parlamentari) chiederò concretezza: fondi, emendamenti, strategie per sostenere un settore che versa in una situazione senza precedenti e che ha bisogno di risorse straordinarie". L'assessore regionale alla Pesca Dario Bond ha riunito stamattina a Mestre eurodeputati, parlamentari, consiglieri regionali, categorie del settore pesca. Hanno partecipato assieme all'assessore Bond il Direttore della Direzione del Presidente Marco Mazzoni, il dirigente regionale della Pesca Giuseppe Cherubini, il commissario straordinario al granchio blu Enrico Caterino, gli assessori regionali Stefano Zannier del Friuli Venezia Giulia, Luis Walcher della Provincia di Bolzano, Alessio Mammi dell'Emilia Romagna; gli europarlamentari Paolo Borchia, Flavio Tosi, Sergio Berlato, Anna Maria Cisint; i parlamentari Luca De Carlo, Mara Bizzotto, Laura Cavandoli, Maria Cristina Carretta, Nadia Romeo; i consiglieri regionali Eleonora Mosco, Cristiano Corazzari, Claudia Barbera, Rosanna Conte, Alberto Bozza, Fabio Benetti, Jonatan Montanariello, Alessio Morosin; Marilena Fusco di Cia, Alessandro Faccioli di Coldiretti, Antonio Gottardo di Legacoop, Paolo Tiozzo di Confcooperative. La crisi attuale del comparto si articola in due linee distinte ma tra loro strettamente intrecciate. Da un lato, a partire dalla fine del 2023, si è registrato un calo significativo e persistente del numero di imprese della pesca professionale e dell'acquacoltura, conseguenza diretta di eventi eccezionali come l'invasione del granchio blu e le anomalie climatiche. Dall'altro lato - ed è il tema centrale del tavolo di stamattina - si è sviluppata una crisi ambientale di straordinaria gravità legata alla prolungata presenza di mucillagini e alle elevate temperature marine registrate nell'estate 2024. "Già nei mesi scorsi avevamo evidenziato come il comparto fosse sottoposto a pressioni eccezionali - ricorda Bond - ma oggi siamo

Agenzia Giornalistica Opinione

Venezia

nell'Adriatico settentrionale - ha assunto nell'estate 2024 caratteristiche eccezionali per intensità e durata. Dopo un giugno particolarmente piovoso (+34% rispetto alla norma), i mesi di luglio e agosto sono stati tra i più caldi degli ultimi trent'anni, con temperature medie superiori anche di +1,8° rispetto alla norma e picchi record nelle minime notturne, condizioni ideali per un'esplosione del fenomeno mucillaginoso. Le conseguenze per il comparto sono state immediate e devastanti. Le mucillagini hanno progressivamente ostruito gli strumenti di pesca, rendendo pressoché inutilizzabili gli attrezzi di cattura. Ma gli effetti più gravi si sono manifestati sul fondo marino. Con il deposito delle masse gelatinose e il perdurare delle alte temperature, si sono verificati fenomeni di anossia - ovvero carenza di ossigeno - che hanno soffocato gli organismi bentonici, in particolare i molluschi bivalvi. "Non si è trattato solo di un problema operativo per i pescatori - evidenzia l'assessore - ma di un collasso dell'ecosistema marino in intere aree di pesca". I dati sono drammatici: in numerosi areali della costa veneta si è registrata una moria tra il 90% e il 100% delle popolazioni di molluschi bivalvi, in particolare della vongola di mare e dei fasolari. La situazione ha portato, nell'ottobre 2024, all'adozione di ordinanze da parte delle Capitanerie di Porto di Venezia e Chioggia che hanno vietato "fino a revoca" la pesca con draga idraulica, determinando la sospensione totale delle attività. Le conseguenze economiche sono state pesantissime: 102 imprese dedite alla pesca della vongola di mare risultano da un anno e mezzo completamente ferme, con produzioni azzerate e totale assenza di reddito. Nel corso del 2025, di fatto, la produzione di vongole e bivalvi nei compartimenti marittimi del Veneto è stata pari a zero. La gravità della situazione è stata riconosciuta anche a livello nazionale: con decreto del 12 marzo 2025 il Ministero dell'Agricoltura ha dichiarato l'eccezionalità dell'evento, qualificandolo come calamità naturale. La Regione ha quindi attivato le procedure per consentire alle imprese di accedere al Fondo di solidarietà nazionale della pesca e dell'acquacoltura. "Il riconoscimento della calamità è un passaggio fondamentale - spiega Bond - ma ora servono risorse adeguate e tempi rapidi per sostenere le imprese. Il Tavolo di oggi serve proprio a questo: individuare risorse per i nostri operatori andando oltre l'emergenza". Nel corso dell'incontro, l'assessore ha inoltre posto con forza il tema del coinvolgimento europeo: "Abbiamo chiesto una collaborazione a livello UE e parlamentare. Altre risorse possono arrivare dal Regolamento (UE) 2024/1991, noto come Nature Restoration Law ed entrato in vigore il 18 agosto 2024, che impone obiettivi giuridicamente vincolanti per il ripristino degli ecosistemi degradati su terra e mare. Nel contempo dobbiamo creare una diversificazione produttiva a livello di acquacoltura: ci sono progetti UE che hanno accesso diretto a risorse, anche per sperimentazioni innovative, che dobbiamo intercettare. Sappiamo che l'Ue sta riducendo le risorse per la pesca fino al 60% e che i fondi Feampa andranno progressivamente a ridursi già dal 2028, a favore dei fondi di coesione a disposizione dei singoli Stati. Proprio per questo è fondamentale muoversi ora, con una strategia chiara e condivisa". Il Tavolo interistituzionale di oggi rappresenta quindi un momento chiave per definire le prossime azioni: "Dobbiamo affrontare l'emergenza ma anche costruire una strategia di medio-lungo periodo - conclude

Agenzia Giornalistica Opinione

Venezia

Bond -. Il cambiamento climatico e le nuove criticità ambientali impongono un ripensamento complessivo del settore. La pesca è parte della nostra identità e della nostra economia: difenderla è una priorità assoluta".

Nauticareport

Venezia

Trofeo Marco Rizzotti: Optimist a Venezia 14-17 maggio

Trofeo Marco Rizzotti

La 38^a edizione riunisce 17 team da 12 nazioni in uno dei più spettacolari eventi internazionali di team race Optimist Autore: Redazione NauticaReport Data: 04/05/2026 09:00 La 38^a edizione del Trofeo Marco Rizzotti si svolge a Venezia dal 14 al 17 maggio: 17 squadre di 12 nazioni si contenderanno oltre 130 match di team race Optimist, con 12 umpire internazionali, 7 giudici in comitato di regata e una forte componente culturale legata al territorio. Le derive Optimist, allineate come miniature sotto le arcate di San Marco, annunciano l'avvio del Trofeo Marco Rizzotti a Venezia: quattro giorni in cui regola, tattica e spirito di squadra si mescolano al ritmo della laguna. La 38^a edizione si disputa dal 14 al 17 maggio, organizzata dalla Compagnia della Vela insieme al Diporto Velico Veneziano. Il format privilegia il confronto diretto tra team: quattro contro quattro, gironi all'italiana e poi fase a eliminazione quando il tabellone lo consente. È una scuola pratica per tattiche di squadra, decisioni rapide e conoscenza delle regole in condizioni di forte pressione. Formato di gara e numeri chiave Il programma prevede oltre 130 match in tre giornate effettive di regate, con una densità che richiede concentrazione continua. I match si susseguono sfruttando spazi stretti e correnti mutevoli della laguna: la capacità di adattamento e la lettura del campo diventano criteri tanto importanti quanto la velocità della barca. Quest'anno sono presenti 17 squadre, tutte scelte su invito, e provenienti da 12 nazioni. La compagine di St. Petersburg (USA) torna in acqua per difendere il titolo ottenuto nella passata edizione, mentre gli allenatori osservano ogni match per tastare il polso ai potenziali protagonisti futuri delle regate internazionali. Arbitraggio e organizzazione tecnica La direzione tecnica poggia su un dispositivo arbitrale strutturato: in acqua opereranno 12 umpire internazionali affiancati da 7 giudici nel comitato di regata. La presenza di figure esperte abbrevia i tempi di decisione in caso di proteste e assicura rigore nella gestione dei match, dove una singola sanzione può cambiare l'inerzia di una sfida. La regia organizzativa è affidata alla General Manager Roberta De Lorenzo, con il socio Massimo Scarpa alla presidenza per l'edizione ospitata dalla Compagnia della Vela. La cooperazione con il Diporto Velico Veneziano mette in campo know-how locale utile a impostare campi di regata adeguati alle caratteristiche della laguna. Premi, riconoscimenti e comportamenti in acqua La cerimonia di premiazione non si limita alle classifiche: oltre al Trofeo Challenge Marco Rizzotti per la squadra vincitrice sono previste coppe per i primi tre equipaggi e premi speciali pensati per valorizzare attitudini e condotte sportive. Premio Fair Play del Panathlon Club Venezia per le squadre più corrette in acqua e a terra. Memorial Cup Giorgio Lauro al più giovane velista in gara. Coppa Salone Nautico Venezia, offerta da VELA S.p.A., per il miglior team italiano. Medaglia ricordo per



La 38^a edizione riunisce 17 team da 12 nazioni in uno dei più spettacolari eventi internazionali di team race Optimist Autore: Redazione NauticaReport Data: 04/05/2026 09:00 La 38^a edizione del Trofeo Marco Rizzotti si svolge a Venezia dal 14 al 17 maggio: 17 squadre di 12 nazioni si contenderanno oltre 130 match di team race Optimist, con 12 umpire internazionali, 7 giudici in comitato di regata e una forte componente culturale legata al territorio. Le derive Optimist, allineate come miniature sotto le arcate di San Marco, annunciano l'avvio del Trofeo Marco Rizzotti a Venezia: quattro giorni in cui regola, tattica e spirito di squadra si mescolano al ritmo della laguna. La 38^a edizione si disputa dal 14 al 17 maggio, organizzata dalla Compagnia della Vela insieme al Diporto Velico Veneziano. Il format privilegia il confronto diretto tra team: quattro contro quattro, gironi all'italiana e poi fase a eliminazione quando il tabellone lo consente. È una scuola pratica per tattiche di squadra, decisioni rapide e conoscenza delle regole in condizioni di forte pressione. Formato di gara e numeri chiave Il programma prevede oltre 130 match in tre giornate effettive di regate, con una densità che richiede concentrazione continua. I match si susseguono sfruttando spazi stretti e correnti mutevoli della laguna: la capacità di adattamento e la lettura del campo diventano criteri tanto importanti quanto la velocità della barca. Quest'anno sono presenti 17 squadre, tutte scelte su invito, e provenienti da 12 nazioni. La compagine di St. Petersburg (USA) torna in acqua per difendere il titolo ottenuto nella passata edizione, mentre gli allenatori osservano ogni match per tastare il polso ai potenziali protagonisti futuri delle regate internazionali. Arbitraggio e organizzazione tecnica La direzione tecnica poggia su un dispositivo arbitrale strutturato: in acqua opereranno 12 umpire internazionali affiancati da 7 giudici nel comitato di regata. La presenza di figure esperte abbrevia i tempi di decisione in caso di proteste e assicura rigore nella gestione dei match, dove una singola

Nauticareport

Venezia

tutti i partecipanti. Questi riconoscimenti richiamano l'attenzione su educazione sportiva e formazione: non solo risultati, ma anche capacità di gestire pressioni e relazioni all'interno del gruppo. Valore formativo e ricadute sulle competizioni internazionali Le regate a Venezia servono spesso da banco di prova per le tappe successive del circuito Optimist. Per gli allenatori e i selezionatori le performance forniscono elementi pratici sulle scelte tecniche, sull'equilibrio del gruppo e sulla capacità di gestire match ravvicinati e situazioni impreviste. L'internazionalità dell'evento, con squadre provenienti da tre continenti, mette alla prova stili di regata diversi e obbliga i giovani a misurarsi con approcci tattici non domestici. È un test che aiuta a preparare pezzi importanti del curriculum agonistico di ciascun atleta. Venezia come contesto culturale e iniziative per famiglie Accanto alle gare, l'organizzazione ha previsto attività rivolte ai partecipanti e ai loro accompagnatori. L'accesso all'App Virtual Museum dei Porti di Venezia e Chioggia offre percorsi audioguidati dedicati alla storia marittima e alle strutture portuali, con contenuti pensati per un pubblico giovane e per genitori curiosi di approfondire il rapporto tra città e porto. Il progetto si inserisce nella policy «Il porto per il territorio» promossa dall'autorità portuale, che mette in relazione sport, comunità e patrimonio locale. Per i ragazzi diventa un'occasione ulteriore di conoscenza: capiranno che dietro a una regata ci sono reti logistiche, professioni e impatti economici che legano il mare alla vita quotidiana della città. Dirette, risultati e fruizione per tecnici e appassionati Il calendario serrato e la presenza di un corpo arbitrale consolidato permetteranno la pubblicazione dei risultati in tempo reale sui canali ufficiali. Tecnici, famiglie e appassionati potranno seguire l'evoluzione del tabellone senza dover essere fisicamente in acqua, seguendo turni e progressioni dei match con aggiornamenti costanti. In acqua la posta in gioco è pratica: leggere le correnti, occupare lo spazio giusto, prendere decisioni immediate. Il Trofeo Marco Rizzotti mette a confronto giovani talenti in condizioni che richiedono lucidità e capacità di squadra, lasciando indicazioni pratiche per chi lavora alla crescita di questi atleti. Il sipario si alzerà il 14 maggio; da quel momento quattro giornate fitte di regate diranno molto sulle scelte tecniche e organizzative che influenzeranno la prossima stagione giovanile. Alla fine rimarranno risultati, ma anche segnali utili per allenatori e club che guardano avanti.

Shipping Italy

Venezia

Vtp vuol far luce sul terminal fluviale di Chioggia

Ricorso al Tar (vinto) per ottenere la documentazione Adsp che ha autorizzato la struttura pensata da Sviluppo Laguna Il nuovo terminal per crociere fluviali, in realizzazione a Chioggia, non piace a Vtp, **Venezia** Terminal Passeggeri, titolare della gestione dei servizi ai passeggeri (marittimi) negli scali dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Settentrionale. La preoccupazione per l'interferenza - apparentemente per quella fisica, anche se, considerate le circostanze, potrebbe trattarsi di un 'fastidio' di natura commerciale - emerge da un contenzioso avviato al Tar del Veneto dal terminalista contro il diniego dell'Adsp a fornirgli gli atti che hanno portato al rilascio, nell'ottobre scorso, dell'autorizzazione a Sviluppo Laguna a realizzare le infrastrutture per cui aveva fatto domanda. Come raccontato da SHIPPING ITALY, la joint venture fra le agenzie marittime Bassani e Iss Tositti vuole realizzare un terminal per navi fluviali presso il Molo Testata Sud dell'Isola dei Saloni, nel **Porto** di Chioggia. L'ok è arrivato dall'Adsp a valle di un'istruttoria e una conferenza dei servizi, imperniato sulle valutazioni della Direzione Tecnica dell'ente e in particolare sulla prescrizione di non precludere l'accesso al Molo gestito da Vtp e di non incidere sui relativi flussi di passeggeri. L'ente ha opposto diniego al rilascio degli atti, sostenendo che "Vtp sarebbe affidataria del servizio di gestione della stazione marittima limitatamente al **Porto** di **Venezia** e che lo svolgimento di attività presso Chioggia sarebbe circoscritto ad un unico ormeggio temporaneo; che il terminal fluviale di Sviluppo Laguna non inciderebbe sull'equilibrio economico-finanziario né sull'operatività del Terminal Vtp; che la fase concorsuale del procedimento demaniale si sarebbe esaurita () senza presentazione di domande concorrenti da parte di Vtp; che sarebbe indimostrato il nesso di strumentalità tra i documenti richiesti e la situazione giuridica da tutelare". Inoltre "Vtp intenderebbe verificare documenti futuri o attività di controllo non ancora svolte". Il Tar ha però rigettato tutti questi argomenti, riconoscendo il diritto di Vtp all'ostensione dei documenti "per verificare il contenuto delle prescrizioni tecniche, l'istruttoria sottesa alla determinazione conclusiva e la concreta idoneità delle opere assentite a non pregiudicare l'accesso al Terminal Vtp e i flussi dell'utenza". A.M. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.



Ricorso al Tar (vinto) per ottenere la documentazione Adsp che ha autorizzato la struttura pensata da Sviluppo Laguna il nuovo terminal per crociere fluviali, in realizzazione a Chioggia, non piace a Vtp, Venezia Terminal Passeggeri, titolare della gestione dei servizi ai passeggeri (marittimi) negli scali dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Settentrionale. La preoccupazione per l'interferenza - apparentemente per quella fisica, anche se, considerate le circostanze, potrebbe trattarsi di un 'fastidio' di natura commerciale - emerge da un contenzioso avviato al Tar del Veneto dal terminalista contro il diniego dell'Adsp a fornirgli gli atti che hanno portato al rilascio, nell'ottobre scorso, dell'autorizzazione a Sviluppo Laguna a realizzare le infrastrutture per cui aveva fatto domanda. Come raccontato da SHIPPING ITALY, la joint venture fra le agenzie marittime Bassani e Iss Tositti vuole realizzare un terminal per navi fluviali presso il Molo Testata Sud dell'Isola dei Saloni, nel Porto di Chioggia. L'ok è arrivato dall'Adsp a valle di un'istruttoria e una conferenza dei servizi, imperniato sulle valutazioni della Direzione Tecnica dell'ente e in particolare sulla prescrizione di non precludere l'accesso al Molo gestito da Vtp e di non incidere sui relativi flussi di passeggeri. L'ente ha opposto diniego al rilascio degli atti, sostenendo che "Vtp sarebbe affidataria del servizio di gestione della stazione marittima limitatamente al Porto di Venezia, e che lo svolgimento di attività presso Chioggia sarebbe circoscritto ad un unico ormeggio temporaneo; che il terminal fluviale di Sviluppo Laguna non inciderebbe sull'equilibrio economico-finanziario né sull'operatività del Terminal Vtp; che la fase concorsuale del procedimento demaniale si sarebbe esaurita (...) senza presentazione di domande concorrenti da parte di Vtp; che sarebbe indimostrato il nesso di strumentalità tra i documenti richiesti e la situazione giuridica da tutelare". Inoltre "Vtp intenderebbe verificare documenti futuri o attività di controllo non ancora svolte". Il Tar ha però rigettato tutti questi argomenti, riconoscendo il diritto di Vtp all'ostensione dei

Il Nautilus

Savona, Vado

"AIL & ARIA - Il Coraggio di Vincere": Ogni fibra è una vita che resiste nel tempo

Genova - È stato presentato oggi, presso la sede della Regione Liguria, "AIL & ARIA - Il Coraggio di Vincere", un'iniziativa che unisce vela, memoria e inclusione sociale. Patrocinato da Regione Liguria e inserito nel programma del 40° anniversario della Guardia di Finanza - Sezione Vela Fiamme Gialle, partner storico di ARIA nei progetti di inclusione, il percorso vede protagonisti AIL Genova **Savona** Imperia OdV (Associazione Italiana contro le Leucemie) e ARIA, plurivittoriosa imbarcazione da regata della Classe 8 Metri S.I., varata nel 1935 dai Cantieri Costaguta di Genova Voltri, da 28 anni di proprietà dell'armatrice Serena Galvani che la custodisce e ne valorizza la storia. UN PROGETTO DI MARE E RINASCITA AIL Genova **Savona** Imperia e ARIA offriranno esperienze in mare a pazienti trapiantati di midollo osseo affetti da patologie emato-oncologiche, accompagnati dai loro caregiver. La navigazione diventerà strumento concreto di condivisione, forza e ritorno alla vita. Da queste attività nascerà un docufilm che, intrecciando la storia di ARIA - ritrovata, restaurata e restituita al mare - con le esperienze dei pazienti, racconterà percorsi paralleli di rinascita, diffondendo un messaggio universale di speranza, fiducia e coraggio. Il progetto prende forma da un'idea di Serena Galvani, produttrice, finanziatrice e co-sceneggiatrice del film insieme a Emanuele Flangini, che ne cura anche la regia, con produzione esecutiva di BelsMovie. Nasce nel 2025, in occasione delle Vele d'Epoca di Imperia, dall'incontro tra Serena Galvani, una paziente e il team di AIL Genova. Un dialogo profondo, avvenuto a bordo di ARIA, che ha dato origine a un abbraccio corale e alla volontà di trasformare una storia individuale in un progetto capace di offrire forza, coraggio e speranza a tanti. IL VIAGGIO VERSO NAPOLI E L'AMERICA'S CUP Le riprese - già iniziate a Genova Sturla, presso "Casa AIL", il 18 aprile scorso - si svolgeranno tra il 2026 e il 2027 e troveranno uno dei loro momenti centrali nella navigazione di ARIA da Imperia a Napoli in occasione della 38ª America's Cup. Un'impresa simbolica di grande intensità: oltre 600 miglia di navigazione che ricondurranno ARIA nella sua città di origine, Genova, per giungere poi a Porto Santo Stefano, in Toscana - luogo del suo restauro, avvenuto tra il 1998 e il 1999, - fino a Gaeta, dove la barca ha vissuto per diversi anni presso la Scuola Nautica della Guardia di Finanza, e infine a Napoli, città a cui la barca è profondamente legata per il suo passato al RYCCS (Reale Yacht Club Canottieri Savoia) sia nel dopoguerra, sia dopo il suo restauro. Una navigazione essenziale e coerente con la sua storia: guidata solo dal vento e da una bussola originale del 1935, con un equipaggio ridotto a due persone. Questa traversata rappresenterà anche un modo per portare l'identità della Liguria nel contesto internazionale dell'America'Cup dove ARIA, espressione di una tradizione ligure d'eccellenza nella Classe 8 Metri S.I., ha già lasciato il segno con la vittoria, nel 2001, in tempo reale, nella



Genova - È stato presentato oggi, presso la sede della Regione Liguria, "AIL & ARIA - Il Coraggio di Vincere", un'iniziativa che unisce vela, memoria e inclusione sociale. Patrocinato da Regione Liguria e inserito nel programma del 40° anniversario della Guardia di Finanza - Sezione Vela Fiamme Gialle, partner storico di ARIA nei progetti di inclusione, il percorso vede protagonisti AIL Genova Savona Imperia OdV (Associazione Italiana contro le Leucemie) e ARIA, plurivittoriosa imbarcazione da regata della Classe 8 Metri S.I., varata nel 1935 dai Cantieri Costaguta di Genova. Voltri, da 28 anni di proprietà dell'armatrice Serena Galvani che la custodisce e ne valorizza la storia. UN PROGETTO DI MARE E RINASCITA AIL Genova Savona Imperia e ARIA offriranno esperienze in mare a pazienti trapiantati di midollo osseo affetti da patologie emato-oncologiche, accompagnati dai loro caregiver. La navigazione diventerà strumento concreto di condivisione, forza e ritorno alla vita. Da queste attività nascerà un docufilm che, intrecciando la storia di ARIA - ritrovata, restaurata e restituita al mare - con le esperienze dei pazienti, racconterà percorsi paralleli di rinascita, diffondendo un messaggio universale di speranza, fiducia e coraggio. Il progetto prende forma da un'idea di Serena Galvani, produttrice, finanziatrice e co-sceneggiatrice del film insieme a Emanuele Flangini, che ne cura anche la regia, con produzione esecutiva di BelsMovie. Nasce nel 2025, in occasione delle Vele d'Epoca di Imperia, dall'incontro tra Serena Galvani, una paziente e il team di AIL Genova. Un dialogo profondo, avvenuto a bordo di ARIA, che ha dato origine a un abbraccio corale e alla volontà di trasformare una storia individuale in un progetto capace di offrire forza, coraggio e speranza a tanti. IL VIAGGIO VERSO NAPOLI E L'AMERICA'S CUP Le riprese - già iniziate a Genova Sturla, presso "Casa AIL", il 18 aprile scorso - si svolgeranno tra il 2026 e il 2027 e troveranno uno dei loro momenti centrali nella navigazione di ARIA da Imperia a

Il Nautilus

Savona, Vado

propria "Division", all'America's Cup Jubilee di Cowes con a riva il guidone del Reale Yacht Club Canottieri Savoia.

TESTIMONIAL E PARTECIPAZIONI Tra i testimonial del progetto Cristina Daniele, figlia del compianto Pino Daniele, da sempre vicina ad ARIA e ai valori che rappresenta, e il genovese Enzo Paci, tra i protagonisti della serie TV Blanca, profondamente legato alle attività di AIL Genova **Savona** Imperia OdV, che hanno voluto donare il proprio contributo. Coinvolti inoltre, attori e professionisti del mondo dello spettacolo, tra cui Gianfranco Gallo, visto nella serie cult Gomorra e sul piccolo schermo diretto da Marco Bellocchio in Portobello, Paolo Massaria, recentemente impegnato in una produzione cinematografica con Giancarlo Giannini e l'attrice emergente e doppiatrice Irene Lay che hanno scelto di aderire al progetto offrendo il proprio contributo con autentica partecipazione.

AIL GENOVA SAVONA IMPERIA AIL Genova **Savona** Imperia OdV, fondata a Genova nel 1974, opera sul territorio da oltre 50 anni a supporto dei pazienti affetti da leucemie, linfomi e mieloma, migliorandone la qualità di vita e sostenendo la ricerca. Tra i servizi offerti dalla sezione di Genova: il Trapianto Ospedalizzato Domiciliare (T.O.D.), l'ospitalità presso "Casa AIL", il finanziamento di borse di studio per medici e ricercatori dell'Ematologia oltreché numerose iniziative di sensibilizzazione e raccolta fondi. Di particolare rilievo è, inoltre, il recente sviluppo del nuovo centro trapianti presso il Policlinico San Martino di Genova, realizzato grazie a un impegno economico dell'associazione per oltre 2 milioni di Euro.

ARIA, UNA STORIA LUNGA OLTRE 90 ANNI ARIA, progettata nel 1934 dai Cantieri Costaguta di Genova Voltri e varata il 2 gennaio 1935, appartiene alla Classe 8 Metri S.I. (Stazza Internazionale). Lunga 14,16 metri e larga 2,60 metri, rappresenta uno dei più significativi e autentici esempi di imbarcazione storica da regata, conservata nel pieno rispetto della sua identità originaria. Oltre alle innumerevoli vittorie in regata in Italia e all'estero (Francia e Inghilterra), di cui l'ultima alle Vele d'Epoca di Imperia lo scorso anno, sia in reale che in compensato, ha ottenuto numerosi riconoscimenti, tra cui un premio del CONI (Comitato Olimpico Nazionale Italiano), ed è stata selezionata dalla Maison Bulgari per il volume "Forma". Il suo percorso ha contribuito, con il sostegno dell'allora Ministro -oggi Sindaco di Imperia Claudio Scajola -al riconoscimento delle imbarcazioni storiche come beni culturali. Oltre a titolati timonieri (Dani De Grassi, Roberto Ferrarese, Cino Ricci, Mauro Pelaschier e Pietro D'Alì), ARIA ha ospitato a bordo personalità di rilievo del mondo della cultura e dello spettacolo tra cui Vittorio Sgarbi, Patrizio Roversi e Susy Blady e il chitarrista rock Maurizio Solieri. A testimonianza del suo valore storico, "ARIA" è stata ricevuta al Quirinale dal Presidente della Repubblica Carlo Azeglio Ciampi. ARIA batte il Guidone Heritage dello Y.C.I. (Yacht Club Italiano) di Genova, oltre ad essere stata accolta di recente nella famiglia dello Y.C.IM (Yacht Club Imperia).

L'ARMATRICE DI ARIA SERENA GALVANI Serena Galvani, ideatrice e sostenitrice del progetto "AIL & ARIA - Il Coraggio di Vincere", è Laureata in Lettere Moderne, specializzata in Archivistica e Diplomatica, ha svolto attività di ricerca storica per l'Università di Bologna e per Società private del settore e conseguito una seconda laurea in Storia della Medicina presso l'Università degli Studi di Siena. Fondatrice dell'Associazione Italiana

Il Nautilus

Savona, Vado

Classe 8 Metri S.I., promotrice di iniziative culturali e sportive, nel 1998 ha fondato A.R.I.E. (Associazione per il Recupero delle Imbarcazioni d'Epoca), contribuendo al recupero e alla valorizzazione di importanti imbarcazioni storiche, tra cui, col Comando Generale della Guardia di Finanza, la baleniera "Leone di Caprera", oggi esposta al Museo della Scienza e della Tecnologia di Milano. Da sempre, con ARIA, si occupa di inclusione unitamente alla Sezione Vela delle Fiamme Gialle. Autrice dei libri "8.I.17" (1999) e "Tu ed Io" (2005). Foto: Maccione.

Shipping Italy


Savona, Vado

Maersk avvia una linea tra Mediterraneo e Baltico con scalo anche Vado Ligure

Sul nuovo Sla Baltic Sea saranno impiegate navi con capacità tra i 4.200 e i 5.000 Teu. Maersk avvierà dalla prossima settimana un nuovo servizio container tra Mediterraneo e Baltico, che in Italia toccherà il porto di **Vado** Ligure e nel complesso farà perno sull'hub di Tanger Med in Marocco. Il nuovo Sla Baltic Sea - attivo precisamente dall'11 maggio - raggiungerà nell'ordine Tanger Med, Gdansk, Bremerhaven, **Vado** Ligure, Port Said, Alexandria, Tanger Med, completando la rotazione in 35 giorni. Sulla linea - scrive Linerlytica - saranno impiegate cinque navi con capacità tra i 4.200 e i 5.000 Teu. Il debutto toccherà alla Maersk Makutu, da 4.822 Teu, che salperà da Tangeri per il primo viaggio il prossimo 11 maggio. **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY. SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.**

Shipping Italy

Maersk avvia una linea tra Mediterraneo e Baltico con scalo anche Vado Ligure



05/04/2026 15:09 Nicola Capuzzo

Sul nuovo Sla Baltic Sea saranno impiegate navi con capacità tra i 4.200 e i 5.000 Teu. Maersk avvierà dalla prossima settimana un nuovo servizio container tra Mediterraneo e Baltico, che in Italia toccherà il porto di Vado Ligure e nel complesso farà perno sull'hub di Tanger Med in Marocco. Il nuovo Sla Baltic Sea - attivo precisamente dall'11 maggio - raggiungerà nell'ordine Tanger Med, Gdansk, Bremerhaven, Vado Ligure, Port Said, Alexandria, Tanger Med, completando la rotazione in 35 giorni. Sulla linea - scrive Linerlytica - saranno impiegate cinque navi con capacità tra i 4.200 e i 5.000 Teu. Il debutto toccherà alla Maersk Makutu, da 4.822 Teu, che salperà da Tangeri per il primo viaggio il prossimo 11 maggio. **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY. SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.**

Genova Today

Genova, Voltri

Porto, lavoratori in assemblea davanti a palazzo San Giorgio

Quattro ore per affrontare diversi temi, tra cui la sicurezza. Martedì 5 maggio 2026 dalle ore 9.30 alle 13.30 si terrà un'assemblea dei lavoratori del porto di Genova davanti a palazzo San Giorgio per affrontare diverse tematiche. Lo scorso 28 aprile si è tenuto l'attivo dei delegati del porto di Genova di Filt Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti sui temi della presenza di tanti cantieri in ambito portuale, che aggravano il problema della viabilità e della congestione del traffico già presente anche a causa della sosta indiscriminata di mezzi pesanti e rimorchi, che si riversano nel porto vista l'assenza di 'aree buffer' esterne dedicate agli autotrasportatori. Si è parlato anche della carenza di posteggi per i lavoratori del porto e la mancanza di percorsi pedonali sicuri, a fronte di un traffico intenso e continuo di mezzi pesanti, con gravi rischi per la sicurezza dei lavoratori. La congestione del traffico ostacola anche l'accesso dei mezzi di soccorso in caso di emergenza, motivo per cui da tempo si richiede un presidio medico interno al porto così come la presenza di defibrillatori. E infine la richiesta di una maggiore agibilità per gli Rls di sito per accedere al terminal e un incremento delle ore a loro disposizione, al fine di garantire una presenza adeguata al ciclo portuale. Queste ed altre problematiche saranno al centro dell'assemblea dei lavoratori.



Genova24

Genova, Voltri

Viabilità e sicurezza, le istanze dei lavoratori del porto davanti a palazzo San Giorgio

L'assemblea dei delegati di Filt Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti si terrà davanti alla sede dell'autorità portuale martedì 5 maggio alle 9.30 Genova . Lo scorso 28 aprile si è tenuto l'attivo dei delegati del porto di Genova di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Ultrasporti sui temi della presenza di tanti cantieri in ambito portuale che aggravano il problema della viabilità e della congestione del traffico già presente anche a causa della sosta indiscriminata di mezzi pesanti e rimorchi che si riversano nel porto vista l'assenza di aree buffer esterne dedicate agli autotrasportatori. Si è parlato spiegano i sindacati Filt Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti anche della carenza di posteggi per i lavoratori del porto e la mancanza di percorsi pedonali sicuri, a fronte di un traffico intenso e continuo di mezzi pesanti, con gravi rischi per la sicurezza dei lavoratori. La congestione del traffico ostacola anche l'accesso dei mezzi di soccorso in caso di emergenza , motivo per cui da tempo si richiede un presidio medico interno al porto così come la presenza di defibrillatori. E infine la richiesta di una maggiore agibilità per gli Rls di sito per accedere ai terminal e un incremento delle ore a loro disposizione, al fine di garantire una presenza adeguata al ciclo portuale. Queste ed altre problematiche saranno al centro dell'assemblea dei lavoratori del porto organizzata per martedì 5 maggio dalle 9,30 alle 13,30 di fronte a palazzo San Giorgio Più informazioni.



Genova, l'ultimo miglio degli scavi per il "terzo valico"

Giù il diaframma di Novi Ligure, a metà mese un altro passo avanti **GENOVA**. Fa un passo in avanti il progetto del "terzo valico" dei Giovi a servizio del **porto** di **Genova**: il ministero delle infrastrutture ha annunciato che l'abbattimento dell'ultimo diaframma ha consentito di ultimare gli scavi delle gallerie riguardanti l'interconnessione ferroviaria di Novi Ligure. Stiamo parlando di un passaggio decisivo per il raccordo della nuova linea ad alta capacità - l' "alta velocità delle merci" - che mette in collegamento diretto **Genova** con Milano. A che punto siamo? «Ormai raggiunto circa il 96% degli scavi complessivi lungo un tracciato di 87,7 chilometri», dice il ministero. Di fronte alla domanda su cosa resta da realizzare, la risposta è questa: gli ultimi tratti di scavo, cioè nel complesso «circa 1,3 chilometri». Lo presentano come «l'ultimo miglio del "terzo valico"». Il cronoprogramma come va? Il dicastero ribadisce che «prosegue senza rallentamenti»: a tal riguardo vale la pena di mettere in risalto che «entro la metà di maggio è previsto l'abbattimento di un nuovo diaframma, quello relativo alla galleria del binario dispari tra Vallemme e Castagnola, segnando un ulteriore avanzamento verso il completamento dell'opera». Relativamente al completamento degli scavi, vale la pena di puntualizzare che «è previsto - questa la risposta del ministero delle infrastrutture - fra la fine dell'anno e le prime settimane di gennaio, cui seguiranno le fasi di armamento, installazione tecnologica, collaudi e messa in esercizio». È da dire che, in parallelo, avanzano anche gli interventi sul "nodo di **Genova**" e lungo la direttrice Milano-**Genova**: gli investimenti complessivi oltrepassano «i 13,5 miliardi di euro». Il dicastero guidato dal vicepremier Matteo Salvini tiene a mettere in evidenza che il progetto relativo al "terzo valico" «contribuisce a superare i limiti infrastrutturali della linea storica», come viene sottolineato. Dal quartier generale del ministero si mette l'accento sul fatto che il risultato è «frutto della piena sinergia con le Regioni Liguria e Piemonte e con il Gruppo Fs» ed è la riprova del fatto che «le grandi opere strategiche per il Paese proseguano con determinazione». Si tratta di una grande opera pubblica che viene presentata come «infrastruttura strategica per il collegamento tra il sistema portuale ligure e il Nord produttivo del Paese». Aggiungendo poi: «Tutti i fronti risultano attivi, nonostante le complesse condizioni geologiche affrontate in questi anni, tra cui la presenza di gas e amianto, superate grazie all'impiego di tecnologie avanzate». È stato messo in evidenza che gli scavi hanno avuto un avanzamento in contemporanea «su quattro fronti»: ciò - viene rimarcato - «a conferma della complessità e dell'intensità delle lavorazioni». Matteo Salvini, vicepresidente del Consiglio e ministro delle infrastrutture, si è detto soddisfatto «per l'importante traguardo raggiunto nell'ambito dei progetti finanziati dal Pnrr di competenza del suo ministero: il nuovo snodo ferroviario



La Gazzetta Marittima

Genova, Voltri

mira a rafforzare in modo decisivo i collegamenti tra Liguria e Piemonte, potenziando i flussi di traffico merci e passeggeri.

Terrazza Incontra, Paroli accelera su ferrovia e piano regolatore portuale

Dialogo tra il presidente dei porti di Genova e Savona e Maurizio Rossi Il porto di Genova punta con decisione sulla ferrovia, sul nuovo piano regolatore portuale e su una serie di interventi infrastrutturali per ridurre l'impatto sulla città, migliorare l'efficienza e sostenere la crescita, con obiettivi chiari su traffico, ambiente e sviluppo. Sono alcuni dei punti fondamentali emersi nel Terrazza Incontra **Matteo Paroli**, durante il quale il presidente dei porti di Genova e Savona ha dialogato con Maurizio Rossi, presidente di Terrazza Colombo. Intermodalità ferroviaria "L'attenzione a città e cittadini si sposa con la necessità di spostare il più possibile il traffico su ferrovia per alleggerire l'impatto del porto sulla città". **Matteo Paroli** rivendica una strategia netta: aumentare il peso del trasporto su rotaia. "Abbiamo un tavolo di coordinamento con l'ufficio commissariale per sincronizzare i cantieri e le opere di nostra competenza sono già state appaltate". L'investimento è di 30 milioni di euro, con consegna prevista nel 2028. Il sistema ferroviario portuale si articola tra diverse connessioni, tra cui Parco Rugna, terminal che collega Sech e Calata Bettolo e che dovrà essere integrato con l'asse del Campasso, oltre alla stazione di Fuori Muro e a un ulteriore snodo da definire all'interno del terminal Messina. "Oggi la quota intermodale è al 13%, dobbiamo ambire al 30%. In Italia nessuno ci arriva purtroppo". Piano regolatore Per la componente ferroviaria non è necessario attendere il piano regolatore portuale, che resta però una priorità. "Vorremmo approvarlo nel comitato di gestione entro fine 2026. Da giugno inizieremo il confronto con operatori e istituzioni, tutte, nessuna esclusa. Sarà un confronto schietto, non mi aspetto solo complimenti". **Paroli** assicura che non sarà un piano calato dall'alto: "Non sarà in spregio alle città di Genova e Savona". Sul cronoprogramma chiarisce: "La parte che gestiamo noi sarà completata entro il 2026. Poi il piano passa al ministero dell'Ambiente e al Consiglio superiore dei lavori pubblici. I tempi non dipendono da noi: mediamente servono due anni e mezzo". Nuova diga Il primo segnale concreto del cambiamento è già visibile. "Il primo passaggio lo vedete dalla vostra terrazza, cioè la nuova diga". L'obiettivo è rendere il porto storico in grado di accogliere grandi navi senza limitazioni. "Dovremo anche ripensare il porto a pettine, perché le banchine sono state progettate per navi molto più corte". Il piano prevede anche il recupero di aree per le riparazioni navali, con l'obiettivo di allontanare dalla città le lavorazioni più impattanti e razionalizzare le attività. "Stiamo lavorando anche sull'idea di collegare porto Antico e Waterfront, cercando soluzioni". Ente bacini Cambio di posizione sul tema della privatizzazione. "Pensavo che fosse meglio privatizzare, oggi ho cambiato idea. Ente Bacini ha numeri virtuosi". Una valutazione maturata durante il lavoro sul piano regolatore: "Oggi sarebbe un errore privatizzare". Depositi chimici Sul delicato tema dei depositi



Dialogo tra il presidente dei porti di Genova e Savona e Maurizio Rossi Il porto di Genova punta con decisione sulla ferrovia, sul nuovo piano regolatore portuale e su una serie di interventi infrastrutturali per ridurre l'impatto sulla città, migliorare l'efficienza e sostenere la crescita, con obiettivi chiari su traffico, ambiente e sviluppo. Sono alcuni dei punti fondamentali emersi nel Terrazza Incontra Matteo Paroli, durante il quale il presidente dei porti di Genova e Savona ha dialogato con Maurizio Rossi, presidente di Terrazza Colombo. Intermodalità ferroviaria: "L'attenzione a città e cittadini si sposa con la necessità di spostare il più possibile il traffico su ferrovia per alleggerire l'impatto del porto sulla città". Matteo Paroli rivendica una strategia netta: aumentare il peso del trasporto su rotaia. "Abbiamo un tavolo di coordinamento con l'ufficio commissariale per sincronizzare i cantieri e le opere di nostra competenza sono già state appaltate". L'investimento è di 30 milioni di euro, con consegna prevista nel 2028. Il sistema ferroviario portuale si articola tra diverse connessioni, tra cui Parco Rugna, terminal che collega Sech e Calata Bettolo e che dovrà essere integrato con l'asse del Campasso, oltre alla stazione di Fuori Muro e a un ulteriore snodo da definire all'interno del terminal Messina. "Oggi la quota intermodale è al 13%, dobbiamo ambire al 30%. In Italia nessuno ci arriva purtroppo". Piano regolatore Per la componente ferroviaria non è necessario attendere il piano regolatore portuale, che resta però una priorità. "Vorremmo approvarlo nel comitato di gestione entro fine 2026. Da giugno inizieremo il confronto con operatori e istituzioni, tutte, nessuna esclusa. Sarà un confronto schietto, non mi aspetto solo complimenti". Paroli assicura che non sarà

chimici di Multedo, **Paroli** mantiene una linea pragmatica. "Sono qui per fare tutto il possibile, ma i depositi non sono in porto e hanno traffici marginali". Riconosce le preoccupazioni dei residenti: "Capisco le ragioni delle persone e ho manifestato disponibilità a risolvere il problema, ma solo se lo si fa in modo congiunto". Il punto fermo è la tutela dei traffici: "Devo farlo senza perdere un chilogrammo di merce". Sull'ipotesi di chiusura chiarisce: "Non sarebbe un dramma, neanche per gli addetti che sono pochi e facilmente ricollocabili, ma per me ogni nave conta". L'obiettivo resta evitare l'opzione zero: "I depositi incidono su un indotto dell'entroterra rilevante. Ho già avviato interlocuzioni informali con la sindaca ma la soluzione la si deve trovare insieme, non posso restare da solo ad accollarmi un problema non mio".

Impatto ambientale L'inquinamento portuale resta una questione aperta. "È una tematica che non si può negare, ma oggi i carburanti sono molto meno inquinanti e gli scrubber riducono ulteriormente le emissioni". **Paroli** sottolinea i dati: "Negli ultimi cinque anni abbiamo avuto un solo sfioramento rispetto ai valori europei". Ma non basta: "Stiamo lavorando con Arpal e anche con i comitati a 360 gradi". A questo si aggiunge l'investimento pubblico: "Lo Stato ha destinato circa 70 milioni per l'elettrificazione delle banchine e credo che gli armatori seguiranno, come hanno sempre fatto".

Viabilità portuale Interventi anche sulla mobilità. "La sopraelevata portuale dovrebbe essere inaugurata il 5 giugno". Un'accelerazione rispetto ai tempi iniziali: "Grazie a voi mi sono messo subito al lavoro per anticipare almeno un tratto rispetto al 31 dicembre". L'impatto atteso è rilevante: "Toglierà mille camion al giorno dalle strade". In vista dell'estate è prevista anche una revisione completa della segnaletica di accesso al porto, con l'obiettivo di semplificarla.

Terminal Pra' Sull'intesa firmata a Singapore, **Paroli** chiarisce i timori dei cittadini. "Non c'è alcuna espansione del terminal di Pra'. L'accordo prevede migliorie per un valore di un miliardo di dollari per aumentare il lavoro attraverso l'innovazione tecnologica". L'Autorità portuale è intervenuta anche sulle infrastrutture: "Con 32 milioni abbiamo rimodulato la rampa di accesso eliminando l'impatto dei vecchi piloni sulla ferrovia". Il riferimento al piano precedente è netto: "Lo sviluppo fino al rio San Giuliano era previsto dal piano Gallanti, ma io ritengo che non serva. Basta un riempimento limitato per servire una quarta nave contemporaneamente".

Iscriviti ai canali di Primocanale su WhatsApp Facebook e Telegram. Resta aggiornato sulle notizie da Genova e dalla Liguria anche sul profilo Instagram e sulla pagina Facebook.

L'Amerigo Vespucci torna a Genova e sarà visitabile: ecco come e quando prenotare

Il Vespucci al **Porto** Antico di Genova Dal 5 al 9 di maggio 2026, la Nave Amerigo Vespucci torna ad attraccare a Genova. Anche in questa occasione, la città si prepara ad accogliere il veliero con grande entusiasmo e uno straordinario successo di pubblico. Prima della partenza verso l'America, nei giorni di sosta sarà possibile visitarla. Per prenotare il proprio slot, bisogna cliccare qui <https://tourvespucci.it/eventi/visita-a-bordo-genova/>. La Nave Amerigo Vespucci Varata nel 1931, la Nave Amerigo Vespucci è la più iconica nave della Marina Militare e uno dei simboli più riconosciuti del Made in Italy nel mondo. Progettata come veliero scuola, da oltre novant'anni forma gli Allievi Ufficiali attraverso un modello educativo unico che unisce tradizione marinara, disciplina e innovazione. Considerata "la nave più bella del mondo", rappresenta l'Italia in ogni **porto** con valori di eccellenza, cultura e diplomazia. Ultimo giorno per il Vespucci a Genova, i visitatori: "Motivo di orgoglio" Dalla Liguria a New York Il Vespucci lascerà Genova il 9 maggio con prua sull'Oceano Atlantico, tappa a Tenerife e poi gli Stati Uniti: Baltimora, dove vi sarà l'imbarco degli allievi, New York per unirsi alla parata navale per il 250esimo dall'indipendenza americana. Dopo Boston e con il Canada con Quebec city e Montreal attraverso il fiume San Lorenzo. Da Montreal il ritorno nell'Oceano Atlantico e rotta per le Azzorre. Dopo il rientro da Gibilterra prima sosta a Cadice in Spagna. Poi Cagliari, Taranto e ancora Venezia per il Trans-Regional Symposium e Trieste per la Barcolana. Altre tappe di mezzo saranno programmate strada facendo. Iscriviti ai canali di Primocanale su WhatsApp Facebook e Telegram. Resta aggiornato sulle notizie da Genova e dalla Liguria anche sul profilo Instagram e sulla pagina Facebook.



Il Vespucci al Porto Antico di Genova Dal 5 al 9 di maggio 2026, la Nave Amerigo Vespucci torna ad attraccare a Genova. Anche in questa occasione, la città si prepara ad accogliere il veliero con grande entusiasmo e uno straordinario successo di pubblico. Prima della partenza verso l'America, nei giorni di sosta sarà possibile visitarla. Per prenotare il proprio slot, bisogna cliccare qui <https://tourvespucci.it/eventi/visita-a-bordo-genova/>. La Nave Amerigo Vespucci Varata nel 1931, la Nave Amerigo Vespucci è la più iconica nave della Marina Militare e uno dei simboli più riconosciuti del Made in Italy nel mondo. Progettata come veliero scuola, da oltre novant'anni forma gli Allievi Ufficiali attraverso un modello educativo unico che unisce tradizione marinara, disciplina e innovazione. Considerata "la nave più bella del mondo", rappresenta l'Italia in ogni porto con valori di eccellenza, cultura e diplomazia. Ultimo giorno per il Vespucci a Genova, i visitatori: "Motivo di orgoglio" Dalla Liguria a New York Il Vespucci lascerà Genova il 9 maggio con prua sull'Oceano Atlantico, tappa a Tenerife e poi gli Stati Uniti: Baltimora, dove vi sarà l'imbarco degli allievi, New York per unirsi alla parata navale per il 250esimo dall'indipendenza americana. Dopo Boston e con il Canada con Quebec city e Montreal attraverso il fiume San Lorenzo. Da Montreal il ritorno nell'Oceano Atlantico e rotta per le Azzorre. Dopo il rientro da Gibilterra prima sosta a Cadice in Spagna. Poi Cagliari, Taranto e ancora Venezia per il Trans-Regional Symposium e Trieste per la Barcolana. Altre tappe di mezzo saranno programmate strada facendo. Iscriviti ai canali di Primocanale su WhatsApp Facebook e Telegram. Resta aggiornato sulle notizie da Genova e dalla Liguria anche sul profilo Instagram e sulla pagina Facebook.

Paroli annuncia l'allargamento del Psa di Pra': cresce il terminal, tensione nel quartiere

Il terminal Psa di Pra' si allargherà: la conferma arriva dal presidente del porto **Matteo Paroli**, ospite a Terrazza Incontra Più navi in contemporanea **Paroli** ha spiegato: "L'attuale piano regolatore portuale prevede un prolungamento della banchina del terminal fino al rio San Giuliano, lo aveva stabilito il piano messo nero su bianco dall'allora presidente Gallanti. Oggi siamo fermi e quel piano non è stato realizzato: io non penso che sia necessario, ma certamente sarà indispensabile un allargamento di qualche centinaio di metri, per consentire a Psa di lavorare una quarta nave in contemporanea ad altre 3". Un miliardo di investimento La notizia si inquadra nel piano di investimento firmato a Singapore e che concede a Psa la possibilità di adeguare i suoi apparati tecnologici così da essere più rapidi e sostenibili. "I comitati di Pra' non lamentano maggiori traffici ma maggiori impatti, noi stiamo lavorando per minimizzarli". Una notizia che non lascerà insensibili i comitati di quartiere, da sempre contrari a ogni espansione del terminal. Iscriviti ai canali di Primocanale su WhatsApp Facebook e Telegram. Resta aggiornato sulle notizie da Genova e dalla Liguria anche sul profilo Instagram e sulla pagina Facebook.



Ponte Parodi, Altarea si ritira: salta tutto dopo 13 milioni di risarcimento

La ristrutturazione di Ponte Parodi riparte, clamorosamente, da zero: lo ha dichiarato il presidente dei porti di Genova e Savona **Matteo Paroli** a Terrazza Incontra Il risarcimento La società Altarea ha chiesto, e ottenuto dal consiglio di Stato, un risarcimento di 13 milioni di Euro per i danni che ha subito a causa delle lungaggini di questa annosa operazione, che avrebbe consegnato alla città un nuovo polo aggregativo. L'Autorità Portuale, lo ha confermato **Paroli**, ha correttamente rimborsato l'azienda, versando l'importo. Ma l'operazione non parte Dopo avere effettuato il pagamento Palazzo San Giorgio ha convocato Altarea per la riconsegna delle aree ma dalla società è arrivato un njet: "Non siamo più interessati". Una vicenda che secondo **Paroli** avrà nuovi strascichi giudiziari ma sui quali, dice, "la nostra authority è perfettamente preparata". Soldi buttati In buona sostanza tutta l'operazione riparte dal giorno zero, con il fardello di 13 milioni di soldi pubblici buttati al vento e un contenzioso giudiziario da risolvere. Una gatta da pelare che allontana la ristrutturazione dell'area e sembra l'ennesimo caso di una contorsione burocratica e amministrativa che lascia un pesante amaro in bocca. Iscriviti ai canali di Primocanale su WhatsApp Facebook e Telegram . Resta aggiornato sulle notizie da Genova e dalla Liguria anche sul profilo Instagram e sulla pagina Facebook.



Ponte Parodi, Altarea non si presenta: avviata la decadenza della concessione

La ristrutturazione di Ponte Parodi riparte, clamorosamente, da zero: lo ha dichiarato il presidente dei porti di Genova e Savona **Matteo Paroli** a Terrazza Incontra Il risarcimento La società Altarea ha chiesto, e ottenuto dal consiglio di Stato, un risarcimento di 13 milioni di euro per i danni che ha subito a causa delle lungaggini di questa annosa operazione, che avrebbe consegnato alla città un nuovo polo aggregativo. L'Autorità Portuale, lo ha confermato **Paroli**, ha correttamente rimborsato l'azienda, versando l'importo. Ma l'operazione non parte "Avendo interloquuto soltanto con gli avvocati e non avendo mai visto una carta da parte di un ingegnere ho la percezione che da parte della concessionaria sia venuta meno la volontà di andare a investire in quell'area - ricostruisce **Paroli** - quindi subito dopo aver corrisposto il danno riconosciuto dal Consiglio di Stato al concessionario ho invitato la società a presentarsi per la consegna dell'opera in modo da poter da parte di Altarea- Ponte Parodi iniziare i lavori per i quali si erano impegnati molti anni fa con la città oltreché con l'Autorità Portuale. Alla consegna non si è presentato nessuno da parte della società così dopo una settimana ho firmato l'avvio della procedura di decadenza della concessione demaniale". Una vicenda che secondo **Paroli** avrà nuovi strascichi giudiziari ma sui quali, dice, "la nostra authority è perfettamente preparata". Soldi buttati In buona sostanza tutta l'operazione riparte dal giorno zero, con il fardello di 13 milioni di soldi pubblici buttati al vento e un contenzioso giudiziario da risolvere. Una gatta da pelare che allontana la ristrutturazione di un'area che sarebbe molto importante per la città e sembra l'ennesimo caso di una contorsione burocratica e amministrativa che lascia



La ristrutturazione di Ponte Parodi riparte, clamorosamente, da zero: lo ha dichiarato il presidente dei porti di Genova e Savona Matteo Paroli a Terrazza Incontra Il risarcimento La società Altarea ha chiesto, e ottenuto dal consiglio di Stato, un risarcimento di 13 milioni di euro per i danni che ha subito a causa delle lungaggini di questa annosa operazione, che avrebbe consegnato alla città un nuovo polo aggregativo. L'Autorità Portuale, lo ha confermato Paroli, ha correttamente rimborsato l'azienda, versando l'importo. Ma l'operazione non parte "Avendo interloquuto soltanto con gli avvocati e non avendo mai visto una carta da parte di un ingegnere ho la percezione che da parte della concessionaria sia venuta meno la volontà di andare a investire in quell'area - ricostruisce Paroli - quindi subito dopo aver corrisposto il danno riconosciuto dal Consiglio di Stato al concessionario ho invitato la società a presentarsi per la consegna dell'opera in modo da poter da parte di Altarea- Ponte Parodi iniziare i lavori per i quali si erano impegnati molti anni fa con la città oltreché con l'Autorità Portuale. Alla consegna non si è presentato nessuno da parte della società così dopo una settimana ho firmato l'avvio della procedura di decadenza della concessione demaniale". Una vicenda che secondo Paroli avrà nuovi strascichi giudiziari ma sui quali, dice, "la nostra authority è perfettamente preparata". Soldi buttati In buona sostanza tutta l'operazione riparte dal giorno zero, con il fardello di 13 milioni di soldi pubblici buttati al vento e un contenzioso giudiziario da risolvere. Una gatta da pelare che allontana la ristrutturazione di un'area che sarebbe molto importante per la città e sembra l'ennesimo caso di una contorsione burocratica e amministrativa che lascia

Cornigliano e il futuro delle aree ex Ilva: riflettori accesi su bonifiche e Zona Logistica Semplificata

di a.p. Dopo il primo appuntamento del 30 marzo focalizzato sullo sviluppo siderurgico, il dibattito sul futuro industriale e urbanistico di Cornigliano entra nel vivo. Mercoledì 8 maggio 2024, dalle ore 15 alle 17 a Villa Durazzo Bombrini verrà ospitato un secondo seminario pubblico per fare luce su uno dei nodi più complessi della pianificazione territoriale genovese. A organizzare l'incontro il Comitato difesa salute e ambiente di Cornigliano e le Donne di Cornigliano per l'ambiente, la salute, il lavoro. I nodi sul tavolo: bonifiche e occupazione. Al centro dell'incontro ci sarà lo stato dell'arte delle aree ex Ilva con diverse domande che attendono risposta: a che punto è realmente la bonifica dei suoli? Qual è l'attuale livello di occupazione stabile generato dalle aziende che oggi occupano quegli spazi? Il focus si sposterà poi sulle scadenze delle concessioni e sull'efficacia dell'attuale utilizzo delle aree in termini di produttività e ricaduta sociale. L'ombra della ZLS e l'impatto ambientale. Il dibattito analizzerà la situazione legata all'istituzione della Zona Logistica Semplificata (ZLS). Il timore espresso dagli organizzatori riguarda l'inclusione delle aree ex industriali dismesse nel perimetro **portuale** e

retroportuale. "È a questo che si mira con l'insistenza a modificare l'Accordo di Programma?" si chiedono i promotori, sottolineando il rischio che la nuova pianificazione possa scavalcare i vincoli ambientali imposti da PUC e Piano Regolatore **Portuale**. Altro punto di discussione sarà il confronto con la normativa europea, che impone distanze rigide e monitoraggi costanti dell'aria tra i siti produttivi e i centri abitati. In un quartiere che ha già pagato un alto tributo in termini di servitù industriali, la convivenza tra logistica (camion, treni, aeroporto) e salute pubblica resta la priorità assoluta. Governance e difesa del territorio. Chi deciderà il futuro di Cornigliano? Il seminario solleva il tema della governance della ZLS: il rischio è che le decisioni vengano centralizzate a Roma, con il Comune di Genova ridotto al ruolo di semplice "uditore" in un processo gestito da Regione Liguria e **Autorità di Sistema Portuale**. Il programma dell'incontro. L'evento vedrà la partecipazione di figure chiave del settore tecnico e istituzionale: Introduzione: Dott.ssa Patrizia Avagnina (Presidente Donne di Cornigliano). Relatori: Dott. Enrico Da Molo (Direttore Generale Società per Cornigliano) e l'Arch. Gian Poggi (già Direttore all'Urbanistica di Regione Liguria). Interventi: Parteciperanno il vice sindaco di Genova, Alessandro Terrile, insieme agli esperti (economisti ed ingegneri) del gruppo "Le radici e le Ali" (ex Italimpianti). Al termine delle relazioni, sarà aperto uno spazio per il pubblico: i cittadini potranno prenotarsi per porre domande dirette e chiedere chiarimenti sul tema. Iscriviti ai canali di PrimoCanale su WhatsApp Facebook e Telegram. Resta aggiornato sulle notizie da Genova e dalla Liguria anche sul profilo Instagram e sulla pagina Facebook.



di a.p. Dopo il primo appuntamento del 30 marzo focalizzato sullo sviluppo siderurgico, il dibattito sul futuro industriale e urbanistico di Cornigliano entra nel vivo. Mercoledì 8 maggio 2024, dalle ore 15 alle 17 a Villa Durazzo Bombrini verrà ospitato un secondo seminario pubblico per fare luce su uno dei nodi più complessi della pianificazione territoriale genovese. A organizzare l'incontro il Comitato difesa salute e ambiente di Cornigliano e le Donne di Cornigliano per l'ambiente, la salute, il lavoro. I nodi sul tavolo: bonifiche e occupazione. Al centro dell'incontro ci sarà lo stato dell'arte delle aree ex Ilva con diverse domande che attendono risposta: a che punto è realmente la bonifica dei suoli? Qual è l'attuale livello di occupazione stabile generato dalle aziende che oggi occupano quegli spazi? Il focus si sposterà poi sulle scadenze delle concessioni e sull'efficacia dell'attuale utilizzo delle aree in termini di produttività e ricaduta sociale. L'ombra della ZLS e l'impatto ambientale. Il dibattito analizzerà la situazione legata all'istituzione della Zona Logistica Semplificata (ZLS). Il timore espresso dagli organizzatori riguarda l'inclusione delle aree ex industriali dismesse nel perimetro portuale e retroportuale. "È a questo che si mira con l'insistenza a modificare l'Accordo di Programma?" si chiedono i promotori, sottolineando il rischio che la nuova pianificazione possa scavalcare i vincoli ambientali imposti da PUC e Piano Regolatore Portuale. Altro punto di discussione sarà il confronto con la normativa europea, che impone distanze rigide e monitoraggi costanti dell'aria tra i siti produttivi e i centri abitati. In un quartiere che ha già pagato un alto tributo in termini di servitù industriali, la convivenza tra logistica (camion, treni, aeroporto) e salute pubblica resta la priorità assoluta.

Elettrificazione porto della Spezia: affidato il primo lotto dei lavori da 30 mln

Al via gli interventi per realizzare l'infrastruttura energetica in alta tensione di potenza 110 MW. Il presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale, Bruno Pisano, ha firmato il decreto che dà il via agli interventi del 1° lotto di lavori di efficientamento della rete elettrica del Porto della Spezia mediante. L'importo dei lavori è di oltre 30 milioni di euro (30.151.522,39 euro) e prevede la realizzazione di un'infrastruttura energetica di alta tensione di potenza 110 MW. Ad aggiudicarsi l'appalto, tra i sei che hanno partecipato alla gara, è Research Consorzio Stabile, con l'impresa consorziata esecutrice dei lavori Guastamacchia spa. L'investimento complessivo è pari a 41 milioni di euro, di cui 13.288.500 euro finanziati dal bando Green Ports. «L'azione dell'Ente verso la sostenibilità ambientale e lo sviluppo del porto della Spezia prosegue speditamente. I 110 MW complessivamente previsti dai due lotti di intervento saranno erogati progressivamente e destinati all'elettrificazione delle banchine e all'alimentazione delle nuove aree operative previste dal Piano Regolatore **Portuale**», ha commentato Pisano. Nello specifico, i lavori prevedono la costruzione, in località Stagnoni, di una stazione elettrica per la connessione alla Rete di Trasmissione Nazionale gestita da Terna spa, la posa in sottoterraneo di cavi elettrici per la distribuzione dell'energia in alta tensione all'interno del porto mercantile e la realizzazione di tre stazioni di trasformazione per la successiva alimentazione delle utenze finali (cold ironing e aree operative). Alla fine del 2025 l'AdSP aveva già consegnato all'appaltatore le aree interessate dai lavori, con la finalità di eseguire i rilievi e le indagini di dettaglio volte alla ingegnerizzazione delle opere. Nel corso del 2024 la Regione Liguria aveva autorizzato la costruzione e l'esercizio dell'intera infrastruttura energetica costituita dai raccordi alla Rete di Trasmissione Nazionale, da realizzarsi a cura della società Terna, e dalla nuova cabina e relative linee elettriche per l'elettrificazione delle banchine del porto della Spezia, a cura dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale.



Al via gli interventi per realizzare l'infrastruttura energetica in alta tensione di potenza 110 MW. Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Bruno Pisano, ha firmato il decreto che dà il via agli interventi del 1° lotto di lavori di efficientamento della rete elettrica del Porto della Spezia mediante. L'importo dei lavori è di oltre 30 milioni di euro (30.151.522,39 euro) e prevede la realizzazione di un'infrastruttura energetica di alta tensione di potenza 110 MW. Ad aggiudicarsi l'appalto, tra i sei che hanno partecipato alla gara, è Research Consorzio Stabile, con l'impresa consorziata esecutrice dei lavori Guastamacchia spa. L'investimento complessivo è pari a 41 milioni di euro, di cui 13.288.500 euro finanziati dal bando Green Ports. «L'azione dell'Ente verso la sostenibilità ambientale e lo sviluppo del porto della Spezia prosegue speditamente. I 110 MW complessivamente previsti dai due lotti di intervento saranno erogati progressivamente e destinati all'elettrificazione delle banchine e all'alimentazione delle nuove aree operative previste dal Piano Regolatore Portuale», ha commentato Pisano. Nello specifico, i lavori prevedono la costruzione, in località Stagnoni, di una stazione elettrica per la connessione alla Rete di Trasmissione Nazionale gestita da Terna spa, la posa in sottoterraneo di cavi elettrici per la distribuzione dell'energia in alta tensione all'interno del porto mercantile e la realizzazione di tre stazioni di trasformazione per la successiva alimentazione delle utenze finali (cold ironing e aree operative). Alla fine del 2025 l'AdSP aveva già consegnato all'appaltatore le aree interessate dai lavori, con la finalità di eseguire i rilievi e le indagini di dettaglio volte alla ingegnerizzazione delle opere. Nel corso del 2024 la Regione Liguria aveva autorizzato la costruzione e l'esercizio dell'intera infrastruttura energetica costituita dai raccordi alla Rete di Trasmissione Nazionale, da realizzarsi a cura della società Terna, e dalla nuova cabina e relative linee

Elettrificazione banchine, La Spezia: Al via il 1° Lotto per i lavori della nuova rete elettrica in porto

LA SPEZIA - Prosegue nel porto della Spezia il percorso avviato dell'AdSP **Mar Ligure Orientale** per l'elettrificazione delle banchine e delle nuove aree operative. L'ente **portuale** ha annunciato la firma, da parte del presidente Bruno Pisano, del decreto che definisce l'avvio degli interventi relativi al 1° Lotto di lavori di efficientamento della rete elettrica del Porto della Spezia mediante realizzazione di una infrastruttura energetica di alta tensione di potenza 110 MW. L'importo dei lavori è di . 30.151.522,39, l'operatore che si è aggiudicato l'appalto, tra i sei che hanno partecipato alla gara, è il RESEARCH CONSORZIO STABILE con l'impresa consorziata esecutrice dei lavori la GUASTAMACCHIA S.P.A. L'investimento complessivo è pari a 41 milioni di euro, di cui 13.288.500 euro finanziati dal bando Green Ports. I LAVORI: I lavori prevedono la costruzione, in località Stagnoni, di una stazione elettrica per la connessione alla Rete di Trasmissione Nazionale gestita da Terna SpA, la posa in sottoterraneo di cavi elettrici per la distribuzione dell'energia in alta tensione all'interno del porto mercantile e la realizzazione di tre stazioni di trasformazione per la successiva alimentazione delle utenze finali (cold ironing e aree operative). Alla fine del 2025 l'AdSP aveva già consegnato all'appaltatore le aree interessate dai lavori, con la finalità di eseguire i rilievi e le indagini di dettaglio volte alla ingegnerizzazione delle opere. Si ricorda che nel corso del 2024 la Regione Liguria aveva autorizzato la costruzione e l'esercizio dell'intera infrastruttura energetica costituita dai raccordi alla Rete di Trasmissione Nazionale, da realizzarsi a cura della soc. Terna, e dalla nuova cabina e relative linee elettriche per l'elettrificazione delle banchine del porto della Spezia, a cura dell'**Autorità di Sistema Portuale** del **Mar Ligure Orientale**. "L'azione dell'Ente verso la sostenibilità ambientale e lo sviluppo del porto della Spezia prosegue speditamente. I 110 MW complessivamente previsti dai due lotti di intervento saranno erogati progressivamente e destinati all'elettrificazione delle banchine e all'alimentazione delle nuove aree operative previste dal Piano Regolatore **Portuale** ", ha detto il presidente AdSP, Bruno Pisano.



LA SPEZIA - Prosegue nel porto della Spezia il percorso avviato dell'AdSP **Mar Ligure Orientale** per l'elettrificazione delle banchine e delle nuove aree operative. L'ente portuale ha annunciato la firma, da parte del presidente Bruno Pisano, del decreto che definisce l'avvio degli interventi relativi al 1° Lotto di lavori di efficientamento della rete elettrica del Porto della Spezia mediante realizzazione di una infrastruttura energetica di alta tensione di potenza 110 MW. L'importo dei lavori è di € . 30.151.522,39, l'operatore che si è aggiudicato l'appalto, tra i sei che hanno partecipato alla gara, è il RESEARCH CONSORZIO STABILE con l'impresa consorziata esecutrice dei lavori la GUASTAMACCHIA S.P.A. L'investimento complessivo è pari a 41 milioni di euro, di cui 13.288.500 euro finanziati dal bando Green Ports. I LAVORI: I lavori prevedono la costruzione, in località Stagnoni, di una stazione elettrica per la connessione alla Rete di Trasmissione Nazionale gestita da Terna SpA, la posa in sottoterraneo di cavi elettrici per la distribuzione dell'energia in alta tensione all'interno del porto mercantile e la realizzazione di tre stazioni di trasformazione per la successiva alimentazione delle utenze finali (cold ironing e aree operative). Alla fine del 2025 l'AdSP aveva già consegnato all'appaltatore le aree interessate dai lavori, con la finalità di eseguire i rilievi e le indagini di dettaglio volte alla ingegnerizzazione delle opere. Si ricorda che nel corso del 2024 la Regione Liguria aveva autorizzato la costruzione e l'esercizio dell'intera infrastruttura energetica costituita dai raccordi alla Rete di Trasmissione Nazionale, da realizzarsi a cura della soc. Terna, e dalla nuova cabina e relative linee elettriche per l'elettrificazione delle banchine del porto della Spezia, a cura dell'Autorità di Sistema Portuale del **Mar Ligure Orientale**. "L'azione dell'Ente verso la sostenibilità ambientale e lo sviluppo del porto della Spezia prosegue speditamente. I 110 MW complessivamente previsti dai due lotti di intervento saranno erogati

Port Logistic Press

La Spezia

Riaperto il Funghetto, l'infopoint di Confartigianato in Largo Fiorillo, zona ad alto flusso turistico

LA SPEZIA - E' stato aperto ufficialmente il "Funghetto", l'infopoint di Confartigianato in Largo Fiorillo che permette alle imprese di avere una vetrina in una zona ad alto flusso turistico. La zona è come è noto quella antistante il terminal **crociere** del Porto della Spezia. Il personale qualificato del point darà ai turisti informazioni su trasporti, servizi e prodotti delle aziende associate. Per informazioni e per portare il vostro materiale si può contattare l'ufficio turismo: 0187 286655 / turismo@confartigianato.laspezia.it.

Port Logistic Press

Riaperto il Funghetto, l'infopoint di Confartigianato in Largo Fiorillo, zona ad alto flusso turistico



05/05/2026 03:57 Ufficio Stampa

LA SPEZIA - E' stato aperto ufficialmente il "Funghetto", l'infopoint di Confartigianato in Largo Fiorillo che permette alle imprese di avere una vetrina in una zona ad alto flusso turistico. La zona è come è noto quella antistante il terminal crociere del Porto della Spezia. Il personale qualificato del point darà ai turisti informazioni su trasporti, servizi e prodotti delle aziende associate. Per informazioni e per portare il vostro materiale si può contattare l'ufficio turismo: 0187 286655 / turismo@confartigianato.laspezia.it.

Avvio dei lavori per l'efficientamento energetico del Porto della Spezia: parte il 1° lotto della nuova rete ad alta tensione

È stato firmato questa mattina il decreto che dà ufficialmente il via agli interventi del primo lotto per il potenziamento e l'efficientamento della rete elettrica del porto di Porto della Spezia. A sottoscriverlo è stato il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Bruno Pisano. Il progetto prevede la realizzazione di una nuova infrastruttura energetica in alta tensione da 110 MW, con un importo lavori pari a 30.151.522,39 euro. L'appalto è stato aggiudicato al Research Consorzio Stabile, tra sei partecipanti alla gara, con l'impresa esecutrice Guastamacchia S.p.A.. L'investimento complessivo ammonta a circa 41 milioni di euro, di cui 13.288.500 euro provenienti dal bando Green Ports. Le opere includono la costruzione di una nuova stazione elettrica in località Stagnoni, collegata alla Rete di Trasmissione Nazionale gestita da Terna S.p.A.. È inoltre prevista la posa di cavi interrati per la distribuzione dell'energia nel porto mercantile e la realizzazione di tre stazioni di trasformazione, destinate ad alimentare le utenze finali, tra cui il cold ironing e le aree operative. Già alla fine del 2025, l'Autorità Portuale aveva consegnato le aree interessate all'impresa aggiudicataria, consentendo così l'avvio delle attività preliminari di rilievo e progettazione esecutiva. Un passaggio decisivo era arrivato nel 2024, quando la Regione Liguria aveva autorizzato la costruzione e l'esercizio dell'intera infrastruttura, comprendente sia i raccordi alla rete nazionale curati da Terna sia le opere interne al porto dedicate all'elettrificazione delle banchine. Secondo il presidente Bruno Pisano, l'intervento rappresenta un passo strategico per la transizione energetica dello scalo: i 110 MW complessivi saranno attivati progressivamente e serviranno sia all'alimentazione delle nuove aree operative previste dal piano regolatore portuale, sia all'elettrificazione delle banchine, riducendo l'impatto ambientale delle attività portuali. Per restare sempre aggiornati sulle principali notizie sulla Liguria seguiteci sul canale Telenord, su Whatsapp, su Instagram, su Youtube e su.



È stato firmato questa mattina il decreto che dà ufficialmente il via agli interventi del primo lotto per il potenziamento e l'efficientamento della rete elettrica del porto di Porto della Spezia. A sottoscriverlo è stato il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Bruno Pisano. Il progetto prevede la realizzazione di una nuova infrastruttura energetica in alta tensione da 110 MW, con un importo lavori pari a 30.151.522,39 euro. L'appalto è stato aggiudicato al Research Consorzio Stabile, tra sei partecipanti alla gara, con l'impresa esecutrice Guastamacchia S.p.A.. L'investimento complessivo ammonta a circa 41 milioni di euro, di cui 13.288.500 euro provenienti dal bando Green Ports. Le opere includono la costruzione di una nuova stazione elettrica in località Stagnoni, collegata alla Rete di Trasmissione Nazionale gestita da Terna S.p.A.. È inoltre prevista la posa di cavi interrati per la distribuzione dell'energia nel porto mercantile e la realizzazione di tre stazioni di trasformazione, destinate ad alimentare le utenze finali, tra cui il cold ironing e le aree operative. Già alla fine del 2025, l'Autorità Portuale aveva consegnato le aree interessate all'impresa aggiudicataria, consentendo così l'avvio delle attività preliminari di rilievo e progettazione esecutiva. Un passaggio decisivo era arrivato nel 2024, quando la Regione Liguria aveva autorizzato la costruzione e l'esercizio dell'intera infrastruttura, comprendente sia i raccordi alla rete nazionale curati da Terna sia le opere interne al porto dedicate all'elettrificazione delle banchine. Secondo il presidente Bruno Pisano, l'intervento rappresenta un passo strategico per la transizione energetica dello scalo: i 110 MW complessivi saranno attivati progressivamente e serviranno sia all'alimentazione delle nuove aree operative previste dal piano regolatore portuale, sia all'elettrificazione delle banchine, riducendo l'impatto ambientale delle attività portuali. Per restare sempre aggiornati sulle principali notizie sulla Liguria seguiteci sul canale Telenord, su

REGIONE EMILIA-ROMAGNA * :«IL FESTIVAL DEPORTIBUS AFFRONTA LA RIFORMA DELLA GOVERNANCE PORTUALE E IL RUOLO STRATEGICO DEL MEDITERRANEO»

INFRASTRUTTURE. PORTI, DALLA RIFORMA DELLA GOVERNANCE ALLA CENTRALITÀ DEL MEDITERRANEO, TRA LOGISTICA, ENERGIA E COMPETITIVITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO: A RAVENNA DAL 21 AL 23 MAGGIO ARRIVA IL FESTIVAL DEPORTIBUS. IL PRESIDENTE DE PASCALE E L'ASSESSORA PRIOLO: UNA FASE DECISIVA PER IL SISTEMA PORTUALE: SERVONO SCELTE CHE TENGANO INSIEME AUTONOMIA, INVESTIMENTI E CAPACITÀ OPERATIVA, RAFFORZANDO IL RUOLO DEI TERRITORI E LA FUNZIONE STRATEGICA DELL'EMILIA-ROMAGNA E DEL PORTO DI RAVENNA NELLO SVILUPPO DEL PAESE

Oltre 30 appuntamenti tra incontri istituzionali, tavole rotonde e iniziative aperte alla cittadinanza: oggi in Regione presentato il programma della manifestazione, che riunirà a Ravenna, Capitale italiana del Mare 2026, istituzioni nazionali, autorità portuali e operatori per il confronto sul futuro del sistema. La riforma del sistema portuale, avviata all'esame del Parlamento, il ruolo del Mediterraneo negli equilibri geopolitici e le questioni legate alla sicurezza energetica, a partire dagli approvvigionamenti e dalla transizione verso modelli più sostenibili. Ma anche l'integrazione tra infrastrutture, logistica e sistema produttivo, l'innovazione tecnologica e le applicazioni dell'intelligenza artificiale alle infrastrutture portuali, e le nuove competenze del lavoro portuale. Un quadro che ha in Ravenna uno dei suoi hub principali: unico porto commerciale dell'Emilia-Romagna, tra i principali scali dell'Adriatico per traffico merci e primo in Italia per le rinfuse ovvero le merci che vengono trasportate sfuse, senza imballaggi nonché snodo di collegamento tra le rotte marittime e il sistema produttivo del Nord Italia e del Centro Europa, con un ruolo crescente anche sul fronte energetico nazionale. Ed è nella città nominata Capitale italiana del Mare 2026 che, per la prima volta, approda DePortibus, il festival nazionale dedicato alla portualità: un confronto strutturato tra istituzioni, imprese, autorità portuali e operatori, pensato per mettere in relazione i diversi livelli del sistema e offrire uno spazio stabile di dialogo sui passaggi più rilevanti per il settore. In programma dal 21 al 23 maggio, il festival promosso dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale in collaborazione con Regione Emilia-Romagna, Provincia e Comune di Ravenna, organizzato da Italian Blue Growth si articola in oltre 30 appuntamenti tra tavole rotonde, incontri e iniziative aperte alla cittadinanza, affiancando al confronto tra decisori pubblici una proposta diffusa tra porto e Darsena, pensata per avvicinare ai temi del mare, del lavoro portuale e dell'innovazione. La manifestazione è stata presentata oggi in Regione dal presidente, Michele de Pascale, dall'assessora regionale a Infrastrutture e Trasporti, Irene Priolo, e dal sindaco di Ravenna, Alessandro Barattoni. Presenti il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale, Francesco Benevolo, la presidente di Italian Blue Growth, Cristiana Pagni, e il direttore marittimo e comandante della Capitaneria di Porto Guardia



INFRASTRUTTURE. PORTI, DALLA RIFORMA DELLA GOVERNANCE ALLA CENTRALITÀ DEL MEDITERRANEO, TRA LOGISTICA, ENERGIA E COMPETITIVITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO: A RAVENNA DAL 21 AL 23 MAGGIO ARRIVA IL FESTIVAL DEPORTIBUS. IL PRESIDENTE DE PASCALE E L'ASSESSORA PRIOLO: "UNA FASE DECISIVA PER IL SISTEMA PORTUALE: SERVONO SCELTE CHE TENGANO INSIEME AUTONOMIA, INVESTIMENTI E CAPACITÀ OPERATIVA, RAFFORZANDO IL RUOLO DEI TERRITORI E LA FUNZIONE STRATEGICA DELL'EMILIA-ROMAGNA E DEL PORTO DI RAVENNA NELLO SVILUPPO DEL PAESE". Oltre 30 appuntamenti tra incontri istituzionali, tavole rotonde e iniziative aperte alla cittadinanza: oggi in Regione presentato il programma della manifestazione, che riunirà a Ravenna, Capitale italiana del Mare 2026, istituzioni nazionali, autorità portuali e operatori per il confronto sul futuro del sistema. La riforma del sistema portuale, avviata all'esame del Parlamento, il ruolo del Mediterraneo negli equilibri geopolitici e le questioni legate alla sicurezza energetica, a partire dagli approvvigionamenti e dalla transizione verso modelli più sostenibili. Ma anche l'integrazione tra infrastrutture, logistica e sistema produttivo, l'innovazione tecnologica e le applicazioni dell'intelligenza artificiale alle infrastrutture portuali, e le nuove competenze del lavoro portuale. Un quadro che ha in Ravenna uno dei suoi hub principali: unico porto commerciale dell'Emilia-Romagna, tra i principali scali dell'Adriatico per traffico merci e primo in Italia per le rinfuse – ovvero le merci che vengono trasportate sfuse, senza imballaggi – nonché snodo di collegamento tra le rotte marittime e il sistema produttivo del Nord Italia e del Centro Europa, con un ruolo crescente anche sul fronte energetico nazionale. Ed è nella città nominata Capitale italiana del Mare 2026 che, per la prima volta, approda DePortibus, il

Agenzia Giornalistica Opinione

Ravenna

Costiera di Ravenna, Maurizio Tattoli. Siamo orgogliosi di ospitare a Ravenna l'edizione 2026 di DePortibus, un appuntamento che porta al centro del dibattito pubblico e istituzionale il ruolo dei porti in una fase decisiva per il Paese- affermano il presidente de Pascale e l'assessora Priolo-. Oggi i porti sono uno dei cardini su cui si misura la forza di un sistema economico: competitività, energia, sicurezza degli approvvigionamenti, qualità delle filiere e capacità di stare nelle grandi rotte internazionali passano da qui. In questo quadro, Ravenna non è solo uno scalo, ma una piattaforma industriale, logistica ed energetica che sostiene una parte essenziale dell'economia dell'Emilia-Romagna e del Paese: dalle materie prime all'export, dalla manifattura alla logistica, fino ai collegamenti con il Centro Europa e il Mediterraneo. È per questa ragione che, come Regione, abbiamo scelto di investire con continuità sul porto, rafforzandone fondali, accessibilità ferroviaria, intermodalità e strumenti come la Zona logistica semplificata. È una scelta di politica industriale: significa sostenere le imprese, difendere il lavoro, rendere più competitivo il nostro sistema produttivo. Dentro questo percorso- proseguono presidente e assessora- si colloca anche il confronto sulla riforma del sistema portuale, che deve accompagnare questa fase di crescita e non rallentarla. Servono regole chiare, stabilità e una visione nazionale che rafforzi i porti italiani valorizzando il ruolo dei territori, evitando soluzioni centralistiche che rischiano di allontanare le decisioni da chi quei porti li fa funzionare ogni giorno. Per l'Emilia-Romagna questo passaggio è decisivo, perché riguarda direttamente la capacità del porto di Ravenna di continuare a sostenere il nostro tessuto produttivo. È fondamentale una riforma che accompagni il lavoro già in corso, rafforzi ciò che funziona e metta un porto, come quello di Ravenna, nelle condizioni di crescere ancora, insieme alle imprese e ai territori che ogni giorno lo fanno vivere. Partecipiamo con entusiasmo a questa importante manifestazione- dichiara il sindaco Barattoni- che ha il merito di puntare l'attenzione su uno scalo fondamentale per il traffico delle merci in mare Adriatico, il primo per rinfuse solide. Per tre giorni si affronteranno temi che aiuteranno a porre interessanti riflessioni per il futuro prossimo e che apriranno a confronti di crescita. DePortibus verrà ospitata in Darsena, nel luogo che maggiormente rispecchia il rapporto della città con l'acqua, elemento che ci ha permesso, lo scorso 4 marzo, di ottenere il titolo di Capitale italiana del mare 2026, prestigioso riconoscimento istituito dal bando indetto dal Dipartimento per le Politiche del Mare e di cui questa manifestazione fa parte. Siamo convinti che questa nomina comporterà una crescita di tutto il territorio e un primo risultato, ovvero la messa in rete di tutti i soggetti che, a diverso titolo, lavorano con il mare, è già stato raggiunto. Il premio ha messo in luce l'enorme capacità collaborativa del nostro territorio, premiando la nostra solidità, il nostro pragmatismo e la capacità di fare rete di fronte alle sfide. Abbiamo lavorato rinforzando il palinsesto degli eventi presenti: il dossier conta una settantina di iniziative che si succederanno fino alla fine dell'anno, a cui si aggiungono attività presentate successivamente. Quattro le declinazioni scelte per raccontare il nostro rapporto con il mare e che vanno dai diversi modi di vivere la costa e le pinete, tra festival e concerti sulla spiaggia, alla cittadinanza blu', ovvero

Agenzia Giornalistica Opinione

Ravenna

il vivere consapevolmente un sistema di equilibri e biodiversità che abbraccia acqua e dune; dall'economia del mare' intesa come blue economy, porto e logistica, alla possibilità di vivere il mare praticando sport a 360 gradi- prosegue il sindaco-. Tutti questi temi compongono un ricco cartellone di eventi, tra visite alle tartarughe e convegni specializzati, che fino a fine anno animeranno tutti i nove lidi e i 35 chilometri di costa che rappresentano, insieme a pinete, valli, Parco del Delta, porto e Darsena, un patrimonio unico che continuerà a crescere anche grazie agli effetti che questo titolo produrrà per gli anni a venire.

A Ravenna il festival 'Deportibus', dal 21 al 23 maggio

Oltre 30 appuntamenti tra conferenze, interviste e spettacoli Al via a **Ravenna** dal 21 al 23 maggio la seconda edizione di "Deportibus - Il Festival dei porti che collegano il mondo", dedicato alla portualità. La manifestazione, nella città recentemente nominata prima Capitale italiana del Mare, prevede oltre 30 appuntamenti diffusi, tra tavole rotonde, conferenze, interviste e spettacoli. L'evento è promosso dall'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrosetentrionale, in collaborazione con Regione Emilia-Romagna, Provincia e Comune di **Ravenna**, e organizzato da Italian Blue Growth.

"Abbiamo raccolto con entusiasmo la proposta, in un momento in cui il **porto** di **Ravenna** sta sviluppando i propri traffici, dopo aver superato nel 2025 il record dei 28 milioni di tonnellate movimentate e i dati di aprile a consuntivo ci danno una crescita del 30% rispetto allo scorso anno", ha detto Francesco Benevolo, presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrosetentrionale, durante la presentazione della tre giorni in Regione Emilia-Romagna, insieme al presidente Michele de Pascale e al sindaco di **Ravenna** Alessandro Barattoni. Tra i temi in primo piano, la transizione

energetica, l'innovazione tecnologica e la riforma del sistema portuale, il cui disegno di legge approda proprio in questi giorni alle Camere. L'inaugurazione, il 21 maggio alle 9.30 alle Artificerie Almagià, si svolgerà alla presenza, tra gli altri, del viceministro delle Infrastrutture e Trasporti Edoardo Rixi. Il programma si divide in due macro-aree: 'Connessioni', dedicata al confronto tecnico e istituzionale con la partecipazione di ministri, amministratori delegati e vertici dei Corpi militari, e 'Impronte', con visite guidate, laboratori e mostre. A esibirsi il 22 maggio, alle 22 al teatro di Tradizione Dante Alighieri, il violinista Olen Cesari, con la sua International Clandestine Orchestra. Il festival si concluderà nella serata del 23 maggio in Darsena con uno spettacolo di droni luminosi, fuochi d'artificio e il concerto dell'Orchestra La Corelli diretta dal Maestro Jacopo Rivani.



Oltre 30 appuntamenti tra conferenze, interviste e spettacoli Al via a Ravenna dal 21 al 23 maggio la seconda edizione di 'Deportibus - Il Festival dei porti che collegano il mondo', dedicato alla portualità. La manifestazione, nella città recentemente nominata prima Capitale italiana del Mare, prevede oltre 30 appuntamenti diffusi, tra tavole rotonde, conferenze, interviste e spettacoli. L'evento è promosso dall'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrosetentrionale, in collaborazione con Regione Emilia-Romagna, Provincia e Comune di Ravenna, e organizzato da Italian Blue Growth. "Abbiamo raccolto con entusiasmo la proposta, in un momento in cui il porto di Ravenna sta sviluppando i propri traffici, dopo aver superato nel 2025 il record dei 28 milioni di tonnellate movimentate e i dati di aprile a consuntivo ci danno una crescita del 30% rispetto allo scorso anno", ha detto Francesco Benevolo, presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrosetentrionale, durante la presentazione della tre giorni in Regione Emilia-Romagna, insieme al presidente Michele de Pascale e al sindaco di Ravenna Alessandro Barattoni. Tra i temi in primo piano, la transizione energetica, l'innovazione tecnologica e la riforma del sistema portuale, il cui disegno di legge approda proprio in questi giorni alle Camere. L'inaugurazione, il 21 maggio alle 9.30 alle Artificerie Almagià, si svolgerà alla presenza, tra gli altri, del viceministro delle Infrastrutture e Trasporti Edoardo Rixi. Il programma si divide in due macro-aree: 'Connessioni', dedicata al confronto tecnico e istituzionale con la partecipazione di ministri, amministratori delegati e vertici dei Corpi militari, e 'Impronte', con visite guidate, laboratori e mostre. A esibirsi il 22 maggio, alle 22 al teatro di Tradizione Dante Alighieri, il violinista Olen Cesari, con la sua International Clandestine Orchestra. Il festival si concluderà nella serata del 23 maggio in Darsena con uno spettacolo di droni luminosi, fuochi d'artificio e il concerto dell'Orchestra La Corelli diretta dal Maestro Jacopo Rivani.

DePortibus 2026: da La Spezia a Ravenna

Dal 21 al 23 Maggio l'edizione itinerante del festival nazionale dedicato alla portualità

Giulia Sarti

BOLOGNA Dalla competitività dei sistemi portuali negli scenari globali alla transizione energetica , dalla digitalizzazione della logistica allo sviluppo sostenibile e al rapporto tra porto e città . Sono alcune delle questioni che riguardano il dibattito sul futuro dei porti , infrastrutture strategiche per l'economia, gli scambi internazionali e la sicurezza energetica. Temi che saranno al centro di DePortibus 2026 , il festival nazionale dedicato ai porti, alla logistica e alla blue economy, in programma dal 21 al 23 Maggio . Per la prima volta l'iniziativa sarà ospitata a Ravenna , hub strategico dell'Adriatico e snodo per i traffici e i collegamenti con il Nord Italia e il Centro Europa , oggi al centro di una fase di sviluppo che intreccia logistica, energia e infrastrutture. I risultati della prima edizione di DePortibus che si era svolto due anni fa a La Spezia, erano stati più che soddisfacenti con oltre 3000 persone che avevano preso parte all'evento. Prima la parte tecnica e politica , con gli speech di divulgazione scientifica, poi in città gli incontri musicali e letterari fino alle regate nel Golfo della Spezia. Nello specifico la prima di DePortibus era stata scandita da 15 summit tecnici, 9 incontri con gli autori, 2 concerti, 3 spettacoli dal vivo, 3 incontri dedicati all'arte per la scienza, 2 mostre d'arte, 4 spazi dedicati ai bambini, 3 proiezioni di film, l'esposizione di antiche imbarcazioni e regate per tutte e tre le giornate di festival, visite guidate al Museo Navale della Spezia ed escursioni in battello alla scoperta del suo porto. In più oltre 40 giornalisti accreditati, 86 relatori, 50 tra artisti e autori. Il programma di DePortibus 2026 sarà pubblicato nei prossimi giorni.



Ravenna apre le porte a "Deportibus", il festival che mette al centro i porti: attesi oltre un centinaio di ospiti

Nella tre giorni si parlerà del futuro del **sistema portuale**, a partire dalla nuova riforma in esame in Parlamento. E poi di turismo crocieristico, logistica e intelligenza artificiale. Dopo essere stata nominata Capitale italiana del mare, Ravenna si prepara ad ospitare un'altra importante manifestazione che punta a mettere al centro la cultura marittima e in particolare l'infrastruttura **portuale**, il festival "Deportibus". Dal 21 al 23 maggio, in città tutti gli stakeholder coinvolti nel **sistema** del porto saranno chiamati a raccolta per una tre giorni pensata come momento di confronto sul tema delle infrastrutture, dei **sistema** produttivi, della transizione energetica, dell'intelligenza artificiale e della logistica. Un focus, in particolare, sarà dedicato alla riforma del **sistema portuale** che è oggi al centro del dibattito nazionale e in attesa dell'esame del Parlamento. A promuovere l'iniziativa, organizzata da Italian Blue Growth, è l'**Autorità** di **sistema portuale** del mare Adriatico centrosettentrionale in collaborazione con la Regione Emilia-Romagna e il Comune di Ravenna. "Abbiamo accolto con entusiasmo questa sfida - spiega il presidente dell'**Autorità** di **sistema portuale**, **Francesco Benevolo** -. Questo, per la città e il

porto di Ravenna, è un anno molto particolare. Veniamo da un record storico dei traffici nel 2025, abbiamo superato la soglia critica dei 28 milioni di tonnellate e stiamo proseguendo in un percorso di sviluppo sorprendente. Anche i dati di aprile a consuntivo ci danno una percentuale di crescita del 30% rispetto allo scorso anno". La nuova riforma. Durante la tre giorni, i soggetti coinvolti saranno anche chiamati ad aprire un confronto sul nuovo disegno di legge del **sistema portuale** che porterà a una trasformazione organizzativa dell'intero comparto. Il ddl ha ottenuto l'ok della Ragioneria di Stato e ora passerà all'esame della commissione trasporti della Camera. "Si tratta di una riforma importante che prevede la creazione di una società nazionale, Porti d'Italia Spa, che controllerà la gran parte degli investimenti e metterà a disposizione azioni di coordinamento molto innovative e oggi necessarie". Qualche dubbio sui termini attuali della riforma viene invece sollevato dalla Regione: "La scelta di portare il primo dibattito di discussione proprio in Emilia-Romagna la prendiamo come apertura - spiega il presidente De Pascale -. Siamo a sostegno di una strategia nazionale sui porti che sia basata su elementi oggettivi, dall'altra parte siamo consapevoli che una centralizzazione dell'amministrazione non sempre corrisponda a efficacia ed efficienza. Sicuramente vogliamo concorrere a definire questa strategia ma ci preoccupa l'accentramento della gestione". La centralità del porto ravennate. In occasione della presentazione del festival "Deportibus", il presidente De Pascale è tornato a sottolineare le prospettive del porto di Ravenna: "Per dieci anni abbiamo messo a terra investimenti attesi da tempo.



Nella tre giorni si parlerà del futuro del sistema portuale, a partire dalla nuova riforma in esame in Parlamento. E poi di turismo crocieristico, logistica e intelligenza artificiale. Dopo essere stata nominata Capitale italiana del mare, Ravenna si prepara ad ospitare un'altra importante manifestazione che punta a mettere al centro la cultura marittima e in particolare l'infrastruttura portuale, il festival "Deportibus". Dal 21 al 23 maggio, in città tutti gli stakeholder coinvolti nel sistema del porto saranno chiamati a raccolta per una tre giorni pensata come momento di confronto sul tema delle infrastrutture, dei sistema produttivi, della transizione energetica, dell'intelligenza artificiale e della logistica. Un focus, in particolare, sarà dedicato alla riforma del sistema portuale che è oggi al centro del dibattito nazionale e in attesa dell'esame del Parlamento. A promuovere l'iniziativa, organizzata da Italian Blue Growth, è l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrosettentrionale in collaborazione con la Regione Emilia-Romagna e il Comune di Ravenna. Abbiamo accolto con entusiasmo questa sfida - spiega il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Francesco Benevolo -. Questo, per la città e il porto di Ravenna, è un anno molto particolare. Veniamo da un record storico dei traffici nel 2025, abbiamo superato la soglia critica dei 28 milioni di tonnellate e stiamo proseguendo in un percorso di sviluppo sorprendente. Anche i dati di aprile a consuntivo ci danno una percentuale di crescita del 30% rispetto allo scorso anno". La nuova riforma. Durante la tre giorni, i soggetti coinvolti saranno anche chiamati ad aprire un confronto sul nuovo disegno di legge del sistema portuale che porterà a una trasformazione organizzativa dell'intero comparto. Il ddl ha ottenuto l'ok della Ragioneria di Stato e ora passerà all'esame della commissione trasporti della Camera. "Si tratta di una riforma importante che prevede la creazione di una società nazionale, Porti d'Italia Spa, che controllerà la gran parte degli investimenti e metterà a disposizione azioni di coordinamento molto innovative e oggi necessarie". Qualche dubbio sui termini attuali della riforma viene invece sollevato dalla Regione: "La scelta di portare il primo dibattito di discussione proprio in Emilia-Romagna la prendiamo come apertura - spiega il presidente De Pascale -. Siamo a sostegno di una strategia nazionale sui porti che sia basata su elementi oggettivi, dall'altra parte siamo consapevoli che una centralizzazione dell'amministrazione non sempre corrisponda a efficacia ed efficienza. Sicuramente vogliamo concorrere a definire questa strategia ma ci preoccupa l'accentramento della gestione". La centralità del porto ravennate. In occasione della presentazione del festival "Deportibus", il presidente De Pascale è tornato a sottolineare le prospettive del porto di Ravenna: "Per dieci anni abbiamo messo a terra investimenti attesi da tempo.

Ravenna Today

Ravenna

Oggi il porto è un'infrastruttura strategica di corridoi europei per tutta la manifattura del centro Europa in termini di approvvigionamento di materie prime. Il porto è una condizione imprescindibile per la sopravvivenza della manifattura dell'Emilia-Regione, perché le materie prime per la Pianura Padana e per la regione provengono dal porto di Ravenna. Se va in crisi questo, e se perde competitività, perde contestualmente di competitività tutto un distretto produttivo relevantissimo". Il festival La rassegna conta oltre 30 momenti di incontro, fra tavole rotonde e sessioni tecniche, con la partecipazione di oltre cento relatori tra istituzioni, rappresentanti dell'industria, dei territori e della comunità marittima. Nella tre giorni si parlerà della centralità dei sistemi portuali all'interno dell'economia territoriale, nazionale e come punto strategico per i commerci internazionali. Una prima parte dal titolo "Connessioni" sarà dedicata a un confronto tecnico con esperti e istituzioni partendo anche dalla riforma del **sistema portuale**, che porterà al tavolo tutti i soggetti coinvolti. La seconda parte, dal titolo "Impronte", si snoderà con un programma culturale diffuso in città, che prevede visite guidate, mostre, laboratori, incontri e spettacoli gratuiti, realizzati grazie alla collaborazione con la rete culturale di Ravenna. Tra gli appuntamenti più attesi: il concerto di Olen Cesari, artista di rilievo internazionale che porterà a teatro la sua International Clandestine Orchestra il 22 maggio, e poi, il 23 maggio, in Darsena lo spettacolo di droni luminosi accompagnato dalla musica dal vivo dell'orchestra La Corelli.

Ravenna, accordo su logistica portuale: firmata l'intesa tra autotrasporto e committenza

Nuove regole condivise per la gestione della logistica dei container nel porto di Ravenna. Le associazioni della committenza - spedizionieri ARSI e agenti marittimi ASAMAR - e quelle dell'autotrasporto (CNA Ravenna, Confartigianato Imprese Ravenna, Confcooperative Romagna Estense e Legacoop Romagna), riunite nel CUAR, hanno siglato un accordo per disciplinare in modo uniforme i tempi di attesa nelle operazioni di carico e scarico delle merci. L'intesa, firmata presso la sede dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale e curata dall'avvocato Simone Bassi, introduce l'obbligo di contratti scritti, la definizione chiara delle modalità operative e strumenti condivisi per prevenire contenziosi. Tra questi, anche una commissione paritetica incaricata della gestione delle eventuali controversie. Obiettivo dell'accordo è garantire maggiore trasparenza e certezza organizzativa agli operatori, in un contesto complesso come quello della logistica portuale, favorendo al tempo stesso condizioni uniformi tra le parti e una più efficiente gestione delle attività. Alla base del documento, viene sottolineato, c'è il riconoscimento della qualità delle relazioni tra imprese come fattore decisivo per la competitività del sistema portuale. La scelta di adottare regole comuni rappresenta quindi anche un segnale di fiducia reciproca e un passo verso rapporti più stabili, fondati su correttezza e legalità. «Non solo regole, dunque, ma un vero e proprio patto di sistema - osserva il coordinatore del CUAR Veniero Rosetti - che punta a rinsaldare le relazioni fra gli operatori della logistica e a qualificare ulteriormente il porto di Ravenna [] nell'ottica del contrasto a qualsiasi forma di illegalità». Sulla stessa linea la presidente di Arsi, Annagiulia Randi: «È un accordo importante [] L'intesa punta [] su previsioni contrattuali uniformi in materia di tempi di attesa [] offrendo maggiore certezza e organizzazione agli operatori». Comment i.



Servizio rimorchio Porto di Ravenna: rinnovato dopo più di 10 anni e un anno di trattativa il contratto integrativo SERS

Filt Cgil e Fit Cisl, unitamente alle proprie Rsu, comunicano la firma del rinnovo del contratto integrativo aziendale della Sers per il personale adibito al servizio di rimorchio nel **porto** di **Ravenna**, grazie al mandato sottoscritto dalla maggioranza dei lavoratori. I vertici di FILT CGIL e FIT CISL affermano che il rinnovo è avvenuto dopo una lunga e difficile trattativa, durata più di un anno, con la necessità di rinnovare un contratto integrativo scaduto da ben 10 anni ed esigenze articolate sia da parte aziendale che da parte dei lavoratori. Infatti, proprio in questi giorni, per la Sers partirà la nuova concessione per il servizio di rimorchio nel **porto** di **Ravenna** che prevede una copertura più ampia e per i lavoratori era necessario arrivare a un accordo con carichi di lavoro inferiori e adeguati aumenti della retribuzione. "Il nuovo contratto prevede un incremento del numero degli equipaggi in servizio dai precedenti 16 a 18 con un conseguente calo dei carichi di lavoro, riduzione dei cavi medi per equipaggio superiore al 10% e un'articolazione dei turni che nel rispetto della sicurezza a bordo garantisce 5 giorni di riposo nei 15 in cui si articola il turno" -dichiarano i vertici di FILT CGIL E FIT CISL, aggiungendo-

"Dal punto di vista economico, oltre al superamento delle precedenti differenti indennità esistenti a seconda dell'anzianità, è previsto un importante aumento annuo a fronte dell'incremento dell'indennità di produttività mensile diversificata a seconda della qualifica. Oltre a questo, è stato istituito un premio di risultato annuale che, a seconda del traffico in **porto**, porterà in aggiunta mediamente dai 1.700 ai 2.300 euro per lavoratore. A chiusura dell'accordo, le parti, inoltre, hanno definito l'erogazione per l'anno 2025 di una cifra una tantum per i lavoratori in forza al momento del rinnovo". "Filt Cgil e Fit Cisl esprimono grande soddisfazione per il risultato raggiunto, che tra le altre cose ha permesso di evitare il rischio dell'azzeramento di tutta la contrattazione precedente, con le gravi ricadute economiche e normative sui lavoratori, frutto di una scellerata e inconcepibile, oltre che di dubbia legittimità, disdetta del vecchio contratto aziendale" dichiarano i sindacati che auspicano che questo importante risultato crei le condizioni per ritrovare spirito costruttivo e collaborativo all'interno dell'azienda. Comment i.



Filt Cgil e Fit Cisl, unitamente alle proprie Rsu, comunicano la firma del rinnovo del contratto integrativo aziendale della Sers per il personale adibito al servizio di rimorchio nel porto di Ravenna, grazie al mandato sottoscritto dalla maggioranza dei lavoratori. I vertici di FILT CGIL e FIT CISL affermano che il rinnovo è avvenuto dopo una lunga e difficile trattativa, durata più di un anno, con la necessità di rinnovare un contratto integrativo scaduto da ben 10 anni ed esigenze articolate sia da parte aziendale che da parte dei lavoratori. Infatti, proprio in questi giorni, per la Sers partirà la nuova concessione per il servizio di rimorchio nel porto di Ravenna che prevede una copertura più ampia e per i lavoratori era necessario arrivare a un accordo con carichi di lavoro inferiori e adeguati aumenti della retribuzione. "Il nuovo contratto prevede un incremento del numero degli equipaggi in servizio dai precedenti 16 a 18 con un conseguente calo dei carichi di lavoro, riduzione dei cavi medi per equipaggio superiore al 10% e un'articolazione dei turni che nel rispetto della sicurezza a bordo garantisce 5 giorni di riposo nei 15 in cui si articola il turno" -dichiarano i vertici di FILT CGIL E FIT CISL, aggiungendo-

"Dal punto di vista economico, oltre al superamento delle precedenti differenti indennità esistenti a seconda dell'anzianità, è previsto un importante aumento annuo a fronte dell'incremento dell'indennità di produttività mensile diversificata a seconda della qualifica. Oltre a questo, è stato istituito un premio di risultato annuale che, a seconda del traffico in porto, porterà in aggiunta mediamente dai 1.700 ai 2.300 euro per lavoratore. A chiusura dell'accordo, le parti, inoltre, hanno definito l'erogazione per l'anno 2025 di una cifra una tantum per i lavoratori in forza al

Ravenna capitale dei porti con il festival DePortibus, dal 21 al 23 maggio: incontri, conferenze, mostre e spettacoli

Non solo un confronto tra addetti ai lavori, ma un appuntamento che prova ad aprire il mondo dei porti alla città: Ravenna si prepara a ospitare DePortibus, il festival nazionale dedicato alla portualità, in programma dal 21 al 23 maggio. Tre giorni di incontri, tavole rotonde e iniziative pubbliche che metteranno al centro il futuro di un settore sempre più strategico per l'economia italiana. Dalla riforma della governance portuale attualmente all'esame del Parlamento al ruolo del Mediterraneo negli equilibri geopolitici, passando per sicurezza energetica, logistica e innovazione tecnologica: saranno questi alcuni dei temi chiave al centro del dibattito. Un'agenda ampia che intreccia infrastrutture, sistema produttivo e nuove competenze, con uno sguardo anche alle applicazioni dell'intelligenza artificiale nel settore. A Ravenna, prima città Capitale italiana del Mare, il festival metterà in dialogo istituzioni, autorità portuali, imprese e operatori. Non solo confronto tecnico, però: il programma presentato oggi in Regione prevede oltre 30 appuntamenti distribuiti tra porto e Darsena, pensati anche per coinvolgere cittadini e territorio sui temi del mare, del lavoro portuale e dell'innovazione. A fare da sfondo il Porto di Ravenna, unico porto commerciale dell'Emilia-Romagna, tra i principali scali dell'Adriatico per traffico merci e primo in Italia per rinfuse. Un hub che collega le rotte marittime al sistema produttivo del Nord Italia e del Centro Europa, con un ruolo sempre più rilevante anche sul fronte energetico. In programma dal 21 al 23 maggio, il festival promosso dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale in collaborazione con Regione Emilia-Romagna, Provincia e Comune di Ravenna, organizzato da Italian Blue Growth si articola in oltre 30 appuntamenti tra tavole rotonde, incontri e iniziative aperte alla cittadinanza, affiancando al confronto tra decisori pubblici una proposta diffusa tra porto e Darsena, pensata per avvicinare ai temi del mare, del lavoro portuale e dell'innovazione. DePortibus il Festival dei Porti che collegano il mondo è stato presentato oggi in Regione dal presidente, Michele de Pascale, dall'assessora regionale a Infrastrutture e Trasporti, Irene Priolo, dal sindaco di Ravenna, Alessandro Barattoni, dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale, Francesco Benevolo, dalla presidente di Italian Blue Growth, Cristiana Pagni. Presenti anche Gabriele Ciofi, Dirigente della Divisioni Generale Porti del MIT e il direttore marittimo e comandante della Capitaneria di Porto Guardia Costiera di Ravenna, Maurizio Tattoli. Cristiana Pagni, presidente di Italian Blue Growth, ha spiegato che DePortibus nasce con l'obiettivo di valorizzare il porto come punto di incontro tra economia, territorio e culture, sottolineando come oggi la blue economy rappresenti un asset sempre più centrale per la competitività del Paese. In un contesto segnato da cambiamenti geopolitici e logistici, il festival vuole offrire



Non solo un confronto tra addetti ai lavori, ma un appuntamento che prova ad aprire il mondo dei porti alla città: Ravenna si prepara a ospitare DePortibus, il festival nazionale dedicato alla portualità, in programma dal 21 al 23 maggio. Tre giorni di incontri, tavole rotonde e iniziative pubbliche che metteranno al centro il futuro di un settore sempre più strategico per l'economia italiana. Dalla riforma della governance portuale - attualmente all'esame del Parlamento - al ruolo del Mediterraneo negli equilibri geopolitici, passando per sicurezza energetica, logistica e innovazione tecnologica: saranno questi alcuni dei temi chiave al centro del dibattito. Un'agenda ampia che intreccia infrastrutture, sistema produttivo e nuove competenze, con uno sguardo anche alle applicazioni dell'intelligenza artificiale nel settore. A Ravenna, prima città Capitale italiana del Mare, il festival metterà in dialogo istituzioni, autorità portuali, imprese e operatori. Non solo confronto tecnico, però: il programma - presentato oggi in Regione - prevede oltre 30 appuntamenti distribuiti tra porto e Darsena, pensati anche per coinvolgere cittadini e territorio sui temi del mare, del lavoro portuale e dell'innovazione. A fare da sfondo il Porto di Ravenna, unico porto commerciale dell'Emilia-Romagna, tra i principali scali dell'Adriatico per traffico merci e primo in Italia per rinfuse. Un hub che collega le rotte marittime al sistema produttivo del Nord Italia e del Centro Europa, con un ruolo sempre più rilevante anche sul fronte energetico. In programma dal 21 al 23 maggio, il festival - promosso dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale in collaborazione con Regione Emilia-Romagna, Provincia e Comune di Ravenna - organizzato da Italian Blue Growth - si articola in oltre 30

uno spazio stabile di confronto sul futuro della portualità, affiancando al dibattito strategico una dimensione più aperta e partecipativa rivolta alla città. Sulla stessa linea il presidente dell'Autorità portuale, Francesco Benevolo, che ha evidenziato il percorso di crescita dello scalo ravennate e il suo ruolo nel sistema nazionale: DePortibus sarà un'occasione di dialogo tra operatori e istituzioni, ma anche un momento per rafforzare il legame tra porto e territorio, affrontando temi come riforma del sistema portuale, sostenibilità, innovazione e scenari geopolitici. Dal Ministero delle Infrastrutture, Gabriele Ciofi ha sottolineato come il festival rappresenti uno spazio raro in cui la portualità viene raccontata nella sua interezza e, soprattutto, la prima grande occasione pubblica di confronto sulla riforma del sistema portuale appena avviata in Parlamento. Un passaggio cruciale, evidenzia, che consentirà a istituzioni e operatori di contribuire con proposte e contenuti in una fase decisiva per il settore. Per il sindaco Alessandro Barattoni, la manifestazione contribuisce a valorizzare il legame tra città e mare, inserendosi nel percorso che ha portato Ravenna a essere Capitale italiana del Mare 2026. Un'occasione, sottolinea, per rafforzare la rete dei soggetti che operano nel settore e promuovere una crescita condivisa del territorio. Partecipiamo con entusiasmo a questa importante manifestazione- ha dichiarato Barattoni che ha il merito di puntare l'attenzione su uno scalo fondamentale per il traffico delle merci in mare Adriatico, il primo per rinfuse solide. Per tre giorni si affronteranno temi che aiuteranno a porre interessanti riflessioni per il futuro prossimo e che apriranno a confronti di crescita. DePortibus verrà ospitata in Darsena, nel luogo che maggiormente rispecchia il rapporto della città con l'acqua, elemento che ci ha permesso, lo scorso 4 marzo, di ottenere il titolo di Capitale italiana del mare 2026 , prestigioso riconoscimento istituito dal bando indetto dal Dipartimento per le Politiche del Mare e di cui questa manifestazione fa parte. Siamo convinti che questa nomina comporterà una crescita di tutto il territorio e un primo risultato, ovvero la messa in rete di tutti i soggetti che, a diverso titolo, lavorano con il mare, è già stato raggiunto. Oggi i porti sono uno dei cardini su cui si misura la forza di un sistema economico: competitività, energia, sicurezza degli approvvigionamenti, qualità delle filiere e capacità di stare nelle grandi rotte internazionali passano da qui hanno affermato il presidente de Pascale e l'assessora Priolo -. In questo quadro, Ravenna non è solo uno scalo, ma una piattaforma industriale, logistica ed energetica che sostiene una parte essenziale dell'economia dell'Emilia-Romagna e del Paese: dalle materie prime all'export, dalla manifattura alla logistica, fino ai collegamenti con il Centro Europa e il Mediterraneo. È per questa ragione che, come Regione, abbiamo scelto di investire con continuità sul porto, rafforzandone fondali, accessibilità ferroviaria, intermodalità e strumenti come la Zona logistica semplificata. È una scelta di politica industriale: significa sostenere le imprese, difendere il lavoro, rendere più competitivo il nostro sistema produttivo. Dentro questo percorso- proseguono presidente e assessora si colloca anche il confronto sulla riforma del sistema portuale, che deve accompagnare questa fase di crescita e non rallentarla. Servono regole chiare, stabilità e una visione nazionale che rafforzi i porti italiani valorizzando il ruolo dei territori, evitando

soluzioni centralistiche che rischiano di allontanare le decisioni da chi quei porti li fa funzionare ogni giorno. Per l'Emilia-Romagna questo passaggio è decisivo, perché riguarda direttamente la capacità del porto di Ravenna di continuare a sostenere il nostro tessuto produttivo. È fondamentale una riforma che accompagni il lavoro già in corso, rafforzi ciò che funziona e metta un porto, come quello di Ravenna, nelle condizioni di crescere ancora, insieme alle imprese e ai territori che ogni giorno lo fanno vivere. IL PROGRAMMA www.deportibus.it DePortibus sarà anche il primo vero momento di confronto pubblico sulla riforma del sistema portuale, dopo il via libera della Ragioneria dello Stato. Il tema sarà al centro di una tavola rotonda dedicata con il viceministro Edoardo Rixi. Il festival si aprirà giovedì 21 maggio alle Artificerie Almagià e, per tre giorni, trasformerà Ravenna, il porto e la Darsena in un laboratorio diffuso di idee, relazioni e visioni, con oltre 30 appuntamenti tra incontri istituzionali, conferenze, presentazioni, momenti di networking e spettacoli. Il programma si articola in due direttrici. Connessioni è il cuore istituzionale e strategico della manifestazione: uno spazio di confronto tra Governo, autorità portuali, imprese, associazioni e mondo accademico sui grandi temi del settore. Dalla centralità del Mediterraneo negli equilibri geopolitici alla riforma della governance portuale, fino alla blue economy, alla transizione energetica, alla decarbonizzazione, all'intermodalità e al ruolo della logistica nella competitività del Made in Italy. Tre giornate tematiche accompagneranno il dibattito: il Mediterraneo, la riforma dei porti e la blue economy. Accanto a questo, Impronte rappresenta la dimensione più aperta e partecipativa del festival, con un programma diffuso pensato per coinvolgere cittadini, famiglie e giovani. Spazio a visite guidate, mostre, laboratori, incontri e attività legate al mare e alla cultura portuale, ospitate nei principali luoghi della città e di Marina di Ravenna. Tra gli appuntamenti più attesi, il concerto di Olen Cesari al Teatro Alighieri e la serata conclusiva in Darsena, con uno spettacolo di droni luminosi, fuochi d'artificio e musica dal vivo. Coinvolti anche musei e istituzioni culturali del territorio (MAR, Fondazione RavennAntica, Biblioteca Classense, MAS di Marina di Ravenna, Casa Matha, teatro di figura con Arrivano dal mare, Accademia di Belle Arti, CESTHA, ITIS Nullo Baldini, TUTTINBARCABILI) con iniziative che spaziano dalla storia del porto alle attività subacquee, fino a progetti dedicati agli studenti e alle nuove generazioni. Non mancheranno esperienze dirette, come visite ai centri di ricerca ambientale, attività didattiche e iniziative inclusive legate al mare. Un festival che punta così a tenere insieme alta formazione e divulgazione, confronto strategico e partecipazione, con l'obiettivo di riportare il porto al centro non solo delle politiche economiche, ma anche della vita culturale e sociale della città.

Presentato DePortibus 2026 a Ravenna dal 21 al 23 maggio

Dalla competitività dei sistemi portuali negli scenari globali alla transizione energetica, dalla digitalizzazione della logistica allo sviluppo sostenibile e al rapporto tra **porto** e città. Sono alcune delle questioni che riguardano il dibattito sul futuro dei porti, infrastrutture strategiche per l'economia, gli scambi internazionali e la sicurezza energetica. Temi che saranno al centro di DePortibus 2026, il festival nazionale dedicato ai porti, alla logistica e alla blue economy, in programma dal 21 al 23 maggio. Per la prima volta l'iniziativa sarà ospitata a Ravenna, hub strategico dell'Adriatico e snodo per i traffici e i collegamenti con il Nord Italia e il Centro Europa, oggi al centro di una fase di sviluppo che intreccia logistica, energia e infrastrutture.



Dalla competitività dei sistemi portuali negli scenari globali alla transizione energetica, dalla digitalizzazione della logistica allo sviluppo sostenibile e al rapporto tra porto e città. Sono alcune delle questioni che riguardano il dibattito sul futuro dei porti, infrastrutture strategiche per l'economia, gli scambi internazionali e la sicurezza energetica. Temi che saranno al centro di DePortibus 2026, il festival nazionale dedicato ai porti, alla logistica e alla blue economy, in programma dal 21 al 23 maggio. Per la prima volta l'iniziativa sarà ospitata a Ravenna, hub strategico dell'Adriatico e snodo per i traffici e i collegamenti con il Nord Italia e il Centro Europa, oggi al centro di una fase di sviluppo che intreccia logistica, energia e infrastrutture.

Rinnovato dopo più di 10 anni e un anno di trattativa il contratto integrativo SERS

F il t Cgil e Fit Cisl , unitamente alle proprie R su , comunicano la firma del rinnovo del c ontratto integrativo aziendale della S ers per il personale adibito al servizio di rimorchio nel **porto** d i **Ravenna**, grazie al mandato sottoscritto dalla maggioranza dei lavoratori. Il rinnovo avviene dopo una lunga e difficile trattativa, durata più di un anno, con la necessità di rinnovare un contratto integrativo scaduto da ben 10 anni ed esigenze articolate sia da parte aziendale che da parte dei lavoratori. Infatti, proprio in questi giorni, per la Sers partirà la nuova concessione per il servizio di rimorchio nel **porto** di **Ravenna** che prevede una copertura più ampia e per i lavoratori era necessario arrivare a un accordo con carichi di lavoro inferiori e adeguati aumenti della retribuzione. Il nuovo contratto prevede un incremento del numero degli equipaggi in servizio dai precedenti 16 a 18 con un conseguente calo dei carichi di lavoro, riduzione dei cavi medi per equipaggio superiore al 10% e un'articolazione dei turni che nel rispetto della sicurezza a bordo garantisce 5 giorni di riposo nei 15 in cui si articola il turno. Dal punto di vista economico, oltre al superamento delle precedenti differenti indennità esistenti a seconda dell'anzianità, è previsto un importante aumento annuo a fronte dell'incremento dell'indennità di produttività mensile diversificata a seconda della qualifica. Oltre a questo, è stato istituito un premio di risultato annuale che, a seconda del traffico in **porto**, porterà in aggiunta mediamente dai 1.700 ai 2.300 euro per lavoratore. A chiusura dell'accordo, le parti, inoltre, hanno definito l'erogazione per l'anno 2025 di una cifra una tantum per i lavoratori in forza al momento del rinnovo. F il t Cgil e Fit Cisl esprimono grande soddisfazione per il risultato raggiunto, che tra le altre cose ha permesso di evitare il rischio dell'azzeramento di tutta la contrattazione precedente, con le gravi ricadute economiche e normative sui lavoratori, frutto di una scellerata e inconcepibile , oltre che di dubbia legittimità, disdetta del vecchio contratto aziendale. I sindacati auspicano che questo importante risultato crei le condizioni per ritrovare spirito costruttivo e collaborativo all'interno dell'azienda.



F il t Cgil e Fit Cisl , unitamente alle proprie R su , comunicano la firma del rinnovo del c ontratto integrativo aziendale della S ers per il personale adibito al servizio di rimorchio nel porto d i Ravenna, grazie al mandato sottoscritto dalla maggioranza dei lavoratori. Il rinnovo avviene dopo una lunga e difficile trattativa, durata più di un anno, con la necessità di rinnovare un contratto integrativo scaduto da ben 10 anni ed esigenze articolate sia da parte aziendale che da parte dei lavoratori. Infatti, proprio in questi giorni, per la Sers partirà la nuova concessione per il servizio di rimorchio nel porto di Ravenna che prevede una copertura più ampia e per i lavoratori era necessario arrivare a un accordo con carichi di lavoro inferiori e adeguati aumenti della retribuzione. Il nuovo contratto prevede un incremento del numero degli equipaggi in servizio dai precedenti 16 a 18 con un conseguente calo dei carichi di lavoro; riduzione dei cavi medi per equipaggio superiore al 10% e un'articolazione dei turni che nel rispetto della sicurezza a bordo garantisce 5 giorni di riposo nei 15 in cui si articola il turno. Dal punto di vista economico, oltre al superamento delle precedenti differenti indennità esistenti a seconda dell'anzianità, è previsto un importante aumento annuo a fronte dell'incremento dell'indennità di produttività mensile diversificata a seconda della qualifica. Oltre a questo, è stato istituito un premio di risultato annuale che, a seconda del traffico in porto, porterà in aggiunta mediamente dai 1.700 ai 2.300 euro per lavoratore. A chiusura dell'accordo, le parti, inoltre, hanno definito l'erogazione per l'anno 2025 di una cifra una tantum per i lavoratori in forza al momento del rinnovo. F il t Cgil e Fit Cisl esprimono grande soddisfazione per il risultato raggiunto, che tra le altre cose ha

Romagnanotizie

Ravenna

Ravenna capitale dei porti con il festival DePortibus, dal 21 al 23 maggio: incontri, conferenze, mostre e spettacoli

Non solo un confronto tra addetti ai lavori, ma un appuntamento che prova ad aprire il mondo dei porti alla città: Ravenna si prepara a ospitare DePortibus, il festival nazionale dedicato alla portualità, in programma dal 21 al 23 maggio. Tre giorni di incontri, tavole rotonde e iniziative pubbliche che metteranno al centro il futuro di un settore sempre più strategico per l'economia italiana. Dalla riforma della governance portuale attualmente all'esame del Parlamento al ruolo del Mediterraneo negli equilibri geopolitici, passando per sicurezza energetica, logistica e innovazione tecnologica: saranno questi alcuni dei temi chiave al centro del dibattito. Un'agenda ampia che intreccia infrastrutture, sistema produttivo e nuove competenze, con uno sguardo anche alle applicazioni dell'intelligenza artificiale nel settore. ADV ADV A Ravenna, prima città Capitale italiana del Mare, il festival metterà in dialogo istituzioni, autorità portuali, imprese e operatori. Non solo confronto tecnico, però: il programma presentato oggi in Regione prevede oltre 30 appuntamenti distribuiti tra porto e Darsena, pensati anche per coinvolgere cittadini e territorio sui temi del mare, del lavoro portuale e dell'innovazione. ADV A fare da sfondo il Porto di Ravenna, unico porto commerciale dell'Emilia-Romagna, tra i principali scali dell'Adriatico per traffico merci e primo in Italia per rinfuse. Un hub che collega le rotte marittime al sistema produttivo del Nord Italia e del Centro Europa, con un ruolo sempre più rilevante anche sul fronte energetico. ADV In programma dal 21 al 23 maggio, il festival promosso dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale in collaborazione con Regione Emilia-Romagna, Provincia e Comune di Ravenna, organizzato da Italian Blue Growth si articola in oltre 30 appuntamenti tra tavole rotonde, incontri e iniziative aperte alla cittadinanza, affiancando al confronto tra decisori pubblici una proposta diffusa tra porto e Darsena, pensata per avvicinare ai temi del mare, del lavoro portuale e dell'innovazione. ADV ADV DePortibus il Festival dei Porti che collegano il mondo è stato presentato oggi in Regione dal presidente, Michele de Pascale, dall'assessora regionale a Infrastrutture e Trasporti, Irene Priolo, dal sindaco di Ravenna, Alessandro Barattoni, dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale, Francesco Benevolo, dalla presidente di Italian Blue Growth, Cristiana Pagni. Presenti anche Gabriele Ciofi, Dirigente della Divisioni Generale Porti del MIT e il direttore marittimo e comandante della Capitaneria di Porto Guardia Costiera di Ravenna, Maurizio Tattoli. ADV ADV Cristiana Pagni, presidente di Italian Blue Growth, ha spiegato che DePortibus nasce con l'obiettivo di valorizzare il porto come punto di incontro tra economia, territorio e culture, sottolineando come oggi la blue economy rappresenti un asset sempre più centrale per la competitività del Paese. In un contesto segnato



Non solo un confronto tra addetti ai lavori, ma un appuntamento che prova ad aprire il mondo dei porti alla città: Ravenna si prepara a ospitare DePortibus, il festival nazionale dedicato alla portualità, in programma dal 21 al 23 maggio. Tre giorni di incontri, tavole rotonde e iniziative pubbliche che metteranno al centro il futuro di un settore sempre più strategico per l'economia italiana. Dalla riforma della governance portuale - attualmente all'esame del Parlamento - al ruolo del Mediterraneo negli equilibri geopolitici, passando per sicurezza energetica, logistica e innovazione tecnologica: saranno questi alcuni dei temi chiave al centro del dibattito. Un'agenda ampia che intreccia infrastrutture, sistema produttivo e nuove competenze, con uno sguardo anche alle applicazioni dell'intelligenza artificiale nel settore. ADV ADV A Ravenna, prima città Capitale italiana del Mare, il festival metterà in dialogo istituzioni, autorità portuali, imprese e operatori. Non solo confronto tecnico, però: il programma - presentato oggi in Regione - prevede oltre 30 appuntamenti distribuiti tra porto e Darsena, pensati anche per coinvolgere cittadini e territorio sui temi del mare, del lavoro portuale e dell'innovazione. ADV A fare da sfondo il Porto di Ravenna, unico porto commerciale dell'Emilia-Romagna, tra i principali scali dell'Adriatico per traffico merci e primo in Italia per rinfuse. Un hub che collega le rotte marittime al sistema produttivo del Nord Italia e del Centro Europa, con un ruolo sempre più rilevante anche sul fronte energetico. ADV In programma dal 21 al 23 maggio, il festival - promosso dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale in collaborazione con Regione Emilia-Romagna, Provincia e Comune di Ravenna - organizzato da Italian Blue Growth - si articola in oltre 30 appuntamenti tra tavole rotonde, incontri e iniziative aperte alla cittadinanza, affiancando al confronto tra decisori pubblici una proposta diffusa tra porto e Darsena, pensata per avvicinare ai temi del mare, del

Romagnanotizie

Ravenna

da cambiamenti geopolitici e logistici, il festival vuole offrire uno spazio stabile di confronto sul futuro della portualità, affiancando al dibattito strategico una dimensione più aperta e partecipativa rivolta alla città. ADV ADV Sulla stessa linea il presidente dell'Autorità portuale, Francesco Benevolo, che ha evidenziato il percorso di crescita dello scalo ravennate e il suo ruolo nel sistema nazionale: DePortibus sarà un'occasione di dialogo tra operatori e istituzioni, ma anche un momento per rafforzare il legame tra porto e territorio, affrontando temi come riforma del sistema portuale, sostenibilità, innovazione e scenari geopolitici. Dal Ministero delle Infrastrutture, Gabriele Ciofi ha sottolineato come il festival rappresenti uno spazio raro in cui la portualità viene raccontata nella sua interezza e, soprattutto, la prima grande occasione pubblica di confronto sulla riforma del sistema portuale appena avviata in Parlamento. Un passaggio cruciale, evidenzia, che consentirà a istituzioni e operatori di contribuire con proposte e contenuti in una fase decisiva per il settore. Per il sindaco Alessandro Barattoni, la manifestazione contribuisce a valorizzare il legame tra città e mare, inserendosi nel percorso che ha portato Ravenna a essere Capitale italiana del Mare 2026. Un'occasione, sottolinea, per rafforzare la rete dei soggetti che operano nel settore e promuovere una crescita condivisa del territorio. Partecipiamo con entusiasmo a questa importante manifestazione- ha dichiarato Barattoni che ha il merito di puntare l'attenzione su uno scalo fondamentale per il traffico delle merci in mare Adriatico, il primo per rinfuse solide. Per tre giorni si affronteranno temi che aiuteranno a porre interessanti riflessioni per il futuro prossimo e che apriranno a confronti di crescita. DePortibus verrà ospitata in Darsena, nel luogo che maggiormente rispecchia il rapporto della città con l'acqua, elemento che ci ha permesso, lo scorso 4 marzo, di ottenere il titolo di Capitale italiana del mare 2026 , prestigioso riconoscimento istituito dal bando indetto dal Dipartimento per le Politiche del Mare e di cui questa manifestazione fa parte. Siamo convinti che questa nomina comporterà una crescita di tutto il territorio e un primo risultato, ovvero la messa in rete di tutti i soggetti che, a diverso titolo, lavorano con il mare, è già stato raggiunto. Oggi i porti sono uno dei cardini su cui si misura la forza di un sistema economico: competitività, energia, sicurezza degli approvvigionamenti, qualità delle filiere e capacità di stare nelle grandi rotte internazionali passano da qui hanno affermato il presidente de Pascale e l'assessora Priolo -. In questo quadro, Ravenna non è solo uno scalo, ma una piattaforma industriale, logistica ed energetica che sostiene una parte essenziale dell'economia dell'Emilia-Romagna e del Paese: dalle materie prime all'export, dalla manifattura alla logistica, fino ai collegamenti con il Centro Europa e il Mediterraneo. È per questa ragione che, come Regione, abbiamo scelto di investire con continuità sul porto, rafforzandone fondali, accessibilità ferroviaria, intermodalità e strumenti come la Zona logistica semplificata. È una scelta di politica industriale: significa sostenere le imprese, difendere il lavoro, rendere più competitivo il nostro sistema produttivo. Dentro questo percorso- proseguono presidente e assessora si colloca anche il confronto sulla riforma del sistema portuale, che deve accompagnare questa fase di crescita e non rallentarla. Servono regole chiare, stabilità

Romagnanotizie

Ravenna

e una visione nazionale che rafforzi i porti italiani valorizzando il ruolo dei territori, evitando soluzioni centralistiche che rischiano di allontanare le decisioni da chi quei porti li fa funzionare ogni giorno. Per l'Emilia-Romagna questo passaggio è decisivo, perché riguarda direttamente la capacità del porto di Ravenna di continuare a sostenere il nostro tessuto produttivo. È fondamentale una riforma che accompagni il lavoro già in corso, rafforzi ciò che funziona e metta un porto, come quello di Ravenna, nelle condizioni di crescere ancora, insieme alle imprese e ai territori che ogni giorno lo fanno vivere. IL PROGRAMMA www.deportibus.it DePortibus sarà anche il primo vero momento di confronto pubblico sulla riforma del sistema portuale, dopo il via libera della Ragioneria dello Stato. Il tema sarà al centro di una tavola rotonda dedicata con il viceministro Edoardo Rixi. Il festival si aprirà giovedì 21 maggio alle Artificerie Almagià e, per tre giorni, trasformerà Ravenna, il porto e la Darsena in un laboratorio diffuso di idee, relazioni e visioni, con oltre 30 appuntamenti tra incontri istituzionali, conferenze, presentazioni, momenti di networking e spettacoli. Il programma si articola in due direttrici. Connessioni è il cuore istituzionale e strategico della manifestazione: uno spazio di confronto tra Governo, autorità portuali, imprese, associazioni e mondo accademico sui grandi temi del settore. Dalla centralità del Mediterraneo negli equilibri geopolitici alla riforma della governance portuale, fino alla blue economy, alla transizione energetica, alla decarbonizzazione, all'intermodalità e al ruolo della logistica nella competitività del Made in Italy. Tre giornate tematiche accompagneranno il dibattito: il Mediterraneo, la riforma dei porti e la blue economy. Accanto a questo, Impronte rappresenta la dimensione più aperta e partecipativa del festival, con un programma diffuso pensato per coinvolgere cittadini, famiglie e giovani. Spazio a visite guidate, mostre, laboratori, incontri e attività legate al mare e alla cultura portuale, ospitate nei principali luoghi della città e di Marina di Ravenna. Tra gli appuntamenti più attesi, il concerto di Olen Cesari al Teatro Alighieri e la serata conclusiva in Darsena, con uno spettacolo di droni luminosi, fuochi d'artificio e musica dal vivo. Coinvolti anche musei e istituzioni culturali del territorio (MAR, Fondazione RavennAntica, Biblioteca Classense, MAS di Marina di Ravenna, Casa Matha, teatro di figura con Arrivano dal mare, Accademia di Belle Arti, CESTHA, ITIS Nullo Baldini, TUTTINBARCABILI) con iniziative che spaziano dalla storia del porto alle attività subacquee, fino a progetti dedicati agli studenti e alle nuove generazioni. Non mancheranno esperienze dirette, come visite ai centri di ricerca ambientale, attività didattiche e iniziative inclusive legate al mare. Un festival che punta così a tenere insieme alta formazione e divulgazione, confronto strategico e partecipazione, con l'obiettivo di riportare il porto al centro non solo delle politiche economiche, ma anche della vita culturale e sociale della città. Comment i I commenti esprimono il pensiero dell'autore e non rappresentano la linea editoriale della testata. La redazione si riserva di moderare tutti i commenti, negando la pubblicazione a quelli ritenuti offensivi, volgari, illeciti o che includano link a siti esterni.

Shipping Italy

Ravenna

Rinnovato a Ravenna il contratto integrativo di Sers per il 'nuovo' rimorchio portuale

Firmato da Filt Cgil e Fit Cisl, non è stato sottoscritto da Uiltrasporti che nei giorni scorsi ha proclamato lo stato di agitazione nello scalo. Accordo raggiunto a **Ravenna** tra i sindacati Filt Cgil e Fit Cisl e Sers (MedTug) sul rinnovo del contratto integrativo aziendale per il personale addetto al servizio di rimorchio nello scalo. Le due sigle lo hanno annunciato oggi, evidenziando di avere avuto "mandato dalla maggioranza dei lavoratori", che si era già espressa a favore dell'intesa tramite una sottoscrizione con firma della relativa bozza. Non ha invece firmato l'accordo Uiltrasporti, che nei giorni scorsi aveva proclamato lo stato di agitazione per i lavoratori del rimorchio dello scalo. Il rinnovo, ricostruiscono ora in una nota Filt Cgil e Fit Cisl, "avviene dopo una lunga e difficile trattativa, durata più di un anno, con la necessità di rinnovare un contratto integrativo scaduto da ben 10 anni ed esigenze articolate sia da parte aziendale che da parte dei lavoratori". La firma arriva peraltro nei giorni in cui sta diventando operativa la nuova concessione per il rimorchio nel porto di Ravenna, che come noto ha allargato il raggio dei servizi da assicurare. In particolare, il nuovo contratto - che salvo richiesta di indizione di un referendum da parte del sindacato non firmatario (ovvero Uiltrasporti) dovrebbe entrare in vigore automaticamente - "prevede un incremento del numero degli equipaggi in servizio dai precedenti 16 a 18 con un conseguente calo dei carichi di lavoro, riduzione dei cavi medi per equipaggio superiore al 10% e un'articolazione dei turni che nel rispetto della sicurezza a bordo garantisce 5 giorni di riposo nei 15 in cui si articola il turno", andando a rappresentare una versione aggiornata e integrata di quello presentato dalle stesse due sigle e rigettato dalla assemblea dei lavoratori lo scorso dicembre. Dal punto di vista economico, prosegue la nota di Filt Cgil e Fit Cisl, "oltre al superamento delle precedenti differenti indennità esistenti a seconda dell'anzianità, è previsto un importante aumento annuo a fronte dell'incremento dell'indennità di produttività mensile diversificata a seconda della qualifica". Viene inoltre istituito un premio di risultato annuale calibrato sulla base del traffico in porto, che porterà in aggiunta "mediamente dai 1.700 ai 2.300 euro per lavoratore". A chiusura dell'accordo, le parti, inoltre, hanno definito "l'erogazione per l'anno 2025 di una cifra una tantum per i lavoratori in forza al momento del rinnovo". La nota di Filt Cgil e Fit Cisl si chiude con l'espressione di soddisfazione per il risultato raggiunto, e l'auspicio che questo risultato "crei le condizioni per ritrovare spirito costruttivo e collaborativo all'interno dell'azienda".

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY. SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.



Firmato da Filt Cgil e Fit Cisl, non è stato sottoscritto da Uiltrasporti che nei giorni scorsi ha proclamato lo stato di agitazione nello scalo. Accordo raggiunto a Ravenna tra i sindacati Filt Cgil e Fit Cisl e Sers (MedTug) sul rinnovo del contratto integrativo aziendale per il personale addetto al servizio di rimorchio nello scalo. Le due sigle lo hanno annunciato oggi, evidenziando di avere avuto "mandato dalla maggioranza dei lavoratori", che si era già espressa a favore dell'intesa tramite una sottoscrizione con firma della relativa bozza. Non ha invece firmato l'accordo Uiltrasporti, che nei giorni scorsi aveva proclamato lo stato di agitazione per i lavoratori del rimorchio dello scalo. Il rinnovo, ricostruiscono ora in una nota Filt Cgil e Fit Cisl, "avviene dopo una lunga e difficile trattativa, durata più di un anno, con la necessità di rinnovare un contratto integrativo scaduto da ben 10 anni ed esigenze articolate sia da parte aziendale che da parte dei lavoratori". La firma arriva peraltro nei giorni in cui sta diventando operativa la nuova concessione per il rimorchio nel porto di Ravenna, che come noto ha allargato il raggio dei servizi da assicurare. In particolare, il nuovo contratto - che salvo richiesta di indizione di un referendum da parte del sindacato non firmatario (ovvero Uiltrasporti) dovrebbe entrare in vigore automaticamente - "prevede un incremento del numero degli equipaggi in servizio dai precedenti 16 a 18 con un conseguente calo dei carichi di lavoro, riduzione dei cavi medi per equipaggio superiore al 10% e un'articolazione dei turni che nel rispetto della sicurezza a bordo garantisce 5 giorni di riposo nei 15 in cui si articola il turno", andando a rappresentare una versione aggiornata e integrata di quello presentato dalle stesse due sigle e rigettato dalla assemblea dei lavoratori lo scorso dicembre. Dal punto di vista economico, prosegue la nota di Filt Cgil e Fit Cisl, "oltre al superamento delle precedenti differenti indennità esistenti a seconda dell'anzianità, è previsto un importante aumento annuo a fronte

Tele Romagna 24

Ravenna

RAVENNA: Sindaco, "da settembre nessun carico di esplosivi in porto verso Israele"

"Dopo l'episodio del settembre scorso non mi risulta che siano più transitati container contenenti esplosivi diretti ad Haifa dal nostro porto". Lo ha detto il sindaco di Ravenna Alessandro Barattoni, rispondendo a una domanda a margine di una conferenza in Regione Emilia-Romagna. "Credo - ha aggiunto il sindaco - che questa sia una cosa importante". Sulla modifica del codice etico di Sapir, società che gestisce il porto di Ravenna, Barattoni ha detto di sapere che la società "si è fatta dare un parere legale per via dei contratti in essere con fornitori e clienti quindi è un percorso che sta andando avanti". Il cambiamento del codice etico era stato chiesto dallo stesso Barattoni per evitare il passaggio di questo tipo di materiale, dopo che lo scorso autunno il primo cittadino si era opposto al transito attraverso lo scalo ravennate di alcuni carichi di esplosivo diretti in Israele.



Porti Alto Tirreno, approvato il Bilancio consuntivo: 102 mln su infrastrutture e sostenibilità

LIVORNO - Il Comitato di Gestione dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale** ha approvato oggi il rendiconto di gestione 2025. Il bilancio conferma una spiccata solidità patrimoniale e una crescita delle entrate, segnando un'accelerazione strategica sul fronte degli investimenti: con 102,5 milioni di euro impegnati per l'ammodernamento infrastrutturale, l'Ente ha quasi raddoppiato i volumi di spesa rispetto al 2024. Dai dati illustrati stamani dal dirigente del bilancio, Simone Gagliani, emerge come tra gli interventi principali finanziati con risorse statali e proprie spicchino per Livorno il riordino del raccordo ferroviario di Livorno Porto Nuovo (5,2 mln di euro), il ripristino di parte della banchina est del Canale industriale (9 mln), l'intervento di riqualificazione dell'area pescherecci della Darsena Vecchia (2,7 mln), lo sviluppo e all'implementazione dell'impianto TVCC di sicurezza **portuale** (1,4 mln di euro). In merito allo scalo di Piombino, l'**Autorità di Sistema Portuale** ha stanziato un milione di euro per la progettazione di fattibilità tecnico-economica della banchina ovest della Darsena Nord. L'investimento si aggiunge ai significativi interventi, attualmente in fase di ultimazione, come la realizzazione del cold ironing, il **sistema** di alimentazione elettrica delle navi dalla banchina. I lavori, iniziati nel 2024, sono ormai in fase di conclusione sia nel porto piombinese che in quello elbano di Portoferraio, e rappresentano un ulteriore passo in avanti nell'impegno profuso dall'**Autorità di Sistema Portuale** per assicurare ai propri porti uno sviluppo sostenibile. L'ente **portuale** ha inoltre finanziato con oltre 7 milioni di euro di risorse proprie molteplici interventi di manutenzione straordinaria. Altri 4 mln di euro sono stati investiti nella realizzazione di progetti, studi afferenti lo sviluppo strategico del porto e nelle spese per la sicurezza in ambito **portuale**, mentre 50 milioni derivanti dal mutuo BEI sono stati vincolati alle opere marittime e ai dragaggi della Darsena Europa. Le entrate correnti sono state pari a 54 milioni di euro, di cui 29,2 mln di entrate tributarie, provenienti dal riversamento delle tasse sulle merci imbarcate e sbarcate (per 17 mln), delle tasse di ancoraggio (per 11,8 mln di euro). L'ente ha inoltre incamerato 18 mln di euro di entrate derivanti dai canoni demaniali. Al 31 dicembre del 2025, l'avanzo di amministrazione di esercizio risulta essere dimagrito di oltre 23 milioni di euro rispetto all'inizio dell'anno a fronte degli ingenti investimenti impegnati e oggi ammonta complessivamente a 63,2 milioni di euro. Nel corso della seduta il Comitato di Gestione ha poi approvato la Relazione Annuale, che evidenzia i progressi dell'Ente sulla sostenibilità, con l'avanzamento dei lavori di cold ironing a Piombino, Portoferraio e Livorno, e un forte investimento nella digitalizzazione (servizi cloud) e nella formazione professionale dei lavoratori portuali.



05/04/2026 10:10

LIVORNO - Il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha approvato oggi il rendiconto di gestione 2025. Il bilancio conferma una spiccata solidità patrimoniale e una crescita delle entrate, segnando un'accelerazione strategica sul fronte degli investimenti: con 102,5 milioni di euro impegnati per l'ammodernamento infrastrutturale, l'Ente ha quasi raddoppiato i volumi di spesa rispetto al 2024. Dai dati illustrati stamani dal dirigente del bilancio, Simone Gagliani, emerge come tra gli interventi principali finanziati con risorse statali e proprie spicchino per Livorno il riordino del raccordo ferroviario di Livorno Porto Nuovo (5,2 mln di euro), il ripristino di parte della banchina est del Canale industriale (9 mln), l'intervento di riqualificazione dell'area pescherecci della Darsena Vecchia (2,7 mln), lo sviluppo e all'implementazione dell'impianto TVCC di sicurezza portuale (1,4 mln di euro). In merito allo scalo di Piombino, l'Autorità di Sistema Portuale ha stanziato un milione di euro per la progettazione di fattibilità tecnico-economica della banchina ovest della Darsena Nord. L'investimento si aggiunge ai significativi interventi, attualmente in fase di ultimazione, come la realizzazione del cold ironing, il sistema di alimentazione elettrica delle navi dalla banchina. I lavori, iniziati nel 2024, sono ormai in fase di conclusione sia nel porto piombinese che in quello elbano di Portoferraio, e rappresentano un ulteriore passo in avanti nell'impegno profuso dall'Autorità di Sistema Portuale per assicurare ai propri porti uno sviluppo sostenibile. L'ente portuale ha inoltre finanziato con oltre 7 milioni di euro di risorse proprie molteplici interventi di manutenzione straordinaria. Altri 4 mln di euro sono stati investiti nella realizzazione di progetti, studi afferenti lo sviluppo strategico del porto e nelle spese per la sicurezza in ambito portuale, mentre 50 milioni derivanti dal mutuo BEI sono stati vincolati alle opere marittime e ai dragaggi della Darsena Europa. Le entrate correnti sono state pari a 54 milioni di

Corriere Marittimo

Livorno

Dal documento emerge, in particolare, l'impegno profuso dall'ente sul piano dell'accelerazione della spesa delle risorse in conto capitale, nella prevenzione della corruzione della PA, nella sicurezza delle operazioni portuali. Tutti obiettivi considerati strategici dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. "I risultati del rendiconto 2025 restituiscono l'immagine di un Ente solido e dinamico, capace di trasformare le risorse in opere concrete per il territorio" ha dichiarato il presidente dell'AdSP, Davide Gariglio. "Il raddoppio degli investimenti, arrivati a 102,5 milioni di euro, non è solo un dato contabile, ma la prova tangibile di un'accelerazione strategica impressa all'ammodernamento dei nostri scali" ha aggiunto. Per Gariglio questo bilancio rappresenta una base solida per continuare a puntare su tre pilastri fondamentali del suo mandato: la sostenibilità ambientale (attraverso il cold ironing), l'innovazione infrastrutturale e l'innalzamento delle competenze del lavoro portuale.

Addio a Giorgio Fanfani, protagonista del porto di Livorno negli anni del boom

Aveva 92 anni, è stato ai vertici anche internazionali degli agenti marittimi **LIVORNO**. Gli occhi di Giorgio Fanfani si sono chiusi per sempre all'alba dell'inizio di settimana, mentre a **Livorno** si avvertono le prime avvisaglie dell'estate che verrà. La nuova stagione bussa alle porte e lui avrebbe festeggiato i 92 anni fra qualche mese. Era stato protagonista di primo piano delle stagioni che abbiamo alle spalle: l'avevano visto poco più che ragazzo cominciare a occuparsi delle cose di **porto** e di mare nella **Livorno** appena uscita a pezzi dalla seconda guerra mondiale. Colpita, distrutta, devastata: a maggior ragione nel **porto**. Bombardatissimo dall'aviazione alleata così come devastato dalle mine, dalle trappole esplosive e dagli affondamenti predisposti dalle truppe naziste in ritirata. «C'era soltanto da rimettere in piedi tutto perché in piedi non c'era rimasto niente»: il virgolettato non è di Giorgio Fanfani bensì di un altro dei primattori di quegli anni. Ma la frase avrebbe potuto benissimo dirla Giorgio. Avrà avuto 17-18 anni: le macerie sbriciolate e le lamiere squarciate sembravano far parte del paesaggio quotidiano d'una città che aveva finalmente visto finire la guerra, solo che ora gli strascichi in tempo di "pace" erano ugualmente pesanti come l'Everest. Si pensi al fatto che sì, il **porto** stava sgombrando a tempo di record le darsene dai relitti perché gli ormeggi erano indispensabili alla logistica militare anglo-americana ma, al tempo stesso, il **porto** rimaneva in mano delle autorità militari e gli operatori erano ospiti in casa propria. Non solo: c'era proprio da inventarsi un altro mestiere, visto che la tradizione secolare del **porto**-emporio si era tramutata nel **porto**-industria ma subito era arrivata la guerra a far saltare in aria ogni disegno di sviluppo. Giorgio Fanfani le ossa se l'è fatte in questa stagione incredibile di "rinascimento": chissà se ne è stato uno degli architetti o forse dei capomastri. C'era da fare e non era tipo da mettersi medaglie e nastri da solo. Ma se poi arriveranno il ruolo di console di Danimarca, la vicepresidenza dell'organizzazione mondiale degli agenti marittimi (Fonasba) e la presidenza nazionale della federazione degli agenti marittimi (Federagenti), oltre che, su scala livornese, dell'analoga associazione di categoria Asamar; se gli affideranno il timone a livello nazionale dell'imprenditoria marittima portuale riunita nel Comitato Italiano Utenti Portuali; se lo chiameranno a far parte dell'assemblea soci di Fondazione **Livorno** e del consiglio di amministrazione di Banca d'Italia; se, insomma, a fine carriera nel 2024 Federagenti lo individuerà fra i 24 "ambasciatori" scelti fra quanti per oltre 60 anni hanno svolto la professione di agente marittimo (e dunque per una vita intera sono stati punto di riferimento per la comunità marittimo-portuale). Ecco, se tutto questo e questo e questo: qualcosa vorrà pur dire, no? Per noi della "Gazzetta Marittima" bisognerebbe anche aggiungere qualche riga in più: Giorgio Fanfani è stato uno dei primattori della



Aveva 92 anni, è stato ai vertici anche internazionali degli agenti marittimi **LIVORNO**. Gli occhi di Giorgio Fanfani si sono chiusi per sempre all'alba dell'inizio di settimana, mentre a Livorno si avvertono le prime avvisaglie dell'estate che verrà. La nuova stagione bussa alle porte e lui avrebbe festeggiato i 92 anni fra qualche mese. Era stato protagonista di primo piano delle stagioni che abbiamo alle spalle: l'avevano visto poco più che ragazzo cominciare a occuparsi delle cose di porto e di mare nella Livorno appena uscita a pezzi dalla seconda guerra mondiale. Colpita, distrutta, devastata: a maggior ragione nel porto. Bombardatissimo dall'aviazione alleata così come devastato dalle mine, dalle trappole esplosive e dagli affondamenti predisposti dalle truppe naziste in ritirata. «C'era soltanto da rimettere in piedi tutto perché in piedi non c'era rimasto niente»: il virgolettato non è di Giorgio Fanfani bensì di un altro dei primattori di quegli anni. Ma la frase avrebbe potuto benissimo dirla Giorgio. Avrà avuto 17-18 anni: le macerie sbriciolate e le lamiere squarciate sembravano far parte del paesaggio quotidiano d'una città che aveva finalmente visto finire la guerra, solo che ora gli strascichi in tempo di "pace" erano ugualmente pesanti come l'Everest. Si pensi al fatto che sì, il porto stava sgombrando a tempo di record le darsene dai relitti perché gli ormeggi erano indispensabili alla logistica militare anglo-americana ma, al tempo stesso, il porto rimaneva in mano delle autorità militari e gli operatori erano ospiti in casa propria. Non solo: c'era proprio da inventarsi un altro mestiere, visto che la tradizione secolare del porto-emporio si era tramutata nel porto-industria ma subito era arrivata la guerra a far saltare in aria ogni disegno di sviluppo. Giorgio Fanfani le ossa se l'è fatte in questa stagione incredibile di "rinascimento": chissà se ne è stato uno degli architetti o forse dei capomastri. C'era da fare e non era tipo da mettersi medaglie e nastri da solo. Ma se poi arriveranno il ruolo di console di

La Gazzetta Marittima

Livorno

scena marittimo-portuale livornese che alla fine degli anni '60 hanno deciso di unire le forze per avere una propria voce. La "Gazzetta Marittima" è nata così: è stato nel gruppo di soci che hanno dato vita a questa avventura editoriale che va avanti da quasi settant'anni, e ancora adesso la società della sua famiglia è socia del gruppo Neri nella casa editrice di questo giornale online. La nostra testata ha visto, al fianco di Giorgio, una parabola che ha tempi sfalsati rispetto alla stagione standard del boom economico fra la fine degli anni '50 e la prima metà del decennio successivo come da periodizzazione standard: in realtà, per Livorno l'exploit economico arriva un po' più tardi, e dipende soprattutto dal fatto che è stato il primo porto a intuire cosa diventeranno le banchine con l'industrializzazione delle mansioni introdotta dai container. Fino a diventare lo scalo numero uno del Mediterraneo con gli "scatoloni" infilati un po' dappertutto. Forse non è una semplice coincidenza il fatto che quella stagione ha coinciso con l'ingresso in plancia di comando di una generazione nata negli anni '20 (con le nuove leve come Giorgio Fanfani nella prima metà del decennio successivo). Eccoli insieme a lui: uno statista Carlo Azeglio Ciampi e uno scienziato-ministro come Umberto Colombo, la leva dei sindaci che dall'immediato dopoguerra fino agli anni '70 guideranno la città (a cominciare da Diaz e Badaloni), figure di rango in campo religioso come il vescovo Alberto Ablondi e il rabbino Elio Toaff, dirigenti politici come Gianfranco Merli (democristiano e padre della prima legge antiinquinamento) e Bruno Bernini (comunista e comandante partigiano), ma anche il regista Luigi Squarzina e il produttore di Pasolini (Alfredo Bini), l'alto dirigente Rai Giuseppe Rossini e i fratelli giornalisti Gastone Ortona e Vittorio Orefice, il reporter Aldo Santini, solo per citarne un grappolo. È una generazione che gli eventi hanno fatto crescere in fretta, quasi a tappe forzate: al di là della Storia con la "s" maiuscola, ci sono anche le vicende familiari e, poiché suo padre Guido si spegne all'improvviso, Giorgio Fanfani si ritrova a guidare l'azienda che il genitore gestiva insieme al figlio del fondatore, Thomas Bowring Carr. L'arte di Giorgio Fanfani è stata quella di intuire un passaggio: la logistica è una catena e l'effetto complessivo si misura sull'insieme, dunque bisogna diversificare sia per compensare gli alti e bassi di ciascun segmento sia, soprattutto, per cercare di fornire al cliente un insieme di servizi coordinati. Ecco l'idea di strutturare un gruppo societario che sia in grado di seguire i vari pezzi della catena logistica: al tempo stesso, tenere le redini nelle mani di una realtà ad alto grado di personalizzazione com'è una famiglia. Tramite il Marchi Terminal, acquisito poi interamente dalla famiglia Fanfani qualche anno più tardi, entra nell'avventura della Darsena Toscana: il nuovo polo che porta Livorno nell'era delle banchine specializzate, nate a misura di container. D'altronde, l'imprinting della storia è nelle aziende di Giorgio Fanfani da lunghissimo tempo: ha da pochi mesi spenti le 150 candeline sulla torta di compleanno la "William Shepherd srl", nel registro londinese dei Lloyds Agent figura già dal 1875: Giorgio Fanfani l'ha rilevata mezzo secolo fa, è vocata ad assistere le navi da crociera. Merita una sottolineatura anche un aspetto ulteriore: Giorgio Fanfani ha speso tante energie sul lavoro, per spalancare al mondo le proprie aziende. Ma ha avuto anche una forte passione per lo

La Gazzetta Marittima

Livorno

sport: calcio e soprattutto tennis. Con la racchetta se l'è sempre cavata molto bene, come racconta chi l'ha conosciuto: è stato uno dei fondatori del circolo di tennis di Banditella. Giorgio Fanfani lascia la moglie Vanda, i figli Giuliana, Angela, Guido, Vincenzo e Marco più una galassia di tanti nipoti e bisnipoti. La famiglia informa che quanti lo hanno conosciuto e gli hanno voluto bene possono rendergli omaggio nella camera mortuaria del cimitero di Ardenza.

Addio amico Giorgio

LIVORNO. Non è soltanto la scomparsa a 91 anni di un importante imprenditore del settore portuale: la morte di Giorgio Fanfani, avvenuta nella notte di domenica, segna la perdita di un altro pezzo dell'anima del settore, di un uomo che ha saputo non solo creare lavoro ed opportunità, ma anche di dare indirizzi destinati a difendere il ruolo della professione in tempi diventati sempre meno brillanti per la portualità labronica. Con Giorgio Fanfani e la sua William Shepherd, **Livorno** ha saputo conquistare ruoli importanti sia nei traffici cargo, sia anche e in particolare nelle crociere: un settore che il porto aveva fino ad allora snobbato, senza capirne la valenza economica e alche culturale: un settore dove oggi, grazie anche a lui, il porto e l'intera regione sono gratificati da incrementi record. La William Shepherd, oggi gestita da suo figlio Guido, rimane un faro importante per l'economia portuale e dei trasporti marittimi, con il marchio di Giorgio che fino all'ultimo, malgrado l'età, ha continuato a voler essere presente. I funerali di Giorgio si terranno domani, martedì 5 maggio dalle 15 nella chiesa di San Jacopo, con la partecipazione del gotha della portualità. Se lo merita, il vecchio amico Giorgio: erede di un'attività avviata a fine Ottocento a **Livorno** come agenzia per navi da carico e passeggeri, ha rappresentato progressivamente le maggiori compagnie di navigazione dei porti del Mediterraneo verso il resto del mondo, dalla nave a vapore alla nave post-panamax, dai facchini alla movimentazione di container, dal trasporto con carrelli trainati ai servizi intermodali. Da presidente, Giorgio ha operato nel settore dello shipping dai primi anni Cinquanta. Attraverso società operanti principalmente nel settore marittimo e logistico- recita il claim dell'impresa - l'attività copre l'intera esigenza di trasporto internazionale di ogni tipo di merce e la presenza di navi in tutti i porti italiani, offrendo spedizioni marittime e aeree, operazioni portuali, movimentazione a terra, sdoganamento, servizi logistici, trasporti stradali e ferroviari e servizi come agenti marittimi per merci, navi portacontainer, rinfuse, passeggeri e ro-ro. A noi de La Gazzetta Marittima la scomparsa di Giorgio Fanfani pesa particolarmente: perché oltre ad essere stato uno dei fondatori della testata, ha sempre rappresentato un punto d'appoggio, un consigliere intelligente ed accorto, con la sua vena di piacevole ironia che ci ha aiutato più d'una volta a superare momenti difficili. Insomma, un amico. Addio caro Giorgio, ti abbiamo voluto bene. (A.F.).



Fumi in porto: a Livorno il tavolo permanente*In fase avanzata di studio l'utilizzo di droni per il campionamento diretto dei fumi dai camini delle navi*

Giulia Sarti

LIVORNO Quarta riunione in prefettura, a Livorno, del tavolo permanente costituito per affrontare il tema delle emissioni di fumi in ambito portuale, con particolare riferimento alla possibile emissione continuativa di sostanze inquinanti provenienti dalle navi ormeggiate. La riunione, presieduta dal prefetto Giancarlo Dionisi, si inserisce nel percorso già avviato nei precedenti incontri, durante i quali tutti i soggetti coinvolti hanno contribuito a delineare un quadro puntuale dello stato dell'arte, delle criticità e delle azioni intraprese. In tale contesto, l'incontro ha rappresentato un momento di passaggio verso una fase più operativa, orientata a consolidare e sviluppare le iniziative già in campo, con l'obiettivo di garantire una progressione concreta delle attività. Tra i principali temi affrontati, particolare attenzione è stata dedicata al rafforzamento del sistema di monitoraggio e analisi del fenomeno. In tal senso, è stato evidenziato il significativo impegno del Comune di Livorno, rappresentato dal sindaco Luca Salvetti e dall'Assessore all'ambiente Silvia Viviani, nella messa a norma, attivazione e piena operatività della centralina recentemente installata nel parcheggio di via della Cinta Esterna, messa a disposizione dalla struttura commissariale della Darsena Europa. È stato altresì sottolineato il lavoro in corso per garantire una rapida elaborazione e diffusione dei dati rilevati, attraverso un circuito di comunicazione trasparente e tempestivo, anche tramite il portale istituzionale del Comune, a beneficio diretto dei cittadini livornesi. La Capitaneria di Porto ha comunicato che, a livello di Comando Generale, è in fase avanzata di studio l'utilizzo di droni per il campionamento diretto dei fumi dai camini delle navi, al fine di consentirne un'analisi immediata e più efficace. Il prefetto ha manifestato l'intenzione di avviare a breve interlocuzioni dirette con il Comandante Generale delle Capitanerie di Porto, per favorire una rapida attuazione di tale soluzione. Ulteriori elementi positivi sono emersi dal contributo della Regione Toscana, che ha rappresentato la possibilità di installare una centralina di monitoraggio direttamente in ambito portuale, integrata con il sistema regionale. È stato inoltre fatto il punto sul progetto di biomonitoraggio della popolazione residente nelle aree limitrofe ai Siti di Interesse Nazionale (SIN) di Livorno e Piombino, attualmente in corso e la cui conclusione è prevista entro la fine dell'anno. L'Autorità di Sistema portuale, che ha partecipato con il presidente Davide Gariglio, ha aggiornato il tavolo sullo stato di avanzamento del progetto di cold ironing, evidenziando alcune criticità e ritardi legati a fattori non dipendenti dalla volontà dei soggetti attuatori, che stanno determinando uno slittamento dei tempi di realizzazione del sistema di elettrificazione delle banchine. Oggi -ha detto il prefetto- stiamo proseguendo in una logica di progressione concreta, mettendo in



Messaggero Marittimo

Livorno

campo strumenti sempre più efficaci sia per analizzare il fenomeno sia per individuare le soluzioni più adeguate per fronteggiarlo. L'obiettivo è mantenere questo tavolo costantemente operativo, focalizzato sui risultati e sui tempi di attuazione. Sono contento perché finalmente tutti i soggetti che siedono al tavolo dedicato ai fumi in porto dalla Prefettura al Comitato Porto Pulito, dalla Regione Toscana all'Autorità di Sistema Portuale, fino a USL e ARPAT hanno riconosciuto che Livorno, su questo fronte, sta portando avanti un lavoro serio e accurato, come raramente si vede altrove ha aggiunto Salvetti. Questa presa d'atto si fonda su quanto è stato realizzato finora: dalla firma del Blue Agreement, all'ordinanza per l'abbassamento del tenore di zolfo nei carburanti delle navi in entrata e in uscita dal porto, fino alle centraline di monitoraggio provvisorie installate con risorse comunali e alla nuova centralina recentemente entrata in funzione, che consente un controllo più ravvicinato rispetto alle banchine prossime al cuore della città. Livorno è un porto strategico nel Mediterraneo e, allo stesso tempo, una città che vuole essere punto di riferimento per un approccio serio e rigoroso ai temi ambientali e alla lotta all'inquinamento.

Shipping Italy

Livorno

Fallisce anche l'ultimo attacco di Porto Livorno 2000 a Sintermar Darsena Toscana

Respinto il ricorso volto ad ottenere un risarcimento per le autorizzazioni alla joint venture fra Grimaldi e Neri a operare anche sui ro-pax. La coda del pluriennale contenzioso fra Porto Livorno 2000 e Autorità di sistema portuale labronica (peraltro suo azionista di minoranza) avente ad oggetto le autorizzazioni a Sdt - Sintermar Darsena Toscana a gestire traffico ro-pax è stata di nuovo sfavorevole alla società guidata da Moby e partecipata da Msc. La parziale tregua sottoscritta nel marzo 2025 non aveva portato quest'ultima a rinunciare ai ricorsi contro le autorizzazioni temporanee che l'ente aveva rilasciato alla rivale (partnership fra la Tdt del gruppo Grimaldi e la Sintermar del gruppo Neri) per operare fra l'agosto 2024 e tutto il 2025, anche se, emerge ora dalla sentenza del Tar in proposito, che PL2000 non ha invece impugnato la proroga di fine 2025 con cui Adsp ha assegnato ancora temporaneamente a Sdt l'accosto in radice della Darsena Toscana (prolungando le relative autorizzazioni) fino al termine del relativo procedimento concessorio. Da qui l'improcedibilità dei ricorsi decisa dal Tar, dato che quelle autorizzazioni sono arrivate a scadenza ed è quindi decaduto

l'interesse di PL2000 a chiederne l'annullamento, anche se i giudici hanno deciso di pronunciarsi pure nel merito, stante l'interesse della società ricorrente in chiave di risarcimento. Anche questo verdetto, come accennato, è stato però negativo per PL2000. I giudici hanno infatti sancito come "le ragioni di inammissibilità sopra richiamate (per cui PL2000 aveva già perso i ricorsi contro le passate autorizzazioni a Sdt ndr) continuano a sussistere ancora oggi, anche se con alcune modificazioni legate agli atti successivamente intervenuti ed a determinare l'inammissibilità delle contestazioni mosse da parte ricorrente con il ricorso ed i motivi aggiunti". In particolare, il fatto che nel frattempo il servizio di sbarco passeggeri sia stato inquadrato da Adsp come servizio di interesse generale (senza che PL 2000 abbia mosso rilievi in proposito) non ha determinato l'esclusività alla movimentazione dei passeggeri in capo a Porto Livorno 2000. A cui, per contro, i giudici toscani, come già i colleghi del Consiglio di Stato, contestano l'ammissibilità al ricorso anche per la mancata autorizzazione (ex articolo 16) ad operare traffico ro-pax pur per essi "essendo imprescindibile che l'operatore sia in possesso anche della specifica autorizzazione prescritta dall'art. 16". Quello di PL2000, quindi, sarebbe "l'evidente tentativo della ricorrente di costituirsi una legittimazione e un interesse alla proposizione del ricorso in un contesto e con riferimento ad un'attività che le sono sostanzialmente estranei, soprattutto per quanto già rilevato in ordine alla mancanza dei necessari titoli autorizzatori". Da cui l'inammissibilità anche nel merito (oltre a un punto interrogativo sulla legittimità ad operare traffico ro-pax, su cui evidentemente Adsp non ha insistito, oggi come nei processi di 3-4 anni fa, essendo l'ente vigilante sulle attività di PL2000 che opera



Respinto il ricorso volto ad ottenere un risarcimento per le autorizzazioni alla joint venture fra Grimaldi e Neri a operare anche sui ro-pax. La coda del pluriennale contenzioso fra Porto Livorno 2000 e Autorità di sistema portuale labronica (peraltro suo azionista di minoranza) avente ad oggetto le autorizzazioni a Sdt - Sintermar Darsena Toscana a gestire traffico ro-pax è stata di nuovo sfavorevole alla società guidata da Moby e partecipata da Msc. La parziale tregua sottoscritta nel marzo 2025 non aveva portato quest'ultima a rinunciare ai ricorsi contro le autorizzazioni temporanee che l'ente aveva rilasciato alla rivale (partnership fra la Tdt del gruppo Grimaldi e la Sintermar del gruppo Neri) per operare fra l'agosto 2024 e tutto il 2025, anche se, emerge ora dalla sentenza del Tar in proposito, che PL2000 non ha invece impugnato la proroga di fine 2025 con cui Adsp ha assegnato ancora temporaneamente a Sdt l'accosto in radice della Darsena Toscana (prolungando le relative autorizzazioni) fino al termine del relativo procedimento concessorio. Da qui l'improcedibilità dei ricorsi decisa dal Tar, dato che quelle autorizzazioni sono arrivate a scadenza ed è quindi decaduto l'interesse di PL2000 a chiederne l'annullamento, anche se i giudici hanno deciso di pronunciarsi pure nel merito, stante l'interesse della società ricorrente in chiave di risarcimento. Anche questo verdetto, come accennato, è stato però negativo per PL2000. I giudici hanno infatti sancito come "le ragioni di inammissibilità sopra richiamate (per cui PL2000 aveva già perso i ricorsi contro le passate autorizzazioni a Sdt ndr) continuano a sussistere ancora oggi, anche se con alcune modificazioni legate agli atti successivamente intervenuti ed a determinare l'inammissibilità delle contestazioni mosse da parte ricorrente con il ricorso ed i motivi aggiunti". In particolare, il fatto che nel frattempo il servizio di sbarco passeggeri sia stato inquadrato da Adsp come servizio di interesse generale (senza che PL 2000 abbia

Shipping Italy

Livorno

notoriamente in ambito ro-pax, pur senza un'autorizzazione ex articolo 16). ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Nuovo sbarco al porto di Ancona, sono 25 i migranti salvati nelle acque libiche: tra loro una donna incinta e minori

Alla Ong è stato assegnato il porto di Ancona. L'arrivo nel capoluogo fra un paio di giorni "Il nostro equipaggio ha soccorso 25 persone da un gommone in grave difficoltà, con una camera d'aria sgonfia. L'operazione è avvenuta a nord del confine tra le zone SAR libica e maltese. Dopo 3 giorni e 4 notti in mare senza né cibo né acqua, erano esauste, disidratate, con gravi ustioni da carburante e dal sole. Tra loro due donne, di cui una incinta. La metà di loro sono minori". E' questo il messaggio da parte dei volontari di Sos Mediterranee. Il salvataggio è avvenuto lo scorso 2 maggio. Alla Ong è stato assegnato il porto di Ancona e dovrebbe arrivare nel capoluogo fra un paio di giorni. "Nessun essere umano dovrebbe essere costretto a vivere un'esperienza così pericolosa e traumatica. Eppure, nel Mediterraneo centrale, tutto questo continua ad accadere ogni giorno. Alla nostra nave è stato assegnato Ancona come porto sicuro. Ci stiamo quindi dirigendo verso nord affrontando 800 miglia nautiche, che significa 4 lunghissimi giorni di navigazione per queste persone già segnate da questa esperienza traumatica".



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Una lettera con le mie riflessioni sulla gestione del Porto di Ancona

Porto Antico e Centro Storico di **Ancona**, ostaggi dell'Autorità Portuale. La nomina del nuovo Presidente è l'occasione per un cambio di approccio. Avevo sottoposto nel 2019 al precedente Sindaco Mancinelli e al precedente Presidente dell'A.P. Giampieri il mio progetto "**Ancona** da **Porto** d'Imbarco a Meta Turistica". Ebbi l'impressione di un sincero interessamento per le tante proposte formulate ma, nonostante la "sintonia" allora esistente fra i due Enti, nessuna proposta venne realizzata nonostante la loro concreta fattibilità e un budget di spesa contenuto; il mio progetto fu illustrato ed apprezzato in alcuni articoli della stampa locale (C.A. e RdC). La realizzazione del mio progetto imponeva una visione unitaria fra i due Enti per lo sviluppo economico e turistico del **Porto** e della Città, oltre che di migliore vivibilità e di fruibilità della Città da parte di tutti. Nel progetto si prevedeva infatti: 1) la realizzazione di un parcheggio per centinaia di posti auto all'ingresso della Spina dei Corsi (sopra il Molo XXIX Settembre e senza intralciare l'attività portuale); 2) la "restituzione" alla Città da parte della A.P. del **Porto** Antico e della via Sottomare (non utilizzata per le attività portuali) per consentire la totale pedonalizzazione di Piazza della Repubblica e di Via della Loggia, la realizzazione di una ZTL nel Guasco e di una pista ciclabile, unica in Italia, all'interno del **Porto** Antico pieno di monumenti di rilevante interesse, la trasformazione di alcuni edifici del **porto** in hotel suggestivi trasferendo in altri edifici ed in posizioni più confacenti le attività ivi svolte; 3) il trasferimento dei traghetti da subito agli moli 19,20 e 21 e, successivamente, alla Penisola, validissimo progetto già pensato decine di anni fa per sviluppare le attività portuali che non è possibile e ci si ostina ad utilizzare gli spazi ristretti ed inadeguati del **Porto** Antico. Nessuna delle dette proposte si può realizzare fintanto che l'A.P. non fa propria l'idea che lo sviluppo dell'attività portuale si può ottenere solo se si impegna concretamente a realizzare la Penisola, mentre lo sviluppo turistico e una migliore vivibilità e fruibilità della Città si può realizzare solo se l'A.P. "restituisce" alla Città il **Porto** Antico e la via sottomare, aree portuali non indispensabili per l'attività portuale. Con la Presidenza Garofolo la situazione è "degenerata" sia per lo sviluppo del **Porto** che per quello della Città; infatti: non ha realizzato ma ostacolato il trasferimento dei traghetti dal **Porto** Antico ai moli 19,20 e 21, dimostrando totale spregio per la salute dei cittadini; non ha realizzato i progetti in corso per lo sviluppo del **Porto** perdendo 100 milioni di euro di finanziamenti che la precedente gestione aveva ottenuto; non ha concesso al Comune neanche temporaneamente dei posti auto, su banchine inutilizzate per detto periodo per le attività portuali, posti auto invece essenziali per le attività commerciali della Spina dei Corsi, contribuendo così al loro declino; si



Porto Antico e Centro Storico di Ancona, ostaggi dell'Autorità Portuale. La nomina del nuovo Presidente è l'occasione per un cambio di approccio. Avevo sottoposto nel 2019 al precedente Sindaco Mancinelli e al precedente Presidente dell'A.P. Giampieri il mio progetto "Ancona da Porto d'Imbarco a Meta Turistica". Ebbi l'impressione di un sincero interessamento per le tante proposte formulate ma, nonostante la "sintonia" allora esistente fra i due Enti, nessuna proposta venne realizzata nonostante la loro concreta fattibilità e un budget di spesa contenuto; il mio progetto fu illustrato ed apprezzato in alcuni articoli della stampa locale (C.A. e RdC). La realizzazione del mio progetto imponeva una visione unitaria fra i due Enti per lo sviluppo economico e turistico del Porto e della Città, oltre che di migliore vivibilità e di fruibilità della Città da parte di tutti. Nel progetto si prevedeva infatti: 1) la realizzazione di un parcheggio per centinaia di posti auto all'ingresso della Spina dei Corsi (sopra il Molo XXIX Settembre e senza intralciare l'attività portuale); 2) la "restituzione" alla Città da parte della A.P. del Porto Antico e della via Sottomare (non utilizzata per le attività portuali) per consentire la totale pedonalizzazione di Piazza della Repubblica e di Via della Loggia, la realizzazione di una ZTL nel Guasco e di una pista ciclabile, unica in Italia, all'interno del Porto Antico pieno di monumenti di rilevante interesse, la trasformazione di alcuni edifici del porto in hotel suggestivi trasferendo in altri edifici ed in posizioni più confacenti le attività ivi svolte; 3) il trasferimento dei traghetti da subito agli moli 19,20 e 21 e, successivamente, alla Penisola, validissimo progetto già pensato decine di anni fa per sviluppare le attività portuali che non è possibile e ci si ostina ad utilizzare gli spazi

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

è impegnato nel proseguire il contestatissimo progetto del banchinamento del molo Clementino affermando (vedi Corriere Adriatico del 30.4.2026) che "non sarà possibile dare impulso allo sviluppo del traffico crocieristico in seguito alla graduale dismissione delle navi di lunghezza inferiore ai 275 metri "; essendo impensabile che il Sig. Garofolo non sappia che la Fincantieri di Ancona vara da molto tempo due o tre navi all'anno di lunghezza di 200 mt., che i crocieristi di tali navi hanno una capacità di spesa molto maggiore di quella dei crocieristi delle mega navi, che attualmente nel mondo operano circa 300 navi da crociera la maggior parte di dimensioni inferiori a 275 metri (vedi AI Overview), che alcune catene internazionali di hotel di lusso sono entrate nel settore delle crociere con piccole navi per poche centinaia di passeggeri viene da chiedersi se l'impegno profuso dal Sig. Garofolo nel voler realizzare il banchinamento del Molo Clementino abbia altre motivazioni oltre a quelle infondate della graduale dismissione delle navi inferiori a 275 metri, come fatto dalla MSC (23 navi di cui 19 più lunghe di 275 mt) ma non da altre compagnie (Viking e Regent Seven Seas Cruiser tutte navi inferiori a 230 mt). Da quanto sopra si evince che l'A.P. di Ancona ha bisogno di un Presidente che comprenda come lo sviluppo del Porto e del Centro Storico della Città siano strettamente collegati e che il modello di sviluppo dell'attività crocieristica realizzato nei porti degli Oceani con mega navi da crociera non è sostenibile nel Porto di Ancona e soprattutto inammissibile nel Porto Antico. Si auspica che il nuovo Presidente dell'A.P. oltre ad una indiscussa competenza sia capace di "leggere" le peculiarità della Città per coniugare lo sviluppo del Porto con la valorizzazione del Centro Storico e del Porto Antico, così da rendere attrattivo il Porto di Ancona a numerose compagnie crocieristiche senza subire ricatti da chi ci opera da molti anni. Dott. Antonio Ribighini - redattore del "Progetto per Ancona - da Porto d'imbarco a Meta turistica".

Nave Ocean Viking con 25 migranti a bordo sbarcherà ad Ancona il 6 maggio

La nave Ocean Viking della ong Sos Méditerranée approderà ad **Ancona** con a bordo 25 migranti il 6 maggio prossimo intorno alle 14 alla banchina 19 dello scalo dorico. Lo fa sapere la Prefettura di **Ancona**. L'ultimo dei vari approdi dell'imbarcazione al **porto** di **Ancona** è stato nel marzo scorso quando aveva sbarcato cento migranti tra cui 20 minori non accompagnati.



The image shows a screenshot of a news article from Ansa.it. At the top right is the Ansa.it logo. Below it is the headline: "Nave Ocean Viking con 25 migranti a bordo sbarcherà ad Ancona il 6 maggio". Under the headline is a photograph of the Ocean Viking ship, a large white and red vessel, docked at a pier. Below the photo is the timestamp "05/04/2026 17:10". At the bottom of the snippet is a short paragraph of text, which is a truncated version of the main text on the left of the page.

Ancona, nuovo sbarco al porto: attesa la Ocean Viking con 25 migranti mercoledì 6 maggio (l'ultimo era stato a marzo)

ANCONA - È previsto per mercoledì il 6 maggio alle ore 14 l'arrivo al **porto** di Ancona della nave umanitaria Ocean Viking, con a bordo 25 migranti soccorsi nel Mediterraneo. Lo sbarco avverrà alla banchina 19 dello scalo dorico, secondo quanto comunicato dalla Prefettura di Ancona. L'arrivo nel **porto** dorico La nave, gestita dalla ONG SOS Méditerranée, approderà nel capoluogo marchigiano nel primo pomeriggio. Si tratta di un nuovo intervento di accoglienza coordinato dalle autorità italiane, che hanno predisposto le consuete misure di assistenza e identificazione per le persone a bordo. Un **porto** già abituato agli sbarchi Non è la prima volta che lo scalo di Ancona viene scelto come punto di approdo. AD L'ultimo arrivo della stessa nave risale allo scorso marzo, quando erano stati sbarcati circa cento migranti, tra cui venti minori non accompagnati. Attese e organizzazione Le operazioni si svolgeranno nell'area della banchina 19 del **Porto** di Ancona, sotto il coordinamento della Prefettura e delle forze dell'ordine. Prevista, come di consueto, la gestione sanitaria e amministrativa dei migranti subito dopo lo sbarco. L'arrivo della Ocean Viking si inserisce nel più ampio sistema di redistribuzione e accoglienza che negli ultimi mesi ha interessato diversi porti italiani. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Molo Clementino, tutte le riserve dell'Ast: «Rischi per la salute, quest'opera rischia di aumentare l'inquinamento»

ANCONA Anche l'Ast di Ancona si scaglia contro il molo Clementino. In particolare, i tecnici dell'Azienda sanitaria hanno redatto un lungo documento che inchioda l'**Autorità portuale** sulle modalità con cui sono stati condotti gli studi preliminari allegati al progetto inviato al Ministero dell'Ambiente per la verifica. A partire dal report sugli impatti sulla salute della popolazione dell'infrastruttura. APPROFONDIMENTI Previous LA REPLICA Ancona; l'hub crociere alla Penisola? L'Authority a Regione e Comune: «È solo una falsa alternativa» IL DOCUMENTO Molo Clementino, il Ministero chiede altre integrazioni all'Authority: «No alla Penisola? Diteci perché» IL NODO Dragaggi e Molo Clementino, la scure del Mef sul porto: addio 51 milioni fermi dal 2022 L'INCARICO Mirco Carloni verso l'Authority, gli operatori del porto di Ancona: «Bene, un uomo del fare ora dragaggi e banchine» LA REPLICA Ancona; l'hub crociere alla Penisola? L'Authority a Regione e Comune: «È solo una falsa alternativa» IL DOCUMENTO Molo Clementino, il Ministero chiede altre integrazioni all'Authority: «No alla Penisola? Diteci perché» IL NODO Dragaggi e Molo Clementino, la scure del Mef sul porto: addio 51 milioni fermi dal 2022

L'INCARICO Mirco Carloni verso l'Authority, gli operatori del porto di Ancona: «Bene, un uomo del fare ora dragaggi e banchine» LA REPLICA Ancona; l'hub crociere alla Penisola? L'Authority a Regione e Comune: «È solo una falsa alternativa» IL DOCUMENTO Molo Clementino, il Ministero chiede altre integrazioni all'Authority: «No alla Penisola? Diteci perché» IL NODO Dragaggi e Molo Clementino, la scure del Mef sul porto: addio 51 milioni fermi dal 2022 Next La precisazione L'Ast ricorda innanzitutto che il banchinamento per le grandi navi al porto antico «deve essere considerato, ai fini della valutazione del rischio sanitario, alla stregua di un'area sorgente strutturata, equiparabile a quella di un insediamento produttivo o di un impianto industriale». AD Questo in ragione non solo dell'inquinamento prodotto dalle navi in avvicinamento e in sosta - eventualmente mitigato grazie al cold ironing - ma anche per le conseguenze delle movimentazioni logistiche e del traffico indotti dagli approdi. A fronte di una situazione così delicata, però, l'Azienda pone in rilievo come «la valutazione previsionale degli impatti sanitari sulla popolazione interessata (elaborata dall'Authority, ndr) è stata condotta esclusivamente attraverso una ricognizione di carattere documentale». Sui libri, insomma, sfruttando studi superati come il Pia 1 del professor Bonifazi, risalente al 2019, e altre fonti documentali. Nel tempo, però, la situazione non è certo migliorata, anzi. Per questo, l'Ast ha chiesto all'**Autorità portuale** una serie di approfondimenti, sia in chiave «tossicologica che epidemiologica». Studi sulla qualità e sulla quantità degli inquinanti già presenti in porto e che l'hub crociere potrebbe portare, oltre che sulle condizioni generali di salute della popolazione residente



ANCONA Anche l'Ast di Ancona si scaglia contro il molo Clementino. In particolare, i tecnici dell'Azienda sanitaria hanno redatto un lungo documento che inchioda l'Authority portuale sulle modalità con cui sono stati condotti gli studi preliminari allegati al progetto inviato al Ministero dell'Ambiente per la verifica. A partire dal report sugli impatti sulla salute della popolazione dell'infrastruttura. APPROFONDIMENTI Previous LA REPLICA Ancona; l'hub crociere alla Penisola? L'Authority a Regione e Comune: «È solo una falsa alternativa» IL DOCUMENTO Molo Clementino, il Ministero chiede altre integrazioni all'Authority: «No alla Penisola? Diteci perché» IL NODO Dragaggi e Molo Clementino, la scure del Mef sul porto: addio 51 milioni fermi dal 2022 L'INCARICO Mirco Carloni verso l'Authority, gli operatori del porto di Ancona: «Bene, un uomo del fare ora dragaggi e banchine» LA REPLICA Ancona; l'hub crociere alla Penisola? L'Authority a Regione e Comune: «È solo una falsa alternativa» IL DOCUMENTO Molo Clementino, il Ministero chiede altre integrazioni all'Authority: «No alla Penisola? Diteci perché» IL NODO Dragaggi e Molo Clementino, la scure del Mef sul porto: addio 51 milioni fermi dal 2022 L'INCARICO Mirco Carloni verso l'Authority, gli operatori del porto di Ancona: «Bene, un uomo del fare ora dragaggi e banchine» LA REPLICA Ancona; l'hub crociere alla Penisola? L'Authority a Regione e Comune: «È solo una falsa alternativa» IL DOCUMENTO Molo Clementino, il Ministero chiede altre integrazioni all'Authority: «No alla Penisola? Diteci perché» IL NODO Dragaggi e Molo Clementino, la scure del Mef sul porto: addio 51 milioni fermi dal 2022 Next La precisazione L'Ast ricorda innanzitutto che il banchinamento per le grandi navi al porto antico «deve essere considerato, ai fini della valutazione del rischio sanitario, alla stregua di un'area sorgente strutturata, equiparabile a quella di un insediamento produttivo o di un impianto industriale». AD Questo in ragione non solo dell'inquinamento

nei dintorni del porto, così da evidenziare situazioni di fragilità e da misurare l'impatto che l'aggravio di inquinanti potrebbe provocare. «Tale integrazione - scrive l'Ast - risulta necessaria per formulare una stima attendibile e scientificamente fondata degli impatti sanitari complessivi associabili alla realizzazione e alla futura operatività dell'infrastruttura». Che «agisce come volano per una serie di attività a forte impatto ambientale». L'Azienda sanitaria chiede poi chiarezza sui tempi di realizzazione non solo del banchinamento, ma anche dell'elettrificazione necessaria a spegnere i motori delle navi in sosta, così da abbattere gli inquinanti. Una soluzione che andrebbe resa operativa da subito. Ma il focus è anche sullo spostamento dei traghetti dalla banchina 8, sotto al Guasco, verso le 19, 20 e 21. La contraddizione Conclude l'Ast: «Si rileva una potenziale contraddizione, visto che gli obiettivi di sanità pubblica impongono una contrazione delle emissioni e la realizzazione dell'opera in esame prefigura un verosimile incremento dei carichi inquinanti connessi alle nuove attività». L'Autorità portuale, comunque, ha già risposto. Secondo l'Authority, il Molo non è assimilabile ad un inceneritore, che anche con emissioni entro i limiti di legge potrebbe avere conseguenze sulla salute della popolazione, e perciò si è ritenuta sufficiente l'analisi di dati esistenti in merito agli effetti sulla salute. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Dimensione subacquea: impatti della normativa sulla ricerca scientifica*La nuova riforma lascia aperta la questione della piena definizione come ambito autonomo*

ANCONA La dimensione subacquea entra stabilmente nel perimetro della governance strategica nazionale e della blue economy. È questo il quadro emerso dal convegno Evoluzioni normative sulle attività subacquee e impatti sulla subacquea scientifica, ospitato a bordo della MSC Aurelia nel **porto** di **Ancona**, che ha riunito istituzioni, Marina Militare, Capitanerie di **porto**, università, centri di ricerca e operatori industriali per analizzare le ricadute operative della legge 26 Gennaio 2026, n. 9. Un provvedimento che segna un cambio di paradigma nella regolazione delle attività subacquee civili, introducendo per la prima volta un assetto organico su sicurezza, autorizzazioni, qualifiche professionali e coordinamento interistituzionale. Un intervento che, secondo quanto emerso nel confronto, apre una nuova fase per il settore ma allo stesso tempo rende evidente un punto ancora non completamente risolto: la piena definizione normativa della subacquea scientifica come ambito autonomo rispetto al lavoro subacqueo professionale. L'evento, organizzato dal Dipartimento di Scienze della Vita e dell'Ambiente (DISVA) dell'Università Politecnica delle Marche, con il supporto del Comando della Capitaneria di **porto** di **Ancona** e del Comando Scuole della Marina Militare, si colloca nel cuore della trasformazione della governance del mare, dove sicurezza, ricerca e infrastrutture critiche convergono in un unico spazio regolatorio. Ad aprire i lavori è stato Luigi Merlo, direttore dei Rapporti istituzionali per l'Italia del gruppo MSC, presidente onorario di Federlogistica e membro del board di Assarmatori, che ha inquadrato la dimensione subacquea come nuova frontiera della competitività logistica e industriale del Paese. Il dibattito si è concentrato sull'impatto della legge sulla struttura operativa della subacquea italiana, con il tema dell'adattamento dei protocolli scientifici alla nuova disciplina normativa: la ricerca marina si trova oggi nella condizione di dover riallineare pratiche operative e procedure di immersione a un quadro regolatorio in evoluzione, con effetti diretti sulla continuità dei progetti di monitoraggio ambientale. Il Contrammiraglio Giulio Marino Cappelletti, direttore della Struttura Operativa del Polo Nazionale della Dimensione Subacquea della Marina Militare, ha invece inquadrato la subacquea come infrastruttura strategica duale, civile e militare, sottolineando il ruolo del Polo come piattaforma di sviluppo tecnologico e scientifico nazionale. Il tema della sua relazione si è concentrato sul rafforzamento delle capacità operative del sistema Paese nella dimensionSUBe underwater, in un contesto di crescente competizione internazionale. Nodo cruciale, affrontato dal Contrammiraglio Edoardo Balestra, del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di **porto**, è la resilienza delle infrastrutture subacquee, tema sempre più centrale nella sicurezza energetica e digitale, e quello della governance del Mediterraneo, con particolare riferimento ai modelli di cooperazione internazionale. Ci si è confrontati anche sugli effetti



Messaggero Marittimo

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

operativi della riforma sul sistema autorizzativo e sui registri professionali degli operatori tecnici subacquei, soffermandosi sul tema della catena delle responsabilità amministrative e sulla gestione dei mezzi subacquei complessi, inclusi i sistemi avanzati impiegati nelle missioni di ricerca in mare profondo. Il Capitano di Fregata Pierpaolo Rizzo, del Dipartimento per le Politiche del Mare della Presidenza del Consiglio dei Ministri, ha illustrato la struttura di coordinamento prevista dalla nuova disciplina, con particolare attenzione all'integrazione tra amministrazioni centrali e autorità marittime. Il confronto si è poi spostato sulle implicazioni operative e scientifiche della nuova regolazione con focus sulla medicina subacquea come variabile critica della ricerca scientifica e sul ruolo dei sistemi di monitoraggio avanzato e delle tecnologie di ispezione come strumento non solo di sicurezza, ma anche di prevenzione e controllo economico del rischio. Legge e definizione della subacquea Il dibattito ha evidenziato come la legge 9/2026, pur introducendo un sistema organico di sicurezza e governance, lasci ancora aperta la questione della piena definizione della subacquea scientifica come ambito autonomo, con possibili impatti su tempi autorizzativi, uniformità delle procedure e gestione delle campagne di ricerca in ambiente complesso. La legge rappresenta dunque, sono le conclusioni, un avanzamento strutturale nella governance della dimensione subacquea, ma apre contestualmente una fase di implementazione in cui sarà decisivo il coordinamento tra istituzioni, comunità scientifica e sistema industriale.

Nave Italia, progetto Università Verona per la tappa Civitavecchia-Gaeta

Il secondo imbarco dal 5 al 9 maggio Prosegue con il secondo imbarco la Campagna 2026 di Fondazione Tender To Nave Italia Ets che, da martedì 5 a sabato 9 maggio, vedrà a bordo sulla tratta Civitavecchia-Gaeta il progetto dell'Università degli Studi di Verona. Obiettivo centrale del progetto è la co-costruzione di un percorso programmatico e culturale dedicato all'inclusione e alla valorizzazione delle potenzialità, capace di orientare le future azioni dell'Ateneo. A salire a bordo saranno 13 persone, appartenenti alla comunità universitaria, un equipaggio eterogeneo e inclusivo, espressione di un Ateneo che riconosce nella diversità una risorsa. Le attività in mare alterneranno i momenti tipici della navigazione a laboratori narrativi, creativi e di "mappatura dell'inclusione", finalizzati a individuare barriere e opportunità della vita universitaria. La rottura dei ruoli accademici precostituiti, unita alle sfide della vita di bordo, favorirà il rafforzamento dell'autoefficacia, dell'empowerment e del senso di appartenenza, trasformando l'esperienza individuale in un patrimonio culturale condiviso per l'intera comunità universitaria e per la cittadinanza. La campagna 2026 di Nave Italia, che proseguirà fino al 31 ottobre toccando 19 **porti** italiani, accoglierà circa 300 ragazzi e 100 accompagnatori. Un viaggio lungo l'Italia che intreccia esperienze educative, sociali e terapeutiche, accomunate dall'utilizzo del mare come strumento di crescita e inclusione. Fondamentale in questo percorso sarà la cooperazione con l'equipaggio della Marina Militare, con cui i partecipanti saranno chiamati a condividere la vita di bordo e le attività quotidiane.



Un patto di reciprocità per fermare minimarket e desertificazione commerciale

« Serve un patto di reciprocità per salvare il commercio cittadino. E dentro questo patto deve esserci anche l' **Autorità di sistema portuale** : non è accettabile avere il porto più importante d'Europa e un **sistema** terziario in grave difficoltà ». Parte da qui l'intervento dell'ex dirigente nazionale di Confcommercio, Tullio Nunzi , che rilancia una proposta concreta per affrontare la crisi del commercio a Civitavecchia e prova a spostare il dibattito oltre l'emergenza minimarket. «È giusto parlare di "invasione" - osserva - ma il problema è più ampio e va affrontato con strumenti strutturali . Il riferimento può essere il modello elaborato da Nomisma , un patto tra imprese, cittadini e istituzioni per contrastare la desertificazione commerciale ». Nunzi insiste su un punto preciso: «Serve una strategia coordinata , che rimetta il commercio locale al centro delle politiche urbane Mobilità, sicurezza, decoro, valorizzazione delle attività : non si può più intervenire a pezzi». regolamenti concreti - spiega - perché con la liberalizzazione introdotta dalla legge Bersani non è possibile fermare questa crescita senza strumenti solidi, capaci di reggere anche ai ricorsi ». Il riferimento è diretto anche a quanto sta accadendo nella Capitale: «Roma ha prorogato il cosiddetto "regolamento Alemanno" per limitare queste attività nel centro storico. È la dimostrazione che servono norme forti e ben costruite ». Ma ridurre tutto alla proliferazione dei minimarket, secondo Nunzi, rischia di essere fuorviante. «Il problema nasce da fattori più profondi: pressione fiscale elevata costi di locazione insostenibili , progressiva desertificazione commerciale ». E qui l'affondo diventa politico e urbanistico: «Da anni manca una visione. Servirebbero patti locali per riattivare i locali sfitti , con canoni calmierati e incentivi condivisi tra pubblico e privato. Invece il centro è pieno di cartelli " affittasi " che restano lì per anni». La critica si allarga anche alle politiche urbane mai decollate: «Non si è lavorato su una vera riqualificazione , né su una logistica urbana sostenibile . Eppure sono strumenti fondamentali per riportare vita e attività tradizionali». Nunzi parla apertamente di « scarsa attenzione storica verso il terziario », ricordando come si tratti del settore «al primo posto per occupazione, numero di imprese e valore aggiunto , ma trattato da sempre come una Cenerentola». Gli esempi sono concreti: « Quindici anni per ristrutturare il mercato , quando altrove bastano tre, e senza un vero confronto con cittadini e commercianti. Oppure il regolamento dei dehors , rimandato di giunta in giunta». E ancora: «Nei periodi dei saldi , che valgono fino al 30% del bilancio per i negozi di abbigliamento, non si è mai pensato ad azioni di supporto come parcheggi gratuiti o trasporto pubblico incentivato ». desertificazione trasforma il centro in un vero e proprio "far west economico" , dove abusivismo e mancanza di regole mettono in difficoltà chi lavora nel rispetto della legalità». Da qui il ritorno



05/04/2026 09:21

Daria Gaggi

« Serve un patto di reciprocità per salvare il commercio cittadino. E dentro questo patto deve esserci anche l' **Autorità di sistema portuale** : non è accettabile avere il porto più importante d'Europa e un sistema terziario in grave difficoltà ». Parte da qui l'intervento dell'ex dirigente nazionale di Confcommercio, Tullio Nunzi , che rilancia una proposta concreta per affrontare la crisi del commercio a Civitavecchia e prova a spostare il dibattito oltre l'emergenza minimarket. «È giusto parlare di "invasione" - osserva - ma il problema è più ampio e va affrontato con strumenti strutturali . Il riferimento può essere il modello elaborato da Nomisma , un patto tra imprese, cittadini e istituzioni per contrastare la desertificazione commerciale ». Nunzi insiste su un punto preciso: «Serve una strategia coordinata , che rimetta il commercio locale al centro delle politiche urbane Mobilità, sicurezza, decoro, valorizzazione delle attività : non si può più intervenire a pezzi». regolamenti concreti - spiega - perché con la liberalizzazione introdotta dalla legge Bersani non è possibile fermare questa crescita senza strumenti solidi, capaci di reggere anche ai ricorsi ». Il riferimento è diretto anche a quanto sta accadendo nella Capitale: «Roma ha prorogato il cosiddetto "regolamento Alemanno" per limitare queste attività nel centro storico. È la dimostrazione che servono norme forti e ben costruite ». Ma ridurre tutto alla proliferazione dei minimarket, secondo Nunzi, rischia di essere fuorviante. «Il problema nasce da fattori più profondi: pressione fiscale elevata costi di locazione insostenibili , progressiva desertificazione commerciale ». E qui l'affondo diventa politico e urbanistico: «Da anni manca una visione. Servirebbero patti locali per riattivare i locali sfitti , con canoni calmierati e incentivi condivisi tra pubblico e privato. Invece il centro è pieno di cartelli " affittasi " che restano lì per anni». La critica si allarga anche alle politiche urbane mai decollate: «Non si è lavorato su una vera riqualificazione , né su una logistica

CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

alla proposta iniziale, che chiude il cerchio: «Serve un riconoscimento delle imprese di prossimità come attori del governo urbano. E serve il coinvolgimento dell' **Autorità portuale** in un patto di reciprocità che rafforzi il legame tra economia del mare e commercio cittadino ». Infine, una chiosa che allarga ulteriormente lo sguardo: «Parliamo giustamente dei minimarket , ma nessuno dice nulla sulle edicole che stanno scomparendo. Eppure sono presidi fondamentali di informazione , soprattutto per le generazioni più anziane ». Un intervento che, partendo dall'emergenza delle nuove aperture, prova a rimettere al centro una questione più ampia: il futuro economico e identitario della città Commenti.

La Gazzetta Marittima

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Civitavecchia, incontro il 7 maggio per parlare del progetto di "apertura a sud"

CIVITAVECCHIA. "Il porto si apre alla città": si intitola così l'evento che l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale guidata da Raffaele Latrofa mette in calendario per giovedì 7 maggio ore 17 nella sala conferenze del proprio quartier generale al Molo Vespucci di Civitavecchia. Verrà presentato in un incontro pubblico il progetto relativo a «un parco affacciato sul mare e l'antemurale restituito ai civitavecchiesi». È il progetto dell' "apertura a sud": parliamo di «un nuovo spazio verde sull'acqua e il ritorno delle passeggiate lungo l'antemurale».



Lazio: Biazzo (Unindustria), con ZIs e zone franche doganali burocrazia dimezzata

Giuseppe Biazzo di Unindustria illustra le novità per il Lazio: burocrazia dimezzata e investimenti incentivati. Con l'introduzione della Zona logistica semplificata e delle due zone franche doganali, la burocrazia nel Lazio verrà dimezzata: in questo modo sarà possibile competere con la Zes Unica del Mezzogiorno, estesa anche a Umbria e Marche. Queste sono le parole del presidente di Unindustria, Giuseppe Biazzo, rilasciate in un'intervista al quotidiano Il Messaggero. L'obiettivo ha spiegato è rendere il Lazio più semplice e più veloce da scegliere per un investimento. Un'impresa dovrebbe essere attratta per due motivi molto chiari: il primo è di natura economica, con 100 milioni di euro di credito d'imposta tra il 25 e il 35 per cento sugli investimenti previsti per il 2026. Il secondo è la semplificazione: si prevede una riduzione fino al 50 per cento dei tempi autorizzativi. È questo che fa la differenza nella pratica, perché spesso il vero ostacolo non è l'investimento in sé, ma il tempo necessario per realizzarlo. Il Lazio e la Competitività con il Mezzogiorno Il presidente Biazzo ha messo in evidenza che grazie a questi strumenti il Lazio può competere con la Zes Unica del Mezzogiorno, ma con un modello diverso. La Zes ha avuto un perimetro molto ampio, forse troppo. Qui invece si lavora su aree industriali reali e già strutturate, coerenti con le vocazioni produttive del territorio. È una risposta più mirata e più sostenibile, che rende il sistema Lazio competitivo senza dispersioni. Zone Franche Doganali: Uno Strumento Strategico Biazzo ha inoltre evidenziato che le Zone franche doganali sono uno strumento molto potente per alcune filiere. Le merci entrano da Paesi extra UE, vengono lavorate e poi riesportate senza dazi. È particolarmente interessante per i settori farmaceutico, chimico e automotive. La manifestazione d'interesse è già partita e si punta a renderle operative entro fine anno, con il coinvolgimento delle Autorità portuali, ha concluso Biazzo.



Unione Industriali Roma

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

ZLS Lazio, Biazzo: Passaggi burocratici ridotti del 50% ora possibile competere con la Zes unica

Economia: intervista al Presidente di Unindustria su Il Messaggero «Con la Zona logistica semplificata e le due zone franche doganali la burocrazia nel Lazio verrà dimezzata : in questo modo sarà possibile competere con la Zes Unica del Mezzogiorno, estesa anche a Umbria e Marche». A dirlo è Giuseppe Biazzo, presidente di Unindustria, secondo cui i due strumenti potranno coinvolgere centinaia di imprese in tutta la Regione, con la Capitale come perno dell'ulteriore possibile sviluppo economico di tutto il territorio. E con effetti diretti anche sulla capacità di attrazione di nuovi investimenti produttivi e logistici nei prossimi anni. Il Presidente Biazzo ne ha parlato con Il Messaggero nell' intervista a cura di Giacomo Andreoli . Presidente, con questi due nuovi strumenti, in concreto, cosa cambia per chi vuole investire nel Lazio? «Cambia l'impostazione complessiva. La Zona logistica semplificata è stata inserita nel nostro piano industriale e la Regione Lazio l'ha fatta propria come risposta a un territorio che oggi si trova accerchiato da regioni dentro la Zes. Parliamo di 5.700 ettari e 64 comuni, quindi un perimetro molto ampio che coinvolge Tiburtina, Santa Palomba, Castel Romano, Civitavecchia e Gaeta. L'obiettivo è rendere il Lazio più semplice e più veloce da scegliere per un investimento». Le Zone franche doganali che ruolo hanno nell'implementare lo sviluppo economico? «Sono uno strumento molto potente per alcune filiere. Le merci entrano da Paesi extra Ue, vengono lavorate e poi riesportate senza dazi. È particolarmente interessante per farmaceutico, chimica e automotive. La manifestazione d'interesse è già partita e si punta a renderle operative entro fine anno, con il coinvolgimento delle Autorità portuali». Il sistema industriale del Lazio su quali settori può puntare e quale ruolo giocano le grandi imprese? «Siamo già forti nel farmaceutico, dove il Lazio è leader nazionale, nell'aerospazio e nella difesa, e in crescita nell'Information and Communication Technology e nella cybersecurity. Ma c'è anche un tema industriale aperto sull'automotive: l'obiettivo è coinvolgere anche Stellantis e rafforzare la produzione nel Lazio, dentro una strategia che passa anche dal futuro consorzio industriale unico regionale. Il settore è in una fase delicata e va accompagnato per non perdere competitività». Quante imprese possono essere coinvolte dai due strumenti e che prospettiva vede per il sistema Lazio e il suo export? Parliamo potenzialmente di centinaia di imprese nella Zona logistica semplificata e oltre 100 nelle Zone franche doganali. Ma il punto non è solo quantitativo: è attrarre nuovi investimenti e consolidare quelli esistenti, anche includendo aziende oggi fuori perimetro. I dati dell'export sono positivi, oltre 36 miliardi nel 2025 con una crescita del 9,6%, ma con questi strumenti il potenziale è ancora più alto, se il contesto internazionale lo consentirà».



Il Dispari

Napoli

«Non aspettiamo che succeda di peggio»: dopo il piede amputato a Pozzuoli, l'allarme della New Atec

Lunedì scorso sul porto di Pozzuoli si è consumata una tragedia annunciata. Durante le operazioni di imbarco di un camion diretto a Ischia, il mezzo ha investito un pedone provocandogli l'amputazione di un piede. Un incidente gravissimo, che ha portato al sequestro del camion e al ritiro della patente all'autista, ma che come sottolineano dalla New Atec non ha sorpreso chi da tempo denuncia le condizioni in cui si svolgono queste operazioni nei porti dell'isola. «È un evento già annunciato nei tavoli istituzionali», accusano dal direttivo dell'associazione. Troppo spesso, raccontano gli autisti, le banchine di Ischia, Casamicciola e Pozzuoli si trasformano in un caos ingovernabile: folle di pedoni che si muovono negli stessi spazi in cui i mezzi pesanti manovrano, senza indicazioni chiare, senza percorsi separati, senza personale sufficiente a garantire un minimo di ordine. I soli operatori della Capitaneria di porto non bastano e i numeri lo dimostrano ogni giorno. Chiunque abbia assistito alle operazioni di sbarco e imbarco in uno qualsiasi di questi scali conosce bene lo scenario: famiglie con bambini, turisti con i bagagli, pendolari che corrono verso l'uscita tutto questo mentre camion e autobus avanzano in manovra a pochi centimetri. Una convivenza caotica che si fa ancora più critica nelle corse più affollate, quando alle banchine già sovraffollate di passeggeri in attesa si aggiungono le lunghe file di automezzi impegnati nelle stesse operazioni di imbarco e sbarco. Lo ripetiamo da tempo: queste banchine sono una terra di nessuno. La soluzione non è un mistero corsie chiaramente segnalate, percorsi separati tra pedoni e veicoli, steward a terra nelle fasi più critiche ma finché non arriveranno risposte concrete dalle autorità competenti, il rischio che una tragedia come quella di lunedì si ripeta rimane altissimo. Su questo scenario è intervenuto Raffaele Bernardo, del direttivo New Atec, che rilancia l'allarme e chiede che la questione venga finalmente affrontata con la serietà che merita. Riflessione sui collegamenti marittimi dei porti di: Ischia, Casamicciola e Pozzuoli Raffaele Bernardo, direttivo New Atec | I collegamenti marittimi tra Ischia, Casamicciola e Pozzuoli rappresentano il principale polmone del traffico commerciale per l'isola, un sistema essenziale per garantire rifornimenti, mobilità e continuità territoriale ed economica. Tuttavia, negli ultimi mesi si stanno registrando criticità che si sommano a problematiche già esistenti. A peggiorare l'effetto del fenomeno del bradisismo nel porto di Pozzuoli per ritardi dovuti alle attività di imbarco e sbarco ha contribuito dal 27/02/2026, dopo la sospensione delle corse dell'azienda Traspemar, il flusso di transito dei mezzi della N.U. viaggiando ed intralciando il già critico comparto commerciale. Nonostante i diversi tavoli istituzionali svolti negli ultimi mesi tra Regione, Prefettura, capitanerie di porto, i comuni dell'isola, Compagnie di navigazione e non ultima la nostra associazione New Atec hanno manifestato



Lunedì scorso sul porto di Pozzuoli si è consumata una tragedia annunciata. Durante le operazioni di imbarco di un camion diretto a Ischia, il mezzo ha investito un pedone provocandogli l'amputazione di un piede. Un incidente gravissimo, che ha portato al sequestro del camion e al ritiro della patente all'autista, ma che — come sottolineano dalla New Atec — non ha sorpreso chi da tempo denuncia le condizioni in cui si svolgono queste operazioni nei porti dell'isola. «È un evento già annunciato nei tavoli istituzionali», accusano dal direttivo dell'associazione. Troppo spesso, raccontano gli autisti, le banchine di Ischia, Casamicciola e Pozzuoli si trasformano in un caos ingovernabile: folle di pedoni che si muovono negli stessi spazi in cui i mezzi pesanti manovrano, senza indicazioni chiare, senza percorsi separati, senza personale sufficiente a garantire un minimo di ordine. I soli operatori della Capitaneria di porto non bastano — e i numeri lo dimostrano ogni giorno. Chiunque abbia assistito alle operazioni di sbarco e imbarco in uno qualsiasi di questi scali conosce bene lo scenario: famiglie con bambini, turisti con i bagagli, pendolari che corrono verso l'uscita — tutto questo mentre camion e autobus avanzano in manovra a pochi centimetri. Una convivenza caotica che si fa ancora più critica nelle corse più affollate, quando alle banchine già sovraffollate di passeggeri in attesa si aggiungono le lunghe file di automezzi impegnati nelle stesse operazioni di imbarco e sbarco. Lo ripetiamo da tempo: queste banchine sono una terra di nessuno. La soluzione non è un mistero — corsie chiaramente segnalate, percorsi separati tra pedoni e veicoli, steward a terra nelle fasi più critiche — ma finché non arriveranno risposte concrete dalle autorità competenti, il rischio che una tragedia come quella di lunedì si ripeta rimane altissimo. Su questo scenario è intervenuto Raffaele Bernardo, del direttivo New Atec, che rilancia l'allarme e chiede che la questione venga finalmente affrontata con la serietà che

Il Dispari

Napoli

la complessità del sistema e l'assenza di decisioni strutturali su un servizio di vitale importanza che ha carenze oggettive. Per quanto ci riguarda dovrebbe rientrare nei servizi minimi garantiti dalla Regione e supportata dalle nostre istituzioni. Le cause generano conseguenze: Disponibilità di imbarco nei traghetti (alcuni con capienza ridotta per soddisfare il flusso); Ritardi per bradisismo (difficoltà di imbarco e sbarco) e sovraffollamento mezzi commerciali; Anticipo acquisto ticket di imbarco per 20/30 gg circa per garantire alle imprese la regolarità dei servizi così da gestire l'overbooking. Voglio segnalare che nelle aree portuali di Ischia, Casamicciola e Pozzuoli c'è una carenza di personale dedicato alle manovre di imbarco e sbarco degli automezzi. La contemporanea movimentazione di pedoni e automezzi aumenta il rischio sicurezza. Lunedì scorso sul porto di Pozzuoli si è verificato un incidente gravissimo durante la manovra di imbarco di un camion destinato ad Ischia nel quale ha investito un pedone provocandogli l'amputazione di un piede. Questo incidente non è altro che un evento già da tempo annunciato da parte della New Atec nei tavoli istituzionali. Purtroppo, troppo spesso i nostri autisti si imbattono in folle di pedoni che si trovano all'imbarco e non hanno nessuna indicazione poiché sui porti di Ischia, Casamicciola e Pozzuoli c'è carenza di personale e i soli operatori della capitaneria non riescono a gestire. Questo non accade invece sul porto di Napoli, calata porta di Massa, che è gestito dall'autorità portuale con divieto di accessi ai non autorizzati e con una serie di steward che gestiscono con estremo ordine gli imbarchi. Lunedì scorso è successo un miracolo, poteva andare molto peggio, non aspettiamo che succedano analoghe situazioni che possono essere molto più gravi.

Cnr: SAFE-26, campagna geologia marina della Nave da ricerca Gaia Blu

Per studiare le faglie sismiche nell'Adriatico Roma, 4 mag. (askanews) - È in corso una nuova campagna di geologia marina della Nave da ricerca Gaia Blu del Consiglio Nazionale delle Ricerche (Cnr), volta a indagare in profondità il fondale e il sottofondo marino dell'Adriatico centro-meridionale tramite tecnologie di avanguardia e metodologie geofisiche innovative, con l'obiettivo, riferisce una nota, di individuare e caratterizzare strutture tettoniche attive e potenzialmente sismogeniche. In questo progetto, denominato SAFE (Seismotectonics of the Adriatic Foreland), l'acquisizione dei dati oceanografici avverrà fino all'8 Maggio 2026, con rientro al porto di Bari. Il progetto vede il Dr. Luca Gasperini come Chief Scientist - Co-P.I. (Istituto di scienze marine del Cnr di Bologna), il Prof. Vincenzo Festa in qualità di Principal Investigator (Dipartimento di Scienze della Terra e Geoambientali-DiSTeGeo, Università degli Studi di Bari Aldo Moro) e il Dott. Francesco De Giosa come Project Manager (Environmental Surveys-ENSU, spin-off dell'Università degli Studi di Bari). Oltre a docenti/ricercatori e tecnici del DiSTeGeo-UNIBA e del Cnr-Ismar di Bologna, nonché al personale tecnico di ENSU, il progetto coinvolge giovani ricercatori e dottorandi, promuovendo attività di formazione avanzata e iniziative di divulgazione scientifica rivolte al pubblico. L'identificazione di faglie attive in domini di avampaese, tradizionalmente considerati tettonicamente stabili, rappresenta ancora oggi una delle principali sfide per la valutazione della pericolosità sismica. I recenti eventi sismici registrati tra il 2024 e il 2025 nell'area di Lesina Marina, nel settore settentrionale dell'Avampaese Apulo, hanno riportato con forza l'attenzione su questa problematica, evidenziando la presenza di un cluster sismico offshore la cui struttura responsabile rimane tuttora sconosciuta. Questo progetto nasce proprio per colmare tale lacuna conoscitiva, attraverso l'acquisizione e l'interpretazione di dati sismici a riflessione multicanale ad alta risoluzione e ad elevata profondità di indagine (oltre 1 km). I dati saranno integrati con tecniche di imaging pseudo-3D e con informazioni stratigrafiche e geofisiche pregresse. Gli obiettivi principali della campagna sono: identificare e mappare le strutture tettoniche attive offshore; valutare la loro connessione con sistemi di faglia noti a terra; ricostruire l'evoluzione strutturale dell'Appennino centro-meridionale e dell'Avampaese Apulo; stimare il potenziale sismogenico delle strutture individuate, alla luce degli eventi recenti e storici. Elemento distintivo del progetto è l'impiego di una sorgente sismica elettroacustica innovativa, appena acquisita nell'ambito del PNRR GeoSciences IR, infrastruttura di ricerca di cui UNIBA è partner. Questa tecnologia consente di ottenere immagini del sottosuolo ad alta risoluzione, comparabili a quelle dei sistemi pneumatici tradizionali, ma con un impatto ambientale significativamente ridotto e pienamente conforme alle normative vigenti. L'integrazione tra tecniche



Per studiare le faglie sismiche nell'Adriatico Roma, 4 mag. (askanews) - È in corso una nuova campagna di geologia marina della Nave da ricerca Gaia Blu del Consiglio Nazionale delle Ricerche (Cnr), volta a indagare in profondità il fondale e il sottofondo marino dell'Adriatico centro-meridionale tramite tecnologie di avanguardia e metodologie geofisiche innovative, con l'obiettivo, riferisce una nota, di individuare e caratterizzare strutture tettoniche attive e potenzialmente sismogeniche. In questo progetto, denominato SAFE (Seismotectonics of the Adriatic Foreland), l'acquisizione dei dati oceanografici avverrà fino all'8 Maggio 2026, con rientro al porto di Bari. Il progetto vede il Dr. Luca Gasperini come Chief Scientist - Co-P.I. (Istituto di scienze marine del Cnr di Bologna), il Prof. Vincenzo Festa in qualità di Principal Investigator (Dipartimento di Scienze della Terra e Geoambientali-DiSTeGeo, Università degli Studi di Bari Aldo Moro) e il Dott. Francesco De Giosa come Project Manager (Environmental Surveys-ENSU, spin-off dell'Università degli Studi di Bari). Oltre a docenti/ricercatori e tecnici del DiSTeGeo-UNIBA e del Cnr-Ismar di Bologna, nonché al personale tecnico di ENSU, il progetto coinvolge giovani ricercatori e dottorandi, promuovendo attività di formazione avanzata e iniziative di divulgazione scientifica rivolte al pubblico. L'identificazione di faglie attive in domini di avampaese, tradizionalmente considerati tettonicamente stabili, rappresenta ancora oggi una delle principali sfide per la valutazione della pericolosità sismica. I recenti eventi sismici registrati tra il 2024 e il 2025 nell'area di Lesina Marina, nel settore settentrionale dell'Avampaese Apulo, hanno riportato con forza l'attenzione su questa problematica, evidenziando la presenza di un cluster sismico offshore la cui struttura responsabile rimane tuttora sconosciuta. Questo progetto nasce proprio per colmare tale lacuna conoscitiva, attraverso l'acquisizione e l'interpretazione di dati sismici a riflessione multicanale ad alta risoluzione e ad elevata profondità di indagine (oltre 1 km). I dati saranno integrati con tecniche di imaging pseudo-3D e con informazioni stratigrafiche e geofisiche pregresse. Gli obiettivi principali della campagna sono: identificare e mappare le strutture tettoniche attive offshore; valutare la loro connessione con sistemi di faglia noti a terra; ricostruire l'evoluzione strutturale dell'Appennino centro-meridionale e dell'Avampaese Apulo; stimare il potenziale sismogenico delle strutture individuate, alla luce degli eventi recenti e storici. Elemento distintivo del progetto è l'impiego di una sorgente sismica elettroacustica innovativa, appena acquisita nell'ambito del PNRR GeoSciences IR, infrastruttura di ricerca di cui UNIBA è partner. Questa tecnologia consente di ottenere immagini del sottosuolo ad alta risoluzione, comparabili a quelle dei sistemi pneumatici tradizionali, ma con un impatto ambientale significativamente ridotto e pienamente conforme alle normative vigenti. L'integrazione tra tecniche

geofisiche di ultima generazione e pratiche operative sostenibili in ambiente marino permetterà di migliorare sensibilmente la capacità di imaging del sottosuolo e di acquisire dati cruciali finora mancanti nell'area adriatica. I risultati attesi contribuiranno in modo sostanziale alla comprensione della tettonica dell'Avampaese Apulo e delle sue relazioni con la sismicità regionale, fornendo al contempo strumenti concreti per il miglioramento delle strategie di mitigazione del rischio sismico e per la gestione del rischio costiero. Questa iniziativa rappresenta un passo fondamentale verso una conoscenza più approfondita e responsabile del territorio marino e delle sue dinamiche, con ricadute dirette sulla sicurezza delle comunità costiere.

La storia di Edison a Brindisi, tra promesse, cantieri farlocchi, banchine occupate e qualche conferenza

La vicenda del deposito di Gnl proposto a Brindisi da Edison ha davvero dell'incredibile, se non addirittura del grottesco. Di questo bombolone si parla dal 18 dicembre del 2019, quando Edison presentò pubblicamente il progetto per realizzare a Brindisi una stazione di stoccaggio e rifornimento di Gnl per le navi e per la distribuzione per altri usi nell'Italia meridionale. Il tutto, su aree del porto commerciale di Costa Morena, presso la radice della banchina dell'area situata ad est. Poi la presentazione in grande stile, nel salone dell'Autorità Portuale, l'8 ottobre 2020. Ed ancora convegni e meeting nelle sedi più disparate. Il tutto, per ribadire sempre a gran voce che in questo territorio sarebbero stati spesi cento milioni di euro e che Brindisi sarebbe diventata strategica proprio per la presenza del deposito di Gnl. Ma che tutto non procedesse nella direzione giusta lo si è notato quando sono cominciati a sorgere i primi problemi autorizzativi che sono andati a sommarsi alle perplessità di chi non ha mai compreso perché l'impianto fosse stato localizzato in quel punto, pregiudicando altri traffici importantissimi per il porto di Brindisi. Poi è venuta fuori la tesi del Consorzio Asi che ha ribadito come il fascio di binari della ferrovia che giunge a bordo banchina era troppo vicino al muro di cinta del bombolone. Ne è nato un contenzioso legale che si è concluso con il Consiglio di Stato che ha decretato una sostanziale incompetenza dell'Asi su tale questione. Quindi per realizzare il deposito (pur in assenza di qualcuno che affermasse la non interferenza tra binari e deposito di gnl) non ci sarebbero dovuti essere più ostacoli. Insomma, il decreto interministeriale firmato il 22 agosto del 2022 era a tutti gli effetti valido. La tappa successiva (sempre tra parole, incontri, annunci e via dicendo) è stata quella dell'8 gennaio del 2024 quando Edison ha presentato al Comune di Brindisi la comunicazione relativa all'avvio dei lavori (Cila). Un paio d'anni si disse e il bombolone sarà in funzione. Ma si trattava di un annuncio l'ennesimo visto che poi non si è fatto più nulla, se non tenere bloccate aree importantissime del porto a fronte di tanto fumo e niente arrosto. E' di questi giorni, invece, la notizia che il Ministero dell'Ambiente ha concesso altri sette mesi a Edison per decidere che fare a Brindisi. Un periodo congruo per cercare in giro finanziamenti pubblici visto che non ci pare che in questi anni Edison abbia mai dimostrato di voler mettere mano concretamente e in maniera sostanziosa al portafogli. Insomma, a dicembre Edison potrebbe dire ai brindisini che non ha trovato i soldi e che quindi se ne va, una volta per tutte. Per Brindisi (e in particolare per tutti coloro che hanno sempre ritenuto inutile e dannosa quest'opera) sarà una liberazione, ma qualcun altro dovrà spiegare a chi attribuire le responsabilità di aver tenuto bloccate per sette anni le banchine del porto, impedendo altri investimenti e creando un danno notevole alle casse dell'ente portuale. Insomma, una beffa, condita da paroloni, promesse

Brindisitime.it Network

La storia di Edison a Brindisi, tra promesse, cantieri farlocchi, banchine occupate e qualche conferenza...

05/04/2026 14:57

La vicenda del deposito di Gnl proposto a Brindisi da Edison ha davvero dell'incredibile, se non addirittura del grottesco. Di questo "bombolone" si parla dal 18 dicembre del 2019, quando Edison presentò pubblicamente il progetto per realizzare a Brindisi una "stazione di stoccaggio e rifornimento di Gnl per le navi e per la distribuzione per altri usi nell'Italia meridionale". Il tutto, su aree del porto commerciale di Costa Morena, presso la radice della banchina dell'area situata ad est. Poi la presentazione in grande stile, nel salone dell'Autorità Portuale, l'8 ottobre 2020. Ed ancora convegni e meeting nelle sedi più disparate. Il tutto, per ribadire sempre a gran voce che in questo territorio sarebbero stati spesi cento milioni di euro e che Brindisi sarebbe diventata strategica proprio per la presenza del deposito di Gnl. Ma che tutto non procedesse nella direzione giusta lo si è notato quando sono cominciati a sorgere i primi problemi autorizzativi che sono andati a sommarsi alle perplessità di chi non ha mai compreso perché l'impianto fosse stato localizzato in quel punto, pregiudicando altri traffici importantissimi per il porto di Brindisi. Poi è venuta fuori la tesi del Consorzio Asi che ha ribadito come il fascio di binari della ferrovia che giunge a bordo banchina era troppo vicino al muro di cinta del bombolone. Ne è nato un contenzioso legale che si è concluso con il Consiglio di Stato che ha decretato una sostanziale incompetenza dell'Asi su tale questione. Quindi per realizzare il deposito (pur in assenza di qualcuno che affermasse la non interferenza tra binari e deposito di gnl) non ci sarebbero dovuti essere più ostacoli. Insomma, il decreto interministeriale firmato il 22 agosto del 2022 era a tutti gli effetti valido. La tappa successiva (sempre tra parole, incontri, annunci e via dicendo...) è stata quella dell'8 gennaio del 2024 quando Edison ha presentato al Comune di Brindisi la comunicazione relativa all'avvio dei lavori (Cila). "Un paio d'anni - si disse - e il bombolone sarà in funzione". Ma si trattava di un annuncio - l'ennesimo - visto che poi non si è fatto più nulla, se non tenere bloccate aree importantissime del porto a fronte di tanto fumo e niente arrosto. E' di questi giorni, invece, la notizia che il Ministero dell'Ambiente ha concesso altri sette mesi a Edison per decidere che fare a Brindisi. Un periodo congruo per cercare in giro finanziamenti pubblici visto che non ci pare che in questi anni Edison abbia mai dimostrato di voler mettere mano concretamente e in maniera sostanziosa al portafogli. Insomma, a dicembre Edison potrebbe dire ai brindisini che non ha trovato i soldi e che quindi se ne va, una volta per tutte. Per Brindisi (e in particolare per tutti coloro che hanno sempre ritenuto inutile e dannosa quest'opera) sarà una liberazione, ma qualcun altro dovrà spiegare a chi attribuire le responsabilità di aver tenuto bloccate per sette anni le banchine del porto, impedendo altri investimenti e creando un danno notevole alle casse dell'ente portuale. Insomma, una beffa, condita da paroloni, promesse

Brindisitime.it Network

Brindisi

e scenari di crescita basati su percorsi industriali poi dimostratisi inattendibili. E questa vicenda richiama alla mente quello che sta accadendo a Cerano (di cui ci occuperemo presto) dove l'Enel avrebbe dovuto mettere mano al portafogli per smontare centrale e nastro trasportatore e soprattutto per bonificare le aree. E invece fino al 2038 riceverà diversi milioni di euro all'anno per tenere quella centrale a riserva fredda. Un regalo agli azionisti della società elettrica che hanno guadagnato per decenni miliardi di euro a Brindisi e che per non far sostanzialmente nulla riceveranno un indennizzo dallo Stato. Il sistema delle grandi aziende, insomma, a Brindisi rischia di lasciare solo morti e feriti sulla sua strada. Uno scenario triste che forse è lontano anni luce dalle aspettative costruite ad arte in questi anni.

Shipping Italy

Taranto

Deserta la gara per la seconda nave per i Giochi del Mediterraneo

Sul tavolo ci sarebbe anche l'ipotesi di incrementare il riempimento della nave Aroya, avvicinandolo alla capacità complessiva. Sulla sito web di Sport & Salute Spa l'esito non è stato ancora pubblicato, ma secondo quanto riportato da diverse testate pugliesi la gara per il noleggio di una seconda nave-hotel da utilizzare per l'ospitalità di atleti e staff durante i prossimi Giochi del Mediterraneo, in programma a **Taranto** dal 21 agosto al 3 settembre, è andata deserta. Non è nota cosa possa aver frenato l'interesse degli operatori a prendere parte alla procedura (dal valore di 13,5 milioni di euro) - la cui scadenza era peraltro stata prorogata di tre giorni (dal 27 al 30 aprile) -, e in particolare cosa abbia trattenuto Costa Crociere, che era sembrata la più propensa a farsi avanti. Qualche spunto arriva tuttavia dalla lettura dei chiarimenti forniti agli interessati. Oltre a specificare che l'attracco della nave avverrà nella Base Navale Maristanav della Marina Militare Italiana, il documento - a precisa domanda di un operatore - chiarisce che i costi del carburante sono da intendersi come "integralmente inclusi nel prezzo offerto", quindi anche senza eventuali adeguamenti in corso d'opera. Il documento parla inoltre della incompatibilità della rete elettrica della Marina Militare con sistemi di cold ironing delle navi da crociera, evidenziando che quindi che quelle impiegate durante i Giochi "dovranno essere in grado di produrre autonomamente l'energia elettrica necessaria al proprio fabbisogno operativo per tutta la durata della permanenza in porto". Né è inoltre chiaro come la società del Mef intenda ora procedere. Secondo quanto riporta Cronache Tarantine, Sport & Salute valuterà l'avvio di una procedura negoziata (con la compagnia genovese e altri operatori), ma sul tavolo ci sarebbe anche l'ipotesi di utilizzare la Aroya - ovvero la nave che gli organizzatori già si sono assicurati quale primo hotel galleggiante in occasione della manifestazione - con livelli di riempimento maggiori rispetto a quelli stimati inizialmente, pari a 3mila atleti in cabine a uso singolo, su una capacità complessiva della nave che ammonterebbe però a 5.500-6.000 ospiti. Sempre secondo la testata, un'altra possibilità sarebbe quella, per gli organizzatori, di utilizzare strutture ricettive di terra per compensare l'eventuale capacità di accoglienza mancante, una soluzione che però porterebbe con sé una gestione più complessa dell'evento dati i continui flussi di atleti e delegazioni in arrivo e in partenza dalla città. Nel frattempo, come visto, gli organizzatori si erano però già assicurati la disponibilità in qualità di hotel galleggiante della Aroya, nave da crociera (ex Dream Team) della compagnia saudita Aroya Cruises. Bloccata dall'inizio del conflitto mediorientale nel Golfo Persico, la nave nelle scorse settimane è riuscita ad attraversare lo Stretto di Hormuz, togliendo agli organizzatori almeno una preoccupazione sulla sua effettiva presenza alla manifestazione sportiva. Attualmente si trova nel porto saudita di



Sul tavolo ci sarebbe anche l'ipotesi di incrementare il riempimento della nave Aroya, avvicinandolo alla capacità complessiva. Sulla sito web di Sport & Salute Spa l'esito non è stato ancora pubblicato, ma secondo quanto riportato da diverse testate pugliesi la gara per il noleggio di una seconda nave-hotel da utilizzare per l'ospitalità di atleti e staff durante i prossimi Giochi del Mediterraneo, in programma a Taranto dal 21 agosto al 3 settembre, è andata deserta. Non è nota cosa possa aver frenato l'interesse degli operatori a prendere parte alla procedura (dal valore di 13,5 milioni di euro) - la cui scadenza era peraltro stata prorogata di tre giorni (dal 27 al 30 aprile) -, e in particolare cosa abbia trattenuto Costa Crociere, che era sembrata la più propensa a farsi avanti. Qualche spunto arriva tuttavia dalla lettura dei chiarimenti forniti agli interessati. Oltre a specificare che l'attracco della nave avverrà nella Base Navale Maristanav della Marina Militare Italiana, il documento - a precisa domanda di un operatore - chiarisce che i costi del carburante sono da intendersi come "integralmente inclusi nel prezzo offerto", quindi anche senza eventuali adeguamenti in corso d'opera. Il documento parla inoltre della incompatibilità della rete elettrica della Marina Militare con sistemi di cold ironing delle navi da crociera, evidenziando che quindi che quelle impiegate durante i Giochi "dovranno essere in grado di produrre autonomamente l'energia elettrica necessaria al proprio fabbisogno operativo per tutta la durata della permanenza in porto". Né è inoltre chiaro come la società del Mef intenda ora procedere. Secondo quanto riporta Cronache Tarantine, Sport & Salute valuterà l'avvio di una procedura negoziata (con la compagnia genovese e altri operatori), ma sul tavolo ci sarebbe anche l'ipotesi di utilizzare la Aroya - ovvero la nave che gli organizzatori già si sono assicurati quale primo hotel galleggiante in occasione della manifestazione - con livelli di riempimento maggiori rispetto a quelli stimati inizialmente, pari a 3mila atleti in cabine a uso singolo, su una capacità complessiva della nave che

Shipping Italy

Taranto

Jeddah. Stando alla programmazione disponibile sul sito web della compagnia, la Aroya resterà nel Mar Rosso fino al riposizionamento nel Mediterraneo, che avverrà tramite un viaggio di 8 giorni con partenza da Jeddah e arrivo a Istanbul il prossimo 28 maggio. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.

Informare

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

MSC attiverà un servizio tra il Mar Rosso e il Nord Europa attraverso il canale di Suez

Mediterranean Shipping Company manifesta fiducia nell'allentamento delle tensioni geopolitiche in Medio Oriente e annuncia l'attivazione di un nuovo servizio di linea che collegherà il Mar Rosso con il Nord Europa attraverso il canale di Suez. Il servizio marittimo containerizzato sarà inaugurato il prossimo 10 maggio con partenza da Anversa e la rotazione effettuerà scali ai porti di Danzica, Klaipeda, Bremerhaven, Anversa, Valencia, Barcellona, **Gioia Tauro**, Abu Kir, King Abdullah, Jeddah, Aqaba. MSC ha reso noto che il servizio prevederà connessioni anche con la regione del Golfo Persico tramite un collegamento camionistico tra King Adbullah e Dammam e inoltri su navi feeder per i porti del Golfo.

Informare

MSC attiverà un servizio tra il Mar Rosso e il Nord Europa attraverso il canale di Suez



05/04/2026 10:30

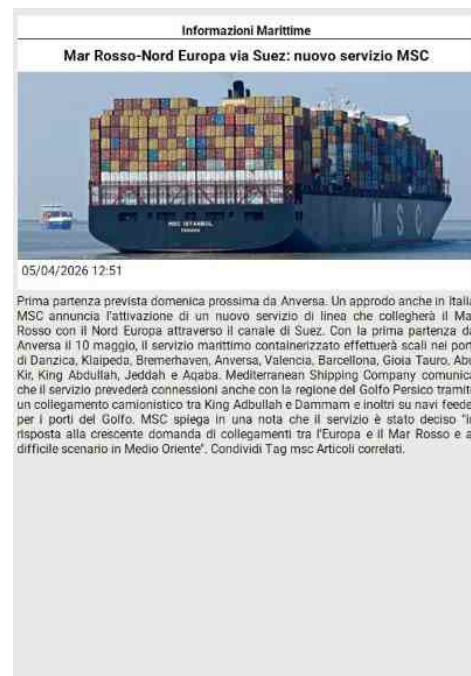
Mediterranean Shipping Company manifesta fiducia nell'allentamento delle tensioni geopolitiche in Medio Oriente e annuncia l'attivazione di un nuovo servizio di linea che collegherà il Mar Rosso con il Nord Europa attraverso il canale di Suez. Il servizio marittimo containerizzato sarà inaugurato il prossimo 10 maggio con partenza da Anversa e la rotazione effettuerà scali ai porti di Danzica, Klaipeda, Bremerhaven, Anversa, Valencia, Barcellona, Gioia Tauro, Abu Kir, King Abdullah, Jeddah, Aqaba. MSC ha reso noto che il servizio prevederà connessioni anche con la regione del Golfo Persico tramite un collegamento camionistico tra King Adbullah e Dammam e inoltri su navi feeder per i porti del Golfo.

Informazioni Marittime

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Mar Rosso-Nord Europa via Suez: nuovo servizio MSC

Prima partenza prevista domenica prossima da Anversa. Un approdo anche in Italia MSC annuncia l'attivazione di un nuovo servizio di linea che collegherà il Mar Rosso con il Nord Europa attraverso il canale di Suez. Con la prima partenza da Anversa il 10 maggio, il servizio marittimo containerizzato effettuerà scali nei porti di Danzica, Klaipeda, Bremerhaven, Anversa, Valencia, Barcellona, **Gioia Tauro**, Abu Kir, King Abdullah, Jeddah e Aqaba. Mediterranean Shipping Company comunica che il servizio prevederà connessioni anche con la regione del Golfo Persico tramite un collegamento camionistico tra King Abdullah e Dammam e inoltri su navi feeder per i porti del Golfo. MSC spiega in una nota che il servizio è stato deciso "in risposta alla crescente domanda di collegamenti tra l'Europa e il Mar Rosso e al difficile scenario in Medio Oriente". Condividi Tag msc Articoli correlati.



Il Nautilus

Olbia Golfo Aranci

Mediterraneo, il mare più inquinato di plastica al mondo: così una compagnia italiana prova a eliminarla partendo dall'acqua

Il turismo marittimo e costiero è una delle forme di viaggio più diffuse al mondo, ma anche una delle più esposte alle sfide ambientali. Secondo le Nazioni Unite circa l'80% delle attività turistiche globali si svolge in aree costiere, rendendo il mare uno dei principali motori dell'economia turistica. Allo stesso tempo queste destinazioni sono tra le più vulnerabili dal punto di vista ambientale. Il Mediterraneo rappresenta uno degli esempi più evidenti di questa pressione. Ogni anno oltre 200 milioni di turisti visitano le sue coste e, secondo analisi del WWF, durante l'alta stagione la quantità di rifiuti marini può aumentare fino al 40%. Il bacino è oggi considerato uno degli hotspot globali dell'inquinamento da plastica: ogni anno più di 570.000 tonnellate di plastica finiscono nel Mediterraneo, l'equivalente di oltre 30.000 bottiglie al minuto. In questo contesto cresce l'interesse verso soluzioni capaci di ridurre l'impatto ambientale delle attività turistiche in mare. Luxury Sailing, realtà fondata a **Olbia** nel 2019 all'interno del gruppo LM Company e specializzata in crociere esperienziali e "democratiche" in catamarano, ha deciso di intervenire su uno degli aspetti più critici della vita a bordo: il consumo di acqua e plastica. Per limitare l'utilizzo di bottiglie monouso durante le crociere, l'azienda ha sviluppato e introdotto un sistema che consente di produrre acqua potabile direttamente a bordo partendo dall'acqua di mare. Il processo prevede l'aspirazione e la filtrazione iniziale dell'acqua marina, seguita da trattamenti antibatterici con sterilizzazione UV e da una filtrazione con carboni attivi che elimina odori e residui organici. L'acqua viene poi purificata attraverso membrane ad osmosi inversa che rimuovono sali, metalli e impurità. Una volta completata la depurazione, viene nuovamente mineralizzata con l'aggiunta di elementi come calcio, magnesio e potassio e può essere erogata direttamente dal rubinetto di bordo, sia naturale sia frizzante. "Il nostro obiettivo era intervenire su una delle abitudini più impattanti della vita in barca", spiega Lorenzo Tawakol, fondatore di Luxury Sailing. "Produrre acqua potabile a bordo significa ridurre plastica, logistica e trasporto di bottiglie, migliorando allo stesso tempo l'esperienza degli ospiti". La riduzione delle bottiglie monouso ha infatti effetti ambientali che vanno oltre la semplice diminuzione dei rifiuti plastici. Eliminare grandi quantità di acqua imbottigliata significa ridurre il peso complessivo delle imbarcazioni e quindi i consumi energetici legati al trasporto e allo stoccaggio. In un mare fragile come il Mediterraneo, anche interventi apparentemente piccoli possono contribuire a diminuire l'impatto complessivo delle attività turistiche. Secondo quanto osservato dalla compagnia, i viaggiatori stranieri - in particolare quelli provenienti dal Nord Europa - si dimostrano spesso più inclini a utilizzare l'acqua prodotta a bordo, mentre tra gli ospiti italiani la diffidenza iniziale verso l'acqua non imbottigliata è ancora piuttosto diffusa, segno di quanto il cambiamento



Il Nautilus

Olbia Golfo Aranci

culturale verso modelli di consumo più sostenibili sia ancora in evoluzione. Il sistema di produzione dell'acqua è solo uno degli elementi di una strategia più ampia orientata alla tutela dell'ambiente marino. Luxury Sailing ha introdotto l'utilizzo di vernici antivegetative a ridotto impatto ambientale, progettate per limitare il rilascio di sostanze chimiche nei fondali. L'azienda collabora inoltre con Green Sail, organizzazione internazionale impegnata nella promozione di standard ambientali per il turismo nautico, e ha avviato programmi di formazione per gli equipaggi dedicati alla gestione dei rifiuti, alle pratiche di navigazione sostenibile e alle modalità di ancoraggio che evitano danni alla posidonia oceanica, habitat fondamentale per la biodiversità del Mediterraneo. Proteggere la posidonia, la "foresta" sommersa del Mediterraneo. Tra le attenzioni ambientali adottate dalla compagnia rientra anche la tutela della posidonia oceanica, una pianta marina fondamentale per l'equilibrio dell'ecosistema mediterraneo. Le sue praterie, spesso definite le "foreste sommerse" del Mediterraneo, contribuiscono alla produzione di ossigeno, alla protezione delle coste dall'erosione e alla conservazione della biodiversità marina. Uno dei principali rischi per questi habitat è rappresentato dall'ancoraggio delle imbarcazioni. Quando l'ancora viene calata sul fondale può sradicare le piante e creare vere e proprie "cicatrici" nelle praterie, frammentando un ecosistema estremamente fragile. La posidonia cresce infatti molto lentamente, con un'espansione media di appena 1-6 centimetri all'anno, rendendo particolarmente lunghi i tempi di recupero delle aree danneggiate. Nel Mediterraneo la perdita di praterie di posidonia negli ultimi decenni ha raggiunto decine di migliaia di ettari, anche a causa della pressione delle attività turistiche e della nautica. Per questo Luxury Sailing ha investito fortemente nella formazione degli equipaggi sulle modalità di ancoraggio che permettono di individuare fondali sicuri evitando le aree in cui cresce la posidonia.

Innovazione e sostenibilità per proteggere il cuore del Mediterraneo

Mag 4, 2026 Il Mediterraneo si trova oggi a fronteggiare una pressione ambientale senza precedenti, con il turismo costiero che rappresenta l'80% delle attività globali del settore. In un bacino considerato un hotspot dell'inquinamento, dove ogni minuto finiscono in mare oltre 30.000 bottiglie di plastica, emergono soluzioni tecnologiche per rendere le **crociere** più sostenibili. Tra queste spicca l'iniziativa di Luxury Sailing, realtà di Olbia che ha introdotto a bordo dei propri catamarani un sistema avanzato di osmosi inversa per trasformare l'acqua marina in acqua potabile, eliminando alla radice la necessità di plastica monouso. Il processo non si limita alla semplice desalinizzazione: attraverso trattamenti antibatterici UV, filtri ai carboni attivi e una successiva mineralizzazione con calcio e magnesio, l'acqua viene purificata e resa disponibile direttamente dal rubinetto. Come spiegato dal fondatore Lorenzo Tawakol, questa innovazione riduce drasticamente il peso delle imbarcazioni, i consumi energetici legati alla logistica e l'impatto dei rifiuti. Sebbene i viaggiatori del Nord Europa accolgano con entusiasmo questa pratica, tra i turisti italiani persiste ancora una certa diffidenza culturale verso l'acqua non imbottigliata, sottolineando quanto il percorso verso la sostenibilità sia ancora in divenire. La strategia dell'azienda si estende oltre la gestione idrica, puntando alla salvaguardia della Posidonia oceanica, la "foresta sommersa" del Mediterraneo. Questa pianta, vitale per la produzione di ossigeno e la protezione dall'erosione, cresce appena pochi centimetri all'anno ed è costantemente minacciata da ancoraggi selvaggi che causano "cicatrici" indelebili sui fondali. Per contrastare questo fenomeno, sono stati avviati programmi di formazione per gli equipaggi focalizzati su modalità di ancoraggio responsabili e sull'uso di vernici antivegetative a basso impatto chimico. Nata con l'obiettivo di rendere il viaggio in catamarano un'esperienza accessibile e democratica, Luxury Sailing promuove itinerari che valorizzano le zone meno affollate, puntando su una crescita economica che nel 2024 ha toccato 1,4 milioni di euro di fatturato. L'approccio trasforma il concetto di vacanza in mare in un atto di responsabilità ecologica, dove il rispetto per l'ecosistema diventa parte integrante del servizio di lusso, dimostrando che la tutela della biodiversità può convivere con il successo commerciale nel settore nautico.



Mag 4, 2026 Il Mediterraneo si trova oggi a fronteggiare una pressione ambientale senza precedenti, con il turismo costiero che rappresenta l'80% delle attività globali del settore in un bacino considerato un hotspot dell'inquinamento, dove ogni minuto finiscono in mare oltre 30.000 bottiglie di plastica, emergono soluzioni tecnologiche per rendere le crociere più sostenibili. Tra queste spicca l'iniziativa di Luxury Sailing, realtà di Olbia che ha introdotto a bordo dei propri catamarani un sistema avanzato di osmosi inversa per trasformare l'acqua marina in acqua potabile, eliminando alla radice la necessità di plastica monouso. Il processo non si limita alla semplice desalinizzazione: attraverso trattamenti antibatterici UV, filtri ai carboni attivi e una successiva mineralizzazione con calcio e magnesio, l'acqua viene purificata e resa disponibile direttamente dal rubinetto. Come spiegato dal fondatore Lorenzo Tawakol, questa innovazione riduce drasticamente il peso delle imbarcazioni, i consumi energetici legati alla logistica e l'impatto dei rifiuti. Sebbene i viaggiatori del Nord Europa accolgano con entusiasmo questa pratica, tra i turisti italiani persiste ancora una certa diffidenza culturale verso l'acqua non imbottigliata, sottolineando quanto il percorso verso la sostenibilità sia ancora in divenire. La strategia dell'azienda si estende oltre la gestione idrica, puntando alla salvaguardia della Posidonia oceanica, la "foresta sommersa" del Mediterraneo. Questa pianta, vitale per la produzione di ossigeno e la protezione dall'erosione, cresce appena pochi centimetri all'anno ed è costantemente minacciata da ancoraggi selvaggi che causano "cicatrici" indelebili sui fondali. Per contrastare questo fenomeno, sono stati avviati programmi di formazione per gli equipaggi focalizzati su modalità di ancoraggio responsabili e sull'uso di vernici antivegetative a basso impatto chimico. Nata con l'obiettivo di rendere il viaggio in catamarano un'esperienza accessibile e democratica, Luxury Sailing promuove

Reggiotoday

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni, Reggio Calabria, Saline Ioniche

Rimosso il relitto della Odyssey Spirit, da 4 anni arenato sul lungomare di Villa San Giovanni

Operazione coordinata tra Autorità portuale, Capitaneria di porto, ormeggiatori e ditta specializzata di Milazzo con sommozzatori e pontone per il recupero dell'imbarcazione. Dopo quattro anni è stata finalmente rimossa l'imbarcazione Odyssey Spirit, battente bandiera belga, che si era arenata lungo la costa di Villa San Giovanni il 21 aprile 2022, a ridosso del lungomare cittadino. L'operazione di recupero è stata effettuata ieri mattina, grazie all'intervento di un pontone utilizzato come piattaforma galleggiante, denominato Ardito, appartenente a un'azienda specializzata di Milazzo. Il mezzo ha consentito il completamento delle attività di rimozione del relitto. Le operazioni sono state coordinate dall'Autorità di sistema portuale dello Stretto, con la presenza del funzionario avv. Vincenzo Laruffa, e dalla locale capitaneria di porto guidata dal nuovo comandante Roberto Pagnozzi. Per lungo tempo il relitto è rimasto incagliato nella zona, offrendo una immagine fortemente impattante del tratto di costa, con lo scafo visibilmente deteriorato e adagiato sul lungomare. Una presenza ingombrante che, oltre a deturpare il paesaggio, rappresentava anche un potenziale rischio ambientale e un ostacolo per la sicurezza della navigazione locale. Solo grazie a un'operazione congiunta e all'impiego di mezzi tecnici adeguati, si è potuto procedere alla rimozione definitiva. Determinante, è stato anche il contributo operativo del gruppo ormeggiatori di Villa San Giovanni, con il presidente Francesco Bellantoni e l'addetto Andrea Bellantoni, oltre al supporto dei sommozzatori guidati da Seby Matà insieme ai colleghi intervenuti sul posto. L'intervento ha segnato la conclusione di una lunga fase di attesa per la rimozione del relitto, rimasto incagliato per anni lungo la costa cittadina.



Se tutte le fuffe fossero così, allora evviva le fuffe

Consolato Ciccù

Ci riferiamo chiaramente all'ex Sindaco Falcomatà, che dopo questi dodici anni pontifica da un palco. Ha addirittura il coraggio di affermare che quelli di Cannizzaro siano emendamenti poco concreti, che si potrebbero definire "fuffa". Emendamenti fuffa? Ma magari fossero tutti così! Magari, tutti gli emendamenti, fossero come uno dei pochi messo a terra concretamente (ma perché se ne è occupata la Regione con Sacal, e non il Comune), quello per l'Aeroporto di Reggio Calabria. Magari tutti gli emendamenti fuffa portassero a un'opera così bella, e non solo esteticamente, ma anche efficiente, moderna e più grande. E allora evviva le fuffe! Lo avrete capito, a cosa ci riferiamo. A Falcomatà, a Giuseppe Falcomatà, all'ex Sindaco che dopo questi dodici anni pontifica da un palco. Ha addirittura il coraggio di affermare che quelli di Cannizzaro siano emendamenti poco concreti, che si potrebbero definire fuffa. Sì, l'ha detto davvero. Però pensiamo abbia ragione: certo che sono fuffa, nel momento in cui un Parlamentare ti mette a disposizione svariati milioni di euro per il nuovo Porto, o per riqualificare il Lido, e tu, da Sindaco, non li sfrutti, li lasci parcheggiati. Ribadiamo: il più importante, tra quelli sfruttati, è quello per l'Aeroporto, ma perché ci ha messo mano Sacal, ovvero la Regione. Se pensiamo all'emendamento per le Circoscrizioni, o a quelli per Porto e Campus Universitario (progetti già approvati), anche lì l'Amministrazione non c'entra, ma è evidente lo zampino dell'Opposizione in Consiglio e di due enti come Autorità Portuale e Università. Avesse dovuto metterci mano quel Comune gestito da chi pontifica sul palco, avrebbe lasciato marcire anche quelli. E per un semplice motivo, ormai ben noto a chiunque non abbia i paraocchi: siccome i fondi arrivano da un Parlamentare della fazione politica opposta, lo smacco sarebbe stato troppo grande. Avrebbe significato ammettere che gli avversari hanno fatto meglio di loro. D'altronde, in questi anni, non un ringraziamento a Cannizzaro e Occhiuto per il rilancio dell'Aeroporto. Anzi, in questi giorni è emerso pure che era tutto dovuto, scontato, e che non c'è nessun merito. Ribadiamo anche un secondo concetto: ha senso far parlare Falcomatà? Forse, a questo punto, è meglio quando si assenta. Più lui parla, più voti perde il povero Mimmetto. E' successo per i post su Facebook, è successo anche ieri, basti vedere le reazioni della gente alle parole espresse dal palco. No, non quelle di qualche centinaio di presenti al comizio, ma in città, sui social, nel termometro cittadino. Ci aspettavamo che Falcomatà supportasse Battaglia, che arricchisse l'intervento di contenuti e idee nuove, che avanzasse delle proposte in continuità al suo governo. No, ha fatto la stessa identica campagna elettorale di sei e dodici anni fa: attacchi all'avversario e al passato. E' riuscito, anche oggi, nel 2026, a parlare delle vecchie amministrazioni, delle vecchie gestioni, del Modello Reggio; è riuscito ad impuntarsi su una battuta di Cannizzaro (perché era evidente a tutti



Ci riferiamo chiaramente all'ex Sindaco Falcomatà, che dopo questi dodici anni pontifica da un palco. Ha addirittura il coraggio di affermare che quelli di Cannizzaro siano emendamenti poco concreti, che si potrebbero definire "fuffa". Emendamenti "fuffa"? Ma magari fossero tutti così! Magari, tutti gli emendamenti, fossero come uno dei pochi messo a terra concretamente (ma perché se ne è occupata la Regione con Sacal, e non il Comune), quello per l'Aeroporto di Reggio Calabria. Magari tutti gli emendamenti "fuffa" portassero a un'opera così bella, e non solo esteticamente, ma anche efficiente, moderna e più grande. E allora "evviva le fuffe"! Lo avrete capito, a cosa ci riferiamo. A Falcomatà, a Giuseppe Falcomatà, all'ex Sindaco che dopo questi dodici anni pontifica da un palco. Ha addirittura il coraggio di affermare che quelli di Cannizzaro siano emendamenti poco concreti, che si potrebbero definire "fuffa". Sì, l'ha detto davvero. Però pensiamo abbia ragione: certo che sono "fuffa", nel momento in cui un Parlamentare ti mette a disposizione svariati milioni di euro per il nuovo Porto, o per riqualificare il Lido, e tu, da Sindaco, non li sfrutti, li lasci "parcheggiati". Ribadiamo: il più importante, tra quelli sfruttati, è quello per l'Aeroporto, ma perché ci ha messo mano Sacal, ovvero la Regione. Se pensiamo all'emendamento per le Circoscrizioni, o a quelli per Porto e Campus Universitario (progetti già approvati), anche lì l'Amministrazione non c'entra, ma è evidente lo zampino dell'Opposizione in Consiglio e di due enti come Autorità Portuale e Università. Avesse dovuto metterci mano quel Comune gestito da chi pontifica sul palco, avrebbe lasciato marcire anche quelli. E per un semplice motivo, ormai ben noto a chiunque non abbia i paraocchi: siccome i fondi arrivano da un Parlamentare della fazione politica

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni, Reggio Calabria, Saline Ioniche

fosse ironico) in riferimento al fatto che andasse al Liceo ai tempi delle stagioni Scopelliti Proposte? Non ne abbiamo viste né sentite. Da settimane criticano le idee annunciate di funivia e tunnel, paragonano Cannizzaro a Cetto La Qualunque , ma è evidente che la città abbia voglia di cambiamento e abbia voglia di sentir parlare di cambiamento, di cose nuove, di idee, di progetti, anche i più semplici, anche sui servizi base. Dalla coalizione di CentroSinistra, bisogna ammetterlo, questo ieri (e non solo ieri) non si è sentito: si è pensato di richiamare il passato, con il solito ritornello (ormai stancante) sui lampadari di Palazzo San Giorgio e sui conti risanati; si è pensato di cambiare lo slogan di Cannizzaro . Insomma, una punzecchiatura continua non solo all'avversario attuale, ma anche a gente che oggi è presente marginalmente nella politica cittadina. Ancora più assurdo il passaggio sulle dimissioni anticipate . Secondo Falcomatà, Cannizzaro avrebbe dovuto dimettersi da parlamentare prima, o comunque ora, senza aspettare il giorno del voto. E qual è il senso? E per quale motivo? Lo stesso per cui lui non l'ha fatto prima di diventare Consigliere Regionale? Lo stesso per cui lui non l'ha fatto dopo indagini, scandali e morti votanti? Nessuno ha preteso lo facesse allora, non dovrebbe pretenderlo lui oggi per gli altri. Sì, forse oggi Falcomatà è ingombrante . Lo è ancora di più del passato, per Battaglia, che sappiamo essere distante anni luce dall'ex Sindaco, da alcuni valori politici e anche umani. Ma ha deciso di farsi appoggiare da lui, rischiando un autogol. E non possiamo che confermarlo a ben guardare le due piazze a confronto tra ieri e domenica scorsa.

Villa San Giovanni. Dopo 4 anni rimosso il relitto della Odyssey Spirit

Redazione | lunedì 04 Maggio 2026 - 13:15 Si era arenata il 21 aprile 2022 Dopo quattro anni è stata finalmente rimosso il relitto dell'imbarcazione Odyssey Spirit battente bandiera belga che si era arenata sulla costa di Villa San Giovanni a ridosso del lungomare cittadino il 21 aprile 2022. Stamattina è intervenuto un pontone usato come piattaforma galleggiante denominato Ardito di proprietà di azienda specializzata di Milazzo che ha portato a termine l'operazione di recupero. L'operazione ha visto l'attivo interessamento e la stretta collaborazione tra diverse autorità e realtà operative dello Stretto. In prima linea, l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto con il funzionario avv. Vincenzo Laruffa , e la Capitaneria di Porto di Villa San Giovanni , guidata dal nuovo comandante Roberto Pagnozzi , presente insieme al suo personale. Fondamentale è stato inoltre l'ausilio tecnico del Gruppo Ormeggiatori di Villa San Giovanni , rappresentato dal presidente Francesco Bellantoni e da Andrea Bellantoni . Alle operazioni hanno preso parte anche i sommozzatori , coordinati da Seby Matà , il cui intervento è stato determinante per il coordinamento delle attività in porto.



Blue Economy. Il mare vale miliardi: cosa frena e cosa può far decollare la Sicilia

La Sicilia è tra le regioni italiane più attive nella Blue Economy. Eppure il gap tra potenziale e risultati rimane ampio. L'Italia è la terza economia del mare in Europa, con 76,6 miliardi di euro di valore aggiunto diretto, oltre un milione di occupati e quasi 233mila imprese. In questo grande contesto, la Sicilia occupa un posto di rilievo, con una crescita di aziende che non si è fermata nemmeno negli anni difficili. Ma guardando ai numeri nel dettaglio, emerge una fotografia contraddittoria: una regione ricca di mari, coste e infrastrutture portuali, ancora lontana dal trasformare tutto questo in valore aggiunto adeguato alle potenzialità. I numeri della Sicilia I dati del XIII Rapporto sull'Economia del Mare, elaborati dall' Ufficio Studi di Bper Banca , dipingono una Sicilia che corre, ma non abbastanza. Con 29.561 imprese del mare e una crescita del +2,6% rispetto al 2023, l'isola è terza a livello nazionale, dopo Lazio e Campania. La Blue Economy pesa per il 6% sul valore aggiunto regionale e per il 6,2% sull'occupazione totale: numeri rilevanti, ma inferiori a quelli di Sardegna (8,8% di VA e 7,8% di occupazione) e Liguria (13,8% e 15,4%), le due regioni di riferimento per specializzazione marittima. La struttura delle imprese: turismo prima di tutto. Come nel resto del Mezzogiorno, il tessuto imprenditoriale siciliano della Blue Economy è dominato dai servizi di alloggio e ristorazione, che costituiscono il segmento più ampio e dinamico. Palermo, con 7.076 imprese blue, è una delle prime dieci province italiane per numerosità assoluta - sostenuta soprattutto dal turismo (quasi 4.900 imprese), con la logistica a 900 e la cantieristica a 400. Anche **Messina** è nella Top Ten con 5.294 imprese di cui 3.700 nel turismo, 700 nella logistica, 300 nella cantieristica, 300 nell'ittico. Anche **Messina** appare tra le province rilevanti per traffico passeggeri : i suoi porti - in particolare quello dello Stretto - si collocano ai primissimi posti in Europa per movimentazione di passeggeri marittimi. Secondo i dati europei del 2023, il **porto di Messina** è il primo in tutta l'Unione europea, con oltre 10,9 milioni di passeggeri, davanti a Reggio Calabria (10,7 milioni) e Helsinki. Un primato costruito però quasi esclusivamente sui traghetti dello Stretto - un traffico ad alto volume ma a basso valore aggiunto. Le criticità: perché la Sicilia non decolla Cantieristica minore e assenza di poli ad alto valore. La cantieristica siciliana è classificata come "cantieristica minore e refit" - un posizionamento utile ma lontano dall'eccellenza industriale di Liguria, Toscana e Friuli-Venezia Giulia, dove si concentrano superyacht, navi da crociera e navalmeccanica avanzata. Il refit (manutenzione delle imbarcazioni) è un comparto in crescita nel Mezzogiorno, ma deve ancora esprimere a pieno tutte le sue potenzialità. Traffico passeggeri ad alto volume, basso margine. Il primato di **Messina** nel traffico passeggeri europeo è reale, ma la sua natura - prevalentemente traghetti locali dello Stretto - genera ricavi contenuti.



La Sicilia è tra le regioni italiane più attive nella Blue Economy. Eppure il gap tra potenziale e risultati rimane ampio. L'Italia è la terza economia del mare in Europa, con 76,6 miliardi di euro di valore aggiunto diretto, oltre un milione di occupati e quasi 233mila imprese. In questo grande contesto, la Sicilia occupa un posto di rilievo, con una crescita di aziende che non si è fermata nemmeno negli anni difficili. Ma guardando ai numeri nel dettaglio, emerge una fotografia contraddittoria: una regione ricca di mari, coste e infrastrutture portuali, ancora lontana dal trasformare tutto questo in valore aggiunto adeguato alle potenzialità. I numeri della Sicilia I dati del XIII Rapporto sull'Economia del Mare, elaborati dall' Ufficio Studi di Bper Banca , dipingono una Sicilia che corre, ma non abbastanza. Con 29.561 imprese del mare e una crescita del +2,6% rispetto al 2023, l'isola è terza a livello nazionale, dopo Lazio e Campania. La Blue Economy pesa per il 6% sul valore aggiunto regionale e per il 6,2% sull'occupazione totale: numeri rilevanti, ma inferiori a quelli di Sardegna (8,8% di VA e 7,8% di occupazione) e Liguria (13,8% e 15,4%), le due regioni di riferimento per specializzazione marittima. La struttura delle imprese: turismo prima di tutto. Come nel resto del Mezzogiorno, il tessuto imprenditoriale siciliano della Blue Economy è dominato dai servizi di alloggio e ristorazione, che costituiscono il segmento più ampio e dinamico. Palermo, con 7.076 imprese blue, è una delle prime dieci province italiane per numerosità assoluta - sostenuta soprattutto dal turismo (quasi 4.900 imprese), con la logistica a 900 e la cantieristica a 400. Anche **Messina** è nella Top Ten con 5.294 imprese di cui 3.700 nel turismo, 700 nella logistica, 300 nella cantieristica, 300 nell'ittico.

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni, Reggio Calabria, Saline Ioniche

Filiera ittica in contrazione. La pesca siciliana è storicamente rilevante, ma il comparto registra una flessione generalizzata: a livello nazionale, le imprese ittiche calano del -3,6% nel 2024, e la Sicilia non fa eccezione. Pressioni strutturali come il ricambio generazionale, l'aumento dei costi energetici e la concorrenza internazionale erodono la base produttiva. Assenza nei comparti innovativi. Il report segnala un ritardo dell'Italia - e a maggior ragione del Sud - nelle energie marine offshore, uno dei settori a più alta crescita della Blue Economy europea (+42% di valore aggiunto eolico offshore nel 2022). La Sicilia, pur geograficamente esposta ai venti del Mediterraneo, è sostanzialmente assente in questo comparto. Lo stesso vale per la blue biotechnology e per la digitalizzazione della logistica marittima. Infrastrutture portuali frammentate. Con 142 strutture portuali - la dotazione più alta d'Italia - la Sicilia soffre di una frammentazione che disperde risorse e impedisce la formazione di hub competitivi. La mancanza di un **porto** capace di intercettare grandi flussi di merci internazionali pesa sulla competitività logistica dell'isola rispetto ai grandi scali del Nord Europa. Le opportunità: cosa la Sicilia può ancora fare. Nonostante le criticità, il report individua traiettorie di sviluppo concrete - alcune delle quali vedono la Sicilia in una posizione favorevole di partenza. Potenziamento del refit e dei servizi di lusso. Il Mezzogiorno - e la Sicilia in particolare - è identificato dal report come un'area con crescente vocazione per il refit e i servizi ad alto valore per la nautica di lusso. La domanda di superyacht cresce, e le infrastrutture potrebbero essere potenziate per intercettare una clientela internazionale disposta a spendere molto durante la sosta. A **Messina** questa opportunità ha trovato concretizzazione nell'avventura aziendale di Zancle 757 dell'imprenditore Rocco Finocchiaro che, purtroppo, però, ha dovuto scontrarsi con difficoltà di varia natura. Turismo crocieristico e portualità turistica. Con 1.652 km di coste e un patrimonio culturale, paesaggistico e gastronomico unico, la Sicilia ha margini enormi per rafforzare il turismo marittimo di qualità. Ma questo richiede investimenti in infrastrutture di accoglienza, nella fluidità delle operazioni portuali e nel collegamento con l'entroterra, anche urbano, laddove possibile come a **Messina**. Nuovi poli cantieristici nel Mezzogiorno. Il report segnala esplicitamente che "il potenziamento delle infrastrutture portuali e la creazione di nuovi poli cantieristici nel Mezzogiorno potrebbero aumentare significativamente il valore aggiunto industriale", anche sfruttando la domanda legata alla difesa e alla cantieristica dual-use (cioè per fini militari e civili). La Sicilia, con la sua posizione strategica nel Mediterraneo e la vicinanza alle rotte militari, potrebbe candidarsi a ospitare capacità produttive navali di maggiore complessità. Energie marine rinnovabili. L'Unione europea punta a 111 GW di eolico offshore entro il 2030. Il Canale di Sicilia e le acque meridionali italiane sono tra le aree con maggiore potenziale per l'eolico galleggiante, la tecnologia emergente che supera il vincolo dei fondali profondi. Intercettare questi investimenti significherebbe per la Sicilia creare migliaia di posti di lavoro qualificati e costruire una filiera industriale nuova. Logistica mediterranea. Le tensioni geopolitiche - dalla guerra in Ucraina alle crisi nel Mar Rosso - stanno ridisegnando le rotte commerciali globali. Il Mediterraneo

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni, Reggio Calabria, Saline Ioniche

torna centrale e la Sicilia, per la sua posizione, potrebbe ambire a diventare un nodo logistico rilevante , a patto di investire in un **porto** capace di gestire traffici merci di scala internazionale. La Blue Economy in Sicilia può ancora crescere In definitiva, la Sicilia è una regione che ha già costruito una presenza solida nell'economia del mare - ma ancora lontana dall'esprimere il suo pieno potenziale. I numeri mostrano crescita, ma concentrata nei segmenti a minore valore aggiunto. La sfida dei prossimi anni sarà riuscire a salire lungo la catena del valore: trasformare un mare di traghetti e ristoranti in un sistema integrato di cantieristica, logistica avanzata, energia e turismo d'eccellenza. Articolo scritto con l'ausilio dell'Intelligenza Artificiale.

Agenparl

Palermo, Termini Imerese

[Comune Palermo] Terminal crociere Sammuzzo. Dichiarazione sindaco Lagalla

(AGENPARL) - Roma , 4 Maggio 2026 - "Accolgo con grande soddisfazione la realizzazione del Terminal crociere Sammuzzo, la nuova infrastruttura al porto, un risultato importante che segna un passo concreto nel percorso di crescita della città. Questo intervento rappresenta non solo un miglioramento funzionale, ma anche un segnale forte della volontà di rendere sempre più qualificata l'interfaccia tra il porto e Palermo. Stiamo registrando un miglioramento costante in tutti i dati legati al turismo, con una componente internazionale ormai predominante, che rappresenta il 69% dei visitatori. In questi anni ho ritenuto fondamentale lavorare proprio sulla qualità dell'ambiente portuale, affrontando una sfida che per troppo tempo era rimasta irrisolta e questo è possibile grazie alla proficua sinergia in corso tra l'Amministrazione comunale, la Regione e l'Autorità portuale. Abbiamo rimesso in cammino progetti e interventi che erano fermi, senza l'ambizione di completarli tutti in cinque anni, ma con l'obiettivo di avviare un percorso solido e duraturo. Oggi posso dire che questo obiettivo è stato raggiunto: stiamo qualificando sempre di più l'immagine di Palermo, rafforzandone il posizionamento sia a livello nazionale che internazionale". Lo ha detto il sindaco Roberto Lagalla. Fabio Citrano



Balarm

Palermo, Termini Imerese

A Palermo inaugurato il Terminal Sammuzzo: nuovo molo per le grandi navi da crociera

Nato dalla collaborazione tra Costa Crociere e MSC Cruises, è progettato per garantire efficienza nell'imbarco e sbarco delle grandi navi. Attesi 160mila passeggeri Nasce dalla collaborazione tra due dei principali player mondiali del settore crocieristico, Costa Crociere e MSC Cruises, il nuovo Terminal Crociere Sammuzzo inaugurato oggi - lunedì 4 maggio - a Palermo. Le due compagnie hanno dato vita alla società West Sicily Gate, promotrice e finanziatrice del progetto, con l'obiettivo di rafforzare il ruolo del capoluogo siciliano come hub strategico nel Mediterraneo. È anche grazie alla collaborazione tra la società West Sicily Gate e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale che oggi questa infrastruttura rappresenta un tassello chiave nello sviluppo del traffico crocieristico e nella modernizzazione dei servizi portuali, puntando su standard elevati di accoglienza, efficienza e sostenibilità. A sottolineare il valore strategico dell'opera è stata la presidente di West Sicily Gate, Anna Masutti, che ha evidenziato come il terminal rappresenti «il compimento di una visione» volta a rendere la Sicilia occidentale un punto di riferimento nel Mediterraneo, valorizzando al contempo le risorse culturali ed economiche del territorio. Un progetto firmato West Sicily Gate e costruito con la collaborazione tra istituzioni e operatori privati, orientato allo sviluppo di servizi portuali moderni e innovativi. Nel dettaglio dell'infrastruttura è intervenuto il direttore di West Sicily Gate, Antonino Corrao, illustrando un terminal di 1.300 metri quadrati realizzato con un investimento di circa 1,4 milioni di euro e completato in meno di cinque mesi. La struttura è progettata per garantire rapidità ed efficienza nelle operazioni di imbarco e sbarco e prevede, già dal 2026, un traffico di circa 160 mila passeggeri, con prospettive di ulteriore crescita negli anni successivi. Evidenziate anche le future implementazioni, tra cui nuove infrastrutture di banchina e l'introduzione di tecnologie innovative, come sistemi di monitoraggio basati su droni per la sicurezza portuale. Il quadro istituzionale è stato tracciato dalla presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, Annalisa Tardino, che ha ricordato il percorso di crescita dello scalo palermitano, oggi tra i principali in Italia nel settore crocieristico, e gli investimenti in corso su sostenibilità, elettrificazione delle banchine e ampliamento degli spazi. Il sindaco di Palermo, Roberto Lagalla, ha sottolineato il valore della sinergia tra pubblico e privato nella riqualificazione del waterfront cittadino, evidenziando come il nuovo terminal contribuisca a rafforzare l'attrattività della città e a promuovere un turismo di maggiore qualità e permanenza. «Accolgo con grande soddisfazione la realizzazione del Terminal crociere Sammuzzo, la nuova infrastruttura al porto, un risultato importante che segna un passo concreto nel percorso di crescita della città - ha detto Lagalla -. Questo intervento rappresenta non solo un miglioramento



05/04/2026 17:42

Nato dalla collaborazione tra Costa Crociere e MSC Cruises, è progettato per garantire efficienza nell'imbarco e sbarco delle grandi navi. Attesi 160mila passeggeri Nasce dalla collaborazione tra due dei principali player mondiali del settore crocieristico, Costa Crociere e MSC Cruises, il nuovo Terminal Crociere Sammuzzo inaugurato oggi - lunedì 4 maggio - a Palermo. Le due compagnie hanno dato vita alla società West Sicily Gate, promotrice e finanziatrice del progetto, con l'obiettivo di rafforzare il ruolo del capoluogo siciliano come hub strategico nel Mediterraneo. È anche grazie alla collaborazione tra la società West Sicily Gate e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale che oggi questa infrastruttura rappresenta un tassello chiave nello sviluppo del traffico crocieristico e nella modernizzazione dei servizi portuali, puntando su standard elevati di accoglienza, efficienza e sostenibilità. A sottolineare il valore strategico dell'opera è stata la presidente di West Sicily Gate, Anna Masutti, che ha evidenziato come il terminal rappresenti «il compimento di una visione» volta a rendere la Sicilia occidentale un punto di riferimento nel Mediterraneo, valorizzando al contempo le risorse culturali ed economiche del territorio. Un progetto firmato West Sicily Gate e costruito con la collaborazione tra istituzioni e operatori privati, orientato allo sviluppo di servizi portuali moderni e innovativi. Nel dettaglio dell'infrastruttura è intervenuto il direttore di West Sicily Gate, Antonino Corrao, illustrando un terminal di 1.300 metri quadrati realizzato con un investimento di circa 1,4 milioni di euro e completato in meno di cinque mesi. La struttura è progettata per garantire rapidità ed efficienza nelle operazioni di imbarco e sbarco e prevede, già dal 2026, un traffico di circa 160 mila passeggeri, con prospettive di ulteriore crescita negli anni successivi. Evidenziate anche le future implementazioni, tra cui nuove infrastrutture di banchina e l'introduzione di tecnologie innovative,

Balarm

Palermo, Termini Imerese

funzionale, ma anche un segnale forte della volontà di rendere sempre più qualificata l'interfaccia tra il porto e Palermo. Stiamo registrando un miglioramento costante in tutti i dati legati al turismo, con una componente internazionale ormai predominante, che rappresenta il 69% dei visitatori. In questi anni ho ritenuto fondamentale lavorare proprio sulla qualità dell'ambiente portuale, affrontando una sfida che per troppo tempo era rimasta irrisolta e questo è possibile grazie alla proficua sinergia in corso tra l'Amministrazione comunale, la Regione e l'Autorità portuale. Abbiamo rimesso in cammino progetti e interventi che erano fermi, senza l'ambizione di completarli tutti in cinque anni, ma con l'obiettivo di avviare un percorso solido e duraturo. Oggi posso dire che questo obiettivo è stato raggiunto: stiamo qualificando sempre di più l'immagine di Palermo, rafforzandone il posizionamento sia a livello nazionale che internazionale». A completare la visione, l'assessore regionale alle Infrastrutture, Alessandro Aricò, ha posto l'accento sullo sviluppo dell'intermodalità e sui futuri collegamenti ferroviari tra il porto e il centro urbano, destinati a rendere il terminal una porta di accesso sempre più integrata per Palermo e per l'intera Sicilia. La West Sicily Gate, con l'inaugurazione del Terminal Sammuzzo segna così un ulteriore passo nel percorso di consolidamento del porto di Palermo come snodo strategico del traffico crocieristico nel Mediterraneo, con importanti ricadute economiche, occupazionali e turistiche per il territorio.

Comune di Palermo

Palermo, Termini Imerese

Terminal crociere Sammuzzo. Dichiarazione sindaco Lagalla

Dettagli della notizia "Accolgo con grande soddisfazione la realizzazione del Terminal crociere Sammuzzo, la nuova infrastruttura al porto, un risultato importante che segna un passo concreto nel percorso di crescita della città. 04 Maggio 2026 Descrizione "Accolgo con grande soddisfazione la realizzazione del Terminal crociere Sammuzzo, la nuova infrastruttura al porto, un risultato importante che segna un passo concreto nel percorso di crescita della città. Questo intervento rappresenta non solo un miglioramento funzionale, ma anche un segnale forte della volontà di rendere sempre più qualificata l'interfaccia tra il porto e Palermo. Stiamo registrando un miglioramento costante in tutti i dati legati al turismo, con una componente internazionale ormai predominante, che rappresenta il 69% dei visitatori. In questi anni ho ritenuto fondamentale lavorare proprio sulla qualità dell'ambiente portuale, affrontando una sfida che per troppo tempo era rimasta irrisolta e questo è possibile grazie alla proficua sinergia in corso tra l'Amministrazione comunale, la Regione e l'Autorità portuale. Abbiamo rimesso in cammino progetti e interventi che erano fermi, senza l'ambizione di completarli tutti in cinque anni, ma con l'obiettivo di avviare un percorso solido e duraturo. Oggi posso dire che questo obiettivo è stato raggiunto: stiamo qualificando sempre di più l'immagine di Palermo, rafforzandone il posizionamento sia a livello nazionale che internazionale". Lo ha detto il sindaco Roberto Lagalla. A cura di

Ultimo aggiornamento: Quanto sono chiare le informazioni su questa pagina? Valuta 5 stelle su 5 Valuta 4 stelle su 5 Valuta 3 stelle su 5 Valuta 2 stelle su 5 Valuta 1 stelle su 5.

Comune di Palermo

Terminal crociere Sammuzzo. Dichiarazione sindaco Lagalla

05/04/2026 15:45

Dettagli della notizia "Accolgo con grande soddisfazione la realizzazione del Terminal crociere Sammuzzo, la nuova infrastruttura al porto, un risultato importante che segna un passo concreto nel percorso di crescita della città. 04 Maggio 2026 Descrizione "Accolgo con grande soddisfazione la realizzazione del Terminal crociere Sammuzzo, la nuova infrastruttura al porto, un risultato importante che segna un passo concreto nel percorso di crescita della città. Questo intervento rappresenta non solo un miglioramento funzionale, ma anche un segnale forte della volontà di rendere sempre più qualificata l'interfaccia tra il porto e Palermo. Stiamo registrando un miglioramento costante in tutti i dati legati al turismo, con una componente internazionale ormai predominante, che rappresenta il 69% dei visitatori. In questi anni ho ritenuto fondamentale lavorare proprio sulla qualità dell'ambiente portuale, affrontando una sfida che per troppo tempo era rimasta irrisolta e questo è possibile grazie alla proficua sinergia in corso tra l'Amministrazione comunale, la Regione e l'Autorità portuale. Abbiamo rimesso in cammino progetti e interventi che erano fermi, senza l'ambizione di completarli tutti in cinque anni, ma con l'obiettivo di avviare un percorso solido e duraturo. Oggi posso dire che questo obiettivo è stato raggiunto: stiamo qualificando sempre di più l'immagine di Palermo, rafforzandone il posizionamento sia a livello nazionale che internazionale". Lo ha detto il sindaco Roberto Lagalla. A cura di

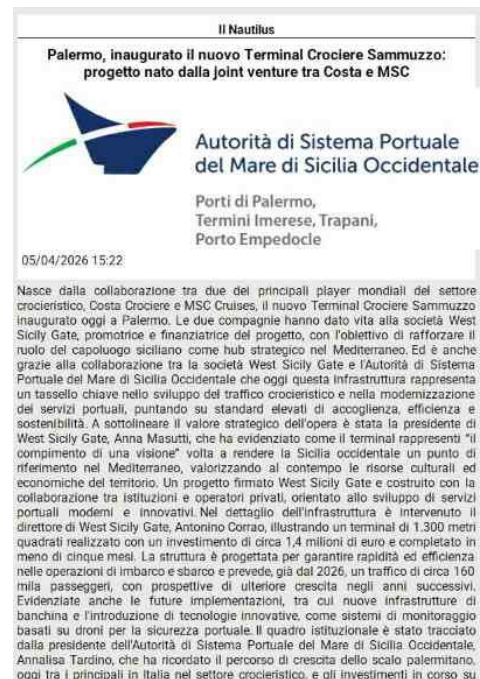
Ultimo aggiornamento: Quanto sono chiare le informazioni su questa pagina? Valuta 5 stelle su 5 Valuta 4 stelle su 5 Valuta 3 stelle su 5 Valuta 2 stelle su 5 Valuta 1 stelle su 5.

Il Nautilus

Palermo, Termini Imerese

Palermo, inaugurato il nuovo Terminal Crociere Sammuzzo: progetto nato dalla joint venture tra Costa e MSC

Nasce dalla collaborazione tra due dei principali player mondiali del settore crocieristico, Costa Crociere e MSC Cruises, il nuovo Terminal Crociere Sammuzzo inaugurato oggi a **Palermo**. Le due compagnie hanno dato vita alla società West Sicily Gate, promotrice e finanziatrice del progetto, con l'obiettivo di rafforzare il ruolo del capoluogo siciliano come hub strategico nel Mediterraneo. Ed è anche grazie alla collaborazione tra la società West Sicily Gate e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale che oggi questa infrastruttura rappresenta un tassello chiave nello sviluppo del traffico crocieristico e nella modernizzazione dei servizi portuali, puntando su standard elevati di accoglienza, efficienza e sostenibilità. A sottolineare il valore strategico dell'opera è stata la presidente di West Sicily Gate, Anna Masutti, che ha evidenziato come il terminal rappresenti "il compimento di una visione" volta a rendere la Sicilia occidentale un punto di riferimento nel Mediterraneo, valorizzando al contempo le risorse culturali ed economiche del territorio. Un progetto firmato West Sicily Gate e costruito con la collaborazione tra istituzioni e operatori privati, orientato allo sviluppo di servizi portuali moderni e innovativi. Nel dettaglio dell'infrastruttura è intervenuto il direttore di West Sicily Gate, Antonino Corrao, illustrando un terminal di 1.300 metri quadrati realizzato con un investimento di circa 1,4 milioni di euro e completato in meno di cinque mesi. La struttura è progettata per garantire rapidità ed efficienza nelle operazioni di imbarco e sbarco e prevede, già dal 2026, un traffico di circa 160 mila passeggeri, con prospettive di ulteriore crescita negli anni successivi. Evidenziate anche le future implementazioni, tra cui nuove infrastrutture di banchina e l'introduzione di tecnologie innovative, come sistemi di monitoraggio basati su droni per la sicurezza portuale. Il quadro istituzionale è stato tracciato dalla presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, Annalisa Tardino, che ha ricordato il percorso di crescita dello scalo palermitano, oggi tra i principali in Italia nel settore crocieristico, e gli investimenti in corso su sostenibilità, elettrificazione delle banchine e ampliamento degli spazi. Il sindaco di **Palermo**, Roberto Lagalla, ha sottolineato il valore della sinergia tra pubblico e privato nella riqualificazione del waterfront cittadino, evidenziando come il nuovo terminal contribuisca a rafforzare l'attrattività della città e a promuovere un turismo di maggiore qualità e permanenza. A completare la visione, l'assessore regionale alle Infrastrutture, Alessandro Aricò, ha posto l'accento sullo sviluppo dell'intermodalità e sui futuri collegamenti ferroviari tra il **porto** e il centro urbano, destinati a rendere il terminal una porta di accesso sempre più integrata per **Palermo** e per l'intera Sicilia. La West Sicily Gate, con l'inaugurazione del Terminal Sammuzzo segna così un ulteriore passo nel percorso di consolidamento del **porto** di **Palermo**



Il Nautilus

Palermo, Termini Imerese

come snodo strategico del traffico crocieristico nel Mediterraneo, con importanti ricadute economiche, occupazionali e turistiche per il territorio.

Palermo, Il Circonscrizione apre ai croceristi: "Percorsi storici"

PALERMO - Il Consiglio della Seconda Circonscrizione ha approvato oggi all'unanimità una mozione, presentata dal Vicepresidente Giacomo Viscuso (foto in basso), che impegna l'Amministrazione Comunale a farsi promotrice di una convenzione strategica tra l'Assessorato al Turismo e le principali compagnie crocieristiche. L'obiettivo della mozione è ambizioso: dirottare parte dei flussi turistici record che approdano al **Porto di Palermo** verso i tesori monumentali e i luoghi simbolo della Seconda Circonscrizione, creando itinerari dedicati alla storia millenaria, alla cultura arabo-normanna e alla memoria della lotta alla mafia. "Il nostro territorio non è secondo a nessuno per valore storico e monumentale - dichiara il Vicepresidente Giacomo Viscuso -. Abbiamo il dovere di integrare i nostri gioielli nei circuiti internazionali, offrendo ai visitatori un'esperienza autentica che vada oltre i soliti percorsi, portando sviluppo e riqualificazione urbana nei nostri quartieri". La proposta approvata individua tre direttrici principali per i nuovi pacchetti escursionistici: Il percorso UNESCO e le origini: valorizzazione del Ponte dell'Ammiraglio, della chiesa di San Giovanni dei Lebbrosi e del Castello di Maredolce (attualmente in fase di inserimento nel circuito UNESCO). La Memoria dei Decollati: un itinerario antropologico unico legato al Ponte delle Teste Mozze e alla relativa Chiesa, testimonianze di un culto religioso e popolare tipicamente palermitano. Il Turismo della Legalità a Brancaccio: un percorso di profonda valenza civile che tocca la Casa-Museo di Padre Pino Puglisi, la parrocchia di San Gaetano e i luoghi del martirio del Beato, simboli di riscatto contro la criminalità organizzata. L'attivazione di questa convenzione non punta solo alla promozione culturale, ma mira a generare un indotto diretto per le attività produttive locali. L'arrivo dei crocieristi rappresenterebbe un volano per il commercio di prossimità e uno stimolo per il miglioramento del decoro urbano e dei servizi. "Con questo atto chiediamo al Comune di farsi parte attiva con le compagnie navali - conclude Viscuso -. La Seconda Circonscrizione è pronta a diventare una nuova porta d'ingresso per la bellezza e la legalità di **Palermo**".



Palermo, Il Circonscrizione apre ai croceristi: "Percorsi storici"

05/04/2026 17:57

PALERMO - Il Consiglio della Seconda Circonscrizione ha approvato oggi all'unanimità una mozione, presentata dal Vicepresidente Giacomo Viscuso (foto in basso), che impegna l'Amministrazione Comunale a farsi promotrice di una convenzione strategica tra l'Assessorato al Turismo e le principali compagnie crocieristiche. L'obiettivo della mozione è ambizioso: dirottare parte dei flussi turistici record che approdano al Porto di Palermo verso i tesori monumentali e i luoghi simbolo della Seconda Circonscrizione, creando itinerari dedicati alla storia millenaria, alla cultura arabo-normanna e alla memoria della lotta alla mafia. "Il nostro territorio non è secondo a nessuno per valore storico e monumentale - dichiara il Vicepresidente Giacomo Viscuso -. Abbiamo il dovere di integrare i nostri gioielli nei circuiti internazionali, offrendo ai visitatori un'esperienza autentica che vada oltre i soliti percorsi, portando sviluppo e riqualificazione urbana nei nostri quartieri". La proposta approvata individua tre direttrici principali per i nuovi pacchetti escursionistici: Il percorso UNESCO e le origini: valorizzazione del Ponte dell'Ammiraglio, della chiesa di San Giovanni dei Lebbrosi e del Castello di Maredolce (attualmente in fase di inserimento nel circuito UNESCO). La Memoria dei Decollati: un itinerario antropologico unico legato al Ponte delle Teste Mozze e alla relativa Chiesa, testimonianze di un culto religioso e popolare tipicamente palermitano. Il Turismo della Legalità a Brancaccio: un percorso di profonda valenza civile che tocca la Casa-Museo di Padre Pino Puglisi, la parrocchia di San Gaetano e i luoghi del martirio del Beato, simboli di riscatto contro la criminalità organizzata. L'attivazione di questa convenzione non punta solo alla promozione culturale, ma mira a generare un indotto diretto per le attività produttive locali. L'arrivo dei crocieristi rappresenterebbe un volano per il commercio di prossimità e uno stimolo per il miglioramento del decoro urbano e dei servizi. "Con questo atto chiediamo al Comune di farsi parte attiva con le compagnie navali - conclude

Lora

Palermo, Termini Imerese

Palermo Terminal crociere Sammuzzo

Stiamo registrando un miglioramento costante in tutti i dati legati al turismo, con una componente internazionale ormai predominante, che rappresenta il 69% dei visitatori. In questi anni ho ritenuto fondamentale lavorare proprio sulla qualità dell'ambiente portuale, affrontando una sfida che per troppo tempo era rimasta irrisolta e questo è possibile grazie alla proficua sinergia in corso tra l'Amministrazione comunale, la Regione e l'Autorità portuale. Abbiamo rimesso in cammino progetti e interventi che erano fermi, senza l'ambizione di completarli tutti in cinque anni, ma con l'obiettivo di avviare un percorso solido e duraturo. Oggi posso dire che questo obiettivo è stato raggiunto: stiamo qualificando sempre di più l'immagine di Palermo, rafforzandone il posizionamento sia a livello nazionale che internazionale. Lo ha detto il sindaco Roberto Lagalla. Com. Stam. 4 maggio 2026.

Lora

Palermo Terminal crociere Sammuzzo



05/04/2026 16:01

Stiamo registrando un miglioramento costante in tutti i dati legati al turismo, con una componente internazionale ormai predominante, che rappresenta il 69% dei visitatori. In questi anni ho ritenuto fondamentale lavorare proprio sulla qualità dell'ambiente portuale, affrontando una sfida che per troppo tempo era rimasta irrisolta e questo è possibile grazie alla proficua sinergia in corso tra l'Amministrazione comunale, la Regione e l'Autorità portuale. Abbiamo rimesso in cammino progetti e interventi che erano fermi, senza l'ambizione di completarli tutti in cinque anni, ma con l'obiettivo di avviare un percorso solido e duraturo. Oggi posso dire che questo obiettivo è stato raggiunto: stiamo qualificando sempre di più l'immagine di Palermo, rafforzandone il posizionamento sia a livello nazionale che internazionale". Lo ha detto il sindaco Roberto Lagalla. Com. Stam. 4 maggio 2026.

Palermo Today

Palermo, Termini Imerese

Porto, inaugurato il nuovo terminal crociere Sammuzzo: nel 2026 previsto il transito di 160 mila passeggeri

Lo gestirà in concessione la società West Sicily Gate che, assieme all'**Autorità portuale**, ha affrontato un investimento di 1,4 milioni di euro. L'infrastruttura ha una superficie di 1.300 metri quadri al coperto e spita sei linee per i controlli di sicurezza dei viaggiatori. Tardino. "C'è già l'interessamento di Royal Carrabien". Lagalla: "Stiamo qualificando sempre più l'immagine di Palermo" E' stato inaugurato al porto il nuovo terminal crociere Sammuzzo, gestito da West Sicily Gate, società partecipata da Costa Crociere e Msc Crociere . Alla cerimonia del taglio del nastro erano presenti, oltre ad Annalisa Tardino, presidente dell'**Autorità di sistema portuale** del mare di Sicilia occidentale, anche il sindaco Roberto Lagalla, la presidente e il direttore della West Sicily Gate, Anna Masutti e Antonino Corrao. "Un altro passo importante che affonda le radici nel passato, con una concessione data a West Sicily Gate, che ringraziamo per il lavoro che sta facendo - ha detto Annalisa Tardino - ci inseriamo in un processo di programmazione che vede Palermo sempre più protagonista nel Mediterraneo. Speriamo di poter chiudere presto l'interlocuzione già avviata con Royal Carrabien, che è molto interessata alla

prospettiva di questa nuova apertura. Abbiamo già una programmazione di circa un milione e 200 mila passeggeri per l'anno che verrà". "Il terminal Sammuzzo ha una superficie di 1.300 metri quadri al coperto e al suo interno ospita sei linee di controllo per consentire i controlli di sicurezza per 8 mila passeggeri - ha spiegato Antonino Corrao - la banchina Sammuzzo è la più estesa all'interno dell'impianto **portuale** ed è grande più di 378 metri quadri. L'investimento per la realizzazione del terminal è stato effettuato da West Sicily Gate, con il supporto dell'**Autorità di sistema portuale**, e ammonta a circa 1,4 milioni di euro. Nel 2026 prevediamo un transito di circa 160 mila passeggeri. Per il prossimo anno, prevediamo un volume di 200 mila passeggeri. Il terminal sarà a supporto dei nostri soci, quindi Costa Crociere ed Msc, ma anche di tutte le altre compagnie interessate e sarà operativo già da giovedì". "Palermo sta migliorando tutti i dati che riguardano il turismo - ha sottolineato il sindaco Lagalla - contribuire ancora di più alla qualità dell'ambiente **portuale** nell'interfaccia con la città è la sfida che in questi anni abbiamo raccolto, dopo tanti anni in cui molte cose erano ferme, abbiamo cercato di rimetterle in cammino, non con l'ambizione di poterle esaudire tutte in cinque anni, ma con l'obiettivo, che in questo momento possiamo dire raggiunto, di riuscire gradualmente a qualificare sempre di più l'immagine della città sul versante nazionale e internazionale. Non è un caso che il 69% del turismo che riguarda la città è internazionale".



Lo gestirà in concessione la società West Sicily Gate che, assieme all'Autorità portuale, ha affrontato un investimento di 1,4 milioni di euro. L'infrastruttura ha una superficie di 1.300 metri quadri al coperto e spita sei linee per i controlli di sicurezza dei viaggiatori. Tardino. "C'è già l'interessamento di Royal Carrabien". Lagalla: "Stiamo qualificando sempre più l'immagine di Palermo" E' stato inaugurato al porto il nuovo terminal crociere Sammuzzo, gestito da West Sicily Gate, società partecipata da Costa Crociere e Msc Crociere . Alla cerimonia del taglio del nastro erano presenti, oltre ad Annalisa Tardino, presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale, anche il sindaco Roberto Lagalla, la presidente e il direttore della West Sicily Gate, Anna Masutti e Antonino Corrao. "Un altro passo importante che affonda le radici nel passato, con una concessione data a West Sicily Gate, che ringraziamo per il lavoro che sta facendo - ha detto Annalisa Tardino - ci inseriamo in un processo di programmazione che vede Palermo sempre più protagonista nel Mediterraneo. Speriamo di poter chiudere presto l'interlocuzione già avviata con Royal Carrabien, che è molto interessata alla prospettiva di questa nuova apertura. Abbiamo già una programmazione di circa un milione e 200 mila passeggeri per l'anno che verrà". Il terminal Sammuzzo ha una superficie di 1.300 metri quadri al coperto e al suo interno ospita sei linee di controllo per consentire i controlli di sicurezza per 8 mila passeggeri - ha spiegato Antonino Corrao - la banchina Sammuzzo è la più estesa all'interno dell'impianto portuale ed è grande più di 378 metri quadri. L'investimento per la realizzazione del terminal è stato effettuato da West Sicily Gate con il supporto dell'Autorità di

Palermo Today

Palermo, Termini Imerese

La seconda circoscrizione punta sulle grandi navi: "Sì a percorsi della legalità per i crocieristi"

Approvata una mozione, a firma del vicepresidente Giacomo Viscuso, che impegna il Comune a farsi promotore di una convenzione tra l'assessorato al Turismo e le compagnie del settore per inserire Brancaccio e i monumenti del comprensorio nei pacchetti escursionistici. Portare i flussi turistici dei grandi colossi del mare oltre i confini del centro storico per scoprire i tesori nascosti della Costa Sud e del cuore monumentale di **Palermo**. È questo l'obiettivo della mozione, a prima firma del vicepresidente della seconda circoscrizione Giacomo Viscuso, approvata oggi dal Consiglio circoscrizionale. Il documento impegna l'amministrazione comunale a farsi promotrice di una convenzione tra l'assessorato al Turismo e le compagnie crocieristiche per l'inserimento della circoscrizione nei pacchetti escursionistici internazionali. Un patrimonio da scoprire e riscoprire. "Nonostante i numeri record del **porto di Palermo**, i visitatori - spiega Viscuso - tendono a restare confinati nella prima circoscrizione. La mia proposta punta a ribaltare questa tendenza, valorizzando siti di valore inestimabile come ad esempio i serbatoi di San Ciro, imponenti 'cattedrali idriche' ipogee di fine Ottocento che testimoniano

l'evoluzione dell'ingegneria idraulica palermitana. E ancora il percorso Unesco del Ponte dell'Ammiraglio e il Castello di Mareddolce (prossimo all'inserimento); l'architettura normanna rappresentata dalle chiese di San Giovanni dei Lebbrosi e la memoria antropologica rappresentata dal complesso dei Decollati, con il Ponte delle Teste Mozze e il relativo cippo commemorativo. E infine Brancaccio e il turismo della legalità". Punto cardine della mozione è dunque la valorizzazione del turismo della legalità nel quartiere di Brancaccio. "I luoghi di padre Pino Puglisi (la casa museo, la parrocchia di San Gaetano e i siti del suo martirio) rappresentano una tappa fondamentale per un turismo etico e consapevole che attira visitatori da tutto il mondo", aggiunge Viscuso. Da qui la richiesta di non considerare il territorio una "periferia da escludere dai circuiti d'oro del turismo. Abbiamo la storia - conclude Viscuso - la cultura e simboli di riscatto civile unici al mondo. Integrare questi siti nelle rotte delle crociere significa non solo dare ossigeno alle attività produttive locali, ma innescare una reale riqualificazione urbana e sociale. Chiediamo che i crocieristi possano conoscere la **Palermo** del riscatto e della bellezza normanna".



Approvata una mozione, a firma del vicepresidente Giacomo Viscuso, che impegna il Comune a farsi promotore di una convenzione tra l'assessorato al Turismo e le compagnie del settore per inserire Brancaccio e i monumenti del comprensorio nei pacchetti escursionistici. Portare i flussi turistici dei grandi colossi del mare oltre i confini del centro storico per scoprire i tesori nascosti della Costa Sud e del cuore monumentale di Palermo. È questo l'obiettivo della mozione, a prima firma del vicepresidente della seconda circoscrizione Giacomo Viscuso, approvata oggi dal Consiglio circoscrizionale. Il documento impegna l'amministrazione comunale a farsi promotrice di una convenzione tra l'assessorato al Turismo e le compagnie crocieristiche per l'inserimento della circoscrizione nei pacchetti escursionistici internazionali. Un patrimonio da scoprire e riscoprire. "Nonostante i numeri record del porto di Palermo, i visitatori - spiega Viscuso - tendono a restare confinati nella prima circoscrizione. La mia proposta punta a ribaltare questa tendenza, valorizzando siti di valore inestimabile come ad esempio i serbatoi di San Ciro, imponenti 'cattedrali idriche' ipogee di fine Ottocento che testimoniano l'evoluzione dell'ingegneria idraulica palermitana. E ancora il percorso Unesco del Ponte dell'Ammiraglio e il Castello di Mareddolce (prossimo all'inserimento); l'architettura normanna rappresentata dalle chiese di San Giovanni dei Lebbrosi e la memoria antropologica rappresentata dal complesso dei Decollati, con il Ponte delle Teste Mozze e il relativo cippo commemorativo. E infine Brancaccio e il turismo della legalità". Punto cardine della mozione è dunque la valorizzazione del turismo della legalità nel quartiere di Brancaccio. "I luoghi di padre Pino Puglisi (la casa museo, la

Quotidiano di Sicilia Palermo, Termini Imerese

A Porto Empedocle il viaggio marittimo "Insulae Aqua"

Al terminal passeggeri del porto un'appendice della mostra fotografica di Berengo Gardin e Romano L'iniziativa è stata promossa dall'Adsp del Mare di Sicilia Occidentale e dal Parco Valle dei Templi

PORTO EMPEDOCLE - È stato il viaggio marittimo "Per aquam" il filo conduttore dell'incontro che si è svolto al terminal passeggeri del porto di Porto Empedocle, in provincia di Agrigento. Un'appendice colta della mostra "Insulae Aqua", con fotografie di Gianni Berengo Gardin e Filippo Romano.

L'appuntamento, voluto dal presidente dell'**Autorità di Sistema portuale** del Mare di Sicilia occidentale, Annalisa Tardino e dal direttore del Parco archeologico e paesaggistico della Valle dei Templi di Agrigento, Roberto Sciaratta, ha visto la partecipazione di tutte le **autorità** territoriali civili e militari.

"Voglio davvero ringraziare sono le parole del presidente Tardino - tutte le **autorità** presenti, la loro folta partecipazione ha testimoniato in modo tangibile l'attenzione per l'attività dell'Authority e la condivisione verso un'iniziativa che unisce memoria, identità e prospettive di sviluppo del territorio".

Quattro gigantografie che riproducono due foto, allestite sulle vetrate del terminal, richiamano con forza il tema del viaggio.

Tra queste, particolarmente suggestiva è l'immagine della nave Sansovino, fotografata da Berengo Gardin nel 1991, che fino a tempi recenti ha continuato a salpare da Porto Empedocle, divenendo emblema di un legame profondo tra comunità e mare.

Proprio durante la conferenza, la nave ha fatto ritorno in porto, regalando un momento di intensa emozione. Sul valore del viaggio e sulle sue implicazioni culturali e identitarie si sono confrontate Alessandra Klimciuk, ideatrice e curatrice del progetto "Insulae Aqua", Claudia Lanteri, autrice del volume "L'isola e il tempo", e l'archeologa Maria Concetta Parello.

"Nel racconto visivo di Berengo Gardin - ha sottolineato Tardino Porto Empedocle emerge come luogo simbolico: nato come caricatore di grano, divenuto porto dello zolfo, snodo di scambi e di lavoro, è uno spazio in cui storia economica e vicende umane si intrecciano indissolubilmente. È il porto di una comunità operosa che vive il mare come destino quotidiano. Come **Autorità di Sistema portuale**, avvertiamo con forza la responsabilità di custodire e valorizzare questa complessità. Nel porto di Porto Empedocle, al centro di un territorio straordinario, sono previsti numerosi interventi: il miglioramento degli ormeggi Ro-Ro, il potenziamento della sostenibilità energetica, la riqualificazione del Molo Crispi, la messa in sicurezza della viabilità **portuale** e la realizzazione di un nuovo terminal. Inoltre, sarà presto completato l'intervento di cold ironing, che consentirà alle navi di spegnere



Quotidiano di Sicilia

Palermo, Termini Imerese

i motori durante la sosta in porto e di collegarsi alla rete elettrica, con una significativa riduzione delle emissioni in ambito **portuale**. Si tratta di opere strategiche per un porto, divenuto europeo nella recente riforma regolamentare, per rafforzarne l'efficienza operativa ed elevarne gli standard di sicurezza e sostenibilità. Forse è proprio questo il significato più profondo che ci ha consegnato questo incontro: riconoscere, 'attraverso l'acqua', che ogni isola è parte di una rete invisibile che la connette al mondo. Ed è su queste connessioni che continuiamo a lavorare".

PALAZZO CHIGI * SECONDA RIUNIONE COALIZIONE EUROPEA: «FOCUS SU TRAFFICO MARITTIMO, FLUSSI FINANZIARI ILLECITI E RAFFORZAMENTO DELLE POLITICHE DI PREVENZIONE E CONTRASTO ALLE DROGHE SINTETICHE»

Seconda riunione della Coalizione Europea contro le Droghe. A margine del Vertice della Comunità Politica Europea di Yerevan (CPE), il Presidente del Consiglio dei Ministri, Giorgia Meloni, e il Presidente della Repubblica francese, Emmanuel Macron, hanno presieduto congiuntamente la seconda riunione della Coalizione Europea contro le Droghe (ECAD), iniziativa italo-francese che si propone di rafforzare concretamente la cooperazione in ambito CPE nel contrasto al traffico di droga, incluse le droghe sintetiche, e nella prevenzione e nel recupero dalle dipendenze. Le Nazioni aderenti, le Istituzioni europee e il Consiglio d'Europa hanno discusso le iniziative concrete di cooperazione proposte da Italia e Francia per il 2026 e adottato una nuova dichiarazione congiunta per indirizzare il lavoro dei prossimi mesi.

(Traduzione realizzata da redazione Opinione tramite Intelligenza artificiale) Dichiarazione dei leader della Coalizione europea contro la droga, seconda riunione Noi, leader europei, ci siamo riuniti a Yerevan il 4 maggio per portare avanti l'agenda della Coalizione europea contro la droga, come stabilito durante la nostra prima riunione a Copenaghen nell'ottobre 2025. Abbiamo concordato di dare risalto e concentrarci su tre pilastri distinti: (1) Contrastare il traffico illecito di stupefacenti, in particolare per quanto riguarda il traffico marittimo e portuale; (2) Affrontare le minacce connesse ai flussi finanziari illeciti, al riciclaggio di denaro e alla corruzione; (3) Rafforzare le misure politiche per ridurre la domanda, i rischi e i danni derivanti dall'uso di droghe, comprese le minacce emergenti delle droghe sintetiche. Contrastare il traffico illecito di stupefacenti è fondamentale per impedire l'ingresso di sostanze illecite in Europa. Abbiamo quindi deciso di affrontare prioritariamente il traffico di droga via mare, poiché oltre l'80% delle droghe illecite che entrano in Europa viene introdotto clandestinamente via mare. Poiché una quota considerevole di stupefacenti transita attraverso i porti europei, riteniamo essenziale rafforzare la sicurezza e la resilienza portuale, in particolare coinvolgendo i paesi terzi, ampliando la cooperazione tra settore pubblico e privato, implementando sistemi di allerta precoce e rafforzando e armonizzando gli standard di sicurezza portuale all'interno della Coalizione, migliorando al contempo l'interconnessione dei porti europei in tutto il continente. Dobbiamo inoltre rafforzare la nostra azione collettiva contro il narcotraffico in mare, con l'obiettivo di intercettare un maggior numero di carichi di stupefacenti, rafforzando e coordinando la nostra presenza collettiva e le nostre risorse navali in mare. Ci impegneremo inoltre a sviluppare un approccio specifico ai nuovi mezzi di traffico marittimo, migliorando il nostro quadro normativo per poter contrastare il crescente utilizzo di imbarcazioni veloci e narcosommersibili. Riconoscendo il ruolo centrale svolto dal Centro di analisi e operazioni marittime (MAOC-N) a sostegno della lotta europea contro il narcotraffico nell'Atlantico



Seconda riunione della Coalizione Europea contro le Droghe. A margine del Vertice della Comunità Politica Europea di Yerevan (CPE), il Presidente del Consiglio dei Ministri, Giorgia Meloni, e il Presidente della Repubblica francese, Emmanuel Macron, hanno presieduto congiuntamente la seconda riunione della Coalizione Europea contro le Droghe (ECAD), iniziativa italo-francese che si propone di rafforzare concretamente la cooperazione in ambito CPE nel contrasto al traffico di droga, incluse le droghe sintetiche, e nella prevenzione e nel recupero dalle dipendenze. Le Nazioni aderenti, le Istituzioni europee e il Consiglio d'Europa hanno discusso le iniziative concrete di cooperazione proposte da Italia e Francia per il 2026 e adottato una nuova dichiarazione congiunta per indirizzare il lavoro dei prossimi mesi. (Traduzione realizzata da redazione Opinione tramite Intelligenza artificiale) Dichiarazione dei leader della Coalizione europea contro la droga, seconda riunione Noi, leader europei, ci siamo riuniti a Yerevan il 4 maggio per portare avanti l'agenda della Coalizione europea contro la droga, come stabilito durante la nostra prima riunione a Copenaghen nell'ottobre 2025. Abbiamo concordato di dare risalto e concentrarci su tre pilastri distinti: (1) Contrastare il traffico illecito di stupefacenti, in particolare per quanto riguarda il traffico marittimo e portuale; (2) Affrontare le minacce connesse ai flussi finanziari illeciti, al riciclaggio di denaro e alla corruzione; (3) Rafforzare le misure politiche per ridurre la domanda, i rischi e i danni derivanti dall'uso di droghe, comprese le minacce emergenti delle droghe sintetiche. Contrastare il traffico illecito di stupefacenti è fondamentale per impedire l'ingresso di sostanze illecite in Europa. Abbiamo quindi deciso di affrontare prioritariamente il traffico di droga via mare, poiché oltre l'80% delle droghe illecite che entrano in Europa viene introdotto clandestinamente via mare. Poiché una quota considerevole di stupefacenti transita attraverso i porti europei, riteniamo essenziale rafforzare la sicurezza e la resilienza portuale, in particolare coinvolgendo i paesi terzi, ampliando la cooperazione tra settore pubblico e privato, implementando sistemi di allerta precoce e rafforzando e armonizzando gli standard di sicurezza portuale all'interno della Coalizione, migliorando al contempo l'interconnessione dei porti europei in tutto il continente. Dobbiamo inoltre rafforzare la nostra azione collettiva contro il narcotraffico in mare, con l'obiettivo di intercettare un maggior numero di carichi di stupefacenti, rafforzando e coordinando la nostra presenza collettiva e le nostre risorse navali in mare. Ci impegneremo inoltre a sviluppare un approccio specifico ai nuovi mezzi di traffico marittimo, migliorando il nostro quadro normativo per poter contrastare il crescente utilizzo di imbarcazioni veloci e narcosommersibili. Riconoscendo il ruolo centrale svolto dal Centro di analisi e operazioni marittime (MAOC-N) a sostegno della lotta europea contro il narcotraffico nell'Atlantico

Agenzia Giornalistica Opinione

Focus

e nel Mediterraneo, sia in ambito marittimo che aereo, la ECAD dovrebbe promuovere una maggiore cooperazione in questa missione e sostenere il MAOC-N nell'adempimento del suo mandato, ottimizzando le sue diverse procedure operative, ampliando la sua portata geografica e le sue capacità di raccolta di informazioni, in particolare sviluppando nuove partnership con i paesi limitrofi e costieri, nel Mediterraneo e nel Golfo di Guinea. Riteniamo che la lotta contro i flussi finanziari illeciti, l'infiltrazione nelle attività legali, il riciclaggio di denaro e la corruzione sia parte essenziale di una strategia antidroga globale. Riconosciamo il ruolo dei meccanismi sanzionatori che prendono di mira i beni illeciti di individui e organizzazioni, comprese le proposte attualmente in fase di elaborazione da parte dell'Unione europea, che dovrebbero essere seguite anche al di fuori dell'UE. Accogliamo con favore una maggiore cooperazione e collaborazione nel sequestro e nella confisca dei beni illeciti per prevenire e combattere il narcotraffico. I paesi partner della ECAD dovrebbero rafforzare la loro collaborazione operativa e la condivisione di informazioni e dati, soprattutto per quanto riguarda l'uso delle criptovalute nel riciclaggio di denaro. L'approccio equilibrato promosso dalla coalizione europea contro la droga implica dedicare una parte consistente delle nostre azioni alla prevenzione e al recupero. Siamo convinti che le politiche in materia di droga possano ottenere risultati duraturi solo attraverso interventi mirati a favore delle popolazioni vulnerabili, in particolare i giovani, e di coloro che sono a rischio anche in situazioni di crisi e conflitto. Ci impegniamo a sostenere la creazione e il rafforzamento degli osservatori nazionali sulle droghe, nonché dei meccanismi di allerta precoce sulle nuove droghe e sui modelli di consumo, rafforzando le politiche di prevenzione rivolte alle popolazioni vulnerabili, diffondendo standard di qualità comuni per i centri di trattamento e cura e attuando politiche a sostegno del recupero e del reinserimento sociale. Ci impegniamo a proteggere i cittadini europei dai danni causati dagli stupefacenti, comprese le droghe sintetiche e l'afflusso di precursori nel continente. Intendiamo esplorare modalità per affrontare collettivamente queste minacce emergenti nelle regioni a rischio, ad esempio a causa della loro posizione all'incrocio di rotte logistiche o a causa della presenza di laboratori clandestini per la coltivazione domestica illegale. In questo contesto, sollecitiamo la creazione di una rete regionale di agenzie impegnate nel controllo dei precursori di droghe nei Balcani occidentali e lo sviluppo di quadri giuridici che consentano ai paesi partner della ECAD di rilasciare licenze di importazione ed esportazione alle aziende che hanno un interesse legittimo nella manipolazione di tali sostanze chimiche. Nell'attuazione di queste iniziative, ci muoveremo nell'ambito delle strategie dell'UE e dei gruppi ad hoc di paesi e organizzazioni partner della ECAD interessati. Contiamo inoltre sul sostegno delle organizzazioni competenti nel campo della lotta alla criminalità organizzata, in particolare dell'UNODC.

2nd meeting of the European Coalition against Drugs Leaders' Statement
We, European leaders, have gathered in Yerevan on the 4th of May to advance the agenda of the European coalition against drugs as decided upon during our first meeting in Copenhagen in October 2025. We have agreed to give prominence and focus on three distinctive pillars: (1) Tackling the illicit trafficking

Agenzia Giornalistica Opinione

Focus

of drugs, especially with regards to maritime and port trafficking; (2) Addressing the associated threats of illicit financial flows, money laundering and corruption; (3) Enhancing policy measures for reducing the demand, and risks and harm of drug use, including the emerging threats of synthetic drugs. Tackling the illicit trafficking of drugs is paramount to prevent the entrance of illicit substances in Europe. We have therefore decided to address maritime drug trafficking in priority, as more than 80% of illicit drugs entering Europe are smuggled in through the seas. As a large share of narcotic drugs transit via European ports, we consider it essential to strengthen port security and resilience, in particular by involving third-part countries, broadening cooperation between the private and public sectors, implementing early warning systems and reinforcing and harmonising port security standards among the Coalition, whilst better interconnecting European ports across the continent. We must also reinforce our collective action against narcotrafficking at sea, with the aim to intercept more shipments of narcotics by reinforcing and coordinating our collective presence and naval assets at sea. We will also seek to develop a specific approach to new means of maritime trafficking, by enhancing our regulatory framework to enable us to tackle the growing use of go-fast boats and narco-submarines. Recognizing the central role played by the Maritime Analysis and Operations Centre (MAOC-N) to support Europe's fight against drug trafficking in the Atlantic and the Mediterranean maritime and aerial domains, the ECAD should foster stronger cooperation in this mission and support the MAOC-N to fulfil its mandate by optimizing its various operating procedures, by projecting its geographic reach and intelligence-gathering capabilities, notably by developing new partnerships with neighbouring and coastal countries, in the Mediterranean and the Gulf of Guinea. We believe that fighting illicit financial flows, infiltration into legal activities, money laundering and corruption is an essential part of a comprehensive anti-drug strategy. We recognise the role of sanctions mechanisms targeting the criminal assets of individuals and organizations, including proposals being currently progressed by the European Union, which should also be followed beyond the EU. We welcome enhanced cooperation and collaboration in the seizure and confiscation of criminal assets to prevent and combat drug trafficking. ECAD partner countries should strengthen their operational collaboration and information and data sharing, especially regarding the use of crypto-currencies in money laundering. The balanced approach advocated by the European coalition against drugs implies to dedicate a large share of our action towards prevention and recovery. We are convinced that drug policies can only achieve lasting results through targeted action towards vulnerable populations, in particular young people, and those who are at risk also in crisis and conflict situations. We commit to support establishing and strengthening national drug observatories as well as early warning mechanisms on new drugs and consumption patterns, reinforcing prevention policies towards vulnerable populations and disseminating common quality standards for treatment and care centres and implementing policies to support recovery and social reintegration. We are committed to protect European citizens from the harm caused by narcotic drugs, including synthetic drugs and the influx of precursors into the continent. We intend to explore

Agenzia Giornalistica Opinione

Focus

means to collectively address these emerging threats in regions at risk, such as due to their location at the crossroads of logistical routes or due to illicit home growing clandestine laboratories. In this context, we call on the creation of a regional network of agencies involved in drug precursor control in the Western Balkans, and the development of legal frameworks enabling ECAD partner countries to deliver import and export licenses to companies that have a legitimate interest in manipulating those chemicals. In implementing these initiatives, we will advance in the framework of EU strategies, and of ad hoc groups of interested ECAD partner countries and organisations. We also count on the support of relevant organisations competent in the field of fighting organised crime, in particular UNODC.

I Paesi Bassi rimpatriano membri dell'equipaggio malati sulla nave da crociera

Mv Hondius ancorata al largo di Capo Verde. Sbarco non autorizzato. Medici saliti a bordo I Paesi Bassi guideranno il rimpatrio di due membri dell'equipaggio malati a bordo della nave mv Hondius, ancorata al largo delle coste di Capo Verde. Lo ha reso noto la compagnia di **crociere** olandese Oceanwide Expeditions in un comunicato stampa, secondo quanto riporta l'agenzia olandese Anp. Tre passeggeri a bordo della nave sono deceduti. Secondo l'Organizzazione Mondiale della Sanità, almeno uno di loro è risultato positivo all'hantavirus, famiglia di virus che possono causare febbre emorragica. Al momento, le autorità di Capo Verde non hanno autorizzato lo sbarco di persone per ricevere assistenza medica, riferisce la compagnia di **crociere**. Tuttavia, il personale medico è salito a bordo della nave per valutare le condizioni dei pazienti. L'intenzione è anche quella di riportare nei Paesi Bassi la salma di uno dei passeggeri deceduti, insieme a un parente stretto. Questa seconda persona non presenta sintomi di malattia. Un portavoce del Ministero degli Affari Esteri olandese ha confermato che un cittadino olandese si è sentito male a bordo ed è deceduto a metà aprile durante la traversata dall'Argentina a Capo Verde. Un secondo cittadino olandese, anch'egli ammalatosi, è stato trasferito in Sudafrica, dove è deceduto.



Tre morti per una sospetta epidemia su una nave da crociera, i Paesi Bassi rimpatriano i membri dell'equipaggio malati

Uno positivo all'hantavirus, Mv Hondius ancorata al largo di Capo Verde. Sbarco non autorizzato I Paesi Bassi guideranno il rimpatrio di due membri dell'equipaggio malati a bordo della nave mv Hondius, ancorata al largo delle coste di Capo Verde. Lo ha reso noto la compagnia di **crociere** olandese Oceanwide Expeditions in un comunicato stampa, secondo quanto riporta l'agenzia olandese Anp. Tre passeggeri a bordo della nave sono deceduti. Secondo l'Organizzazione Mondiale della Sanità, almeno uno di loro è risultato positivo all'hantavirus, famiglia di virus che possono causare febbre emorragica. Al momento, le autorità di Capo Verde non hanno autorizzato lo sbarco di persone per ricevere assistenza medica, riferisce la compagnia di **crociere**. Tuttavia, il personale medico è salito a bordo della nave per valutare le condizioni dei pazienti. L'intenzione è anche quella di riportare nei Paesi Bassi la salma di uno dei passeggeri deceduti, insieme a un parente stretto. Questa seconda persona non presenta sintomi di malattia. Un portavoce del ministero degli Affari Esteri olandese ha confermato che un cittadino olandese si è sentito male a bordo ed è deceduto a metà aprile durante la traversata dall'Argentina a Capo Verde. Un secondo cittadino olandese, anch'egli ammalatosi, è stato trasferito in Sudafrica, dove è deceduto. L'esperto: 'I passeggeri della nave da crociera infettati prima di imbarcarsi' I passeggeri che presentavano il sospetto hantavirus sarebbero stati infettati prima di salire a bordo della nave da crociera, a causa del lungo periodo di incubazione del virus. A scriverlo è Bbc, che cita un epidemiologo, Michael Baker, interpellato per il caso della MV Hondius. A bordo della nave da crociera tre persone sono morte (tra cui una coppia di coniugi olandesi di 70 e 69 anni), mentre un cittadino britannico di 69 anni è ricoverato in terapia intensiva a Johannesburg e due membri dell'equipaggio restano in gravi condizioni a bordo. Per l'epidemiologo è raro che gli esseri umani contraggano l'hantavirus ed è "molto insolito" che la malattia si sviluppi su una nave da crociera. "È il peggior posto possibile in cui ammalarsi gravemente", ha affermato il professor Baker. Ha inoltre affermato che chiunque presenti sintomi a bordo dovrebbe essere "evacuato rapidamente" e portato in ospedale in terapia intensiva per aumentare le sue possibilità di sopravvivenza. Alla domanda su quali misure dovrebbero essere adottate in seguito, il professor Baker ha risposto che l'epidemia deve essere "indagata a fondo" per verificare se vi fossero fattori prevenibili, inclusi gli itinerari di viaggio per accertare se i passeggeri siano stati esposti ad ambienti ad alto rischio.



Uno positivo all'hantavirus, Mv Hondius ancorata al largo di Capo Verde. Sbarco non autorizzato I Paesi Bassi guideranno il rimpatrio di due membri dell'equipaggio malati a bordo della nave mv Hondius, ancorata al largo delle coste di Capo Verde. Lo ha reso noto la compagnia di crociere olandese Oceanwide Expeditions in un comunicato stampa, secondo quanto riporta l'agenzia olandese Anp. Tre passeggeri a bordo della nave sono deceduti. Secondo l'Organizzazione Mondiale della Sanità, almeno uno di loro è risultato positivo all'hantavirus, famiglia di virus che possono causare febbre emorragica. Al momento, le autorità di Capo Verde non hanno autorizzato lo sbarco di persone per ricevere assistenza medica, riferisce la compagnia di crociere. Tuttavia, il personale medico è salito a bordo della nave per valutare le condizioni dei pazienti. L'intenzione è anche quella di riportare nei Paesi Bassi la salma di uno dei passeggeri deceduti, insieme a un parente stretto. Questa seconda persona non presenta sintomi di malattia. Un portavoce del ministero degli Affari Esteri olandese ha confermato che un cittadino olandese si è sentito male a bordo ed è deceduto a metà aprile durante la traversata dall'Argentina a Capo Verde. Un secondo cittadino olandese, anch'egli ammalatosi, è stato trasferito in Sudafrica, dove è deceduto. L'esperto: 'I passeggeri della nave da crociera infettati prima di imbarcarsi' I passeggeri che presentavano il sospetto hantavirus sarebbero stati infettati prima di salire a bordo della nave da crociera, a causa del lungo periodo di incubazione del virus. A scriverlo è Bbc, che cita un epidemiologo, Michael Baker, interpellato per il caso della MV Hondius. A bordo della nave da crociera tre persone sono morte (tra cui una coppia di coniugi olandesi di 70 e 69

Hormuz, su efficacia "Project Freedom" è già guerra di propaganda

Gli Usa: "Passati due mercantili". Ma l'Iran colpisce due navi Roma, 4 mag. (askanews) - A poche ore dall'annuncio del presidente Usa Donald Trump sul "Project Freedom", l'operazione "umanitaria" con cui gli Stati Uniti intendono liberare tutte le navi bloccate nello Stretto di Hormuz guidandole verso lidi sicuri grazie allo schieramento di "cacciatorpediniere lanciamissili, 100 aerei basati a terra e in mare, piattaforme senza equipaggio multidominio e 15mila militari", è già guerra di propaganda con Teheran sull'efficacia del piano. Per la verità Trump aveva fatto persino intendere che l'operazione andasse a beneficio anche degli equipaggi delle navi iraniane ma Teheran non ha mostrato di gradire l'interessamento, visto che ha denunciato l'operazione come una violazione del cessate il fuoco e che il suo Comando Centrale delle Forze armate si è affrettato ad affermare che avrebbe colpito "qualsiasi forza armata straniera" che avesse tentato di avvicinarsi o entrare nello Stretto, "in particolare, l'aggressivo esercito statunitense". E così, tra rivendicazioni contrapposte su chi effettivamente eserciti il pieno controllo dello Stretto di Hormuz, è partito il walzer degli annunci: "Con un avvertimento fermo e rapido

da parte della Marina della Repubblica Islamica, è stato impedito l'ingresso di cacciatorpediniere nemiche, americane e sioniste, nello Stretto di Hormuz", ha esordito Teheran in una nota. Addirittura l'agenzia di stampa semi-ufficiale Fars ha scritto che una nave Usa era stata "presa di mira da un attacco missilistico dopo aver ignorato un avvertimento" e non essendo in grado di proseguire la sua rotta era "stata costretta a ritirarsi e ad allontanarsi dalla zona". Notizia smentita poco dopo dal Centcom, il Comando centrale unificato delle Forze armate Usa: "Nessuna nave della Marina statunitense è stata colpita. Le forze statunitensi stanno supportando il Progetto Freedom e applicando il blocco navale sui **porti** iraniani". Centcom che poco dopo rilanciava affermando che "le forze americane stanno attivamente supportando gli sforzi per ripristinare il transito commerciale" nello Stretto, tanto che, "come primo passo, due navi mercantili battenti bandiera statunitense hanno attraversato con successo lo Stretto di Hormuz e ora stanno proseguendo il loro viaggio in sicurezza". Anche dopo queste dichiarazioni Usa è arrivata la controsmenita iraniana: "Nessuna nave mercantile o petroliera ha attraversato lo Stretto di Hormuz nelle ultime ore", ha rimarcato una nota diffusa dall'Ufficio Relazioni Pubbliche dei Pasdaran. "Le affermazioni dei funzionari statunitensi sono infondate e palesemente false". Intanto, nella guerra di propaganda incrociata, una nave gestita da una compagnia sudcoreana, la "Hm Namu", battente bandiera di Panama, è stata realmente attaccata mentre navigava nello Stretto, e a bordo si sono verificati un'esplosione e un incendio, mentre gli Emirati Arabi Uniti hanno condannato l'attacco iraniano con due droni contro una petroliera della compagnia petrolifera nazionale Adnoc. Il tutto mentre ammontano a circa due mila



le navi che restano ancora bloccate in quell'angusta via di mare.

Energia - Plus

Focus

GSE e Osservatorio Nazionale Tutela del Mare insieme per la transizione energetica del sistema marittimo-portuale

Siglata un'intesa per promuovere sostenibilità, innovazione e sviluppo delle energie rinnovabili nella blue economy Il Gestore dei Servizi Energetici GSE SpA e l'Osservatorio Nazionale Tutela del Mare (ONTM) hanno siglato oggi un Protocollo d'Intesa per avviare una collaborazione istituzionale volta a promuovere la sostenibilità ambientale, la transizione energetica e la valorizzazione del sistema marittimo-portuale italiano . L'intesa punta a mettere a sistema competenze, strumenti e iniziative comuni per accompagnare enti pubblici, Autorità portuali e operatori del settore nei percorsi di innovazione e decarbonizzazione L'accordo si inserisce in un percorso che il GSE ha già avviato a supporto della trasformazione energetica delle infrastrutture portuali e costiere attraverso il protocollo sottoscritto con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio Porto di Taranto, primo porto italiano ad aver avviato con il GSE una collaborazione strutturata in materia di transizione energetica. L'intesa con l'Osservatorio Nazionale Tutela del Mare rafforza oggi questo impegno, estendendo il raggio d'azione a una dimensione più ampia, che guarda all'intero settore marittimo come ambito strategico per

lo sviluppo sostenibile del Paese. Il protocollo Il Protocollo prevede la collaborazione tra le Parti nella promozione di iniziative di divulgazione, informazione e sensibilizzazione sui temi della transizione energetica, delle fonti rinnovabili, dell'efficienza energetica e della sostenibilità ambientale in ambito marittimo-portuale Sono inoltre previste attività di studio e approfondimento tecnico-scientifico, la partecipazione a tavoli e gruppi di lavoro su temi di comune interesse e iniziative di formazione e capacity building rivolte agli operatori del comparto. La transizione energetica Particolare attenzione sarà dedicata alle opportunità offerte dagli strumenti gestiti dal GSE per accompagnare la transizione energetica dei porti e delle aree costiere, con riferimento, tra gli altri, a cold ironing, comunità energetiche rinnovabili, autoconsumo, efficienza energetica, mobilità sostenibile, sviluppo dell'eolico offshore e infrastrutture energetiche sostenibili. L'obiettivo è favorire una più ampia conoscenza delle misure disponibili e sostenere la diffusione di modelli concreti e replicabili di innovazione ambientale nel sistema marittimo-portuale. Ha dichiarato l'Amministratore Delegato del GSE, Vinicio Mosè Vigilante: Con questo Protocollo il GSE rafforza il proprio impegno a supporto della transizione energetica del sistema marittimo-portuale italiano, mettendo a disposizione competenze, strumenti e capacità di accompagnamento a favore di un comparto strategico per lo sviluppo sostenibile del Paese. Questa intesa con l'Osservatorio Nazionale Tutela del Mare amplia ulteriormente il perimetro della nostra azione, valorizzando il mare e i porti come luoghi chiave per promuovere innovazione, efficienza energetica e sviluppo delle fonti rinnovabili. L'obiettivo è favorire una collaborazione sempre più concreta con



05/04/2026 20:35

Energia - Plus
GSE e Osservatorio Nazionale Tutela del Mare insieme per la transizione energetica del sistema marittimo-portuale

Siglata un'intesa per promuovere sostenibilità, innovazione e sviluppo delle energie rinnovabili nella blue economy Il Gestore dei Servizi Energetici - GSE SpA e l'Osservatorio Nazionale Tutela del Mare (ONTM) hanno siglato oggi un Protocollo d'intesa per avviare una collaborazione istituzionale volta a promuovere la sostenibilità ambientale, la transizione energetica e la valorizzazione del sistema marittimo-portuale italiano . L'intesa punta a mettere a sistema competenze, strumenti e iniziative comuni per accompagnare enti pubblici, Autorità portuali e operatori del settore nei percorsi di innovazione e decarbonizzazione L'accordo si inserisce in un percorso che il GSE ha già avviato a supporto della trasformazione energetica delle infrastrutture portuali e costiere attraverso il protocollo sottoscritto con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio - Porto di Taranto, primo porto italiano ad aver avviato con il GSE una collaborazione strutturata in materia di transizione energetica. L'intesa con l'Osservatorio Nazionale Tutela del Mare rafforza oggi questo impegno, estendendo il raggio d'azione a una dimensione più ampia, che guarda all'intero settore marittimo come ambito strategico per lo sviluppo sostenibile del Paese. Il protocollo Il Protocollo prevede la collaborazione tra le Parti nella promozione di iniziative di divulgazione, informazione e sensibilizzazione sui temi della transizione energetica, delle fonti rinnovabili, dell'efficienza energetica e della sostenibilità ambientale in ambito marittimo-portuale Sono inoltre previste attività di studio e approfondimento tecnico-scientifico, la partecipazione a tavoli e gruppi di lavoro su temi di comune interesse e iniziative di formazione e capacity building rivolte agli operatori del comparto. La transizione energetica Particolare attenzione sarà dedicata alle opportunità offerte dagli strumenti gestiti dal GSE per accompagnare la transizione energetica dei porti e delle aree costiere, con riferimento, tra gli altri, a cold ironing, comunità energetiche rinnovabili, autoconsumo, efficienza energetica, mobilità sostenibile, sviluppo dell'eolico offshore e infrastrutture energetiche sostenibili. L'obiettivo è favorire una più ampia conoscenza delle misure disponibili e sostenere la diffusione di modelli concreti e replicabili di innovazione ambientale nel sistema marittimo-portuale. Ha dichiarato l'Amministratore Delegato del GSE, Vinicio Mosè Vigilante: Con questo Protocollo il GSE rafforza il proprio impegno a supporto della transizione energetica del sistema marittimo-portuale italiano, mettendo a disposizione competenze, strumenti e capacità di accompagnamento a favore di un comparto strategico per lo sviluppo sostenibile del Paese. Questa intesa con l'Osservatorio Nazionale Tutela del Mare amplia ulteriormente il perimetro della nostra azione, valorizzando il mare e i porti come luoghi chiave per promuovere innovazione, efficienza energetica e sviluppo delle fonti rinnovabili. L'obiettivo è favorire una collaborazione sempre più concreta con

Energia - Plus

Focus

istituzioni e operatori del settore, accompagnando la diffusione di modelli e progettualità capaci di rafforzare la competitività dei territori e contribuire al percorso di decarbonizzazione del Paese. Ha dichiarato il Presidente di ONTM, Roberto Minerdo: Questo Protocollo rappresenta un passaggio strategico per rafforzare il ruolo del mare e dei porti come leve fondamentali della transizione ecologica del Paese. ONTM mette a disposizione la propria rete di competenze e relazioni per accompagnare istituzioni e operatori in un percorso concreto di sostenibilità, innovazione e tutela dell'ecosistema marino. La collaborazione con il GSE consente di integrare visione ambientale e strumenti operativi, favorendo lo sviluppo di modelli replicabili che coniughino crescita economica, competitività dei territori e salvaguardia del patrimonio naturale, in linea con le sfide nazionali ed europee della decarbonizzazione. Ritengo che questo sia un ulteriore passo avanti per accelerare la discussione sull'energia in questo delicato momento internazionale. Attraverso il Protocollo, GSE e ONTM si impegnano infine a sviluppare iniziative congiunte anche con il coinvolgimento di altri soggetti istituzionali e operatori del settore, per favorire la diffusione delle migliori pratiche e accompagnare l'evoluzione sostenibile del sistema portuale e marittimo nazionale. Il Protocollo ha durata triennale. Fonte foto Pixabay_Jecqan Contenuti correlati.

Hondius, la crociera bloccata davanti a Praia: tre morti, un caso confermato di hantavirus

Non è solo la cronaca di una nave ferma al largo di Capo Verde: è la storia di come un focolaio raro, nato in una delle rotte più remote dell'Atlantico, abbia trasformato un viaggio d'esplorazione in un caso sanitario internazionale ancora pieno di domande. A poche centinaia di metri dalla terraferma, con il porto di Praia davanti agli occhi e la costa di Capo Verde finalmente vicina dopo settimane di navigazione, la Hondius è rimasta immobile. La scena ha qualcosa di paradossale: una nave concepita per raggiungere gli estremi del pianeta, capace di attraversare i mari polari e le isole più isolate dell'Atlantico, fermata non dal ghiaccio né dalla tempesta, ma dal sospetto di un virus raro, associato soprattutto ai roditori, che ha già lasciato dietro di sé tre morti e una catena di casi ancora sotto esame. Le autorità capoverdiane, per ora, non hanno autorizzato lo sbarco dei passeggeri. La decisione è stata presa in via precauzionale: il Ministero della Salute di Capo Verde ha fatto sapere che la nave non può attraccare e deve restare in acque aperte vicino alla costa, mentre proseguono le valutazioni sul rischio sanitario. A bordo, intanto, sono saliti operatori medici locali per visitare i malati e verificare le condizioni cliniche dei casi più urgenti. Il punto fermo, in un quadro ancora incompleto, lo ha fornito l'Organizzazione mondiale della sanità: c'è un caso confermato di hantavirus e ci sono altri cinque casi sospetti sotto indagine. Il paziente confermato è un uomo britannico evacuato in Sudafrica il 27 aprile 2026, attualmente ricoverato in terapia intensiva a Johannesburg in condizioni critiche ma stabili, secondo quanto riferito dalla compagnia e rilanciato dalle autorità sanitarie. Una nave d'élite diventata improvvisamente un luogo chiuso. La Hondius non è una grande nave da vacanza nel senso tradizionale del termine. È una nave da spedizione di 107,6 metri, con capacità fino a 170 passeggeri in 80 cabine, pensata per itinerari in regioni remote e per un pubblico abituato a crociere naturalistiche e scientifiche più che al turismo di massa. È classificata Polar Class 6, uno standard elevato per la navigazione in ambienti difficili, e normalmente viaggia con circa 70 tra equipaggio e staff, inclusa la presenza di un medico a bordo. Proprio questo rende la vicenda ancora più eloquente. La nave era impegnata in una lunga traversata commercializzata da Oceanwide Expeditions come Atlantic Odyssey incl. Antarctic Peninsula to Cape Verde, un itinerario partito il 20 marzo 2026 e previsto in arrivo a Praia il 4 maggio 2026. Un viaggio costruito sull'idea dell'eccezionale Penisola antartica Georgia del Sud Sant'Elena Tristan da Cunha, fino all'approdo finale in Africa occidentale che si è progressivamente trasformato in un'emergenza medica internazionale. Secondo l'Associated Press, al momento dell'emergenza restavano a bordo 87 passeggeri e 61 membri dell'equipaggio. Tra i passeggeri figuravano, tra gli altri, 17 statunitensi, 19 britannici e 13 spagnoli. Sono numeri che fanno capire la dimensione diplomatica



Non è solo la cronaca di una nave ferma al largo di Capo Verde: è la storia di come un focolaio raro, nato in una delle rotte più remote dell'Atlantico, abbia trasformato un viaggio d'esplorazione in un caso sanitario internazionale ancora pieno di domande. A poche centinaia di metri dalla terraferma, con il porto di Praia davanti agli occhi e la costa di Capo Verde finalmente vicina dopo settimane di navigazione, la Hondius è rimasta immobile. La scena ha qualcosa di paradossale: una nave concepita per raggiungere gli estremi del pianeta, capace di attraversare i mari polari e le isole più isolate dell'Atlantico, fermata non dal ghiaccio né dalla tempesta, ma dal sospetto di un virus raro, associato soprattutto ai roditori, che ha già lasciato dietro di sé tre morti e una catena di casi ancora sotto esame. Le autorità capoverdiane, per ora, non hanno autorizzato lo sbarco dei passeggeri. La decisione è stata presa in via precauzionale: il Ministero della Salute di Capo Verde ha fatto sapere che la nave non può attraccare e deve restare in acque aperte vicino alla costa, mentre proseguono le valutazioni sul rischio sanitario. A bordo, intanto, sono saliti operatori medici locali per visitare i malati e verificare le condizioni cliniche dei casi più urgenti. Il punto fermo, in un quadro ancora incompleto, lo ha fornito l'Organizzazione mondiale della sanità: c'è un caso confermato di hantavirus e ci sono altri cinque casi sospetti sotto indagine. Il paziente confermato è un uomo britannico evacuato in Sudafrica il 27 aprile 2026, attualmente ricoverato in terapia intensiva a Johannesburg in condizioni critiche ma stabili, secondo quanto riferito dalla compagnia e rilanciato dalle autorità sanitarie. Una nave d'élite diventata improvvisamente un luogo chiuso. La Hondius non è una grande nave da vacanza nel senso tradizionale del termine. È una nave da spedizione di 107,6 metri, con capacità fino a 170 passeggeri in 80 cabine, pensata per itinerari in regioni remote e per un pubblico abituato a crociere

Giornalelavoce

Focus

del caso: non c'è soltanto una gestione clinica da organizzare, ma anche un coordinamento tra compagnie, autorità portuali, ministeri degli Esteri e organismi sanitari di più Paesi. La sequenza dei decessi e dei casi gravi La cronologia diffusa da Oceanwide Expeditions è, da sola, sufficiente a restituire la gravità della situazione. Il primo decesso risale all'11 aprile : un passeggero è morto a bordo e la causa non è stata determinata in nave. Solo il 24 aprile il corpo è stato sbarcato a Sant'Elena , accompagnato dalla moglie. Il 27 aprile un altro passeggero si è aggravato ed è stato evacuato verso il Sudafrica . È questo il caso in cui è stata identificata una variante di hantavirus . Sempre in quella fase, la moglie del primo passeggero morto è stata trasferita a sua volta in Sudafrica, ma secondo le autorità sudafricane è collassata all'aeroporto di Johannesburg ed è poi deceduta in ospedale. Il 2 maggio è morto a bordo un terzo passeggero, di nazionalità tedesca, ha precisato la compagnia. Il suo corpo, ha riferito l'AP , si trovava ancora sulla nave nella giornata del 4 maggio . Nel frattempo si sono aggiunti due membri dell'equipaggio con sintomi respiratori che, secondo Oceanwide , necessitano di cure urgenti. A complicare il quadro c'è un ulteriore elemento: una funzionaria dell'Oms a Capo Verde Ann Lindstrand , ha riferito all'AP che i medici stavano valutando anche un possibile nuovo caso con febbre lieve. È un'informazione da trattare con prudenza, perché non equivale a una conferma diagnostica, ma conferma che il perimetro dell'indagine epidemiologica non è ancora chiuso. Perché Capo Verde ha detto no allo sbarco Dal punto di vista delle autorità capoverdiane, la scelta di non permettere l'attracco immediato rientra in una logica di contenimento del rischio. La nave è arrivata davanti a Praia chiedendo assistenza, ma la priorità del governo locale è stata evitare un'esposizione potenziale della popolazione. Per questo la Hondius è rimasta in rada e l'intervento sanitario è stato portato sulla nave, non viceversa. Secondo quanto riferito dall'AP Capo Verde ha inviato a bordo un team composto da due medici un'infermiera e uno specialista di laboratorio , in tre missioni separate. È un dettaglio importante perché mostra come il rifiuto dello sbarco non coincida con un disimpegno: le autorità stanno intervenendo, ma provano a farlo riducendo al minimo i contatti con la terraferma. La stessa Ann Lindstrand ha spiegato che sono allo studio evacuazioni mediche organizzate: trasferimento dei pazienti dalla nave con ambulanza fino all'aeroporto e successivo volo fuori da Capo Verde. In parallelo, la compagnia ha lasciato intendere che, in mancanza di autorizzazioni sufficienti, potrebbe valutare uno spostamento verso le isole spagnole di Las Palmas o Tenerife È in questo equilibrio precario che si vede il punto più delicato della vicenda: la sanità pubblica marittima impone decisioni rapide, ma su una nave straniera, in acque internazionali di fatto prossime a un porto africano, con passeggeri di molte nazionalità e casi clinici gravi, ogni decisione pesa anche sul piano politico e logistico. Che cos'è l'hantavirus e perché il caso preoccupa L'hantavirus è un gruppo di virus trasmessi principalmente dai roditori . Le persone si infettano di solito entrando in contatto con roditori infetti o con urina saliva e deiezioni contaminate. Nelle Americhe gli hantavirus possono provocare la sindrome cardiopolmonare da hantavirus o HCPS , una forma severa che colpisce soprattutto polmoni e cuore; in

Giornalelavoce

Focus

Europa e Asia sono invece associati più spesso alla febbre emorragica con sindrome renale. L'Oms segnala che nelle Americhe la forma cardiopolmonare può avere una letalità fino al 100%. I CDC statunitensi ricordano inoltre che la diagnosi precoce è complicata, soprattutto nelle prime 72 ore, perché i sintomi iniziali possono somigliare a quelli di molte altre infezioni: febbre, mal di testa, dolori muscolari, nausea, affaticamento; in alcuni casi seguono rapidamente difficoltà respiratorie severe. Il dettaglio più sensibile, nel caso della Hondius, riguarda la possibile dinamica del contagio. L'Oms precisa che, in generale, la trasmissione interumana è rara; secondo la sua scheda aggiornata al 4 maggio 2026, l'unico hantavirus per cui sia stata documentata una trasmissione limitata da persona a persona è l'Andes virus, presente in Sud America, soprattutto tra contatti stretti e prolungati. Proprio per questo, considerando che la crociera era partita dall'Argentina e aveva toccato aree dell'Atlantico meridionale, le indagini dovranno chiarire non solo chi si è ammalato, ma quale variante sia effettivamente coinvolta e dove possa essere avvenuta l'esposizione originaria. È bene, però, evitare salti logici. Al momento non esiste una spiegazione ufficiale sull'origine del focolaio a bordo. L'ipotesi di un contatto con roditori, o di una possibile trasmissione limitata tra persone se si trattasse di una variante compatibile, resta sul terreno delle verifiche epidemiologiche. La stessa Oms parla di indagini dettagliate ancora in corso, comprese ulteriori analisi di laboratorio. Il nodo dei tempi: settimane di navigazione, sintomi iniziali poco specifici, approdo mancato. Uno degli aspetti più istruttivi di questa vicenda è il fattore tempo. Tra il primo decesso dell'11 aprile e l'arrivo davanti a Praia il 4 maggio sono passate più di tre settimane. In una città, un focolaio del genere attiverebbe una rete ospedaliera e laboratoristica immediata. In una nave da spedizione, invece, ogni passaggio richiede ore o giorni: identificare un peggioramento, stabilizzare il paziente, trovare un punto di evacuazione, ottenere autorizzazioni, trasferire campioni, coordinare scali. L'itinerario stesso aiuta a capire il problema. La Hondius era impegnata in una rotta tra alcune delle aree più isolate del pianeta, con passaggi a Sant'Elena e Ascension Island prima di arrivare a Capo Verde. Luoghi che, per definizione, non offrono la stessa capacità sanitaria di un grande porto continentale. È il rovescio della medaglia del turismo d'esplorazione: la remota bellezza delle rotte coincide con una vulnerabilità logistica quando qualcosa va storto. Il rischio per la popolazione è basso, ma non nullo sul piano operativo. Sul piano della comunicazione pubblica, l'elemento più importante è distinguere tra allarme e rischio reale. Secondo quanto riferito da Reuters, l'Oms ha indicato che il rischio per il pubblico più ampio resta basso e che non c'è motivo di panico. È un messaggio essenziale per evitare letture catastrofiste. Allo stesso tempo, rischio basso non significa nessun problema: significa piuttosto che il rischio, nelle condizioni attuali e con misure adeguate, può essere contenuto. Per questo le autorità sudafricane hanno avviato attività di contact tracing attorno ai casi transitati da Johannesburg. È una procedura standard ma significativa: serve a verificare se il passaggio in strutture aeroportuali o sanitarie abbia comportato esposizioni rilevanti. Anche qui, il dato interessante non è tanto l'esistenza di un contagio già esteso che al momento non

Giornalelavoce

Focus

risulta quanto la rapidità con cui i sistemi sanitari nazionali hanno messo in moto una sorveglianza multilivello. Un caso che racconta anche altro: turismo estremo, sanità marittima, diplomazia sanitaria. La storia della *Hondius* va oltre il singolo episodio. Dice qualcosa sul rapporto tra mobilità globale e sistemi di risposta. Le navi da spedizione contemporanee vendono l'idea di un mondo senza margini: dall'Antartide alle isole del medio Atlantico, il remoto diventa accessibile a chi può permetterselo. Ma proprio quando la geografia sembra essere stata domata, riemerge la sua forza più concreta: la distanza dagli ospedali, dai laboratori, dalle decisioni sovrane dei porti. C'è poi un altro aspetto, più politico che medico. La gestione di un focolaio a bordo di una nave battente bandiera olandese, operata da una compagnia dei Paesi Bassi, con casi passati dal Sudafrica, davanti a un porto di Capo Verde, richiede una cooperazione che non può essere improvvisata. La medicina, in questi casi, ha bisogno della diplomazia; la diplomazia, a sua volta, ha bisogno di dati affidabili e di tempi rapidi. Non sempre i due registri coincidono. Le domande ancora aperte. Restano almeno quattro interrogativi centrali. Il primo: quanti dei casi sospetti saranno effettivamente confermati come hantavirus? Oggi il numero certo resta uno, mentre gli altri rimangono in valutazione. Il secondo: quale variante è in gioco? La compagnia parla di una variante di hantavirus identificata nel paziente britannico, ma senza una precisazione pubblica più dettagliata. Questo elemento sarà decisivo per comprendere le dinamiche del contagio e il livello di rischio effettivo. Il terzo: qual è stato il punto d'innescò? La *Hondius* non è, in sé, il luogo dove il focolaio si spiega automaticamente. Potrebbe essere stata il teatro dell'emersione clinica di infezioni contratte altrove, o il luogo in cui un'esposizione comune ha prodotto una sequenza di casi. Senza risultati laboratoristici ed epidemiologici completi, ogni ricostruzione definitiva sarebbe prematura. Il quarto: come e dove avverranno le evacuazioni dei malati e il successivo sbarco degli altri passeggeri? Al momento la risposta non è ancora stabilita in via conclusiva. Ed è forse questa la fotografia più fedele della giornata del 4 maggio 2026: una nave arrivata a destinazione senza poter davvero arrivare. Il punto, per ora. Per i lettori, la sintesi utile è questa: la *Hondius* è bloccata davanti a Praia Capo Verde non consente lo sbarco generalizzato per ragioni di sanità pubblica; l'Oms conferma un caso di hantavirus e ne valuta altri cinque; il bilancio umano conta già tre vittime; due membri dell'equipaggio hanno bisogno di assistenza urgente; le autorità locali, la compagnia e gli organismi internazionali stanno cercando una via di uscita che tenga insieme cura dei pazienti e protezione della popolazione. Nel lessico delle crociere, arrivo è di solito una parola semplice. In questa storia, invece, è diventata la più difficile da pronunciare.

Il Nautilus

Focus

Nave da carico ellenica attaccata nello Stretto di Hormuz

E' successo ieri, domenica, che la nave da carico è stata attaccata mentre navigava verso nord nello Stretto, al largo della costa iraniana di Sinik. Secondo Vanguard Tech, diverse piccole imbarcazioni iraniane si sono avvicinate alla nave intorno alle 11:30 UTC di ieri, senza procurare danni all'equipaggio e all'ambiente. La nave è stata identificata come la bulk carrier Minoan Falcon, una nave di proprietà greca, battente bandiera liberiana lunga 230 metri e larga 38 mt., di 90.000 dwt. I dati AIS mostrano che al momento dell'interdizione la nave è entrata appena all'interno delle acque delle 12 miglia dell'Iran, per poi deviare per utilizzare la rotta lungo la costa iraniana controllata dalle Guardie della Rivoluzione islamica. I dati AIS mostrano che la nave ha invertito la rotta, disattivando - sembra - il transponder AIS alle 1600 ora locale. La sua ultima destinazione segnalata è relativa a Bandar Imam Khomeini, Iran, un **porto** di fronte a Qasr all'estremità settentrionale del Golfo Arabico. Mentre per Marine Traffic segnala la Minoan Falcon all'ancora nel Golfo di Oman (report 04-05-2026), insieme ad altre navi. Il Corpo delle Guardie della Rivoluzione islamica, con un nuovo avviso di navigazione - sul canale 16 - hanno ordinato a tutte le navi ancorate a Ras al Khaimah e Mina Saqr (al largo delle coste nord-orientali degli Emirati Arabi Uniti) di trasferirsi a Dubai, sotto minacce di ulteriori conseguenze. Sull'altro blocco, gli Stati Uniti continuano il loro impegno di controllo per contenere il traffico di petroliere iraniane all'interno del Golfo. Ieri, domenica, il Comando Centrale degli Stati Uniti riferisce di aver consegnato 49 navi dirette o provenienti dall'Iran, e afferma di rimanere impegnato in una "totale applicazione" del proprio blocco navale. La maggior parte delle navi intercettate non erano petroliere cariche in partenza. L'altra società di monitoraggio navale, la TankerTrackers.com, ha identificato 25 petroliere che sono partite cariche dall'Iran lo scorso mese di aprile, compreso il periodo di due settimane prima dell'inizio del blocco. Sette sono state reindirizzate in Iran, due sono state sequestrate nell'Oceano Indiano e la maggior parte delle altre è arrivata alle loro destinazioni commerciali. Abele Carruezzo (Foto courtesy marinetraccia della Minoan Falcon all'ancora e diretta a Fujairah; e sotto la posizione con le altre navi all'ancora).



E' successo ieri, domenica, che la nave da carico è stata attaccata mentre navigava verso nord nello Stretto, al largo della costa iraniana di Sinik. Secondo Vanguard Tech, diverse piccole imbarcazioni iraniane si sono avvicinate alla nave intorno alle 11:30 UTC di ieri, senza procurare danni all'equipaggio e all'ambiente. La nave è stata identificata come la bulk carrier Minoan Falcon, una nave di proprietà greca, battente bandiera liberiana lunga 230 metri e larga 38 mt., di 90.000 dwt. I dati AIS mostrano che al momento dell'interdizione la nave è entrata appena all'interno delle acque delle 12 miglia dell'Iran, per poi deviare per utilizzare la rotta lungo la costa iraniana controllata dalle Guardie della Rivoluzione islamica. I dati AIS mostrano che la nave ha invertito la rotta, disattivando - sembra - il transponder AIS alle 1600 ora locale. La sua ultima destinazione segnalata è relativa a Bandar Imam Khomeini, Iran, un porto di fronte a Qasr all'estremità settentrionale del Golfo Arabico. Mentre per Marine Traffic segnala la Minoan Falcon all'ancora nel Golfo di Oman (report 04-05-2026), insieme ad altre navi. Il Corpo delle Guardie della Rivoluzione islamica, con un nuovo avviso di navigazione - sul canale 16 - hanno ordinato a tutte le navi ancorate a Ras al Khaimah e Mina Saqr (al largo delle coste nord-orientali degli Emirati Arabi Uniti) di trasferirsi a Dubai, sotto minacce di ulteriori conseguenze. Sull'altro blocco, gli Stati Uniti continuano il loro impegno di controllo per contenere il traffico di petroliere iraniane all'interno del Golfo. Ieri, domenica, il Comando Centrale degli Stati Uniti riferisce di aver consegnato 49 navi dirette o provenienti dall'Iran, e afferma di rimanere impegnato in una "totale applicazione" del proprio blocco navale. La maggior parte delle navi intercettate non erano petroliere cariche in partenza. L'altra società di monitoraggio navale, la TankerTrackers.com, ha identificato 25 petroliere che sono partite cariche dall'Iran lo scorso mese di aprile, compreso il periodo di due settimane prima dell'inizio del blocco. Sette sono state reindirizzate in Iran, due sono state sequestrate nell'Oceano

Informare

Focus

Nuovo record di passeggeri imbarcatosi sulle navi da crociera del gruppo NCLH in un trimestre

Il gruppo statunitense registra un indebolimento della domanda Nel primo trimestre di quest'anno la flotta di navi da crociera del gruppo americano Norwegian Cruise Line Holdings (NCLH) ha imbarcato complessivamente 861mila passeggeri, numero che rappresenta un incremento del +28,7% sullo stesso periodo del 2025 e il nuovo record storico. Nei primi tre mesi del 2026 i ricavi del gruppo sono ammontati a 2,33 miliardi di dollari (+9,6%), cifra record per questo periodo dell'anno, con ricavi dalla vendita delle **crociere** attestatisi a 1,54 miliardi (+8,7%) e ricavi dalle vendite a bordo delle navi a 788,9 milioni di dollari (+11,3%). Anche i valori dell'EBITDA e dell'EBIT, pari rispettivamente a 534,4 milioni (+31,1%) e 232,9 milioni (+15,9%), sono risultati i più elevati registrati per questo periodo dell'anno. L'utile netto è stato di 105,7 milioni di dollari rispetto ad una perdita netta di -40,3 milioni nel primo trimestre del 2025. NCLH ha reso noto che attualmente il trend delle prenotazioni risulta inferiore ai livelli ottimali a causa di errori operativi e di un indebolimento della domanda collegato all'aumento delle tensioni geopolitiche. In particolare, il gruppo statunitense ha evidenziato che i recenti eventi relativi al conflitto in Medio Oriente hanno avuto un impatto sulle prenotazioni di tutti e tre i propri marchi Norwegian Cruise Line, Oceania Cruises e Regent Seven Seas Cruises, soprattutto in Europa, per la la stagione estiva.



Informare

Focus

Nel trimestre gennaio-marzo il traffico marittimo nel canale di Panama è cresciuto del +4,8%

Nei primi tre mesi di quest'anno nel canale di Panama sono transitate 3.731 navi, con un incremento del +4,8% sullo stesso periodo, di cui 3.178 navi di elevato pescaggio (+4,8%) incluse 875 navi neoPanamax (+10,6%). Complessivamente le navi transitate trasportavano 71,9 milioni di tonnellate di merci (+20,0%) e i diritti di transito pagati dalle navi nel primo trimestre del 2026 sono ammontati a 1,07 miliardi di dollari (+5,4%). Nei primi tre mesi di quest'anno i porti panamensi hanno movimentato 28,7 milioni di tonnellate di carichi (-0,3%), incluse 15,4 milioni di tonnellate di merci containerizzate (+0,1%) totalizzate con una movimentazione di contenitori pari a 2.351.743 teu (-0,7%), 13,0 milioni di tonnellate di rinfuse (-1,2%) e 253mila tonnellate di merci convenzionali (+39,4%).



Informatore Navale

Focus

MSC CROCIERE PORTA L' MSC YACHT CLUB A BORDO PISTA AL FORMULA 1

CRYPTO.COM MIAMI GRAND PRIX 2026 Ispirata all'esclusivo MSC Yacht Club di MSC **Crociere**, l'esperienza hospitality è destinata a trasformare il celebre concept "nave nella nave" del brand in un'esperienza unica per il weekend di gara. Situata nella rinnovata Marina del Miami International Autodrome questo fine settimana, la spettacolare struttura multilivello - la prima nel suo genere - offrirà un'ospitalità premium con viste panoramiche sul tracciato tra le curve 5 e 9. La compagnia conferma un impegno pluriennale come host di uno spazio hospitality al FORMULA 1 CRYPTO.COM MIAMI GRAND PRIX MIAMI - 2 maggio 2026 - MSC **Crociere** è pronta a lasciare il segno al FORMULA 1 CRYPTO.COM MIAMI GRAND PRIX 2026, presentando una nuovissima esperienza MSC Yacht Club come elemento centrale della Marina durante il weekend di gara. Unendo il mondo delle **crociere** e quello del motorsport, l'MSC Yacht Club prenderà forma in una scenografica struttura a più livelli, pensata per ridefinire il concept di hospitality a bordo pista. Posizionata tra le curve 5 e 9, offrirà agli spettatori una visuale privilegiata su più tratti del circuito, per un'esperienza senza precedenti nel calendario di Formula 1®. Ispirata al pluripremiato concept "nave nella nave" di MSC **Crociere** l'esperienza darà vita all'offerta più esclusiva della Compagnia reinterpretandola in un contesto immersivo ed elettrizzante come quello di un weekend di gara. A bordo delle navi di MSC **Crociere**, l'MSC Yacht Club garantisce accesso riservato tramite keycard a una gamma di servizi esclusivi: aree private, servizio maggiordomo e concierge 24 ore su 24, suite spaziose ed eleganti, ristorante dedicato, lounge, solarium privato con vasche idromassaggio, grill restaurant e bar, il tutto integrato con le altre esperienze disponibili sulla nave. Alberto Revelli, Head of Sport Sponsorships di MSC **Crociere**, ha dichiarato: " Siamo estremamente orgogliosi di portare il nostro iconico MSC Yacht Club dal mare alla pista del FORMULA 1 CRYPTO.COM MIAMI GRAND PRIX, una delle gare più attese e seguite della stagione. Rinomato per l'eccellenza del servizio personalizzato e per la sua esclusività, l'MSC Yacht Club è una delle nostre esperienze più rappresentative che oggi reinterpretiamo come una destinazione hospitality innovativa e senza precedenti per il weekend di gara. Questa imponente struttura, ispirata a un superyacht di 15 metri, metterà gli ospiti al centro dell'azione, offrendo alcune delle migliori viste disponibili - un'ulteriore dimostrazione di come la nostra partnership con il motorsport continui a rafforzarsi da quando siamo diventati Global Partner della Formula 1® nel 2022 .". Segnando il debutto più importante in termini di hospitality al Miami Grand Prix dal 2023, questa installazione pluriennale dominerà il tracciato con una lunghezza di 80 metri e una larghezza di 29 metri. La struttura richiamerà l'eleganza di un superyacht, con spazi che includono molteplici ponti panoramici, terrazze all'aperto, lounge raffinate, aree ombreggiate e piscine. La Marina, presentata da MSC Crociere, introdurrà anche:



Informatore Navale

Focus

aree ombreggiate e piscine. La Marina, presentata da MSC **Crociere**, introdurrà anche una nuova piattaforma di visione ad accesso generale all'interno della curva 7, consentendo agli spettatori di vivere da vicino l'adrenalina delle monoposto di Formula 1 in uno dei punti più emozionanti del circuito. Gli ospiti potranno rilassarsi in spazi riservati con vista sulla pista oppure accedere alle aree comuni dell'MSC Yacht Club, arricchiti da dettagli distintivi come gli asciugamani dedicati e la fragranza "Med by MSC", già presente a bordo delle navi. Su ciascun ponte saranno disponibili esperienze esclusive e servizi premium, tra cui: Marina Deck - Area esclusiva riservata agli ospiti delle cabana, con nove cabana private progettate per gruppi in cerca di spazio, comfort e un'atmosfera più intima durante il weekend di gara a pochi passi dalla pista. Deck 1 - Spazio all'aperto vivace per rilassarsi e ricaricarsi, con un suggestivo elemento d'acqua, comodi posti lounge per tutti gli ospiti e ampie viste sull'azione in pista. Deck 2 - Cuore dell'MSC Yacht Club, con posti coperti riservati e accesso diretto ai servizi di ristorazione attivi durante tutto il weekend. L'offerta gastronomica includerà un servizio hospitality continuativo e un'esperienza Chef's Table su prenotazione curata da Bagatelle per chi cerca un'esperienza culinaria più esclusiva. Deck 3 - Sede del Jack Daniel's Lounge, con bar completo e cocktail personalizzati acquistabili. Offre inoltre posti coperti riservati e viste elevate sulla pista. Captain's Deck - Il punto panoramico per eccellenza, con vista a 360 gradi sulla pista e sull'intero complesso per vivere la gara da una prospettiva unica e privilegiata. MSC **Crociere** svolge un ruolo di primo piano nel calendario di Formula 1 e sarà title sponsor di tre Gran Premi del Campionato del Mondo di Formula 1® 2026: Austin (USA), Barcellona (Spagna) e San Paolo (Brasile).

Informazioni Marittime

Focus

Container terminal, PSA International acquisisce il 30% della cinese Xiamen

La struttura ha una capacità di traffico annua pari a 20 milioni di teu. Nell'ambito di una gara pubblica, il gruppo terminalista di Singapore PSA International, attraverso la filiale PSA Amoy, si è aggiudicata per 2,65 miliardi di yuan (387 milioni di dollari) il 30% del capitale della società terminalista cinese Xiamen Container Terminal Group Co. (XCTG) del gruppo Xiamen International Port Co., che mantiene circa il 52% del capitale. L'operazione sarà definita dopo le necessarie approvazioni normative e le consuete condizioni per la chiusura. La società cinese gestisce otto container terminal nel porto di Xiamen (provincia del Fujian) per una capacità di traffico annua pari ad un totale di circa 20 milioni di teu. PSA è già presente in Cina anche a Fuzhou Port. La posizione del Fujian lungo la costa sud-orientale della Cina lo rende un punto di accesso fondamentale per i crescenti flussi commerciali, soprattutto con i mercati emergenti. Condividi Tag **porti** terminal Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Container terminal, PSA International acquisisce il 30% della cinese Xiamen



05/04/2026 11:59

La struttura ha una capacità di traffico annua pari a 20 milioni di teu. Nell'ambito di una gara pubblica, il gruppo terminalista di Singapore PSA International, attraverso la filiale PSA Amoy, si è aggiudicata per 2,65 miliardi di yuan (387 milioni di dollari) il 30% del capitale della società terminalista cinese Xiamen Container Terminal Group Co. (XCTG) del gruppo Xiamen International Port Co., che mantiene circa il 52% del capitale. L'operazione sarà definita dopo le necessarie approvazioni normative e le consuete condizioni per la chiusura. La società cinese gestisce otto container terminal nel porto di Xiamen (provincia del Fujian) per una capacità di traffico annua pari ad un totale di circa 20 milioni di teu. PSA è già presente in Cina anche a Fuzhou Port. La posizione del Fujian lungo la costa sud-orientale della Cina lo rende un punto di accesso fondamentale per i crescenti flussi commerciali, soprattutto con i mercati emergenti. Condividi Tag porti terminal Articoli correlati.

La corsa al gigantismo delle flotte navali tira il freno: cosa c'è dietro

Il superamento della soglia dei 24mila teu. Anche se spesso nei grafici vengono indicato 25mila teu per il 2019, la maggior parte delle navi consegnate tra il 2020 e il 2022 si è attestata intorno ai 23-24mila teu (come la classe Algeciras di HMM o la Msc Tessa). Solo recentemente, nel 2023, sono entrate in servizio navi che superano effettivamente i 24.300 teu (come la Msc Irina). Focus sulla sostenibilità ("green shipping"). Dopo il 2019, la priorità non è stata solo la dimensione, ma il carburante: Lng (Gas Naturale Liquefatto): Molte nuove "Ultra Large Container Vessels" (ULCV) sono state costruite con motori a doppia alimentazione per ridurre le emissioni di CO2 e zolfo. Metanolo: Grandi compagnie come Maersk hanno iniziato a varare navi alimentate a metanolo verde. Ottimizzazione invece di gigantismo estremo. Si è raggiunto un limite fisico e logistico: Infrastrutture: Pochi **porti** al mondo possono gestire navi più grandi di quelle attuali (fondali profondi, gru altissime). Efficienza Dopo il 2019, l'attenzione si è spostata sull'integrazione tecnologica e sulla resilienza della catena di approvvigionamento, specialmente dopo i blocchi causati dalla pandemia e dall'incidente della Ever Given nel Canale di Suez nel 2021. Dal 2019 non abbiamo visto un salto dimensionale enorme (non siamo ancora passati a navi da 30mila teu), ma una corsa verso la decarbonizzazione e il perfezionamento della classe MGX-24. Angelo Roma (Angelo Roma, consulente marittimo, è stato fino a poco tempo fa vicepresidente di Interporto Toscano di Guasticce, nel curriculum anche il periodo alla guida di Toremar e, in anni più lontani, il ruolo di port captain di Zim, la compagnia di navigazione israeliana).



Giovedì 7 maggio l'Usb chiama gli addetti dei porti a incrociare le braccia

A sostegno della richiesta di riconoscimento come lavoro usurante ROMA. Il sindacato di base annuncia per giovedì 7 maggio lo sciopero nazionale dei **porti** italiani. La protesta mira al «riconoscimento del lavoro portuale come usurante ai fini pensionistici» e ha fra le parole d'ordine il no ai piani di riarmo per destinare invece «risorse a salari, pensioni e servizi pubblici». È in agenda un presidio a Roma alle ore 11 nella zona del ministero del lavoro (via Flavia) con delegazioni provenienti dai principali **porti** italiani. Il fatto che «il lavoro portuale venga finalmente riconosciuto come attività usurante ai fini pensionistici» - è stato spiegato presentando l'iniziativa di lotta - è «una richiesta che nasce direttamente dalle banchine e dai piazzali» ed è «condivisa anche da altri settori, come quello ferroviario». I promotori della mobilitazione segnalano che tutto questo «si scontra ancora una volta con il solito ritornello della mancanza di risorse». Ma dove sono - si chiede polemicamente il sindacato di base - queste risorse che servirebbero per consentire ai lavoratori di andare in pensione cinque anni prima? «Le risorse ci sono», è la risposta. Ma c'è un "ma": i soldi vengono invece «destinate ai piani di riarmo, all'acquisto di armamenti per miliardi di euro, alla crescente militarizzazione dei **porti**, delle ferrovie e delle infrastrutture strategiche». Da tradurre così: «Vengono assorbite da una logica di guerra e da un sistema di speculazione finanziaria che alimenta l'inflazione e riduce il potere d'acquisto dei lavoratori». L'Usb e il suo coordinamento **porti**, lanciando lo sciopero del 7 maggio, sottolineano che «i portuali sanno che la richiesta del riconoscimento del lavoro usurante si collega con un'opposizione popolare e diffusa alle politiche di riarmo dell'Unione Europea e alle scelte che rischiano di trascinare il Paese in scenari di guerra». A giudizio del sindacato di base la lotta contro il riarmo e in favore dei diritti sociali si saldano: «Difendere il salario, i diritti, la salute e la sicurezza nei luoghi di lavoro sono parte della stessa battaglia contro la guerra e l'economia di guerra». Viene annunciato che «nella stessa giornata scenderanno in piazza anche insegnanti e studenti, contro i progetti di reintroduzione della leva militare e contro le riforme del sistema educativo». L'Usb spiega che «saremo al loro fianco, come sempre».



La Gazzetta Marittima
Giovedì 7 maggio l'Usb chiama gli addetti dei porti a incrociare le braccia

05/04/2026 18:48

A sostegno della richiesta di riconoscimento come lavoro usurante ROMA. Il sindacato di base annuncia per giovedì 7 maggio lo sciopero nazionale dei porti italiani. La protesta mira al «riconoscimento del lavoro portuale come usurante ai fini pensionistici» e ha fra le parole d'ordine il no ai piani di riarmo per destinare invece «risorse a salari, pensioni e servizi pubblici». È in agenda un presidio a Roma alle ore 11 nella zona del ministero del lavoro (via Flavia) con delegazioni provenienti dai principali porti italiani. Il fatto che «il lavoro portuale venga finalmente riconosciuto come attività usurante ai fini pensionistici» - è stato spiegato presentando l'iniziativa di lotta - è «una richiesta che nasce direttamente dalle banchine e dai piazzali» ed è «condivisa anche da altri settori, come quello ferroviario». I promotori della mobilitazione segnalano che tutto questo «si scontra ancora una volta con il solito ritornello della mancanza di risorse». Ma dove sono - si chiede polemicamente il sindacato di base - queste risorse che servirebbero per consentire ai lavoratori di andare in pensione cinque anni prima? «Le risorse ci sono», è la risposta. Ma c'è un "ma": i soldi vengono invece «destinate ai piani di riarmo, all'acquisto di armamenti per miliardi di euro, alla crescente militarizzazione dei porti, delle ferrovie e delle infrastrutture strategiche». Da tradurre così: «Vengono assorbite da una logica di guerra e da un sistema di speculazione finanziaria che alimenta l'inflazione e riduce il potere d'acquisto dei lavoratori». L'Usb e il suo coordinamento porti, lanciando lo sciopero del 7 maggio, sottolineano che «i portuali sanno che la richiesta del riconoscimento del lavoro usurante si collega con un'opposizione popolare e diffusa alle politiche di riarmo dell'Unione Europea e alle scelte che rischiano di trascinare il Paese in scenari di guerra». A giudizio del sindacato di base la lotta contro il riarmo e in favore dei diritti sociali si saldano: «Difendere il salario, i diritti, la salute e la sicurezza nei luoghi di lavoro sono parte

Stretto di Hormuz: una petroliera viene colpita da proiettili

L'episodio si è verificato a nord di Fujairah, negli Emirati Arabi Uniti. Gli Usa inizierebbero oggi operazione di evacuazione delle centinaia di navi e dei 20mila marittimi bloccati nello Stretto di Hormuz. Una petroliera ha segnalato di essere stata colpita da proiettili di origine sconosciuta nello Stretto di Hormuz, ha riferito lunedì 4 maggio un'organizzazione per la sicurezza marittima, poco dopo che il presidente Donald Trump aveva dichiarato che gli Stati Uniti avrebbero iniziato a prestare soccorso alle navi bloccate nel Golfo a causa della guerra condotta da Stati Uniti e Israele contro l'Iran. Trump ha fornito pochi dettagli sul piano, che secondo lui sarebbe iniziato oggi per aiutare le navi e i loro equipaggi che, rimasti "bloccati" in quella via navigabile vitale per gli scambi commerciali, stanno esaurendo le scorte di cibo e di altri rifornimenti. Secondo l'Organizzazione marittima internazionale, centinaia di navi e ben 20.000 marittimi non sono riusciti ad attraversare lo stretto durante il conflitto. Il Comando Centrale degli Stati Uniti ha dichiarato che sosterrà l'operazione con 15.000 militari statunitensi, oltre 100 velivoli terrestri e marittimi, oltre a navi da guerra e droni. Poco dopo le dichiarazioni di Trump, l'agenzia britannica Maritime Trade Operations (UKMTO) ha riferito che una petroliera aveva segnalato di essere stata colpita da proiettili non identificati nello Stretto. L'UKMTO ha precisato che tutto l'equipaggio è risultato illeso nell'incidente, avvenuto 78 miglia nautiche a nord di Fujairah, negli Emirati Arabi Uniti. Da oltre due mesi l'Iran blocca quasi tutte le navi provenienti dal Golfo, ad eccezione delle proprie, provocando un'impennata dei prezzi dell'energia. Alcune imbarcazioni che hanno tentato di transitare nello Stretto hanno segnalato di essere state bersagliate da colpi d'arma da fuoco, mentre l'Iran ha sequestrato diverse altre navi. Il mese scorso, gli Stati Uniti hanno imposto a loro volta un blocco delle navi provenienti dai **porti** iraniani.



L'episodio si è verificato a nord di Fujairah, negli Emirati Arabi Uniti. Gli Usa inizierebbero oggi operazione di evacuazione delle centinaia di navi e dei 20mila marittimi bloccati nello Stretto di Hormuz. Una petroliera ha segnalato di essere stata colpita da proiettili di origine sconosciuta nello Stretto di Hormuz, ha riferito lunedì 4 maggio un'organizzazione per la sicurezza marittima, poco dopo che il presidente Donald Trump aveva dichiarato che gli Stati Uniti avrebbero iniziato a prestare soccorso alle navi bloccate nel Golfo a causa della guerra condotta da Stati Uniti e Israele contro l'Iran. Trump ha fornito pochi dettagli sul piano, che secondo lui sarebbe iniziato oggi per aiutare le navi e i loro equipaggi che, rimasti "bloccati" in quella via navigabile vitale per gli scambi commerciali, stanno esaurendo le scorte di cibo e di altri rifornimenti. Secondo l'Organizzazione marittima internazionale, centinaia di navi e ben 20.000 marittimi non sono riusciti ad attraversare lo stretto durante il conflitto. Il Comando Centrale degli Stati Uniti ha dichiarato che sosterrà l'operazione con 15.000 militari statunitensi, oltre 100 velivoli terrestri e marittimi, oltre a navi da guerra e droni. Poco dopo le dichiarazioni di Trump, l'agenzia britannica Maritime Trade Operations (UKMTO) ha riferito che una petroliera aveva segnalato di essere stata colpita da proiettili non identificati nello Stretto. L'UKMTO ha precisato che tutto l'equipaggio è risultato illeso nell'incidente, avvenuto 78 miglia nautiche a nord di Fujairah, negli Emirati Arabi Uniti. Da oltre due mesi l'Iran blocca quasi tutte le navi provenienti dal Golfo, ad eccezione delle proprie, provocando un'impennata dei prezzi dell'energia. Alcune imbarcazioni che hanno tentato di transitare nello Stretto hanno segnalato di essere state bersagliate da colpi d'arma da fuoco, mentre l'Iran ha sequestrato diverse altre navi. Il mese scorso, gli Stati Uniti hanno imposto a loro volta un blocco delle navi provenienti dai porti iraniani.

La nave da crociera "Hondius" ferma davanti al porto di Praia, Capo Verde

Sospetta epidemia di hantavirus a bordo. Tre morti, un caso di infezione confermato dall'Oms. Altri cinque casi sono sotto indagine. Al momento, le autorità di Capo Verde non hanno autorizzato lo sbarco di persone dalla nave "Hondius" per ricevere assistenza medica, riferisce la compagnia di **crociere** Oceanwide Expeditions. Tuttavia, il personale medico è salito a bordo per valutare le condizioni dei pazienti.

Rai News

La nave da crociera "Hondius" ferma davanti al porto di Praia, Capo Verde



05/04/2026 06:47

Sospetta epidemia di hantavirus a bordo. Tre morti, un caso di infezione confermato dall'Oms. Altri cinque casi sono sotto indagine. Al momento, le autorità di Capo Verde non hanno autorizzato lo sbarco di persone dalla nave "Hondius" per ricevere assistenza medica, riferisce la compagnia di crociere Oceanwide Expeditions. Tuttavia, il personale medico è salito a bordo per valutare le condizioni dei pazienti.

Rai News

Focus

Hantavirus, tre morti per una possibile epidemia su nave da crociera, altri casi sospetti a bordo

I passeggeri sono 150, le autorità di Capo Verde non hanno autorizzato lo sbarco. L'Organizzazione Mondiale della Sanità ha segnalato tre decessi, a bordo di una nave da crociera nell'Oceano Atlantico, collegati a una possibile epidemia di hantavirus: malattia trasmessa all'uomo dai roditori. Ad oggi, un caso di infezione da hantavirus è stato confermato in laboratorio e altri cinque casi sono sospetti. Delle sei persone colpite, tre sono decedute e una è attualmente ricoverata in terapia intensiva in Sudafrica, ha dichiarato l'organizzazione. Le autorità di Capo Verde non hanno autorizzato lo sbarco di persone per ricevere assistenza medica, riferisce la compagnia di **crociere**.

Rai News

Hantavirus, tre morti per una possibile epidemia su nave da crociera, altri casi sospetti a bordo



05/04/2026 14:20 Nicoletta Manzione/Tg1

I passeggeri sono 150, le autorità di Capo Verde non hanno autorizzato lo sbarco. L'Organizzazione Mondiale della Sanità ha segnalato tre decessi, a bordo di una nave da crociera nell'Oceano Atlantico, collegati a una possibile epidemia di hantavirus: malattia trasmessa all'uomo dai roditori. Ad oggi, un caso di infezione da hantavirus è stato confermato in laboratorio e altri cinque casi sono sospetti. Delle sei persone colpite, tre sono decedute e una è attualmente ricoverata in terapia intensiva in Sudafrica, ha dichiarato l'organizzazione. Le autorità di Capo Verde non hanno autorizzato lo sbarco di persone per ricevere assistenza medica, riferisce la compagnia di crociere.