



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

Rassegna Stampa Assoporti
giovedì, 21 maggio 2026



Prime Pagine

21/05/2026	Corriere della Sera Prima pagina del 21/05/2026	10
21/05/2026	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 21/05/2026	11
21/05/2026	Il Foglio Prima pagina del 21/05/2026	12
21/05/2026	Il Giornale Prima pagina del 21/05/2026	13
21/05/2026	Il Giorno Prima pagina del 21/05/2026	14
21/05/2026	Il Manifesto Prima pagina del 21/05/2026	15
21/05/2026	Il Mattino Prima pagina del 21/05/2026	16
21/05/2026	Il Messaggero Prima pagina del 21/05/2026	17
21/05/2026	Il Resto del Carlino Prima pagina del 21/05/2026	18
21/05/2026	Il Secolo XIX Prima pagina del 21/05/2026	19
21/05/2026	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 21/05/2026	20
21/05/2026	Il Tempo Prima pagina del 21/05/2026	21
21/05/2026	Italia Oggi Prima pagina del 21/05/2026	22
21/05/2026	La Nazione Prima pagina del 21/05/2026	23
21/05/2026	La Repubblica Prima pagina del 21/05/2026	24
21/05/2026	La Stampa Prima pagina del 21/05/2026	25
21/05/2026	MF Prima pagina del 21/05/2026	26

Primo Piano

20/05/2026	AGR Agenzia Giornalistica Radiotelevisiva XI Acqua Film Festival 2026 su MyMovies dal 4 al 7 giugno, premiazione 6 giugno Casa del Cinema	27
------------	---	----

21/05/2026	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 57	MARIA VITTORIA VENTURELLI	29
Oggi al via Deportibus, il festival della portualità			
20/05/2026	iirestodelcarlino.it		30
A Ravenna arriva Deportibus. Il festival dei porti che collegano il mondo			
20/05/2026	Intopic		31
AQUA FILM FESTIVAL DIRETTO DA ELEONORA VALLONE - DAL 4 AL 7 GIUGNO - STREAMING E CASA DEL CINEMA - UNDICESIMA EDIZIONE			
20/05/2026	Messaggero Marittimo		33
A DEPORTIBUS il primo momento di dialogo e dibattito sulla riforma dei porti			
20/05/2026	Msn		37
A Ravenna arriva Deportibus. Il festival dei porti che collegano il mondo			
20/05/2026	Notizenazionali.it	Renato Aiello	38
AQUA FILM FESTIVAL DIRETTO DA ELEONORA VALLONE			
20/05/2026	PrimoCanale.it		40
Al via 'Deportibus', a Ravenna il primo spazio di dialogo sulla riforma dei porti			
20/05/2026	Ravenna24Ore.it		41
Ravenna "Porto d'Italia": al via Deportibus, Festival internazionale dei porti che collegano il mondo			

Trieste

20/05/2026	Corriere Marittimo		46
Italia-India, Rixi: "I nostri porti candidati a diventare punti riferimento Imec"			
21/05/2026	Il Piccolo Pagina 7	LAURA BLASICH; TRIESTE	47
Meloni e Modi rilanciano l'Imec Il ruolo strategico di Trieste			
20/05/2026	Rai News		49
"Depositi Costieri", la Cassazione conferma le condanne			
20/05/2026	Ship Mag		50
Rixi al vertice Italia-India: "Genova e Trieste saranno i due terminali del corridoio Imec" 20 Maggio 2026 - Redazione			
20/05/2026	Trieste Prima		52
Visita del primo ministro indiano a Roma: "Il porto di Trieste è pronto a fare la sua parte"			

Venezia

21/05/2026	Il Gazzettino Pagina 10		53
«Avanti con la riforma dei Porti Sì all'autonomia, ma via i doppioni»			
21/05/2026	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 29		54
Nuova legge sul mare In aula odg di Boscani			

Savona, Vado

20/05/2026	Il Nautilus		55
PROCLAMATI I VINCITORI DEL CONTEST PER I GIOVANI E DELLA TERZA EDIZIONE DEI BLUE DESIGN AWARDS			

20/05/2026	Messaggero Marittimo		57
<hr/>			
Diga Vado Ligure, lavori all'80%: completato il collegamento tra nuove opere e diga esistente			

Genova, Voltri

21/05/2026	Il Secolo XIX Pagina 15	<i>MARCO FAGANDINI</i>	58
<hr/>			
«Tra il porto e Palmaro verde e aria più pulita» Il difensore civico alleato dei residenti			
21/05/2026	Il Secolo XIX Pagina 15	<i>MATTEO DELL'ANTICO</i>	60
<hr/>			
Depositati, pressing degli industriali «Trasloco sui moli, si trovi uno spazio»			
21/05/2026	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 5	<i>MATTEO MACOR</i>	61
<hr/>			
Rudino, Calp "Per Gaza la piazza ormai non basta più Si blocchi la merce di Israele"			
21/05/2026	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 6	<i>MASSIMO MINELLA</i>	64
<hr/>			
Costa: "Non solo container Noi da trent'anni nel porto pronti a crescere ancora"			
21/05/2026	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 6	<i>ALBERTO BRUZZONE</i>	66
<hr/>			
Fondazione Primavera come alleggerire a Pra' l'impatto del terminal			
20/05/2026	Primo Magazine		68
<hr/>			
Gruppo Spinelli diventa nuovo socio Alis			
20/05/2026	Shipping Italy		69
<hr/>			
Al vertice fra Italia e India il viceministro Rixi promuove i porti di Genova e Savona			

La Spezia

20/05/2026	BizJournal Liguria		70
<hr/>			
Blue Design Summit 2026: tutti i vincitori del contest giovani e dei Blue Design Award			
20/05/2026	BizJournal Liguria		72
<hr/>			
Italian Oyster Fest dal 22 al 24 maggio alla Spezia			
20/05/2026	Corriere Marittimo		74
<hr/>			
Blue Design Summit, Gallo (Rina): "Superyacht e innovazione, servono progetti a prova di futuro"			
21/05/2026	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 17	<i>DANIELE IZZO</i>	76
<hr/>			
«Crociere in rada fino a ottobre»			
21/05/2026	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 61		78
<hr/>			
Blue Hub, droni per l'ambiente marino			
21/05/2026	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 86		79
<hr/>			
Palmaria Island, pronti-via In gara un big mondiale			
20/05/2026	Sea Reporter		80
<hr/>			
Il Blue Design Summit della Spezia premia i protagonisti e le idee della nautica del futuro			

Ravenna

20/05/2026	Ansa.it		82
<hr/>			
Inizia domani a Ravenna 'Deportibus' il festival dedicato alla portualità			

21/05/2026	Corriere Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 7	83
<hr/>		
20/05/2026	Ravenna Today	84
Ravenna si fa 'porto d'Italia': nei luoghi simbolo della città arriva il festival diffuso Deportibus		
<hr/>		
20/05/2026	Ravenna Today	86
Il faro di Marina di Ravenna apre al pubblico. Il sindaco: "Un sogno che si realizza"		
<hr/>		
20/05/2026	RavennaNotizie.it	87
Claudio Miccoli, candidato di Lega-D.C.-Forza Italia a Faenza mette in campo le sue esperienze di amministratore e competenze tecniche		
<hr/>		
20/05/2026	RavennaNotizie.it	91
Faro di Marina di Ravenna aperto al pubblico per "DePortibus"		
<hr/>		
20/05/2026	ravennawebtv.it	92
Sbarco Ocean Viking. Faenza Multietnica: "Non ha senso scegliere Ravenna come porto"		
<hr/>		
20/05/2026	ravennawebtv.it	94
Il faro di Marina di Ravenna apre al pubblico: visite straordinarie per "Deportibus"		

Marina di Carrara

21/05/2026	Il Tirreno (ed. Lucca-Viareggio-Versilia-Massa-Carrara) Pagina 32	95
<hr/>		
21/05/2026	La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 65	MICHELE SCUTO 96
<hr/>		
Rimossa la piattaforma pericolosa Lavori provvisori sulla passeggiata		

Livorno

21/05/2026	Il Tirreno Pagina 9	MARTINA TRIVIGNO 97
<hr/>		
Darsena L'Europa cambia le regole I big alla finestra aspettando l'Adsp		
<hr/>		
21/05/2026	Il Tirreno Pagina 9	100
Due nodi sul tavolo dell'Autorità portuale tra nuove concessioni e opere incomplete		
<hr/>		
21/05/2026	Il Tirreno Pagina 11	101
Blocco totale dei tir per 5 giorni Cna: «Costi alti e disagi in porto»		
<hr/>		
21/05/2026	Il Tirreno Pagina 15	103
Bufera sui conti dell'Autorità portuale Potenti: «Disavanzo da 47 milioni di euro»		
<hr/>		
21/05/2026	Il Tirreno Pagina 23	104
Astronomia in festival La tre giorni		
<hr/>		
20/05/2026	La Gazzetta Marittima	106
Il sindaco: vi spiego perché la Darsena Europa non va affidata a pezzetti		
<hr/>		
20/05/2026	La Gazzetta Marittima	108
La "santa alleanza" per valorizzare la Fortezza Vecchia a un passo dal Porto Mediceo		
<hr/>		
20/05/2026	La Gazzetta Marittima	111
Di scena il 22 e il 23 la "Vela Cup", il Marina Cala de' Medici invita		
<hr/>		
20/05/2026	Messaggero Marittimo	113
Vela Cup a Cala de' Medici		

Piombino, Isola d' Elba

21/05/2026	Il Tirreno Pagina 31	114
«Dare garanzie ai lavoratori»		
21/05/2026	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 73	115
Polo siderurgico in crisi Manifestazione il 29		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

20/05/2026	Ancona Today	116
Dipendente licenziato entra al terminal e sequestra una guardia: l'esercitazione della Polizia al porto		
20/05/2026	Ansa.it	117
Esercitazione di negoziatori della Polizia, 'guardia presa in ostaggio al porto'		
20/05/2026	corriereadriatico.it	118
Disarma e prende in ostaggio una guardia giurata dopo il licenziamento, ma è un'esercitazione. La squadra di Negoziazione si esercita al porto di Ancona		
20/05/2026	La Gazzetta Marittima	119
San Benedetto del Tronto, mezzo milione per ammodernare l'illuminazione pubblica del porto		
20/05/2026	Messaggero Marittimo	120
San Benedetto del Tronto: via ai lavori per illuminare il porto		
20/05/2026	vivereancona.it	121
Ferisce e prende in ostaggio una guardia giurata al porto dopo essere stato licenziato, ma è un'esercitazione		

Napoli

20/05/2026	Stylo 24	122
Guerra dei lidi a Posillipo, scatta la corsa alle spiagge		

Salerno

21/05/2026	Cronache di Salerno Pagina 14	124
"Porta Ovest emblema del fallimento politico, dopo decenni è incompiuta"		

Bari

20/05/2026	Il Nautilus	127
ACCORDO INNOVATIVO E PIONIERISTICO TRA ADSP MAM E POLIZIA DI STATO PER PREVENIRE E CONTRASTARE I CRIMINI INFORMATICI		
20/05/2026	Puglia Live	129
ADSPMAM: LA SICUREZZA NEI PORTI DIVENTA ANCHE DIGITALE. ACCORDO INNOVATIVO E PIONIERISTICO TRA ADSPMAM E POLIZIA DI STATO PER PREVENIRE E CONTRASTARE I CRIMINI INFORMATICI.		

Brindisi

20/05/2026	Brindisi Report		131
<hr/>			
20/05/2026	Brindisi Report		132
<hr/>			
21/05/2026	L'Edicola del Sud (ed. Bari-BAT-Foggia-Basilicata)	Pagina 17	134
<hr/>			
21/05/2026	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)	Pagina 14	136
<hr/>			
21/05/2026	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)	Pagina 14	138
<hr/>			
21/05/2026	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)	Pagina 15	140
<hr/>			
21/05/2026	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)	Pagina 15	142
<hr/>			

Taranto

20/05/2026	Il Nautilus		143
<hr/>			

Cagliari

20/05/2026	Ansa.it		144
<hr/>			
20/05/2026	Ansa.it		145
<hr/>			
20/05/2026	Sardinia Post		146
<hr/>			

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

21/05/2026	Gazzetta del Sud	Pagina 17	<i>SEBASTIANO CASPANELLO</i>	147
<hr/>				
21/05/2026	Gazzetta del Sud	Pagina 24		149
<hr/>				
21/05/2026	Gazzetta del Sud	Pagina 24	<i>FRANCO PERDICHIZZI</i>	150
<hr/>				

21/05/2026 **La Sicilia** Pagina 42 151
Rimorchio nello Stretto, gara da 251 milioni

20/05/2026 **Stretto Web** 153
Reggio Calabria, Forza Italia rilancia. Maiolino: "dopo la nuova Aerostazione, ora cambiamo il volto del Porto"

Catania

20/05/2026 **Catania Oggi** 155
Pattuglie in pescheria e tassisti abusivi sanzionati: Catania accoglie 15.000 crocieristi in sicurezza

21/05/2026 **La Sicilia** Pagina 31 156
Per i porti proroghe fino a fine anno Rossi: «Qui lavori iniziati in ritardo»

21/05/2026 **La Sicilia** Pagina 32 158
Vacanze sicure per i crocieristi

Augusta

20/05/2026 **Messaggero Marittimo** 159
Nuovo presidente Sicilia orientale: Assoporto Augusta dice la sua

20/05/2026 **Web Marte** 161
Augusta | Nomina presidente Adsp Sicilia orientale, Assoporto: "si predilige la competenza tecnica"

Focus

20/05/2026 **Affari Italiani** 163
Meloni-Modi, non solo "Melodi": nasce l'asse indo-mediterraneo

20/05/2026 **Agi** 167
Italia-India: Modi, porteremo partnership in Paesi terzi

21/05/2026 **Corriere della Sera** Pagina 35 *DANILO TAINO* 168
Il piccolo Vietnam e il fiato del Dragone

21/05/2026 **Il Fatto Quotidiano** Pagina 13 *ANDREA MOIZO* 169
Porti, riforma alle Camere: Salvini chiede aiuto pure a lobbisti e consulenti dei colossi

21/05/2026 **Il Mattino** Pagina 4 *FRANCESCO PACIFICO* 171
Minerali, macchinari e digitale: asse economico tra l'Italia e Delhi

21/05/2026 **Il Secolo XIX** Pagina 11 *ALBERTO QUARATI* 173
«Porti, Italia base del Subcontinente La sfida agli altri Paesi mediterranei»

21/05/2026 **Il Secolo XIX** Pagina 11 175
Cold ironing, c'è la bozza del decreto per i fornitori

21/05/2026 **Il Sole 24 Ore** Pagina 14 *F.La.* 176
Logistica, Roma e Delhi rilanciano Imec

20/05/2026 **Informare** 177
Carta (Fermerci): servono politiche urgenti per sostenere le imprese ferroviarie

20/05/2026	Messaggero Marittimo	178
<hr/>		
20/05/2026	Messaggero Marittimo	180
<hr/>		
21/05/2026	MF Pagina 33	181
<hr/>		
20/05/2026	Sea Reporter	183
<hr/>		
20/05/2026	Shipping Italy	185
<hr/>		
20/05/2026	Shipping Italy	187
<hr/>		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 638281
Roma, Via Campania 39-C - Tel. 06 688281



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

DIFENDIAMO L'EUROPA
VALLEVERDE



Marracash con Missiroli
«Mi piace avere i soldi ma fatico ad accettarlo»
di Marco Missiroli
alle pagine 28 e 29

Domani su 7
I fratelli di Anthropic: regole subito sull'AI
L'intervista sul magazine del «Corriere della Sera»



VALLEVERDE

Bendati, ammanettati e derisi dal ministro che posta il video. Il governo: pretendiamo le scuse. Netanyahu: un errore

Flotilla, l'oltraggio: ira dell'Italia

Gli attivisti messi alla gogna in Israele da Ben-Gvir. Condanna di Mattarella e Meloni

Le guerre Si rinnova l'asse Putin-Xi Trump: 5.000 soldati via dall'Europa

Il dialogo Usa-Iran

LA DIGNITÀ CALPESTATA

di Goffredo Buccini

Il prigioniero è sacro. O, almeno, dovrebbe esserlo. Così come la sua dignità. Interi scaffali di convenzioni e dichiarazioni universali stanno lì a tracciare una linea rossa tra «noi» e «loro». Dove «noi» siamo le democrazie liberali, gli stati di diritto, quell'insieme di entità e comunità che nei secoli hanno metabolizzato e tradotto in norme il razionalismo illuminista, la reazione etica al totalitarismi, Beccaria, Kant e Montesquieu, Hannah Arendt, Emmanuel Lévinas e tanto altro ancora.

continua a pagina 34



Gli attivisti umiliati nel video pubblicato da Ben-Gvir

LE IMMAGINI E LE FRASI CHOC

In ginocchio, viso a terra «Benvenuti terroristi»

a pagina 3

di Davide Frattini e Monica Ricci Sargentini

Le immagini degli attivisti della Flotilla ammanettati, bendati e con il capo chino e derisi dal ministro israeliano Ben-Gvir hanno suscitato la protesta delle autorità italiane. Lo sdegno del capo dello Stato Sergio Mattarella che ha parlato di «trattamento incivile». Duro anche il commento della premier Giorgia Meloni «immagini inaccettabili». Roma ha chiesto le scuse. Benjamin Netanyahu ha preso le distanze dall'esponente del suo governo: «Ha sbagliato».

da pagina 2 a pagina 5
Di Caro, Rastelli

L'INCONTRO E LE INTENZE

Roma-Delhi, il super vertice da 20 miliardi

di Galluzzo a pagina 11

DUE AEREI ABBATTUTI NEL '96

Raúl Castro sotto accusa negli Stati Uniti

di Muglia a pagina 23

La sentenza Lo studente aggredito a Milano: una pena alta, mi dispiace



Davide Simone Cavallo, 22 anni, accoltellato lo scorso ottobre, a Milano, ieri all'arrivo in tribunale, dopo ha abbracciato gli aggressori

Vent'anni a chi lo accoltellò E lui lo abbraccia in aula

di Federico Berni

Lo scorso ottobre era stato accoltellato in corso Como a Milano per una sigaretta. Davide Simone Cavallo è rimasto invalido. Ieri al processo il suo aggressore è stato condannato a vent'anni. E Davide lo ha abbracciato in aula. Stesso gesto con il complice dell'agguato.

a pagina 27

di Imarisio, Mazza e Salom

Gli Stati Uniti riducono il numero dei militari di base in Europa: si parla di cinquemila soldati. Il summit a Pechino è stato definito da Xi e Putin un «successo assoluto». Siglate venti intese economiche e strategiche. Però niente accordo sul nuovo gasdotto. Trump non si scompone: «Bene così, vado d'accordo con tutti e due».

da pagina 6 a pagina 9
Frignani, Privitera

Lo scrittore La Lettura premia McEwan



«Io, da romanziere, mi sento in serie B Prima viene la poesia»

di Severino Colombo

Ian McEwan ospite al «Corriere della Sera». Lo scrittore inglese era a Milano per ricevere il premio della Classifica di Qualità de la Lettura con il romanzo *Quello che possiamo sapere*. McEwan è stato anche protagonista di un dialogo con Sandro Veronesi.

a pagina 51

La tragedia Recuperati i due corpi L'immersione, la grotta e la muta corta: i misteri delle Maldive

di Sara Gandolfi e Alessio Ribaldo

Recuperati alle Maldive i corpi delle ultime due sub: Giorgia Sommacal e Muriel Oddenino. L'ipotesi che, insieme alle altre tre vittime, si fossero smarrite nei cunicoli. Secondo fonti locali Monica Montefalcone indossava una muta corta. I pm di Roma dispongono l'autopsia per Gianluca Benedetti.

alle pagine 24 e 25

LA UE SENZA SINTONIA

di Angelo Panebianco

Disallineamento. Per affrontare i gravi problemi che incombono sull'Europa servirebbe la ricostituzione di condizioni di sintonia fra ciò che è chiaro a una parte, forse maggioritaria, delle élites europee e ciò che pensano gli elettori. Perché le tesi di Mario Draghi sulla solitudine dell'Europa e sulla necessità che, per non soccombere di fronte ai pericoli attuali, essa debba rinnovare subito se stessa, il proprio modo d'essere e di operare, hanno ricevuto il plauso di gran parte dell'élite europea?

continua a pagina 34

IL CAFFÈ di Massimo Gramellini

Davide e Ben

Ben-Gvir e Davide Cavallo si pongono ai due estremi dell'esperienza umana. Rivediamoli in azione nella giornata di ieri. Il ministro israeliano posta un video in cui passeggia tra gli attivisti filopalestinesi arrestati in acque internazionali. Sono in ginocchio, legati, bendati e con la faccia a terra, ma a lui e al suo sterminato bisogno di umiliare il prossimo evidentemente non basta: infierisce su di loro, li irride. Non esistono parole, ma neanche parolacce, per descrivere l'abiezione a cui l'odio può spingere un uomo, quell'uomo. La sua idea fissa è che di mitezza si può solo morire. Per sopravvivere bisogna invece rispondere colpo su colpo: meglio ancora, colpire per primi.

Dall'altra parte del Mediterraneo, a Milano, un ragazzo di vent'anni entra in tri-

bunale trascinando sulle stampelle due gambe ormai inservibili, dopo che le coltellate dei suoi aggressori gli hanno procurato una lesione permanente al midollo. Lì cerca in aula, si avvicina al coetaneo che lo ha ridotto così e gli posa una mano sulla spalla. Gli parla, lo ascolta, alla fine lo abbraccia. Anche i difensori degli imputati decantano il suo «alto livello morale». Dio solo sa se Davide Cavallo non avrebbe potuto e saputo comportarsi come Ben-Gvir: e con qualche ragione, lui. Ma non lo ha fatto, perché crede che l'odio produca solo macerie. Il suo amore per l'umanità e per la vita è talmente forte che riuscirebbe ad abbracciare persino Ben-Gvir, mentre neanche Ben-Gvir avrebbe il potere di umiliarlo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

DA SIMEST RISORSE IMMEDIATE PER LA TUA IMPRESA

IL COSTO DELL'ENERGIA NON PUÒ FERMARE IL TUO EXPORT

gruppo edp

ACCANTO ALLE IMPRESE ITALIANE OGGI PIÙ CHE MAI

gruppo edp

00121
PUBBLICITÀ SPECIALE - D.L. 30/3/2001 (art. 1, c. 1) del 2004 art. 1, c. 1 del 2004
077120 4630308





Per la riforma dei porti, Salvini chiede aiuto anche ai lobbisti delle compagnie di navigazione. Ormai il conflitto d'interessi non è un'opzione, ma un obbligo



Giovedì 21 maggio 2026 - Anno 18 - n° 136
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

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

NEGOZIATORE CERCASI
Merkel o Draghi:
su Mosca e Kiev
l'Ue è senza idee

● CANNAVÒ A PAG. 6

M5S, PARLA APPENDINO
"Fidarsi di Renzi?
Mai. Dopo il voto
tradirebbe subito"



● DE CAROLIS A PAG. 7

REGALO AD ANGELUCCI
La Lega: contratti
nulli quando sono
scaduti da 6 anni

● ROTUNNO A PAG. 12

I VERBALI SU COSPITO
Delmastro, anno
nero: condanna
anche in appello

● A PAG. 12

» TORNA L'AZIENDA DI B.
Modi&C. a Chigi,
sfida di catering:
lo sponsor è Letta

» Giacomo Salvini

Più del gelso nero piantato a villa Pamphili, ieri è stato notato il cous cous nel bilaterale romano di Narendra Modi con Giorgia Meloni. La tavola imbandita da "Benito al Bosco", noto ristorante dei colli romani, non era la stessa con carne e pesce. Per accogliere il primo ministro indiano, infatti, il catering di Palazzo Chigi ha scelto qualcosa di apparentemente più adatto all'ospite.

A PAG. 9



AUTOSTRADE I pm: "Agli azionisti i fondi per gli investimenti"
"Le tariffe se le sono magnate"
Tomasi e i 3 milioni alla moglie

■ Nelle intercettazioni della Procura di Roma l'evidenza del sistema: "Fare i figli di puttana fino alla fine". L'ex Ad potrebbe aver schermato il proprio patrimonio da eventuali sequestri

● BISIGNIA E GRASSO A PAG. 8



UMILIATI DA BEN-GVIR. IL MONDO CONDANNA (A PAROLE)

LA FLOTILLA METTE IN GINOCCHIO ISRAELE

POLIZIA VS BIBI E IDF
I 430 ATTIVISTI RAPITI E MALTRATTATI DAGLI AGENTI E DAL MINISTRO. OGGI A ROMA IL NOSTRO MANTOVANI, IL 5 STELLE, ALTRI OSTAGGI ITALIANI

● ANTONIUCCI, MARRA E SANSA A PAG. 2 - 3

PARLA L'ATTIVISTA PRESO PER PRIMO
Saif Abukeshek: "Siamo preparati alle violenze, ma Israele sorprende sempre. Ora ripartiremo per Gaza"

● A PAG. 4

SANT'AGNELLO (NAPOLI)

Il sindaco Davide al Golia Aponte: "No al tuo porto"



● IURILLO A PAG. 13

LE NOSTRE FIRME

- Padellaro Razzisti di 2ª generazione a pag. 7
- Woodcock Processi, diritto a sapere a pag. 11
- Gallo Se Israele occupasse Linosa? a pag. 11
- Ranieri I 2 "Melodi" e le caramelle a pag. 10
- Truzzi Revisionismo costituzionale a pag. 11
- Travaglio Fra De Gasperi e Togliatti a pag. 14

SCUDETTO AL PORTO

Farioli: "Platone regista, Socrate libero, Marx ala"

● BOLDORINI A PAG. 15

La cattiveria

+++ ULTIMORA +++
Migranti, destra nel caos: continuano gli sbarchi su Vannacci

LA PALESTRA/LUDOVICO CARTA

A chi non li capisce

» Marco Travaglio

Dell'ennesimo atto di pirateria del democraticissimo governo israeliano contro la Flotilla in acque internazionali non stupisce la violazione di ogni norma e convenzione ai danni di decine di barche e centinaia di attivisti di 40 paesi con abbordaggi, speronamenti, spari, arresti illegali, botte, umiliazioni in carcere e gogna pubblica diretta dal ministro Ben-Gvir, ossimoro vivente nella sua doppia qualità di ebreo e di fascista, che avrebbe volentieri impiccato gli ostaggi per aggiungere qualche altro cappio alla torta del prossimo compleanno. Tutti questi obbrobri erano prevedibili, anzi previsti e siccome non è morto nessuno sono il meno peggio del menu di Netanyahu, che in 33 mesi ha sterminato 75 mila gazawi più migliaia di libanesi e di iraniani, ha attaccato sette Stati sovrani ed è riuscito a rimanere un prezioso alleato dell'Ue e degli Usa senza uno straccio di sanzione, neppure simbolica. Ciò che lascia basiti è la scarsa comprensione di gran parte dei politici, dei giornalisti e dell'opinione pubblica sul senso politico e morale di queste spedizioni. Legittime, ma inutili e controproducenti, secondo la Meloni. Poco rischiose e molto mediatiche, secondo La Russa, convinta che gli attivisti sognino la tortura per fare i martiri, mentre non salvano la vita a nessun palestinese. E via delirando, tra accuse di complicità con Hamas, risatine sugli scarsi aiuti giunti ai gazawi e attacchi dei soliti tromboni ai pochi politici che si imbarcano o solidarizzano spaventando il mitico "elettorato moderato".

Pochi capiscono quelle centinaia di cittadini del mondo disarmati e disarmanti che, impotenti dinanzi all'inerzia cinica e complice dei governi, smettono di parlare e mettono in gioco in pericolo i loro corpi e le loro vite per il gesto più simbolico, dunque più politico e più utile che si possa immaginare: costringere il mondo a tenere lo sguardo fisso su Gaza, a non dimenticare quel popolo, a parlare di quel che fa Israele sotto gli occhi di tutti, a scandalizzarsi per un blocco navale in acque internazionali ridotte a piscina privata di Netanyahu e dei suoi sgherri, a far vergognare gli sgobernanti e i loro trombettieri per il doppio standard delle sanzioni e delle condanne contro la Russia e delle non sanzioni e delle non condanne contro Israele che fa molto peggio. È questo il merito della Flotilla, che ci ha spinti a seguirne anche questa missione con il nostro inviato Alessandro Mantovani a bordo: invertire il motto evangelico "Opportet ut scandalizentur" e sbattere in faccia a chi vuole soltanto rimuovere e dimenticare lo scandalo dei segregazionisti razzisti della banda Netanyahu che corrodono la democrazia israeliana e la coscienza del famoso Occidente libero. E alla fine, in ginocchio, ha vinto.





Redazione e Amministrazione: Corso Vittorio Emanuele 22-30 - 00186 Milano

quotidiano

Sped. in Ab. Postale - DL 350/2003 Conv. L. 46/2004 Art. 1, c. 1, D.L. 138/2005



ANNO XXXI NUMERO 118

DIRETTORE CLAUDIO CERUSA

GIOVEDÌ 21 MAGGIO 2026 - € 1,80 + € 0,50 con REVIEW n. 51

Combattono l'Iran e l'estremismo, seguono il modello Ucraina, collaborano con Israele. Gli Emirati sono un'alternativa al pacifismo in stile Flotilla

Un anti Flotilla? Forse. Tra le poche buone notizie che si porta con sé la guerra non proprio irtonica contro gli ayatollah dell'Iran, ce n'è una importante e decisamente positiva che a prescindere da quella che sarà l'evoluzione del conflitto darà la possibilità a chi sogna di ridurre il raggio di azione dell'Asse del male che da Teheran arriva fino a Mosca di avere un alleato non più nella lotta, in prima fila, contro gli estremismi che spesso sfociano in terrorismo. Lo stato protagonista della storia che vi stiamo per raccontare non è democratico, ha mille contraddizioni e mille controversie da risolvere, ma da qualche tempo a questa parte è diventato un felice punto di incontro tra paesi che sognano di ridurre il raggio d'azione dei professionisti del terrore. Lo stato in questione coincide con lo stato degli Emirati Arabi Uniti e quello che hanno fatto gli Emirati negli ultimi mesi per pro-

vario a combattere l'estremismo e a difendere la pace vale, non detto naturalmente e a questo punto, forse più di quanto fatto negli ultimi mesi dalle simpatiche imbarcazioni (sulle sciarate date alla coreografica Global Summit Flotilla (sulle sciarate) e orrende scene offerte dal vergognoso ministro israeliano Ben Gvir che ieri ha postato una foto mentre derideva i attivisti della Flotilla israeliana e benedice i legittimi editoriali a pagina tre). Gli Emirati, nel giro di poche settimane, hanno aiutato l'occidente a difendersi dalla reazione iraniana. Reazione iraniana che ha colpito anche i principali città degli Emirati, da Abu Dhabi a Dubai. Lo hanno fatto dando un senso di solidarietà alla lotta contro gli ayatollah, chiudendo la propria ambasciata a Teheran e ritirando il proprio ambasciatore a inizio marzo, dopo gli attacchi missilistici iraniani. Lo hanno fatto portando avanti, co-

me ha scritto il Wall Street Journal, attacchi mirati contro l'Iran, incluso un intervento contro una raffineria sull'isola di Lavan. E nei proteggerli dall'estremismo iraniano hanno scelto di mettere insieme le difese di alcuni paesi che dai loro avamposti combattono da tempo contro i nemici dell'occidente. Per respingere i droni iraniani, per dire, gli Emirati hanno chiesto all'Ucraina un sostegno, nella loro pochezza che gli ucraini sono ormai in prima fila per capacità di intercettare i droni iraniani, che sono gli stessi usati dalla Russia per colpire l'Ucraina. Lo hanno fatto adottando alcuni avanzati sistemi anti drone e droni intercettori progettati e sviluppati dall'Ucraina per proteggere le proprie infrastrutture critiche. Ma lo hanno fatto, parallelamente, anche chiedendo un sostegno non scontato a Israele, che ha inviato agli Emirati, primo caso nella storia di un paese ara-

bo che collabora con Israele nel settore della Difesa, una batteria Iron Dome con intercettori coccine di operatori israeliani per intercettare i missili iraniani. C'è chi, in giro per il Mediterraneo, sostiene che Israele uccida gli arabi in quanto arabi, i palestinesi in quanto palestinesi. C'è chi, nel mondo arabo, accetta invece soldati israeliani sul proprio territorio nella consapevolezza che una volta che si è dichiarato chi sono gli agenti del caos, nel mondo, sia possibile allearsi contro chi prova a difendersi dagli stessi nemici: da Kyiv fino a Tel Aviv. (segue a pagina quattro)

ISRAELE NON PUÒ APPARE COME UN PAESE CHE GODE DELL'UMILIAZIONE ALTRI editoriale a pagina tre

La Via del cotone Modi e Meloni hanno capito come sfruttare gli interessi convergenti

La coppia più amata del sud indiano, fra caramelle, proverbi hindu e business. Accortezza del lato italiano

Partenariato "speciale" Roma. Ieri Narendra Modi ha concluso la sua visita ufficiale a Roma, la prima di un premier indiano in Italia da 26 anni. Martedì sera la presidente del Consiglio Giorgia Meloni ha accompagnato Modi in una visita privata al Colosseo, ieri mattina c'è stato l'incontro con il capo dello Stato Sergio Mattarella al Quirinale e poi a Villa Pamphili per la firma degli accordi bilaterali e l'incontro con "selezione aziende" dei settori difesa, digitale, energia, infrastrutture e logistica. "Medioli" non è più uno slogan buono giusto per i social. Questo è almeno ciò che auspicano i rispettivi governi. Sono passati più di dieci anni - una vita, in termini politici - da quando la leader di Fratelli d'Italia metteva nel presepe ufficiale del partito le statue di Silvio Berlusconi, i fucili di Marina adducati ad aver ucciso due pescatori indiani al largo delle coste del Kerala nel febbraio 2012. (Pompili segue nell'inserto 2)

Paradosso Delmastro L'ex sottosegretario condannato anche in appello. I pm hanno chiesto tre volte di sgombrarlo

Roma. Per tre volte l'accusa ha chiesto di sgombrare l'imputato e per tre volte i giudici hanno deciso diversamente. La conferma, ieri, da parte della Corte d'appello di Roma della condanna a otto mesi nei confronti dell'ex sottosegretario alla Giustizia Andrea Delmastro per rivelazione di segreto d'ufficio sembra una sorta di spot contro la separazione delle carriere tra pm e giudici. Vale a dire la riforma delineata dal ministro Nordio e poi bocciata al referendum di marzo. Delmastro è stato di nuovo riconosciuto colpevole di aver rivelato al suo collega di partito Giovanni Donzelli informazioni "a limitata divulgazione" su alcuni dialoghi dell'antimanchico Alfredo Costantino in carcere con alcuni mafiosi al 41 bis. (Antonucci segue nell'inserto V7)

Spagna, accuse frugali La Commissione smentisce le accuse dei tedeschi: Sánchez non ha usato i fondi Ue per le pensioni

Roma. La Commissione europea chiude il caso delle presunte violazioni della Spagna nell'uso dei fondi del Next Generation Eu. "C'è una richiesta di pagamento presentata dalla Spagna è stata valutata in modo approfondito e trasparente. La Commissione europea ha verificato che le milestone e i target fossero stati raggiunti prima di effettuare i relativi esborsti". Così, in una lettera consultata dal Foglio, i commissari Raffaele Fitto, Valdis Dombrovskis e Piotr Sierafin spiegano le polemiche delle ultime settimane contro Madrid. L'accusa di alcuni eurodeputati tedeschi era che il governo Sánchez avesse usato illegalmente i fondi dell'IfR (Recovery and Resilience Facility) per pagare le pensioni. Bruxelles - in una risposta firmata dai commissari per la Coesione (Fitto), l'Economia (Dombrovskis) e il Bilancio e l'Antifrodo (Sierafin) - spiega che non è così. (Cipone segue nell'inserto 1)

Westminster a Napoli Sanguliano prende la guida dell'opposizione in Campania, e dice: "Ora Loyal Opposition"

Quando Winston Churchill fondò il moderno concetto di opposizione parlamentare, probabilmente non aveva in mente il Consiglio regionale della Campania. Tuttavia Gennaro Sanguliano si, l'ex ministro della Cultura ha accettato la guida dell'opposizione a Napoli citando espressamente il modello inglese, che prevede incarichi, stipendi e un governo ombra. Sanguliano ha illustrato il meccanismo al consigliere: "In Gran Bretagna vige il modello Westminster", ha detto loro. E poi: "Il leader della minoranza forma l'Her Majesty's Most Loyal Opposition". La regina Elisabetta, "Her", è morta nel 2022, ma sono della- gli i colleghi consiglieri di Avellino, Sparanise e Benevento, tutte persone di solida esperienza, hanno ascoltato con la gravità che la situazione richiedeva. Intanto fuori a Napoli, i motori sparavano tricochetrache. La poltrona era libera perché chi la occupava prima, Edmondo Cirielli, che s'era candidato alla presidenza, aveva scoperto di essere contemporaneamente deputato, vicesegretario dell'Esteri e responsabile della situazione internazionale. Reggere anche l'opposizione campana, in queste condizioni, risultava gravoso. Cirielli si è dimesso con una certa sofferenza, parole sue, e ha preso il treno per Roma. Il treno era puntuale. Ma questo accadeva a febbraio. Perché il centrodestra campano, per scegliere Sanguliano, ci ha impiegato circa tre mesi. Durante questi mesi, in cui Forza Italia contestava a Sanguliano di avere preso pochi voti, la trattativa si è svolta in luoghi di crescente prestigio istituzionale, fino a culminare, l'altro giorno, in un incontro a Farnesina, sede del ministero degli Esteri, che ha sciolto il nodo di chi dovesse presiedere i lavori della minoranza in via Centro direzionale 80138 Napoli. Il Consiglio di sicurezza dell'Onu era occupato. Sanguliano ha ringraziato il leader del centrodestra regionale, i capigruppo, i consiglieri, nominalmente, uno per uno, con una completezza che raramente si vede fuori dalle cerimonie degli Oscar. Poi ha detto che costruirà un'alternativa credibile. L'opposizione di Sua Maestà? E' 'na babba!

Il sindaco e l'idraulico Tutto il disagio del Regno Unito e del Labour si riversa su una supplitiva a Makerfield

Milano. Gli abitanti di Makerfield, una circoscrizione nell'area metropolitana di Manchester, sono mezzo insoddisfatti e mezzo curiosi: i giornalisti giornalonari ovunque, fanno domande che partono da lontano, dagli anni Ottanta, quando la cura Thatcheriana sconvolse questa terra di rivoluzione industriale e miniere, ma in realtà vogliono solo sapere se, uno per uno, con una completezza a giugno, ci sarà, come c'è da sempre, una maggioranza del Labour. Molti rispondono di sì, altri si ritraggono, in fastidiosi da questa luce che si è accesa sulla zona e che illumina impletosa un disagio che va ben oltre i confini di Makerfield, è su scala nazionale. Qui ha deciso di candidarsi Andy Burnham, sindaco di Manchester che vuole sfidare il premier Keir Starmer per la guida del Labour e quindi del Regno Unito: Starmer ha fatto di tutto per scongiurare questo scontro, era riuscito in passato a negoziare a Burnham la possibilità di entrare ai Comuni, ma dal 7 maggio, dopo la sconfitta alle amministrative, argini e calcoli sono crollati, ed ecco che il sindaco ha trovato la base da lanciare il suo attacco. Sempre sempre che gli riesce. (Predacci segue a pagina quattro)

FALSI AMICI DELLA LIBERTÀ Trump si innamora dei successi, ma non ci sono Delcy Rodriguez a Teheran. Il piano Ahmadinejad

Roma. Il presidente americano Donald Trump ha detto di non avere fretta di raggiungere un accordo con la Repubblica islamica dell'Iran e che la guerra potrebbe ricominciare, più forte di prima. La diplomazia si muove sullo sfondo, in cerca di idee, nessuna finora è stata buona a sufficienza da far finire il conflitto, che riterà un cessate il fuoco stagnante, ieri il New York Times ha pubblicato un articolo che ripercorre i primi giorni della guerra e rivela il piano di inseguire a capo della Repubblica islamica Mahmoud Ahmadinejad, l'ex presidente iraniano, fanatico contro Israele e anche contro gli Stati Uniti, che aveva tentato di tornare alla presidenza anche nel 2024, ma senza successo. Il piano era stato ideato dagli americani e dagli israeliani e Teheran aveva compiuto un attacco contro l'abitazione di Ahmadinejad per liberarlo dagli arresti domiciliari. Subito dopo il bombardamento, molti analisti si erano domandati come mai gli israeliani fossero interessati a eliminare una figura così importante del regime. Il colpo, secondo il quotidiano americano, era stato concepito per mettere Ahmadinejad al capo del paese e lui, l'ex presidente che negava l'Olocausto, era un rivale di voler cancellare Israele dalla mappa, che arringava contro gli Stati Uniti, che sosteneva il programma nucleare, e reprimeva con violenza le manifestazioni, sarebbe stato d'accordo nell'attacco. Ahmadinejad è scomparso, si sa che è sopravvissuto, e ovviamente il piano per metterlo a capo del paese è fallito. Trump ha iniziato la guerra contro la Repubblica islamica dell'Iran e l'idea di voler esportare il modello Venezuela a Teheran, di poter trovare qualcuno che, eliminato Khameini, fosse pronto a eseguire gli ordini di Trump. Il suo trionfo, è un coriaceo presidente a Caracas, Delcy Rodriguez, ossessionato dall'operazione del 3 gennaio scorso per catturare il dittatore Nicolás Maduro, Trump ha più volte parlato di un cambio di regime anche a Teheran, senza tenere conto che l'Iran non è il Venezuela, il regime della Repubblica islamica non ammette l'esistenza di un trattato, è coriaceo nell'antiamericanismo, nella guerra totale a Israele e nell'ideologia che lo tiene in vita. Ma l'innamoramento per il modello Venezuela ha prevalso e rivela anche un problema di fondo nelle promesse che il capo della Casa Bianca aveva fatto agli iraniani, quando aveva annunciato ai manifestanti che l'aiuto contro il regime fosse in arrivo. L'aiuto sarebbe stato quindi Ahmadinejad, lo stesso presidente oppresso, che non gode di apprezzamento fra la popolazione, né di una base minima di consenso, né di un sostegno o di un'organizzazione politica in grado di tenerlo in piedi. Oltre all'operazione militare, Furia epica è partita a corteo di idee. (Muccioli Flammini)

Putin torna a Mosca con in tasca il denaro di Xi per portare avanti la guerra contro l'Ucraina

Roma. Il consigliere per la Politica estera di Vladimir Putin, Yuri Ushakov, fa sempre fatica a parlare. Risulta costantemente trafelato, tanto che a volte la televisione di stato taglia ad arte le sue dichiarazioni, per far percepire meno l'affanno. Non fatica però a sorridere e quando si alza e si siede, il suo sorriso e gli oligarchi e sono stati firmati almeno venti accordi su circa quaranta dossier, inclusa una dichiarazione "sull'istituzione di un mondo multipolare e di un nuovo tipo di relazioni internazionali". Non è partito il progetto per la costruzione del gasdotto Sili Sibiri, o Power of Siberia, che dovrebbe trasportare dalla Russia 50 miliardi di metri cubi di gas all'anno fino all'estremo oriente cinese, ma i soldi di Pechino continuano a fluire verso Mosca nell'ambito di altri accordi e per il Cremlino è un successo che compiamo, a giugno, per continuare la guerra contro l'Ucraina. (segue nell'inserto V)

Briciole d'Alleanza

Rutte continua a dire che la Nato 3.0 va creata in piani, ma nessuno gli crede (e nemmeno a Trump) Bruxelles. Il segretario generale della Nato, Mark Rutte, ieri ha fatto un discorso ai membri della Nato provvisori dell'Amministrazione americana di procedere al ritiro di soldati dall'Europa, violando la promessa che Donald Trump gli aveva fatto di un aggiustamento "senza sorprese" della postura degli Stati Uniti al fine di non scoprire il fianco orientale alla minaccia della Russia e di non mettere in discussione la responsabilità. "Ciò che sta accadendo al momento è in corso da febbraio dello scorso anno", ha detto Rutte in una conferenza stampa in vista della riunione dei ministri degli Esteri della Nato che si terrà oggi e domani in Svezia: "Gli Stati Uniti rimarranno impegnati in Europa sul nucleare, ma sappiamo che ci saranno aggiustamenti perché gli Stati Uniti devono spostarsi". Rutte ha assicurato che questo avverrà "progressivamente e in modo strutturale". Gli alleati europei non lo vedono così. Una decisione chiave è attesa già domani: gli alleati devono concordare il Modello di Forza Nato. (Cerratea segue nell'inserto V)

Alessandra Mussolini, la trasmigrazione di un format

Non saprei dire con precisione da quanto tempo Alessandra Mussolini abbia chiesto la sua carriera politica. CHIUSO MASTRO CILIEGIA ca, in ogni caso più lunga e variegata di quella che risulterà essere. Tra un annetto o giù di lì, la carriera politica finita di tanti che al momento siedono in Parlamento e persino più in alto. Non ha un ricordo preciso su nemmeno i suoi anni abbia fatto e perché, in politica la ntpote di Benito e di Sophia. E anche su fronte dello spettacolo lo lacune che mi tengo cara. Ma la notizia che abbia vinto l'edizione 2026 del "Grande Fratello Vip", battendo ai punti

nientemeno che Antonella Elia, è degna di molta attenzione. Non per il fatto in sé, o il programma in quanto tale. Ma perché la vittoria di Alessandra Mussolini rappresenta la trasmigrazione di un format di successo, che è lei stessa, dalla politica ai trah più trash della televisione. O, se volete, è la dimostrazione che la politica attuale, in tutte le sue forme, è identica alla televisione trash. Se uno di una dei futuri parlamentari si accingeva a trasferirsi al "GR" o all'"Isola dei famosi", non avrebbe problemi ad ambientarsi: regole, stili, linguaggi e persino posture corporali sono le stesse. Sissino Mussolini, il mo' che lo sapeva. (Maurizio Crippa)

Totalitarismi di stato

Il regista che sfida l'indifferenza morale sull'aborto di delizia a Cannes con le famiglie nel bosco. Da applaudire N el 2007, quasi vent'anni fa, sbarcava a Cannes un film del nuovo cinema rumeno, firmato e girato da Cristian Mungiu. Il titolo è "4 mesi, 3 settimane, 2 giorni". Racconta l'aborto clandestino in Romania prima della caduta di Ceausescu. L'amica della ragazza che abortisce la sua creatura è la vera protagonista di questo racconto all'insegna, come dice il Monde, dell'"inquietudine morale". Osserva, solidarizza, condivide il dolore e capisce che qualcosa di importante va per sto in tutta la storia. Il dramma è insieme intimista e universale, la critica progressista non s'offesa perché l'aborto non è abbastanza boniniano o aspietiano, soronale per dir così, e il fuoco non riguarda la clandestinità orrenda dell'interruzione di gravidanza ai tempi del proibizionismo. Siamo nell'anno che precede la nostra sfortunata campagna per la moratoria sugli aborti, nata in opposizione al cinesimo buonista della moratoria per la pena di morte, collegata culturalmente alle guerre culturali) all'imminente dispiegamento dell'aborto come diritto universale e magari costituzionale (che compiamo, a giugno, l'anno dopo uscirà in America e in Europa "Juno", il grande manifesto del rifiuto di abortire, che protestiamo a Roma nell'ultimo colpo). Ma la morale di Mungiu è un razzo provokale si sistema facilmente: nel 2007 premiando il film di Mungiu con la Palma d'oro e rubricandolo come un documento sulla cattiveria di Ceausescu e della clandestinità abortiva, così togliendole dalle palle ogni tipo di vera inquietudine morale. L'anno dopo, a campagna italiana dispiegata, semplicemente negando che "Juno" fosse quel manifesto che era (il negazionismo di Aspesi è indimenticabile). Ci risiamo. Siccome Mungiu è un autore a suo modo profetico, con una sensibilità etica spiccata, presenta a Cannes con un bel senso del tempo un film sulla Famiglia nel bosco. Sì, proprio. Il film si chiama "Famiglia nel bosco" e narra di una coppia non c'entrano. Ma la storia è la stessa. Al posto dei funghi intossicanti, indecente prete per la persecuzione dei figli dei coniugi Trevallion e dei loro genitori anglosassoniani, ci sono delle echinomie sulla pelle dei bambini di questa famiglia rumeno-norvegese installata in un piccolo paesino di un fiordo. L'indagine scolastica parte fulminea e di lì in avanti, di lì in giù, sempre più giù, lo stato progressista, con i suoi maledetti e benedetti servizi sociali per l'infanzia, con le sue leggi, le sue sortite totali, le sue pretese ideologiche, il suo intimo totalitarismo morale, la sua cultura psicologica di serie B, i suoi pregiudizi, travolgono la famiglia con le pretese, le sue pretese ideologiche, i suoi fantasmi, gruppi residui dispersi nel deserto". Per di più, "gli attacchi stile Isis possono essere opera di qualche radicalizzato, non più eterodiretto, ma che agisce per motivi o problemi suoi". Al di là di cosa siano esattamente questi "problemi suoi", c'è la cronaca recente a mettere in dubbio il ridimensionamento della minaccia terroristica islamica, una mezza trapolca che potrebbe indurre a pensare che in fondo, spardo il Califfo, sia apparita anche la sua propensione ad attaccare l'occidente. La settimana scorsa, Dagsvin Anderson, generale del Comando americano per l'Africa (Africancom) ha detto in Senato che la situazione è allarmante: "La leadership dell'Isis è in Africa. Il motore economico di al Qaida è in Africa. Entrambi i gruppi conducono la volontà e l'intento di colpire la nostra patria". (Gombella segue a pagina quattro)

Scisma ibernato

Sempre più dubbi tra i vescovi tedeschi sulla voglia di andare allo scontro con la Roma curiale Roma. Alla Giornata cattolica di Würzburg, in Germania, al di là dei sorrisi e delle cortesie di rito, si è avvertito un sottile ma crescente scisma sul destino del Camino sinodale e della sua attuazione pratica in terra tedesca. Il neopresidente dell'episcopato, mons. Heiner Wilmer, si è mosso da provetto diplomatico, rassicurando ma anche avvertendo che quel che ostacola sul percorso c'è. Prima si è detto fiducioso che la Conferenza sinodale (l'organismo approvato lo scorso inverno costituito da più laici che vescovi con poteri decisionali anche su quel che avviene nelle diocesi) ricevera la recognoscio vaticana. Quindi ha sottolineato che, però, i tempi saranno più lunghi del previsto. "Personalmente non credo che riusciremo già a riunirci a novembre, a causa delle dinamiche per cui il dossier passa da un dicastero all'altro". Lo dice dopo aver trascorso un'intera settimana in curia, a Roma. Tastando dunque le difficoltà, confermate anche dal vescovo di Würzburg, mons. Franz Jung, il presidente della moratoria per la pena di morte, collegata culturalmente alle guerre culturali) all'imminente dispiegamento dell'aborto come diritto universale e magari costituzionale (che compiamo, a giugno, l'anno dopo uscirà in America e in Europa "Juno", il grande manifesto del rifiuto di abortire, che protestiamo a Roma nell'ultimo colpo). Ma la morale di Mungiu è un razzo provokale si sistema facilmente: nel 2007 premiando il film di Mungiu con la Palma d'oro e rubricandolo come un documento sulla cattiveria di Ceausescu e della clandestinità abortiva, così togliendole dalle palle ogni tipo di vera inquietudine morale. L'anno dopo, a campagna italiana dispiegata, semplicemente negando che "Juno" fosse quel manifesto che era (il negazionismo di Aspesi è indimenticabile). Ci risiamo. Siccome Mungiu è un autore a suo modo profetico, con una sensibilità etica spiccata, presenta a Cannes con un bel senso del tempo un film sulla Famiglia nel bosco. Sì, proprio. Il film si chiama "Famiglia nel bosco" e narra di una coppia non c'entrano. Ma la storia è la stessa. Al posto dei funghi intossicanti, indecente prete per la persecuzione dei figli dei coniugi Trevallion e dei loro genitori anglosassoniani, ci sono delle echinomie sulla pelle dei bambini di questa famiglia rumeno-norvegese installata in un piccolo paesino di un fiordo. L'indagine scolastica parte fulminea e di lì in avanti, di lì in giù, sempre più giù, lo stato progressista, con i suoi maledetti e benedetti servizi sociali per l'infanzia, con le sue leggi, le sue sortite totali, le sue pretese ideologiche, il suo intimo totalitarismo morale, la sua cultura psicologica di serie B, i suoi pregiudizi, travolgono la famiglia con le pretese, le sue pretese ideologiche, i suoi fantasmi, gruppi residui dispersi nel deserto". Per di più, "gli attacchi stile Isis possono essere opera di qualche radicalizzato, non più eterodiretto, ma che agisce per motivi o problemi suoi". Al di là di cosa siano esattamente questi "problemi suoi", c'è la cronaca recente a mettere in dubbio il ridimensionamento della minaccia terroristica islamica, una mezza trapolca che potrebbe indurre a pensare che in fondo, spardo il Califfo, sia apparita anche la sua propensione ad attaccare l'occidente. La settimana scorsa, Dagsvin Anderson, generale del Comando americano per l'Africa (Africancom) ha detto in Senato che la situazione è allarmante: "La leadership dell'Isis è in Africa. Il motore economico di al Qaida è in Africa. Entrambi i gruppi conducono la volontà e l'intento di colpire la nostra patria". (Gombella segue a pagina quattro)

Si chiama democrazia

Sally Rooney torna in Israele, pubblicata dall'editore che boicotta il proprio paese Roma. "Israele non è una democrazia", ci hanno ripetuto scherzosamente giornalisti dal Salone del libro di Torino. Lo pensa anche la scrittrice irlandese Sally Rooney, che pubblicherà la traduzione in ebraico del suo ultimo romanzo a più di quattro anni da un clamoroso rifiuto di una traduzione di un'opera precedente, motivato dal sostegno di Rooney al movimento per il boicottaggio d'Israele. La narrazione sta pubblicando il suo bestseller del 2024, "Intermezzo" (in Italia per Einaudi), presso November Books, editore israeliano aperto al boicottaggio d'Israele, insieme a "972 Magazine, testata israeliana fra i più radicali del paese. I primi due romanzi della Rooney - "Parlare tra amici" e "Persone normali" - erano stati tradotti dall'editore israeliano Modan. (Monti segue a pagina quattro)

Il jihad sta molto bene

Abbiamo imparato a combattere al Qaida e Isis, non a cancellare le loro minacce Roma. Due giorni fa, un editoriale sulla Stampa è arrivato alla conclusione che "oggi sia l'Isis sia al Qaida sono fantasmi, gruppi residui dispersi nel deserto". Per di più, "gli attacchi stile Isis possono essere opera di qualche radicalizzato, non più eterodiretto, ma che agisce per motivi o problemi suoi". Al di là di cosa siano esattamente questi "problemi suoi", c'è la cronaca recente a mettere in dubbio il ridimensionamento della minaccia terroristica islamica, una mezza trapolca che potrebbe indurre a pensare che in fondo, spardo il Califfo, sia apparita anche la sua propensione ad attaccare l'occidente. La settimana scorsa, Dagsvin Anderson, generale del Comando americano per l'Africa (Africancom) ha detto in Senato che la situazione è allarmante: "La leadership dell'Isis è in Africa. Il motore economico di al Qaida è in Africa. Entrambi i gruppi conducono la volontà e l'intento di colpire la nostra patria". (Gombella segue a pagina quattro)



SOLLECITO: «STASI? È INNOCENTE IN CELLA PENSAI ANCHE AL SUICIDIO»
Hoara Borselli a pagina 19



BREVETTI, TORCE E MUTE CORTE: MALDIVE, QUELLO CHE NON CONVINC
Stefano Vladovich a pagina 17



TOM HANKS TORNA A RACCONTARE LA SECONDA GUERRA MONDIALE
Matteo Sacchi a pagina 28



il Giornale



www.ilgiornale.it



Direttore editoriale VITTORIO FELTRI

FONDATA DA INDRO MONTANELLI

Direttore responsabile TOMMASO CERNO

GIOVEDÌ 21 MAGGIO 2026
Anno LIII - Numero 119 - 1,50 euro* - **



controcorrente
PER FORTUNA C'È CHI DICE NO

di Tommaso Cerno

Se la Flotilla punta veramente la prua verso i luoghi dove vede messa in discussione la libertà e la democrazia, dovrebbe fare una missione che, risalendo il Tevere, arrivi il più vicino possibile a Largo del Nazareno. Perché non si spiega proprio come, mentre il governo, a partire dalla premier Giorgia Meloni, attacca Israele per le immagini dell'equipaggio in ginocchio e contesta il ministro Ben Gvir, la sinistra di Pd e 5 stelle sia sempre la stessa che, un giorno sì e l'altro no, fra scioperi e tafferugli va in piazza mettendo la premier a testa in giù e accusando il governo di fascismo. D'altra parte in un Paese dove non si riesce a mantenere un'unità nemmeno di fronte a un attentato come quello di Modena, si capisce bene perché a sinistra prevalga l'istinto di accusare il governo. Perché siamo ipocriti. E, soprattutto, siamo più palestinesi dei palestinesi veri, se addirittura Hamas nemmeno si è presentata alle elezioni a Gaza, perché ha perso il consenso popolare. Mentre qui, invece, continua la sua propaganda anche quando i gazawi cominciano a rivolgersi ai tribunali internazionali proprio contro il regime terrorista che li guida. Da liberale, spero sempre di avere un governo che difende chi non la pensa come me. E la Flotilla non la pensa come me. Così come spero che il governo sappia dire di no. Come l'ha fatto Meloni con l'Europa di centrosinistra prima, con Trump in America poi. E come fa con Netanyahu in Israele.



Dopo il referendum
Il campo largo e quella vittoria già bruciata

Gabriele Barberis a pagina 12



la stanza di
Vittorio Feltri
Chi sceglie il male

a pagina 21

*IN ITALIA, PARTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI VEDI GERENZA
**SOLO AL SABATO IN ABBINAMENTO OBBLIGATORIO CON "MONETA" e 1.50 - (-) CONSUETE TESTATE ABBINATE - VEDI GERENZA

ALTA TENSIONE ITALIA-ISRAELE

Meloni difende la Flotilla Loro la mettono a testa in giù

Attivisti in ginocchio mentre Ben Gvir li deride: ira del governo Meloni: «Ora scuse» Sdegno di Mattarella: «Trattamento incivile»

Fabrizio de Feo e Pasquale Napolitano da pagina 2 a pagina 4

IL RITRATTO

Il ministro estremista che sventola il cappio

Gala Cesare alle pagine 2-3

I LEGAMI DELLA FLOTTA

Quel link che porta ai Fratelli musulmani

Francesca Galici a pagina 4



BENDATI Gli attivisti della Flotilla fermati dagli israeliani

Spopola il selfie con le caramelle

Giorgia e l'asse con Modi «Italia e India vicinissime»

Sofia Fraschini e Massimiliano Scafi a pagina 10



MELODY - Modi, Meloni e le caramelle che richiamano i loro nomi

L'ATTENTATO DI MODENA

La denuncia: «Ho sentito Salim annunciare l'attacco»

Gli inquirenti: «Ascoltata, per ora nessun riscontro»

di Fausto Biloslavo

Una paramedica avrebbe incrociato El Koudiri e lo avrebbe ascoltato mentre

diceva che sarebbe successo qualcosa «che avremmo visto tutti». Gli inquirenti: la abbiamo sentita. a pagina 6

IL CASO COSPITO

Il giudice ribalta il Pg: Delmastro condannato

Lodovico Bulian a pagina 9

RIVOLTA NEL PARTITO

+Europa nel caos, Magi bocciato sul bilancio

Francesco Curradori a pagina 13

IL NUOVO FRONTE USA

Castro incriminato: così Cuba finisce nel mirino di Trump

L'ex presidente cubano Raúl Castro è stato incriminato ieri dal Dipartimento di Giustizia statunitense.

Paolo Manzo a pagina 16

GIÙ LA MASCHERA

di Luigi Mascheroni

ELOGIO DI MUSSOLINI

In fondo è la dimostrazione che la destra vince solo quando fa la sinistra. E così, Alessandra Mussolini, nobili ascendenti e posizioni discendenti verso i diritti civili, il mondo Lgbtq, la parità di genere, Elly Schlein e Vladimir Luxuria, ha vinto il Grande Fratello Vip. Noi l'abbiamo scoperto solo ieri mattina, leggendo i giornali: la sera prima la trasmissione è finita in una fascia oraria - scusate il «fascia» - troppo tarda. Comunque la Mussolini ha trionfato. Per l'intero programma ha dato prova di forte carisma, pragmatismo opportunista, innata abilità oratoria e - perché no? - un certo trasformismo. So-



no doti di famiglia. Peccato solo una leggera superficialità nello stringere alleanze.

Però insomma, dai. Il popolo l'ha amata e inneggiata, tributandole il 56% delle preferenze al televoto, solo un po' meno del «Listone» del '24. Come si dice in questi casi, una decisione irrevocabile. Anche Ilary Blasi e la Lucarelli erano commosse. Vincere e vinceremo. Per una volta un Mussolini ha alzato tutte e due le braccia.

I fascisti al Governo, la Meloni premier, la Mussolini che vince il Gf. Brutto periodo per essere italiani. E ancora peggio per essere Montanari o Berizzi.

È così. La Storia si ripete sempre due volte: la prima come tragedia, la seconda come show televisivo. E per il resto, brava Alessandra. Una sfolgorante vittoria.

Complimenti e saluti. Romani.



1956

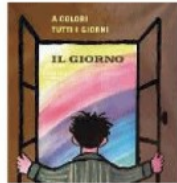
2026

IL GIORNO

GIOVEDÌ 21 maggio 2026
1,60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

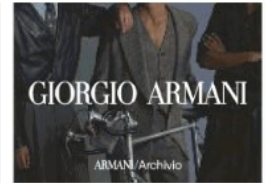
FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it



Milano, a Palazzo Bovara l'evento per il compleanno del quotidiano

Quando la cronaca si fa Storia I primi settant'anni de Il Giorno

All'interno inserto speciale con la riproduzione della prima pagina del 1956



Flotilla, arresti e umiliazioni «Israele liberi gli attivisti»

Il ministro Ben-Gvir deride i 430 militanti fermati al largo: bendati e messi in ginocchio. L'ira dell'Italia Mattarella: trattamento infimo e incivile. Meloni e Tajani: Tel Aviv si scusi. Convocato l'ambasciatore

IL MONDO IN FIAMME

I media arabi, Trump conferma

Spiragli per la tregua tra Iran e States «Accordo vicino»

Mantigliani e Boni a pag. 6

Xi abbraccia Putin,
asse anti americano

Dazi, l'Ue vara
l'intesa con gli Usa
Ma con lo scudo

Ottaviani e Marin alle p. 8 e 10

Il nodo delle risorse

Nato e riarmo agitano la maggioranza

Prosperetti a pagina 12



Gli attivisti della Flotilla detenuti dalle forze di sicurezza israeliane

Petrucci, Coppari e Arminio alle p. 2, 3 e 4

DALLE CITTÀ

CASTELGERUNDO La sorella: non rinunciamo al bene



Aiuta un cane poi i fendenti Ancora in fuga chi l'ha ferita

Borra a pagina 31

MILANO Il massacro di Jhoanna, il compagno in Aula

«Strangolata involontariamente» Dopo, va al bar con gli amici

Servizio a pagina 31

LUNGAVILLA Rudi Simaneta morto a 60 anni

Volo fatale dal muletto L'operaio non ce l'ha fatta

Marziani nelle Cronache

MILANO Annuncio choc per un terzo dei dipendenti

Dietro ai social è meglio l'IA E Meta licenzia 33 'umani'



A. Gianni a pagina 33



La vita del 27enne ai raggi X:
l'ossessione per il lavoro

I misteri di El Koudri
Al setaccio telefoni,
pc e contatti:
le piste del rancore
Modena si divide
in due piazze

Reggiani e Annesse alle p. 16 e 18



A breve le prime autopsie

Maldive, recuperati gli ultimi due corpi

Jannello a pagina 20

Lo studente fu accolto per una sigaretta e 50 euro

Rimase invalido
dopo il pestaggio,
abbraccia
l'aggressore:
«Troppi 20 anni
di condanna»

Giorgi a pagina 21



ARMANI / Archivio



Oggi l'ExtraTerrestre

NUKE Viaggio dentro l'ex centrale di Trino Vercellese. L'eredità radioattiva ed economica dei 4 siti atomici chiusi dal referendum '87



Culture

BAUMAN Un simposio a Lecce intorno al sociologo e filosofo che rintracciò la «modernità liquida» Francesco Antonelli pagina 12



Visioni

CANNES 79 Dalla Francia di Vichy vista da Marre alla New York queer anni '80 secondo Ira Sachs C. Piccino, G. D'Agnolo Vallan pagine 14 e 15

DCM SPECIALE 55 ANNI + EURO 3,90
DCM LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,90
DCM L'AFRIQUE DEL MONDO + EURO 4,00

quotidiano comunista
il manifesto

GIOVEDÌ 21 MAGGIO 2026 - ANNO LVI - N° 120

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Tre fermi immagine del video pubblicato da Itamar Ben Gvir ieri mattina mentre deride e abusa degli attivisti della Global Sumud Flotilla catturati da Israele

Indignazione
Quando è troppo è troppo tardi

ANDREA FABOZZI

È cosa nota che per affrontare i mostri fuori di noi bisogna guardare il mostro che abbiamo dentro, altrimenti perché mai il ministro della difesa Crosetto per criticare l'orrendo Ben Gvir, tra i tanti argomenti che poteva usare, ha scelto di dire che l'Italia non arresta le persone in mare ma al contrario le soccorre se hanno bisogno? Crosetto sa benissimo che non è così, fa parte di un governo che ha da poco approvato un blocco navale e che si appresta a presentare l'ennesimo decreto per sbarrare ai migranti porti e vie di salvezza; Crosetto è ministro di quella difesa che consegna le corvette a una specie di guardia costiera libica che poi le usa per sparare alle navi ongi mentre stanno - loro sì - soccorrendo i naufraghi.

segue a pagina 11

Tortura di Stato
La deriva morale è un macabro spettacolo

WIDAD TAMIMI

Non c'è limite al ribaltamento della realtà nell'era della narrazione social della destra messianica israeliana. L'ultimo capitolo di questa strategia della provocazione permanente vede il ministro della sicurezza nazionale, figura di punta dell'oltranzismo colon, protagonista di un video in cui schematizza i prigionieri della Flotilla.

segue a pagina 11



Ben Gvir si esibisce davanti ai prigionieri della Flotilla con violenze, insulti e un'oscena soddisfazione. Uno show che ripete da anni sui palestinesi. Ora i governi europei reagiscono duramente, anche l'Italia promette conseguenze per Israele. Ma è lo stesso ministro che Tajani ha appena salvato dalle sanzioni europee

pagine 2 e 3

SALVINI NON ESCLUDE IL VOTO ANTICIPATO: DIPENDE DALL'ECONOMIA. MAGGIORANZA IN CRISI

Il governo Meloni non sa se dura

La mozione per togliere fondi al riarmo Nato, con i veleni sulla paternità del blitz, è stata la punta dell'iceberg. Gli scontri nel centrodestra, a partire dalle questioni economiche, sono diventati il pane quotidiano degli ultimi faticosi mesi di governo. Alla Camera

lo scontro si consuma sul decreto Lavoro, approvato in commissione e subito dai emendamenti. Manca un accordo e la maggioranza si presenta divisa, con la Lega pronta alla rissa con gli alleati. Così Salvini rompe il tabù e apre per la prima volta a elezioni

anticipate: «Oggi abbiamo inflazione, caro spesa, caro bollette ed è normale che la fiducia dei cittadini cali». Gli rispondono gli altri ministri e dopo un po' ritratta. A preoccupare sono i sondaggi e l'ascesa dei vannacciani. COLOMBO, GAMBIRASI ALLE PAGINE 6 E 9

CGIL: L'ESECUTIVO IGNORA IL SUD
I piani di Stellantis senza l'Italia

Collaborazioni con chiunque ma nessun posto di lavoro in Italia. Oggi a Detroit il piano industriale di Stellantis ma il nuovo corso dell'ad Filosa visto

dall'Italia sembra solo fumo. Il segretario confederale della Cgil, Christian Ferrari: «Il governo ha dimenticato il Mezzogiorno» CIMINO ALLE PAGINE 6 E 9

VERTICE DI PECHINO
Siamo «autosufficienti»
A Putin basta Xi



Putin è stato accolto da Xi Jinping con tutti i crismi del caso, a pochi giorni dalla visita del leader della Casa Bianca. Parla di rapporti «autosufficienti» con la Cina, ma riporta a casa solo un «accordo generale» su Power of Siberia, e patti economici a lungo termine. BRUSA, CONSOLE A PAGINA 5

GIUDICE E IMPUTATO
Trump ruba all'erario
per dare ai golpisti



La causa di Donald Trump a un'agenzia del suo governo - il fisco - si conclude con un patteggiamento di 1,7 miliardi. Estorti ai contribuenti americani per «riparare i torti» del governo Biden. A partire dal risarcimento ai golpisti del 6 gennaio 2021. CELADA A PAGINA 6

DA MITIGA ALL'AIA
Il boia libico davanti
ai sopravvissuti



Sul banco degli imputati della Corte penale internazionale, Mohamed El Hishri, Al Buti, uno dei signori della Mitiga. Le testimonianze dei torturati dal generale libico e dalla Rada tra il 2015 e il 2020: «Così hanno rotto il mio spirito». DIVITO A PAGINA 10

Una città, due piazze
Modena,
la paura
e la risposta giusta

VALERIA PARRELLA

Quando a luglio del 2025 mi sono incamminata sulla via Emilia mi sono fermata a Modena, mi sono fermata proprio in quell'angolo là, perché è l'ultimo punto in cui possono passare le auto, ho preso un caffè, la barista mi ha chiamato «cara».

segue a pagina 11



Printed in Italy. Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Dpa/CIN/23/2103
0476-10219 - P. 15 00100





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCCCIV - N° 136 ITALIA
SPEDIRE IN ABBONAMENTO POSTALE 459 - ART. 2, COM. 10, L. 662/96

Fondato nel 1892



Giovedì 21 Maggio 2026 •

Commenta le notizie su *ilmattino.it*

ARONA E PRODA, "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" EURO L23

Il dopo-Conte

DeLa cala il tris nella rosa Sarri Allegri e Italiano

Gennaro Arpaia a pag. 16



La sfida dei grandi eventi

America's Cup, a Napoli preregata sul lungomare «Sud, patto con Cagliari»

L'inviato Luigi Roano a pag. 8



Flotilla, attivisti legati e bendati Sdegno del Colle e del governo

► Il ministro israeliano Ben-Gvir deride i manifestanti in ginocchio: benvenuti Mattarella: livello infimo e incivile. Meloni e Tajani: «Pretendiamo le scuse»

L'editoriale

OLTRE OGNI LIMITE

Paolo Pombeni

L'ultimo episodio della contrapposizione del governo di Israele ai movimenti internazionali pro-palestinesi ha superato quel che era successo in precedenza. Già la decisione della marina militare israeliana di abbordare e sequestrare in acque internazionali le barche della Global Sumud Flotilla e i loro equipaggi era apparsa inaccettabile fin dalla prima operazione di questo tipo: per violazione di molte norme del diritto internazionale, per la sproporzione fra un'operazione civile di protesta per quanto provocatoria la si possa ritenere e l'uso di una forza armata militare. Ora l'esibizione dei sequestrati condotti in un porto israeliano, ammanettati alla schiena e ingiocchiati per terra, con il truce e discusso ministro alla sicurezza Ben-Gvir che li insulta e deride ha, com'era giusto e inevitabile, fatto il giro del mondo via web ed ha suscitato ampie reazioni di condanna verso la politica di Netanyahu. Nello stesso governo di Gerusalemme alcuni, a cominciare dal ministro degli esteri, si sono resi conto di quanto tutto questo fosse disastroso per la reputazione della dirigenza israeliana.

Continua a pag. 39



Gli attivisti della Flotilla ammanettati e costretti a restare ingiocchiati

Francesco Bechis e servizi alle pag. 2 e 3

Il governo di Tel Aviv si spacca

Anche Netanyahu prende le distanze dal suo ministro

Lorenzo Vita

Anche il governo Netanyahu si spacca. Il ministro Sa'ar: «Scena vergognosa». Alla Knesset, il Parlamento israeliano, passa il primo voto per lo scioglimento si avvicina l'ipotesi delle elezioni anticipate.

A pag. 2

L'intervento al Festival di Trento

Caltagirone: «Contro il potere delle big tech serve una democrazia che decida molto e in tempi rapidi»

Mario Ajello Andrea Bassi



TRENTO

Il tema è quello dell'equilibrio tra potere economico e potere politico. Con in gioco la democrazia, e i rischi che l'ordine democratico e liberale corrono al tempo dei colossi tecnologici che, come ha spiegato Francesco Gaetano Caltagirone, possono essere considerati i «nuovi faraoni» perché dotati di «conoscenza, potere e soldi».

Continua a pag. 7

Il decreto accise domani in Cdm

Fitto: risorse per l'energia da Pnr e fondi di coesione

Andrea Bassi a pag. 6

La premier accoglie Modi, tra i due Paesi «partenariato strategico speciale» Italia-India, accordi per 20 miliardi

Siglate intese in sette campi saranno superate le restrizioni che oggi frenano il nostro export



Francesco Pacifico e Heena Sciarra a pag. 4



Mauro Evangelisti

Da Islamabad a Pechino Usa e Iran verso l'intesa Asse Putin-Xi Jinping

U sa e Iran verso l'intesa. Si lavora per limare l'accordo di pace in Medio Oriente. Telefonata «lunga e drammatica» fra Trump e Netanyahu. E si rafforza l'asse tra Cina e Russia che attaccano il progetto americano del Golden Dome. Il vertice a Pechino tra il presidente cinese Xi Jinping e il suo «vecchio amico» Putin si conclude con una serie di messaggi che, più o meno esplicitamente, fanno capire agli Stati Uniti che il patto tra il Dragone e Mosca regge.

A pag. 5

Sanità, le scelte

Il piano di Fico pronto soccorso nei Policlinici

Sprint sulle nuove case di comunità Grandi ustioni, Cardarelli hub europeo Dario De Martino

«Lavoriamo al nuovo piano ospedaliero», dice il governatore Fico annunciando il pronto soccorso al Policlinico. E il Cardarelli di vent'era hub europeo per i grandi ustionati.

In Cronaca

Accoltellato per 50 euro, abbraccia l'aggressore

LA FORZA DEL PERDONO

don Tonino Palmese

C'è ancora speranza in questo mondo. Sì, è così. Questo è ciò che mi sento di esprimere alla notizia che Davide Simone Cavallo, 22 anni, vittima di una aggressione di gruppo lo scorso 12 ottobre a Milano, per soli cinquanta euro, ha voluto abbracciare due degli imputati per il delitto subito, prima della Camera di Consiglio. Davide Simone ha subito una lesione permanente, ma non si è lesionato il suo cuore, né le sue braccia, allargate, nel segno di chi acco-

glie anche chi gli ha provocato il male. In questo orrendo circolo di violenza minorile Davide Simone ci ha raccontato la speranza, nel gesto del padre misericordioso della parabola evangelica, che accoglie il figlio dissoluto. La storia di un abbraccio, uno spiraglio di diversità, di vita altra, che ci riporta a un altro abbraccio, questa volta nelle nostre terre, avvenuto il 21 marzo. Giornata della memoria delle vittime innocenti di tutte le mafie, di tanti anni fa.

Continua a pag. 39



BLINDARTE

CATALOGHI ONLINE WWW.BLINDARTE.COM

ASTE 28 MAGGIO | NAPOLI E LIVE

DIPINTI ANTICHI E DIPINTI E SCULTURE DEL XIX SECOLO
ASTA 120 | ore 16.00

ARTE MODERNA E CONTEMPORANEA
ASTA 121 | ore 18.00

ASTE ONLINE | SCADENZA LOTTI TRA IL 10 E IL 16 GIUGNO 2026

- GIOIELLI, OROLOGI E ARGENTI
- DESIGN, ARREDI E OGGETTI D'ARTE

BLINDHOUSE
BLINDARTE

tel. 081 2394642
www.blindhousenapoli.it

BLINDARTE
NAPOLI

tel. 081 2395261
info@blindarte.com

BLINDARTE
MILANO

tel. 02 36545440
milano@blindarte.com





Il Messaggero



Giovedì 21 Maggio 2026 • S. Vittorio

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Oggi MoltoFuturo
Nella grande corsa ai record sportivi vince la tecnologia
Un inserto di 24 pagine



Mamdani: cooperazione tra le due città più iconiche
Roma chiama New York
Centro storico-Manhattan
Spagnoli a pag. 15

BEN GVR DERIDE I PRIGIONIERI BENDATI E LEGATE: BENVENUTI IN ISRAELE

Flotilla, attivisti umiliati Sdegno di Colle e governo

►Mattarella: «Livello infimo e incivile». Meloni e Tajani: l'Italia pretende le scuse
Le opposizioni: immagini indegne. Netanyahu: giusto fermarli ma così è sbagliato

ROMA Il ministro Ben-Gvir appare in un video choc tra i fermati della Flotilla bendati e fatti inginocchiare.

Bechis, Sciarra e Vita alle pag. 2 e 3

L'editoriale

OLTRE OGNI LIMITE

Paolo Pombeni

L'ultimo episodio della contrapposizione del governo di Israele ai movimenti internazionali pro-palestinesi ha superato quel che era successo in precedenza. Già la decisione della marina militare israeliana di abbordare e sequestrare in acque internazionali le barche della Global Sumud Flotilla e i loro equipaggi era apparsa inaccettabile fin dalla prima operazione di questo tipo: per violazione di molte norme del diritto internazionale, per la sproporzione fra un'operazione civile di protesta per quanto provocatoria la si possa ritenere e l'uso di una forza armata militare. Ora l'esibizione dei sequestrati condotti in un porto israeliano, ammanettati alla schiena e inginocchiati per terra, con il truce e discusso ministro alla sturezza Ben-Gvir che li insulta e deride ha, com'era giusto e inevitabile, fatto il giro del mondo via web ed ha suscitato ampie reazioni di condanna verso la politica di Netanyahu.

Continua a pag. 22



Gli attivisti della Flotilla bendati, ammanettati e fatti inginocchiare

Lettera d'intenti Usa-Teheran
«Accordo vicino»
La svolta sull'Iran

Evangelisti a pag. 11

L'analisi
PUTIN E LA PRUDENZA DI XI
Stefano Silvestri

Non è facile decifrare i segnali che provengono da Pechino, dopo le due visite di Donald Trump e di Vladimir Putin.

A pag. 11

L'intervento al Festival di Trento

Caltagirone: «Contro il potere delle Big Tech serve una democrazia che decida molto e in tempi rapidi»

dal nostri inviati
Mario Ajello
Andrea Bassi



Il decreto accise domani in Cdm
Fitto: risorse per l'energia
da Pnrr e fondi di coesione

Bassi a pag. 6

Il rapporto tra i due Paesi elevato a «partenariato strategico speciale»
Italia-India, la premier accoglie Modi
Scambi commerciali per 20 miliardi

►La visita al Quirinale, il tour con Meloni al Colosseo, cena alla Casina Valadier

Ileana Sciarra

Il premier indiano da Mattarella e Meloni poi la cena con la premier alla "Casina Valadier", il tour all'Anfiteatro Flavio. L'obiettivo dichiarato è l'aumento degli scambi entro il 2029.

A pag. 4

Il focus del Messaggero

- Minerali, macchinari e digitale
- Una svolta per l'agroalimentare

Anna Maria Capparelli e Francesco Pacifico a pag. 5

La rapina di Milano
Accoltellato e reso invalido, abbraccia il suo aggressore



Claudia Guasco

Davide Cavallo, studente della Bocconi, a ottobre subì un agguato a Milano per cui riportò lesioni permanenti.

A pag. 13

LAILA
80mg capsule molli
olio essenziale di lavanda
14 CAPSULE MOLLI
Medicinale tradizionale di origine vegetale indicato per il sollievo dei sintomi d'ansia lieve e per favorire il sonno.

PER SENTIRSI MENO IN ANSIA E PIÙ LEGGERI.
Farmaco per il sollievo dei sintomi dell'ansia lieve

LAILA è un medicinale tradizionale di origine vegetale a base di Olio Essenziale di Lavanda. Leggere attentamente il foglio illustrativo. Autorizzazione del 25/03/2026. ITMELA132026.

Il Segno di LUCA
GEMELLI
ARRIVA LA LUCE

Il Sole è ora nel tuo segno, da dove per un mese ti porterà la sua carica di luce, calore e vitalità. È la tua stagione, quella in cui ti ricordi di te stesso e ritrovi il tuo centro. Iniziare dal corpo facendo qualcosa per la salute può essere la chiave giusta, per te che sei così mentale il benessere fisico a volte passa in secondo piano. Il Sole ti ricorda che è dal tuo centro interiore che ogni cosa ha inizio, goditi la carica del MANTRA DEL GIORNO. Anche il corpo ha una sua curiosità.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 22

* Tanden con altri quotidiani (non acquistabili separatamente) nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero + Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, Il Messaggero + Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; nel Molise, Il Messaggero + Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero + Nuovo Quotidiano di Puglia + Corriere dello Sport-Stadio € 1,50. *Fuori porta ai Mare* € 8,90 (Roma)



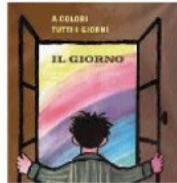
il Resto del Carlino

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

GIOVEDÌ 21 maggio 2026
1,80 Euro*

Nazionale - Imola

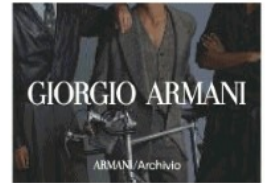
FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Milano, a Palazzo Bovara l'evento per il compleanno del quotidiano

Quando la cronaca si fa Storia I primi settant'anni de Il Giorno

All'interno inserto speciale con la riproduzione della prima pagina del 1956



Flotilla, arresti e umiliazioni «Israele liberi gli attivisti»

Il ministro Ben-Gvir deride i 430 militanti fermati al largo: bendati e messi in ginocchio. L'ira dell'Italia Mattarella: trattamento infimo e incivile. Meloni e Tajani: Tel Aviv si scusi. Convocato l'ambasciatore

IL MONDO IN FIAMME

I media arabi, Trump conferma

Spiragli per la tregua tra Iran e States «Accordo vicino»

Mantigioni e Boni a pag. 6

Xi abbraccia Putin, asse anti americano

Dazi, l'Ue vara l'intesa con gli Usa Ma con lo scudo

Ottaviani e Marin alle p. 8 e 10

Il nodo delle risorse

Nato e riarmo agitano la maggioranza

Prosperetti a pagina 12



Gli attivisti della Flotilla detenuti dalle forze di sicurezza israeliane

Petrucci, Coppari e Arminio alle p. 2, 3 e 4

DALLE CITTÀ

REGGIO Ha comprato il gioiello di Montefalcone



Il rapper Shindy va in convento «Voglio vivere qui con i miei figli»

Chilloni a pagina 35

BOLOGNA Il capotreno ammazzato in stazione

Ambro provò a chiamare il 118 Delirio Jelenic in aula: «Mafia»

Gabrielli in Cronaca

BOLOGNA Aveva aggredito i soccorritori Cri

Si schianta in autostrada Ruba l'ambulanza e scappa

Tempera in Cronaca

IMOLA Polemiche e denunce

Alberi abbattuti per la ciclabile I candidati civici all'attacco



Servizio in Cronaca

La vita del 27enne ai raggi X: l'ossessione per il lavoro

I misteri di El Koudri Al setaccio telefoni, pc e contatti: le piste del rancore Modena si divide in due piazze

Reggiani e Annesse alle p. 16 e 18



A breve le prime autopsie

Maldive, recuperati gli ultimi due corpi

Jannello a pagina 20

Lo studente fu accoltellato per una sigaretta e 50 euro

Rimase invalido dopo il pestaggio, abbraccia l'aggressore: «Troppi 20 anni di condanna»

Giorgi a pagina 21



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

140 ANNI

IL SECOLO XIX

140 ANNI

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

GIOVEDÌ 21 MAGGIO 2026

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,80 € (1,80 € con Tuttosport ad AT, AL, CN, 2,00 € con Tuttosport ad IM, SP, SV e con ed. Levante) - Anno CXI - NUMERO 117, 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.ilsecoloxix.it Tel. 010.5388.200

MOBILITÀ IN LIGURIA

I GIOVANI MIGRANO? CREIAMO GLI SPAZI PER FARLI RESTARE

SERGIO CASALI

Alcuni giorni fa, Il Secolo XIX ha scritto del rapporto Italiani nel Mondo in un articolo dal titolo "Liguria, la grande fuga". Più che una "fuga" o una diserzione, però, la mobilità delle persone è un fenomeno antico e universale con il quale è decisivo fare i conti. Negli anni del Miracolo economico furono più di nove milioni le persone che si spostarono all'interno del Paese, rompendo la lunga immobilità dell'Italia contadina. Oggi è la "generazione Erasmus", che è cresciuta con la possibilità di vivere liberamente in Europa e ha sviluppato un'identità transnazionale.

Tuttavia, se la mobilità non è di per sé "un problema" lo diventa quando gli assetti e i movimenti che porta nella società non vengono interpretati e governati. Certamente c'è una questione economica: i giovani emigrano per cercare opportunità e stipendi migliori, la crisi dei quali è determinata principalmente dalle decisioni poco lungimiranti della politica. Ma il senso di declino riguarda anche il rapporto simbolico che una comunità costruisce con il proprio futuro: quando si radica una narrazione - anche implicita - per la quale il passato è superiore al presente, i talenti devono necessariamente migrare, e restare è una scelta di ripiego, allora la fuga diventa una profezia che si autoavvera.

La Liguria, come molte realtà locali, ha interiorizzato da anni una specie di culto dell'altrove, amplificato dai social media: la metropoli se si vive in provincia, Milano se si vive a Genova, Londra se si vive a Milano. La vita "fuori" è descritta come dinamica e meritocratica mentre quella "dentro" è stagnante e decadente. Tutto questo rafforza il fatalismo per cui "qui non cambierà mai nulla".

La risposta non si trova in strategie di marketing, o nella colpevolizzazione di chi parte, ma nel creare spazi in cui vivere la sfida di non fuggire dai problemi, ma fermarsi per risolverli insieme.

Parallelamente, occorre agire affinché la Liguria divenga un polo di attrazione per altri giovani italiani e non - capaci di generare progresso e sostenere il welfare.

Come diceva Sant'Agostino, di fronte ai tempi difficili, la risposta non è criticare il presente, ma cambiarlo: «I tempi siamo noi».

IL MANAGER COSTRUI GLI IMPIANTI DI SOCHI 2014 Russo arrestato a Rapallo, no dei giudici all'estradizione

TOMMASO FREGATTI / PAGINA 6



LAVORI FINO A SETTEMBRE SULLA A7 Autostrade, il ponte del 2 giugno sarà senza cantieri sulle riviere

EMANUELE ROSSI / PAGINA 14



Attivisti umiliati da Israele

I fermati della Flotilla in ginocchio e scherniti da Ben Gvir. Mattarella: «Trattamento incivile»

Derisi mentre erano inginocchiati, bendati e in stato di fermo: le immagini del ministro israeliano Ben Gvir con gli attivisti della Flotilla messi alla gogna, scatenano la reazione europea: «Un trattamento incivile», ha detto il presidente della Repubblica Mattarella. Meloni e Tajani «pretendono le scuse» di Tel Aviv. E alla fine Netanyahu prende le distanze dal ministro.

GIARTICOLI / PAGINE 2 E 3



L'Europa convoca gli ambasciatori

Gli attivisti della Flotilla inginocchiati dopo lo sbarco L'ARTICOLO / PAGINA 3

VERTICE MELONI-IMDI

Alberto Quarati / PAGINA 11

Il patto Italia-India, Rixi: «Porti al centro»

ROLLI



HORMUZ, SBLOCCO POSSIBILE

Serena Di Ronza / PAGINA 4

Usa-Iran verso l'intesa Trump: «Netanyahu farà quello che decido»

Sembra più vicina l'intesa tra Stati Uniti e Iran sullo sblocco dello stretto di Hormuz. I mediatori del Golfo stanno limando il testo. Trump ostenta ottimismo, telefona a un riluttante Netanyahu e poi dice: «Farà quello che voglio io».

Maldivi, recuperati tutti i corpi

Accertamenti sulle attrezzature «Non erano idonee alle immersioni in grotta»

LE POLEMICHE

Marco Fagandini / PAGINA 7

I familiari di Gualtieri: «Vogliamo chiarezza»

Si sono concluse alle Maldivi le operazioni di recupero dei corpi della spedizione partita da Genova. Parla il legale del tour operator: «Le attrezzature utilizzate non erano adatte alle immersioni in grotta».

POLITICA

Centrodestra, ora Salvini evoca il voto anticipato

Michela Suglia / PAGINA 5

La maggioranza di centrodestra mostra segni di fibrillazione e Matteo Salvini arriva per la prima volta a evocare il voto anticipato. I nodi da risolvere: dalla Rai alla Consob fino al duello continuo FI-Lega.

CENTRALE A FUSIONE

Progetto Iter Ansaldo Nucleare completa i test

Gilda Ferrari / PAGINA 13

Ansaldo Nucleare annuncia il completamento dei test sui sistemi di controllo da remoto del reattore a fusione nucleare Iter, in costruzione nel sud della Francia: un progetto fondamentale per l'energia pulita del futuro.



«NOI, DA PEGLI A CADARACHE CON L'EMOZIONE DI LAVORARE ALL'ENERGIA DELLE STELLE» ENRICO GOLLO / PAGINA 13



GOLD INVEST ACQUISTIAMO E VENDIAMO PREZIOSI ACQUISTIAMO ORO ARGENTO DIAMANTI GIOIELLI E OROLOGI CORSO BUENOS AIRES, 98 161 29 GENOVA (GE) 351 8707 844 www.goldinvestgenova.it

Giro, a Chiavari il terzo squillo di Narvaez

L'ecuadoriano impone il ritmo nella tappa ligure. Eulalio resta in rosa

Valerio Arrichiello / INVITATO A CHIAVARI

Il Giro d'Italia fa tappa nel Tigullio e il ciclista ecuadoriano Jhonatan Narvaez impone il suo ritmo, prima incollandosi a Mas e poi bruciandolo in volata a Chiavari. Eulalio resta sempre in maglia rosa. Oggi l'arrivo a Novi Ligure.



GOLD INVEST ACQUISTIAMO E VENDIAMO PREZIOSI ACQUISTIAMO ORO A €130 /gr ACQUISTIAMO ARGENTO A €1.900 /kg STERLINA €920

LE QUOTAZIONI POSSONO LEGGERAMENTE VARIARE IN BASE AL PRINZIPIO DI PUBBLICITÀ DEL MERCATO INTERNAZIONALE



Edizione chiusa in redazione alle 22

€ 3* in Italia — Giovedì 21 Maggio 2026 — Anno 162', Numero 137 — ilsol24ore.com

*In vendita abbinata obbligatoriamente con i Focus del Sole 24 Ore (il Sole 24 Ore + Focus e...), Solo nelle province di Trento e Bolzano in abbinamento obbligatorio con l'Adige e l'Alto Adige al prezzo complessivo di € 4,90 (costi Focus facoltativi a € 0,50, solo se esclusivamente per gli abbonati. Prezzi in vendita separata dal Sole 24 Ore



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Locazioni
Stretta anti frodi sugli affitti brevi: invio dati su notti e ospiti



Giuseppe Latour — a pag. 34

Oggi con il Sole
Modello Redditi: la guida rapida per le società di capitali



— a 1,00 euro più il prezzo del quotidiano



FTSE MIB 49181,66 +1,71% | SPREAD BUND 10Y 72,88 -5,78 | SOLE24ESG MORN. 1673,52 +1,17% | SOLE40 MORN. 1781,99 +1,38% | **Indici & Numeri** → p. 35-39

Arriva il «BTP Italia Sì» anti inflazione

Obbligazioni retail

Dal 15 al 19 giugno l'emissione del titolo con durata di cinque anni

Cedole semestrali basate su un tasso fisso più l'inflazione Istat

Premio dello 0,6% per chi detiene il titolo fino alla scadenza

Torna il BTP indicizzato all'inflazione. Con alcune novità, a partire dal nome: «BTP Italia Sì». A differenza delle 20 edizioni del BTP Italia, il «Sì» sarà riservato a famiglie e risparmiatori, che avranno a disposizione tutti e cinque i giorni del collocamento, dal 15 al 19 giugno. La durata è di cinque anni, ed è previsto un premio fedeltà dello 0,6% per chi acquista il titolo nella settimana di offerta e lo mantiene fino alla scadenza naturale.

Le cedole, semestrali, saranno basate su due componenti: il tasso fisso, che sarà comunicato venerdì 12 giugno, e sarà garantito anche nel caso di deflazione, e l'inflazione (Indice FoI) del semestre rilevato dall'Istat. La somma delle due componenti determinerà l'importo delle cedole.

Gianni Trovati — a pag. 3

APERTO IERI A TRENTO IL FESTIVAL DELL'ECONOMIA



Tutto esaurito nel primo giorno di Festival

IL MINISTRO

Salvini: carburanti, ora il Dl. In manovra aiuti dalle banche

Manuela Perrone — a pag. 6

IL MANAGER

Tronchetti Provera: Occidente unito nei negoziati Usa

Chiara Di Michele — a pag. 8

L'IMPREDITORE

Caltagirone: frenare big tech per tutelare la democrazia

Celestina Dominelli — a pag. 9

IL CARDINALE

Ravasi: trovare forza per aprirsi alle parole dei giovani

Lello Naso — a pag. 1 del Dorso

IL COMMISSARIO EUROPEO

Fitto: Patto Ue, confronto in corso su energia e Pnrr

Luca Becchetti — a pag. 7

IL NOBEL

Pissarides: così l'AI esalta le competenze oltre la scienza

Giulia Crivelli — a pag. 5

L'IMPREDITORE

Benetton: spezzare i venti di guerra, sostenere i giovani

Angela Migliorisi — a pag. 10



Festival. La prima pagina del dorso dedicata al vesudario della manifestazione di Trento

CONFINDUSTRIA

Csc: «Senza stop alla guerra rischio stagnazione»

Nicoletta Picchio — a pag. 21

L'ANALISI

LO SCENARIO INCERTO E LE NOSTRE DEBOLEZZE

di Stefano Manzocchi — a pag. 21

Partite Iva, proroga tasse a fine luglio Poi ritardi più cari

Decreto accise

In arrivo la proroga al 20 o al 31 luglio dei versamenti in scadenza al 30 giugno per le partite Iva obbligate all'Isa. Ma per chi paga entro un mese dalla scadenza la maggiorazione è dello 0,8% (e non dello 0,4%). **Parente e Trovati** — a pag. 12

VIA LIBERA ALLA CAMERA

Ok al Dl fiscale: il fondo perduto per gli esodati 5.0 è aiuto di Stato

Roberto Lenzi — a pag. 31

Dazi: via libera Ue al patto commerciale con gli Stati Uniti

Rapporti transatlantici

Parlamento e Consiglio Ue hanno trovato l'intesa per l'attuazione dell'accordo commerciale con gli Stati Uniti. Trump ha minacciato nuovi dazi se l'intesa non sarà ratificata entro il 4 luglio. **Cerretelli, Romano, Santacroce** — a pag. 2

AUTORITÀ DI BORSA

Carlo Comporti in corsa per la presidenza dell'Esma

Isabella Bufacchi — a pag. 27

AUTOMOTIVE

Stellantis, accordo con Dongfeng per la produzione in Francia

Matteo Meneghelli — a pag. 27

RISIKO BANCARIO

Intesa studia l'acquisizione della private bank spagnola Singular

Luca Davi — a pag. 29

MECALUX

Pallet Shuttle Automatico 3D

Produttività - Elevata capacità
Flessibilità - Velocità operativa

02 98836601
mecalux.it

PANORAMA

SDEGNO IN TUTTO IL MONDO

Flottilla, Ben Gvir umilia gli attivisti prigionieri Israele sotto accusa Netanyahu: errore

Gli attivisti della Global Sumud Flottilla in ginocchio, bendati, ammanettati e irrisi dal ministro israeliano Ben Gvir. Netanyahu: Ben Gvir ha sbagliato. Critiche da tutto il mondo. Condanna anche dell'ambasciatore Usa in Israele. Italia, Francia e Spagna convocano gli ambasciatori. — a pagina 4



LA CONDANNA DELL'ITALIA

Mattarella: trattamento incivile, livello infimo

Un trattamento incivile inflitto a persone fermate illegalmente che tocca un livello infimo. Così Sergio Mattarella su Flottilla. Meloni e Tajani: pretendiamo scuse, subito liberi. — a pagina 4

PER I MEDIA ARABI

Usa-Iran, possibile intesa Testo alle limature finali

Secondo i media arabi è in fase di limatura il testo di un'intesa tra Usa e Iran. L'annuncio potrebbe arrivare a breve. Il capo dell'esercito pakistano Munir atteso oggi in Iran. — a pagina 4

CONFERMA UNANIME

Patuelli alla guida dell'Abi per altri due anni

Altri due anni alla presidenza Abi per Antonio Patuelli. In carica dal 2013, il banchiere ravennate è stato indicato all'unanimità dal comitato esecutivo per un ulteriore mandato. — a pagina 28

Nòva 24

Pianeta Africa
Sfida smartphone a basso costo

Alberto Magnani — a pag. 25

Lombardia

Domani con il quotidiano. Nelle edicole della regione

Sud

Domani, in Campania, Puglia, Calabria, Basilicata, Sicilia e Sardegna

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
Scopri le offerte:
ilsol24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti: 02.30.300.600



S TORCHIATA
 Il gay pride di Roma esclude Francesca Pascale. Quelli di sinistra contro quelli di destra. Lgbt vestiti col cartellino rosso

IL TRIDENTE DELLA DISCORDIA
 Tra carico-scarico e Ztl centro storico al collasso
 Verucci e Zanchi alle pagine 18 e 19

FESTIVAL DEL CINEMA
 Ornella Muti a Cannes nel cast di «Roma elastic»
 Bianconi a pagina 25

a pagina 30
le stelle di Branko



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



VALLEVERDE

San Timoteo, diacono e martire

Giovedì 21 maggio 2026

DIRETTO DA DANIELE CAPEZZONE

Anno LXXXII - Numero 138 - € 1,20*

ISSN 0391-6990
www.iltempo.it

DI DANIELE CAPEZZONE



**Al governo gli adulti
 All'opposizione
 gli studenti in ricreazione
 Mentre i jihadisti (mini e non)
 già stanno in mezzo a noi**

Ora basta: anche per i signori dell'opposizione sarebbe venuto il momento di comportarsi da persone serie. Il mondo è in fiamme, con due guerre in corso, una crisi energetica in atto ed una probabile stagnazione economica alle porte. Davvero vogliamo perdere tempo con le polemichette, con il teatrino della politica, con le sceneggiate vittimistiche, con il grido isterico «Meloni venga in Aula a riferire»? Forse non è ancora chiaro a qualche struzzo, ma a Modena abbiamo assistito al primo attentato terroristico «all'islamica». Non ho scritto: «Islamico», perché saranno le indagini a chiarire la posizione dello stragista di origine marocchina. Ma «all'islamica» possiamo certamente dirlo: perché le modalità sono state proprio quelle.

Non basta ancora? A Firenze è stato beccato un mini-jihadista 15enne, a cui la magistratura aveva improvvisamente revocato una misura cautelare l'autunno scorso. Capite? Era stato collocato in comunità esattamente per un rischio terroristico, ma le toghe lo hanno sostanzialmente rimandato a spasso.

Rileggete l'apertura de Il Tempo del 16 marzo scorso, con i pezzi del grande e compianto Roberto Arditti e del nostro vice-direttore Alessio Gallicola. Il titolo era: «Mini-jihadisti tra noi». Avevamo purtroppo visto correttamente in anticipo.

Ecco: davanti a tutto questo, il governo sta lavorando in modo serio e silenzioso per prevenire i rischi. È chiaro che né Palazzo Chigi né il Viminale si metteranno mai a spargere panico: ci mancherebbe altro. Ma, oltre al lavoro di intelligence, è un gran merito dell'esecutivo aver dimezzato gli sbarchi e aver ottenuto in Ue quella lista unica dei paesi africani e asiatici dove si potranno effettuare rimpatri che sarà operativa da giugno. Dunque, su una base già ottima (sbarchi ridotti a metà), potrà partire una raffica di rimpatri. Non perché gli immigrati siano terroristi: ma perché l'immigrazione fuori controllo e la relativa mancata integrazione anche delle seconde generazioni rappresentano la proverbiale bomba sotto il tavolo.

Rispetto a tutto questo l'opposizione che fa? Non riesce a pronunciare né il sostantivo «terrorismo» né l'aggettivo «islamico». Male, anzi malissimo: da una parte (al governo) ci sono gli adulti nella stanza, dall'altra (a sinistra) ci sono gli eterni studenti in ricreazione.

Ps
 Il Tempo deve ringraziare il ministro Piantedosi. Gli avevamo rivolto un appello su una questione solo apparentemente secondaria, e cioè la riforma della polizia locale. Si tratta di 60mila uomini e donne che possono essere integrati nel sistema della sicurezza nazionale: equipaggiandoli adeguatamente e coinvolgendoli nell'azione di pubblica sicurezza. Il Ministro degli Interni (lo trovate su questa stessa pagina) ci ha scritto una lettera importante e densa di contenuti. Quei suoi decreti delegati, una volta che la legge delega sarà passata, potranno rappresentare una delle misure più importanti di questo finale di legislatura. Buon lavoro, Ministro.

*IN ITALIA FATE SANE ECCEZIONI TERRITORIALI I VEDI GERENZA

Mini Jihadisti graziati dai giudici

A Firenze arrestato un 15enne legato all'Isis: progettava un attacco. A ottobre il minore aveva ricevuto una misura cautelare per la stessa ragione. Ma la magistratura aveva revocato il provvedimento. A marzo scorso l'allarme de Il Tempo: «Mini-jihadisti tra noi». Come volevasi dimostrare...

DI FRANCESCA MUSACCHIO
alle pagine 4 e 5



Modena, storia di una Procura

L'estrema «cautela» mostrata nella vicenda di Salim non si era vista in passato

Pandolfini a pagina 6



DI FRANCESCO STORACE

Sinistra in amnesia
 Ha dimenticato la parola terrorismo

a pagina 4

DI DAVIDE ROMANO

Altro che sollievo
 Il lupo solitario è un incubo

a pagina 6

Flotilla, polemiche sul video degli attivisti ammanettati: Netanyahu bacchetta il ministro Bibi liquida Ben Gvir e chiude il caso Il delirio del «grillino» Carotenuto

Bibi Netanyahu bacchetta il suo ministro Ben Gvir che deride gli attivisti delle barche della Flotilla portati in Israele: «È stato un errore». Intanto l'«ostaggio» Carotenuto (M5S) fa interviste e delira sui rapiti del 7 ottobre.

De Leo e Rosati alle pagine 8 e 9



CASO COSPITO

Delmastro condannato
 I giudici ignorano la richiesta della Procura

Buzzelli a pagina 7

**PRENOTA, PAGA
 E REGALA IL TAXI
 A CHI VUOI TU
 CON INTAXI APP**



SCOPRI DI PIÙ SU WWW.INTAXI.IT

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

LA LETTERA DEL MINISTRO A IL TEMPO

Piantedosi: strategia e risultati su immigrati e ordine pubblico Ora la polizia locale va integrata nel sistema di sicurezza nazionale

Gentile Direttore, ho letto con grande interesse il Suo editoriale di qualche giorno fa su il Tempo e desidero ringraziarla innanzitutto per l'attenzione (...)



Segue a pagina 3

Il Tempo di Osho

Il premier indiano Modi a Roma e scoppia la «Melodi diplomazia»



Salvatori a pagina 10

VOLATA CHAMPIONS

Domenica Roma a Verona Il tecnico si gioca tutto con l'attacco «pesante» Soulé con Dybala e Malen

Illo pagino 26 e 27

PARLA L'EX PEROTTI

«Con Gasperini la Roma può fare il salto di qualità per vincere»

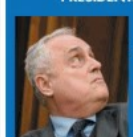
Pes a pagina 27



PRESIDENTE CONTRO TUTTI

«Lotito annuncia miliardi alla Lazio critica i giocatori e insulta i tifosi»

Salomone a pagina 28



PLAYOFF BASKET

Stasera la Virtus Roma parte all'assalto della finale

Cicciarelli a pagina 29



ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

Ricotti (Politecnico Mi): gli impianti nucleari costano un decimo rispetto alle fonti alternative

Alessandra Ricciardi a pag. 6

ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

UNA MANOVRA BIS

Iva, Pex, pagamenti PA, pacchetti dall'estero, concordato, rottamazione: il decreto legge fiscale riscrive la legge di bilancio 2026

Cerisano a pag. 20

Un concordato antievasione

Quasi 200 mila partite Iva hanno aumentato il proprio reddito dichiarato per allinearsi ai livelli di affidabilità fiscale chiesti dal concordato preventivo biennale

NON PROFIT

Gli Enti del terzo settore che svolgono attività commerciale sono tenuti alla doppia iscrizione al Runt e al Registro delle imprese

de Angelis a pag. 29

Quasi 200 mila partite Iva hanno aumentato il proprio reddito dichiarato per allinearsi ai livelli di affidabilità fiscale richiesti dal concordato preventivo biennale. È il dato emerso dalla risposta della sottosegretaria all'Economia Sandra Savino nel question time in Commissione Finanze della Camera. Secondo il Governo l'istituto avrebbe prodotto l'emersione di imponente soprattutto tra i contribuenti con livelli di affidabilità fiscale più bassi.

RECORD ASSOLUTO

Per Selvaggia Lucarelli 1,8 milioni di ricavi dalla newsletter

Secchi a pag. 19

Salva Casa, il sottotetto diventa abitabile in deroga alle distanze da confine e costruzioni



Grazie al Salva Casa il sottotetto diventa abitabile in deroga alle distanze dal confine e tra costruzioni previste dalle norme comunali e statali vigenti al momento dell'intervento di recupero: la legge regionale, infatti, può disporre diversamente per i soli interventi edilizi di recupero dei sottotetti che rientrano nelle opere di rigenerazione urbana, per i quali perde rilievo la distinzione fra nuove costruzioni e ristrutturazioni. A patto, però, che non siano modificate la forma e la superficie e siano invece rispettate le distanze vigenti all'epoca dell'originaria costruzione dell'edificio in cui si trovava il sottotetto. Così la Cassazione civile.

Ferrara a pag. 24

DIRITTO & ROVESCIO

Martedì si è corso la cronometro del Giro d'Italia 2026, tra Viareggio e Massa. Gli strateghi, utilizzando tutti gli strumenti resi disponibili dall'intelligenza artificiale, avevano previsto i risultati degli atleti di punta: vincitore Filippo Ganna, con un tempo stimato di 45 minuti. Effettivamente ha vinto Ganna (ma non c'era bisogno dell'IA per arrivarci). Il suo tempo però è stato di quasi un minuto superiore al previsto. A Jonas Vingegaard si è attribuito un quinto posto dietro Ganna e un ritardo di un minuto. È arrivato tredicesimo con tre minuti di ritardo. Giulio Pellizzari, l'unico italiano in lotta per la classifica generale, avrebbe dovuto piazzarsi dal sesto posto in giù con un ritardo di 6 minuti dal vincitore, invece è arrivato diciottesimo con un ritardo di 3 minuti e 18 secondi. In pratica, l'IA ha top-pato.

Escrow agreements e accordi di garanzia. Quando la fiducia non basta, scegli Unione Fiduciaria

Unione Fiduciaria è il partner di riferimento per l'intervento fiduciario in accordi di escrow e meccanismi contrattuali di garanzia.

Spesso in collaborazione con primari studi professionali (avvocati, commercialisti, nota) Unione Fiduciaria studia e realizza mandati fiduciari connessi a escrow agreements e altri accordi di garanzia. Unione Fiduciaria ha una vasta esperienza nell'assunzione del ruolo di soggetto terzo indipendente incaricato della custodia, amministrazione e rilascio di partecipazioni societarie, disponibilità liquide, strumenti finanziari e altri attivi, in conformità alle condizioni e tempistiche stabilite da fattispecie contrattuali o giudiziali.

UNIONE FIDUCIARIA
MILANO | ROMA | GENOVA | TORINO

unionefiduciaria.it @in

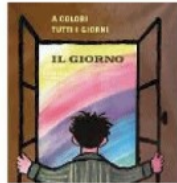


LA NAZIONE

GIOVEDÌ 21 maggio 2026
1,80 Euro

Firenze - Empoli

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it



Milano, a Palazzo Bovara l'evento per il compleanno del quotidiano

Quando la cronaca si fa Storia I primi settant'anni de Il Giorno

All'interno inserto speciale con la riproduzione della prima pagina del 1956



Flotilla, arresti e umiliazioni «Israele liberi gli attivisti»

Il ministro Ben-Gvir deride i 430 militanti fermati al largo: bendati e messi in ginocchio. L'ira dell'Italia Mattarella: trattamento infimo e incivile. Meloni e Tajani: Tel Aviv si scusi. Convocato l'ambasciatore

IL MONDO IN FIAMME

[I media arabi, Trump conferma](#)

Spiragli per la tregua tra Iran e States «Accordo vicino»

Mantigioni e Boni a pag. 6

[Xi abbraccia Putin, asse anti americano](#)

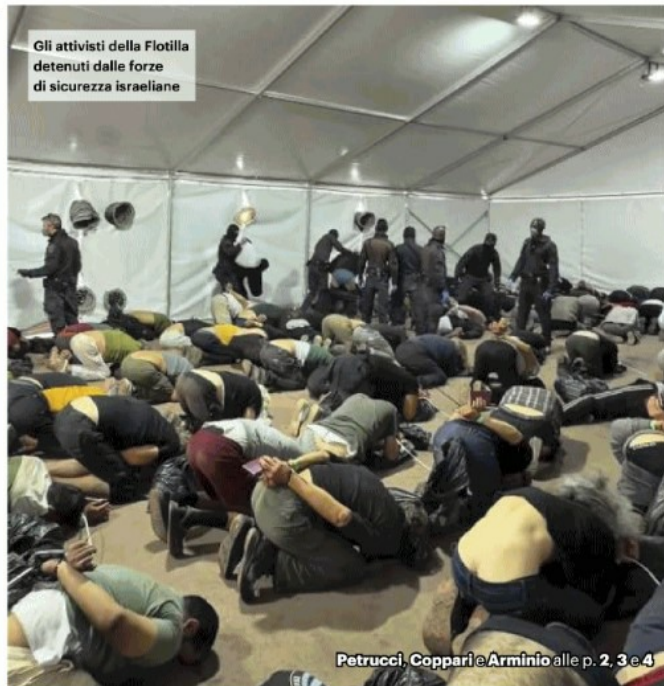
Dazi, l'Ue vara l'intesa con gli Usa Ma con lo scudo

Ottaviani e Marin alle p. 8 e 10

[Il nodo delle risorse](#)

Nato e riarmo agitano la maggioranza

Prosperetti a pagina 12



Gli attivisti della Flotilla detenuti dalle forze di sicurezza israeliane

Petrucci, Coppari e Arminio alle p. 2, 3 e 4

DALLE CITTÀ

FIRENZE Avrebbe interagito con estremisti



Legami con l'Isis Arrestato quindicenne

Mecarozzi a pagina 18

EMPOLI Nella notte

Paura al pronto soccorso Arrestato giovane violento

Servizio in Cronaca

FUCECCHIO Festa in piazza

Palio, svelato il Cencio «Opera che arriva da lontano»

Servizio in Cronaca

EMPOLI Salvaguardia dell'ambiente

Sponda dell'Arno riqualficata «Favorirà le api e la biodiversità»



Cioni in Cronaca



[La vita del 27enne ai raggi X: l'ossessione per il lavoro](#)

I misteri di El Koudri Al setaccio telefoni, pc e contatti: le piste del rancore Modena si divide in due piazze

Reggiani e Annesse alle p. 16 e 18



[A breve le prime autopsie](#)

Maldive, recuperati gli ultimi due corpi

Jannello a pagina 20

[Lo studente fu accolto per una sigaretta e 50 euro](#)

Rimase invalido dopo il pestaggio, abbraccia l'aggressore: «Troppi 20 anni di condanna»

Giorgi a pagina 21



ARMANI / Archivio



la Repubblica



Fondatore
EUGENIO SCALFARI

Direttore
MARIO ORFEO



il venerdì

DOMANI IN EDICOLA

il venerdì
Spielberg racconta
gli alieni a Angela

Rspettacoli
Bennato: dipingendo
do dignità ai derelitti
di **LUIGI BOLOGNINI**
a pagina 44



Giovedì
21 maggio 2026

Anno 51 - N° 115

Oggi con
door e Album Prime Pagine
In Italia **€ 2,50**

La vergogna di Israele

Ben-Gvir umilia gli attivisti della Flotilla in stato di fermo, inginocchiati e bendati. L'ira dell'Italia, convocato l'ambasciatore Mattarella: trattamento incivile di persone bloccate illegalmente. Meloni: inaccettabile. Schlein: serve azione forte del governo

dal nostro inviato
FABIO TONACCI

ASHDOD
Su un tappeto di schiene umiliate e vilipesi, il ministro dell'odio balla la danza più indecente. La propaganda. «Erano arrivati con tanto orgoglio, guardateli come sono ridotti ora».
a pagina 2 a pagina 5

Se questo è un ministro

di **MASSIMO ADINOLFI**

Ditemi se questo è un ministro. Uno che passa tra gli attivisti della Global Sumud Flotilla inginocchiati e ammanettati dandogli sarcasticamente il benvenuto in Israele. Uno che sventola la bandiera israeliana con aria di schermo. Uno che quando una ragazza grida «Free, free Palestine» dice: «ben fatto!» all'indirizzo dell'agente che l'afferra per la testa spingendola violentemente a terra. Ditemi se Itamar Ben-Gvir sia davvero un degno e civile rappresentante di Israele, unica democrazia in Medio Oriente.
a pagina 13



Gli attivisti della Flotilla bendati e in ginocchio mentre Ben-Gvir li deride



Salvini agita il centrodestra
"Non escludo il voto anticipato"

di **LORENZO DE CICCO**

Matteo Salvini, leader leghista e vicepremier del governo Meloni



Come se non bastassero i cocci quotidiani del governo, ecco Matteo Salvini che, tra una frecciata all'Ue e l'altra, fa tintinnare il voto anticipato come il mazzo di chiavi del custode. Dentro Fratelli d'Italia si è subito sparsa un'aria antica, salmastra, da mojito istituzionale: aria di Papeete. Ospite del Festival dell'economia di Trento, il segretario della Lega fa capire che la legislatura potrebbe non arrivare alla scadenza naturale. E non per anticipare il voto di qualche mese, come ripete da tempo Giovanbattista Fazzolari, per evitare che pure il prossimo esecutivo si insedi in autunno, in piena discussione della legge di bilancio.
a pagina 15

Tra Usa e Iran intesa più vicina
Xi-Putin, alleanza anti Trump

di **PAOLO BRERA** e **GIANLUCA MODOLO**

a pagina 6 e a pagina 9

L'America accusa Raúl Castro per quattro omicidi del 1996

di **LAURA LUCCHINI** e **PAOLO MASTROLILLI**

alle pagine 10 e 11

BLINDARTE CATALOGHI ONLINE WWW.BLINDARTE.COM

BLINDHOUSE TEL 081 2394642 WWW.BLINDHOUSE.IT

BLINDARTE NAPOLI TEL 081 2395261 INFO@BLINDARTE.COM

BLINDARTE MILANO TEL 02 36555446 INFO@BLINDARTE.COM

GASPARE TRAVERSI (1722 - 1776) La partita a carte

ASTE 28 MAGGIO NAPOLI E LIVE

- DIPINTI ANTICHI E DIPINTI E SCULTURE DEL XIX SECOLO ASTA 120 | ore 16.00
- ARTE MODERNA E CONTEMPORANEA ASTA 121 | ore 18.00

ASTE ONLINE | SCADENZA LOTTI TRA IL 10 E IL 16 GIUGNO 2026

- GIOIELLI, OROLOGI E ARGENTI
- DESIGN, ARREDI E OGGETTI D'ARTE

LE CITTÀ AL VOTO
Venezia, la sinistra sogna il ribaltone "Difendiamola"

dalla nostra inviata
ANNALISA CUZZOCREA

VENEZIA
Venezia è acqua e terra. Arcipelago e laguna. Sono le calli affollate di turisti che trascinano trolley giganti sui ponti panoramici, e i quartieri operai di Marghera e Campalto, con le "formichine" bengalesi che mangiano in terra davanti a Fincantieri.
a pagina 17

L'INTERVISTA

LA STORIA

Hornby: ai miei figli ho trasmesso la febbre a 90'

dal nostro corrispondente
ANTONELLO GUERRERA

a pagina 29

La lezione di Davide che in tribunale abbraccia i carnefici

di **ROSARIO DI RAIMONDO**

MILANO
In un momento di pausa, Davide Cavallo si volta verso il suo avvocato: «Posso avvicinarmi a loro?». A fatica si alza dalla sedia reggendosi sulle stampelle, raggiunge gli imputati: Alessandro Chiani, il ragazzo che lo ha accoltellato, e Ahmed Atia, il coattaneo che rimase fermo.
alle pagine 24 e 25, servizio di **DE LUCA**

Prezzi di vendita all'estero: Grecia € 3,50 - Croazia, Francia, Monaco P., Slovenia € 4,00 - Svizzera italiana CHF 4,50 - 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@mazzonit.it



con Isac Asimov € 12,40



IL RACCONTO
 A che ora si alza il mondo
 l'Italia tra chi dorme di più
 CATERINA SOFFICI — PAGINA 18



L'INTERVISTA
 Risi: "La fine del Sorpasso
 ci dice chi siamo oggi"
 ALESSANDRO COLOMBO — PAGINA 19



IL CALCIO
 Spalletti al bivio del derby
 l'ombra delle dimissioni
 ODDENINO, RIVA — PAGINE 28 E 29

1,90€ II ANNO 160 II N.134 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

GIOVEDÌ 21 MAGGIO 2026

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



XI VEDE PUTIN E ALZA I TONI CON TRUMP: "NO ALLA LEGGE DELLA GIUNGLA". IRAN, PIÙ SPERANZE DAI NEGOZIATI: "SIAMO ALLE FASI FINALI"

Ben-Gvir, crisi Italia-Israele

Il ministro umilia e deride gli attivisti Flotilla. Mattarella: livello infimo. Meloni: pretendo le scuse

IL COMMENTO

Un governo canaglia
 isolato dal mondo

ANNA FOA

Il ministro israeliano Ben-Gvir ha visitato nel porto israeliano di Ashdod gli attivisti della Flotilla rapiti dall'IDF in acque internazionali, legati e costretti a stare inginocchiati col volto a terra in una posizione quanto mai umiliante. Il ministro, non nuovo a simili azioni nei confronti di detenuti ammanettati, li ha violentemente irrisi. Lo vediamo in un video che non è un falso creato dall'Al, ma un video autentico. — PAGINA 8

I VERTICI

L'ordine globale
 ridisegnato in Cina

ETTORE SEQUI

La scena di Trump e Putin che, a pochi giorni di distanza, attraversano la Grande Sala del Popolo racconta che il mondo non è ancora diventato cinese, ma sempre più crisi globali passano ormai da Pechino. La sequenza Trump-Putin può essere letta attraverso quattro aspetti principali. — PAGINA 11

IL CASO

Così Pechino nega
 l'ossigeno allo Zar

ANNA ZAFESOVA

Il primo risultato tangibile della visita di Vladimir Putin a Pechino è stato il crollo, alla borsa di Mosca, delle quotazioni di Gazprom, il gigante energetico che un tempo era il principale singolo contribuente russo e oggi è in perdita. — PAGINA 23



La violenza razzista di un uomo feroce

FABIANA MAGRI

Gli attivisti della Flotilla ammanettati al porto di Hashdod AMABLE, CAMILLI, CAPURSO, MALFETANO E IL TACCUINO DI SORGI — PAGINE 2-4

IL LEADER DEL CARROCCIO: CAOS ECONOMIA. IRRITAZIONE FDI, LA PREMIER FRENA L'ALLEATO

Salvini apre al voto anticipato

L'INTERVISTA

Vannacci: "Nessuno
 può più fermarci"

FRANCESCO MOSCATELLI

«Futuro Nazionale? «Cresce in modo astronomico». I fatti di Modena? «La cittadinanza non è un pezzo di carta». La guerra in Ucraina? «L'Europa vuole far fallire la pace». Parola di Roberto Vannacci, leader di Futuro Nazionale. — PAGINA 13

IL RILASCIO

Ci sono affermazioni difficili da correggere, precisare, rettificare. Restano e segnano una crepa nella quotidiana autorappresentazione di un governo. Come quelle con cui Matteo Salvini evoca la fine anticipata della legislatura. — PAGINA 25

Dazi, dopo l'accordo
 l'Ue spera nei mercati

SERENA SILEONI — PAGINA 23

IL CASO MODENA

La Lega e l'autogol
 del tremendismo

GIANNI OLIVA

Politicamente, il tremendismo verbalaiolo di Salvini non è pericoloso, né destabilizzante: semmai, è patetico, perché aggraviglia minacce nuove su un canovaccio sempre uguale. Ora tocca alla cittadinanza da revocare. — PAGINA 15

LA SENTENZA DI MILANO

Davide abbraccia
 i suoi carnefici
 La rivoluzione
 del perdono

RAFFAELLA ROMAGNOLLO



Penso all'abbraccio che fa scalpore e mi domando se possa essere legittimamente ascritto alla gigantesca e misteriosa fattispecie del «perdono». Gigantesca perché percepita come prossima alla santità. Misteriosa perché, comunque, molto difficile da definire a parole. SERRA, SIRAVO — PAGINA 17

LA RICERCA

Nelle periferie
 quei ragazzi feriti
 dallo sguardo
 degli altri

CHIARA SARACENO



«Serebbero più parchi e meno pregiudizi sul mio quartiere». Così dichiara un tredicenne coinvolto nella ricerca di Save the Children sull'esperienza dei bambini e adolescenti che crescono nelle periferie urbane dei comuni capoluogo delle aree metropolitane. — PAGINA 23

Buongiorno

Gli innocenti al quadrato

MATTIA FELTRI

Quasi tre anni e mezzo fa, il 18 gennaio del 2023, scelsi per il Buongiorno un titolo molto spericolato: "Un paese civile". Spericolato perché non era un titolo ironico, proprio ci credevo, ero pervaso da quel sentimento solitamente così fuori luogo: l'orgoglio. Allora nelle carceri italiane — dati di Antigone a fine dicembre — c'erano diciassette bambini. Per chi non lo sapesse, in Italia funziona così: quando una donna va in carcere, se ha un figlio molto piccolo, fino a sei anni, se lo porta con sé. Non è magnifico? Non potendo separare la madre dal figlio, non si fa uscire lei, si fa entrare lui. Diciassette reclusi nell'età dell'innocenza, da innocenti al quadrato. Ma in quel gennaio di tre anni fa, il Partito democratico con Debora Serracchiani chiese una via preferenziale per una proposta di legge, e la

maggioranza si astenne di modo che fosse approvata al voto. La legge aveva l'ambizione di trasformare in realtà il motto di un buon proposito: "Mai più i bambini in carcere". Di lì in avanti, le madri arrestate o condannate sarebbero andate in casa famiglia. Che poi sempre un carcere è, solo in luoghi un po' meno infami. Lo spericolato — io — scrisse così: "Una legge civile, voluta da un'opposizione civile e accompagnata da una maggioranza civile. Per una volta". L'altro giorno è uscito l'ultimo report di Antigone sulla situazione carceraria e, in mezzo a una granuola di record che Sinner si deve scansare, ecco il numero del paese civile che, per volontà della sua maggioranza di governo, quella legge l'ha poi manomessa: i bambini in carcere con la mamma sono ora ventisette. —

Futuro in corso.
 Crediamo che la transizione sostenibile abbia bisogno di comunità aperte e partecipative. Anche adesso, anche qui.
 EDISON Diventiamo l'energia che cambia tutto.



DIFENDIAMO L'EUROPA
VALLEVERDE

L'anno scorso dall'Agazia delle Dogane l'Erario ha ricevuto 82 mlrd
Valente a pagina 9
Bankitalia vara la nuova guida che semplifica la vigilanza e prova la AI
Ninfore a pagina 5



il quotidiano dei mercati finanziari

Misoni resta in mani italiane
Il controllo passa a Fsi

Il fondo di Tamagnini sale dal 41 al 75%. Con il 25% entra Katjes Quiet Luxury
Camurati in MF Fashion

Anno XXXVIII n. 008
Giovedì 21 Maggio 2026
€2,00 *Classedtori*



VALLEVERDE

FTSE MIB +1,71% 49.182 DOW JONES +1,14% 49.926** NASDAQ +1,29% 26.203** DAX +1,38% 24.737 SPREAD 73 (-4) €/\$ 1,16
** Dati aggiornati alle ore 19,30

IL MINISTRO DELLA DIFESA A MF-MILANO FINANZA

Crosetto: l'Ue si muova

*Bruxelles deve attivare in tempi stretti meccanismi a favore di industria ed economia
I soldi dei fondi Safe? Non sono idonei per finanziare le misure contro il caro-energia*

PIAZZA AFFARI +1,7%. IL MEF ANNUNCIA UN BTP ITALIA LEGATO ALL'INFLAZIONE

Capponi, Di Rocco e Rigamonti alle pagine 3, 7 e 9



Donald Trump

SALVACONDOTTO

Trump sigla accordo col fisco americano mentre si indaga su trading sospetti

Corvi a pagina 2

CHIUSURA VOLONTARIA

**Rnc convertite solo al 93,5%
Tim risparmia 30 milioni**

Mapelli a pagina 15

ASSEMBLEA SULL'OPS

**Soci Commerz contro Unicredit
La ceo Orlopp: deve offrire di più**

Deugeni e Gualtieri a pagina 4



Bettina Orlopp

Il nostro tasso è molto alto. Ma ci scegli per molto altro.



Tasso lordo per Deposito a 6 mesi e interessi garantiti anche se svincoli prima.
Offerta per nuovi clienti e già clienti del conto ControCorrente con accredito di stipendio o pensione e per nuova liquidità. In esclusiva nelle filiali IBL Banca.



Migliora la vita di tutti i giorni



Se ti aspetti molto di più dal tuo conto e dalla tua Banca, è ora di scoprire cosa abbiamo da offrirti:

Vieni a conoscere il tuo consulente in filiale.

Missivato pubblicitario per finalità promozionali. Il tasso lordo di fondo indicativo è del 3% e si applica per effetto del versamento di 2000€ nel conto ControCorrente. Il tasso di interesse applicato è del 3% sulla nuova liquidità. L'offerta è riservata ai clienti del Conto ControCorrente e del Conto Conto Corrente. Per conoscere le condizioni di accesso all'offerta e per saperne di più sui servizi e sui prodotti offerti da IBL Banca, visitate il sito www.ibl.it o chiamate il numero verde 800 20 20 20. L'offerta è riservata ai clienti del Conto ControCorrente e del Conto Conto Corrente. Per conoscere le condizioni di accesso all'offerta e per saperne di più sui servizi e sui prodotti offerti da IBL Banca, visitate il sito www.ibl.it o chiamate il numero verde 800 20 20 20.

XI Acqua Film Festival 2026 su MyMovies dal 4 al 7 giugno, premiazione 6 giugno Casa del Cinema

Lungometraggi, documentari, corti 25 minuti e cortini max 3 minuti sul tema Acqua e il concorso Aqua&Students per l'undicesima edizione del festival fondato e diretto da Eleonora Vallone. XI edizione del concorso dedicato a due città-simbolo del Mediterraneo: Roma e Venezia, le "regine dell'acqua" Locandina XI acqua film festival da comunicato stampa (AGR) Si terrà dal vivo per la premiazione, il 6 giugno alla Casa del Cinema di Villa Borghese a Roma l'undicesima edizione dell'Aqua Film Festival, e in streaming dal 4 al 7

giugno 2026 su MyMovies , l'evento cinematografico internazionale, ideato e diretto da Eleonora Vallone. Aqua Film Festival è sostenuto dalla main partnership della Fondazione Roma e organizzato dall'Associazione ETS UNIVERSI AQUA, che ha scopi ambientalistici, sociali e di valorizzazione del territorio. Il focus della XI edizione è dedicato alle due città simbolo dell'eredità liquida del Mediterraneo: Roma e Venezia, le "regine dell'acqua". Capitali di civiltà e immaginari, diventano le protagoniste del percorso tematico "Roma et Venetiae Reginae Aquarum - L'acqua unisce le Civiltà", che indaga il loro legame millenario con l'acqua e le sfide contemporanee che oggi le

accomunano. Lungometraggi, documentari, corti di massimo 25 minuti e i "cortini" di massimo 3 minuti animeranno le proiezioni del festival. Sbarca anche alla Casa del Cinema Ci sedevamo sul tappo - Porto Rotondo il borgo inventato, diretto da Anna Testa, che sarà presente alla serata finale. Il documentario celebra i sessant'anni di Porto Rotondo, raccontandone la fondazione da parte dei fratelli Donà dalle Rose e l'evoluzione da area selvaggia a meta d'élite del Mediterraneo con varie testimonianze di volti noti. Sarà anche presentato dagli autori il docufilm Vamos. Storia vera di un sogno, diretto da Daniela Riccardi, un progetto di Giuseppe Rinaldi e una produzione Isolkappa. Il film racconta la storia dei Fratelli Leo, uniti dall'amore per la vita e per la corsa, mentre inseguono un sogno: partecipare in carrozzina alla Maratona di New York. Dario corre e presta simbolicamente le gambe al fratello Franco, tetraplegico dalla nascita. Un'intesa unica, raccontata attraverso un confronto continuo tra paure, desideri e speranze, mentre scorrono le immagini della Grande Mela e la quotidianità di una tranquilla cittadina di provincia. La Giuria dell'edizione 2026 del festival è composta dal produttore, distributore e Presidente di Giuria Pier Francesco Aiello con il regista Marco Amenta, l'attore Massimiliano Buzzanca, l'attrice Giulia Elettra Gorietti, il regista Riccardo Grandi, la direttrice di doppiaggio e regista Rossella Izzo, lo sceneggiatore e regista Stefano Lorenzi, il regista e sceneggiatore Enzo Monteneone, l'attrice e regista Monica Nappo, l'attrice Arianna Ninchi, lo sceneggiatore Giacomo Scarpelli e l'autrice e regista Anna Testa. La giuria assegnerà il Premio ROMA et VENETIAE REGINAE AQUARUM al Miglior film dell'edizione e miglior messaggio di unione culturale e alcune Menzioni speciali. La Menzione speciale Aqua & Turismo alla Miglior opera che unisce turismo,



Lungometraggi, documentari, corti 25 minuti e cortini max 3 minuti sul tema Acqua e il concorso Aqua&Students per l'undicesima edizione del festival fondato e diretto da Eleonora Vallone. XI edizione del concorso dedicato a due città-simbolo del Mediterraneo: Roma e Venezia, le "regine dell'acqua" Locandina XI acqua film festival da comunicato stampa (AGR) Si terrà dal vivo per la premiazione, il 6 giugno alla Casa del Cinema di Villa Borghese a Roma l'undicesima edizione dell'Aqua Film Festival, e in streaming dal 4 al 7 giugno 2026 su MyMovies . L'evento cinematografico internazionale, ideato e diretto da Eleonora Vallone. Aqua Film Festival è sostenuto dalla main partnership della Fondazione Roma e organizzato dall'Associazione ETS UNIVERSI AQUA, che ha scopi ambientalistici, sociali e di valorizzazione del territorio. Il focus della XI edizione è dedicato alle due città simbolo dell'eredità liquida del Mediterraneo: Roma e Venezia, le "regine dell'acqua". Capitali di civiltà e immaginari, diventano le protagoniste del percorso tematico "Roma et Venetiae Reginae Aquarum - L'acqua unisce le Civiltà", che indaga il loro legame millenario con l'acqua e le sfide contemporanee che oggi le accomunano. Lungometraggi, documentari, corti di massimo 25 minuti e i "cortini" di massimo 3 minuti animeranno le proiezioni del festival. Sbarca anche alla Casa del Cinema Ci sedevamo sul tappo - Porto Rotondo il borgo inventato, diretto da Anna Testa, che sarà presente alla serata finale. Il documentario celebra i sessant'anni di Porto Rotondo, raccontandone la fondazione da parte dei fratelli Donà dalle Rose e l'evoluzione da area selvaggia a meta d'élite del Mediterraneo con varie testimonianze di volti noti. Sarà anche presentato dagli autori il docufilm Vamos. Storia vera di un sogno, diretto da Daniela Riccardi, un progetto di Giuseppe Rinaldi e una produzione Isolkappa. Il film racconta la storia dei Fratelli Leo, uniti dall'amore per la vita e per la corsa, mentre inseguono un sogno: partecipare in carrozzina alla Maratona di New York. Dario corre e presta simbolicamente le gambe al fratello Franco, tetraplegico dalla nascita. Un'intesa unica, raccontata attraverso un confronto continuo tra paure, desideri e speranze, mentre scorrono le immagini della Grande Mela e la quotidianità di una tranquilla cittadina di provincia. La Giuria dell'edizione 2026 del festival è composta dal produttore, distributore e Presidente di Giuria Pier Francesco Aiello con il regista Marco Amenta, l'attore Massimiliano Buzzanca, l'attrice Giulia Elettra Gorietti, il regista Riccardo Grandi, la direttrice di doppiaggio e regista Rossella Izzo, lo sceneggiatore e regista Stefano Lorenzi, il regista e sceneggiatore Enzo Monteneone, l'attrice e regista Monica Nappo, l'attrice Arianna Ninchi, lo sceneggiatore Giacomo Scarpelli e l'autrice e regista Anna Testa. La giuria assegnerà il Premio ROMA et VENETIAE REGINAE AQUARUM al Miglior film dell'edizione e miglior messaggio di unione culturale e alcune Menzioni speciali. La Menzione speciale Aqua & Turismo alla Miglior opera che unisce turismo,

AGR Agenzia Giornalistica Radiotelevisiva

Primo Piano

cultura e storia; la Menzione speciale Aqua & Ambiente alla Miglior opera su temi ambientali e sostenibilità; la Menzione speciale Aqua & Sport al Miglior filmato che racconta le fasi di uno sport in acqua; la Menzione speciale Aqua & Students, dedicata a studenti e giovani talenti; la Menzione speciale Aqua & Terme alla Miglior opera ambientata in siti termali; la Menzione speciale Aqua & SOCIAL(E) al miglior cortometraggio che affronta e rappresenta tematiche di disagio o emarginazione sociale; la Menzione speciale Aqua & Music al film che ha saputo meglio rappresentare l'acqua e il mare attraverso videoclip musicali e la Menzione speciale Fratello Mare al Miglior filmato dedicato al Mare Mediterraneo, agli oceani e alla loro difesa ambientale e culturale. La Direzione del Festival si riserva la facoltà di prevedere ulteriori premi e menzioni speciali offerti da sponsor e partner, che saranno comunicati sul sito ufficiale e consegnati durante la serata finale. Saranno inoltre consegnati due premi speciali: Paladino del Mare e Cavaliere dell'Acqua, riconoscimenti nati come una sorta di "Nobel ambientali" assegnati a personaggi di spicco del mondo scientifico, sportivo, sociale o artistico che si sono distinti per il loro impegno nella tutela e nella promozione del mare e delle risorse idriche. Grazie alla collaborazione con Scuole e Università, il Aqua Film Festival prevede un concorso parallelo denominato AQUA & STUDENTS, che avrà come protagonisti cortini (massimo 3 minuti) realizzati dagli allievi di scuole e università di tutto il mondo, realizzati con smartphone e con protagonista assoluta l'acqua in tutte le sue forme e funzionalità. Saranno presentati anche i video dei "Blue Awards" realizzati da studenti delle scuole primarie di Roma per proteggere l'acqua come fonte di vita ed energia rinnovabile, montati da Giulio Malandrino che sarà presente in sala. Sarà possibile anche diventare un Aqua Supporter contribuendo agli importanti scopi di difesa del nostro ambiente, su cui è improntata l'Associazione ETS UNIVERSI AQUA. Aqua Film Festival 2026 è realizzato grazie al main partner Fondazione Roma, ai patrocini di: Coni - Comitato Olimpico Nazionale Italiano; Comitato Italiano Paralimpico; FIV - Federazione Italiana Vela; FIN - Federazione Italiana Nuoto; Assessorato alla Cultura del Comune di Roma; Fondazione Roma Lazio Film Commission; Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica; **Assoport**; UNIMED - Mediterranean Universities Union. Partner del festival: ANCIM - Associazione Nazionale Comuni Isole Minori. Technical partner: Michelangelo Gioielli; Gioielleria Marina Corazziari.

In programma fino a sabato, al centro il confronto sulla riforma del sistema

Oggi al via Deportibus, il festival della portualità

Saranno gli interventi del viceministro alle Infrastrutture e Trasporti Edoardo Rixi e i collegamenti con i ministri Guido Crosetto, Giancarlo Giorgetti, Francesco Lollobrigida e Giuseppe Valditara a caratterizzare la seconda edizione di 'Deportibus - Il Festival dei porti che collegano il mondo', la manifestazione internazionale dedicata alla portualità in programma a Ravenna da oggi al 23 maggio. Tre giorni nei quali la città, prima Capitale italiana del Mare, si trasformerà simbolicamente nel «Porto d'Italia», ospitando istituzioni, presidente di **Assoporti** e vertici delle Autorità portuali, il comandante generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, direttori marittimi, imprese, ricercatori ed esperti per affrontare i temi legati al futuro del sistema portuale italiano. L'argomento centrale sarà quello della riforma dei porti, al primo confronto pubblico dopo il via libera del Presidente della Repubblica Sergio Mattarella e l'approdo del testo alle Camere. Venerdì 22 maggio, alle Artificerie Almagià, il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi aprirà la giornata illustrandone i contenuti. DePortibus proporrà oltre 30 eventi suddivisi tra 'Connessioni', la sezione tecnico-istituzionale, e 'Impronte', il programma culturale diffuso nei luoghi della città.

Nella giornata inaugurale di oggi si parlerà di Mediterraneo, geopolitica, sicurezza nazionale, cybersicurezza, logistica e supply chain, con gli interventi, tra gli altri, dell'analista geopolitico Dario Fabbri, dell'ammiraglio Pierpaolo Ribuffo, di Giuseppe De Giorgi e Luigi Corradi, CEO FS International. Ampio spazio sarà riservato anche all'innovazione, con tavole rotonde su intelligenza artificiale, digital twin, intermodalità e infrastrutture, considerate sempre più decisive per la competitività del Paese. Tra gli appuntamenti più attesi il panel di oggi sul settore crocieristico e sul rapporto tra porto e destinazione turistica.

Il giorno conclusivo accenderà i riflettori sul ruolo di porti e logistica per il Made in Italy e sulle professioni del futuro, con un confronto su formazione, inclusione, sicurezza e leadership nel lavoro portuale. Accanto al programma istituzionale, Deportibus porterà in città incontri, spettacoli, mostre e iniziative culturali aperte al pubblico. Tra gli ospiti anche Dario Vergassola e l'astrofisico Luca Perri, mentre venerdì sera il Teatro Alighieri ospiterà il concerto del genio del violino Olen Cesari con la sua International Clandestine Orchestra. Gran finale sabato 23 maggio alla Darsena con uno spettacolo di droni luminosi, fuochi d'artificio e l'esibizione dell'Orchestra La Corelli diretta dal maestro Jacopo Rivani.

Maria Vittoria Venturelli.

MARIA VITTORIA VENTURELLI



A Ravenna arriva Deportibus. Il festival dei porti che collegano il mondo

Da domani a sabato oltre trenta appuntamenti tra conferenze, spettacoli, mostre e visite guidate per raccontare una realtà non soltanto come infrastruttura, ma come luogo di innovazione, identità e relazioni. Ravenna si prepara a diventare la capitale italiana della portualità, della logistica e della blue economy. Dal 21 al 23 maggio arriva infatti Deportibus, il festival internazionale dedicato ai porti, che trasformerà la Darsena, le Artificerie Almagià e alcuni dei luoghi simbolo della città in un grande laboratorio di confronto, cultura e spettacolo. Oltre trenta appuntamenti tra conferenze, spettacoli, mostre e visite guidate racconteranno il porto non soltanto come infrastruttura economica, ma come luogo di innovazione, identità e relazioni internazionali. Si affronteranno i grandi temi della portualità contemporanea: geopolitica del Mediterraneo, riforma dei porti, transizione energetica, intelligenza artificiale, digitalizzazione, logistica, sicurezza, crocieristica e blue economy. "I porti devono essere i protagonisti del dibattito strategico del Paese. Deportibus nasce proprio da questa esigenza oggi sempre più urgente, visto che il Mediterraneo, per troppo tempo considerato periferico, è tornato ad essere uno spazio centrale", spiega Cristiana Pagni, presidente e Ceo di Italian Blue Growth. Il festival sarà anche il primo grande luogo pubblico di confronto sulla riforma del sistema portuale nazionale, con la presenza del viceministro delle Infrastrutture e Trasporti Edoardo Rixi, di rappresentanti del Governo, presidenti di **Assoporti** e Autorità portuali, operatori logistici e istituzioni italiane ed estere. Attesi inoltre i direttori marittimi e comandanti delle Capitanerie di porto provenienti da tutta Italia. Deportibus rappresenta un'occasione di dibattito aperto con l'intero cluster marittimo sui grandi temi che riguardano il futuro del sistema logistico del Paese", sottolinea Gabriele Ciofi, dirigente della Divisione Generale Porti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il programma si divide in due sezioni: 'Connessioni', dedicata ai temi strategici della portualità e della logistica, e 'Impronte', pensata per coinvolgere cittadini, famiglie e visitatori attraverso eventi culturali, laboratori e spettacoli. Tra gli appuntamenti più attesi il concerto gratuito di Olen Cesari il 22 maggio al Teatro Alighieri e, tra le altre cose, le visite al Mar, alla Biblioteca Classense, al Museo delle Attività Subacquee e al Cestha. Oltre al grande spettacolo finale che coinvolgerà tutta la cittadinanza sulle banchine in Darsena con droni luminosi, fuochi d'artificio e l'Orchestra Corelli diretta da Jacopo Rivani. Inoltre sarà possibile visitare il Faro di Marina di Ravenna. "Vogliamo costruire un luogo stabile di dialogo sul futuro della portualità. E Ravenna è il luogo giusto per farlo", commenta Pagni. "Una città con una storia portuale profonda e oggi Capitale italiana del Mare". m.v.v.



Da domani a sabato oltre trenta appuntamenti tra conferenze, spettacoli, mostre e visite guidate per raccontare una realtà non soltanto come infrastruttura, ma come luogo di innovazione, identità e relazioni. Ravenna si prepara a diventare la capitale italiana della portualità, della logistica e della blue economy. Dal 21 al 23 maggio arriva infatti Deportibus, il festival internazionale dedicato ai porti, che trasformerà la Darsena, le Artificerie Almagià e alcuni dei luoghi simbolo della città in un grande laboratorio di confronto, cultura e spettacolo. Oltre trenta appuntamenti tra conferenze, spettacoli, mostre e visite guidate racconteranno il porto non soltanto come infrastruttura economica, ma come luogo di innovazione, identità e relazioni internazionali. Si affronteranno i grandi temi della portualità contemporanea: geopolitica del Mediterraneo, riforma dei porti, transizione energetica, intelligenza artificiale, digitalizzazione, logistica, sicurezza, crocieristica e blue economy. I porti devono essere i protagonisti del dibattito strategico del Paese. Deportibus nasce proprio da questa esigenza oggi sempre più urgente, visto che il Mediterraneo, per troppo tempo considerato periferico, è tornato ad essere uno spazio centrale", spiega Cristiana Pagni, presidente e Ceo di Italian Blue Growth. Il festival sarà anche il primo grande luogo pubblico di confronto sulla riforma del sistema portuale nazionale, con la presenza del viceministro delle Infrastrutture e Trasporti Edoardo Rixi, di rappresentanti del Governo, presidenti di Assoporti e Autorità portuali, operatori logistici e istituzioni italiane ed estere. Attesi inoltre i direttori marittimi e comandanti delle Capitanerie di porto provenienti da tutta Italia. Deportibus rappresenta un'occasione di dibattito aperto con l'intero cluster

Intopic

Primo Piano

AQUA FILM FESTIVAL DIRETTO DA ELEONORA VALLONE - DAL 4 AL 7 GIUGNO - STREAMING E CASA DEL CINEMA - UNDICESIMA EDIZIONE

Dal 4 al 7 giugno 2026 su MyMovies e dal vivo per la premiazione, il 6 giugno 2026 alla Casa del Cinema di Roma Lungometraggi, documentari, corti e cortini con tema Acqua e il concorso Aqua&Students per l'undicesima edizione del festival fondato e diretto da Eleonora Vallone Si terrà dal vivo per la premiazione, il 6 giugno alla Casa del Cinema di Villa Borghese a Roma l'undicesima edizione dell'Aqua Film Festival, e in streaming dal 4 al 7 giugno 2026 su MyMovies , l'evento cinematografico internazionale, ideato e diretto da Eleonora Vallone. Aqua Film Festival è sostenuto dalla main partnership della Fondazione Roma e organizzato dall'Associazione ETS UNIVERSI

AQUA, che ha scopi ambientalistici, sociali e di valorizzazione del territorio. Il focus della XI edizione è dedicato alle due città simbolo dell'eredità liquida del Mediterraneo: Roma e Venezia, le regine dell'acqua. Capitali di civiltà e immaginari, diventano le protagoniste del percorso tematico Roma et Venetiae Reginae Aquarum L'acqua unisce le Civiltà, che indaga il loro legame millenario con l'acqua e le sfide contemporanee che oggi le accomunano. Lungometraggi, documentari, corti di massimo 25 minuti e i cortini di massimo

3 minuti animeranno le proiezioni del festival. Sbarca anche alla Casa del Cinema Ci sedevamo sul tappo - Porto Rotondo il borgo inventato, diretto da Anna Testa, che sarà presente alla serata finale. Il documentario celebra i sessant'anni di Porto Rotondo, raccontandone la fondazione da parte dei fratelli Donà dalle Rose e l'evoluzione da area selvaggia a meta d'élite del Mediterraneo con varie testimonianze di volti noti. Sarà anche presentato dagli autori il docufilm Vamos. Storia vera di un sogno, diretto da Daniela Riccardi, un progetto di Giuseppe Rinaldi e una produzione Isolkappa. Il film racconta la storia dei Fratelli Leo, uniti dall'amore per la vita e per la corsa, mentre inseguono un sogno: partecipare in carrozzina alla Maratona di New York. Dario corre e presta simbolicamente le gambe al fratello Franco, tetraplegico dalla nascita. Un'intesa unica, raccontata attraverso un confronto continuo tra paure, desideri e speranze, mentre scorrono le immagini della Grande Mela e la quotidianità di una tranquilla cittadina di provincia. La Giuria dell'edizione 2026 del festival è composta dal produttore, distributore e Presidente di Giuria Pier Francesco Aiello con il regista Marco Amenta, l'attore Massimiliano Buzzanca, l'attrice Giulia Elettra Gorietti, il regista Riccardo Grandi, la direttrice di doppiaggio e regista Rossella Izzo, lo sceneggiatore e regista Stefano Lorenzi, il regista e sceneggiatore Enzo Monteneone, l'attrice e regista Monica Nappo, l'attrice Arianna Ninchi, lo sceneggiatore Giacomo Scarpelli e l'autrice e regista Anna Testa. La giuria assegnerà il Premio ROMA et VENETIAE REGINAE AQUARUM al Miglior film dell'edizione e miglior messaggio di unione culturale e alcune Menzioni speciali. La Menzione speciale Aqua & Turismo alla Miglior opera che unisce turismo, cultura e storia; la Menzione speciale Aqua & Ambiente alla Miglior opera su temi ambientali



Dal 4 al 7 giugno 2026 su MyMovies e dal vivo per la premiazione, il 6 giugno 2026 alla Casa del Cinema di Roma Lungometraggi, documentari, corti e cortini con tema Acqua e il concorso Aqua&Students per l'undicesima edizione del festival fondato e diretto da Eleonora Vallone Si terrà dal vivo per la premiazione, il 6 giugno alla Casa del Cinema di Villa Borghese a Roma l'undicesima edizione dell'Aqua Film Festival, e in streaming dal 4 al 7 giugno 2026 su MyMovies , l'evento cinematografico internazionale, ideato e diretto da Eleonora Vallone. Aqua Film Festival è sostenuto dalla main partnership della Fondazione Roma e organizzato dall'Associazione ETS UNIVERSI AQUA, che ha scopi ambientalistici, sociali e di valorizzazione del territorio. Il focus della XI edizione è dedicato alle due città simbolo dell'eredità liquida del Mediterraneo: Roma e Venezia, le "regine dell'acqua". Capitali di civiltà e immaginari, diventano le protagoniste del percorso tematico "Roma et Venetiae Reginae Aquarum - L'acqua unisce le Civiltà", che indaga il loro legame millenario con l'acqua e le sfide contemporanee che oggi le accomunano. Lungometraggi, documentari, corti di massimo 25 minuti e i "cortini" di massimo 3 minuti animeranno le proiezioni del festival. Sbarca anche alla Casa del Cinema Ci sedevamo sul tappo - Porto Rotondo il borgo inventato, diretto da Anna Testa, che sarà presente alla serata finale. Il documentario celebra i sessant'anni di Porto Rotondo, raccontandone la fondazione da parte dei fratelli Donà dalle Rose e l'evoluzione da area selvaggia a meta d'élite del Mediterraneo con varie testimonianze di volti noti. Sarà anche presentato dagli autori il docufilm Vamos. Storia vera di un sogno, diretto da Daniela Riccardi, un progetto di Giuseppe Rinaldi e una produzione Isolkappa. Il film racconta la storia dei Fratelli Leo, uniti dall'amore per la vita e per la corsa, mentre inseguono un sogno: partecipare in

Intopic

Primo Piano

e sostenibilità; la Menzione speciale Aqua & Sport al Miglior filmato che racconta le fasi di uno sport in acqua; la Menzione speciale Aqua & Students, dedicata a studenti e giovani talenti; la Menzione speciale Aqua & Terme alla Miglior opera ambientata in siti termali; la Menzione speciale Aqua & SOCIAL(E) al miglior cortometraggio che affronta e rappresenta tematiche di disagio o emarginazione sociale; la Menzione speciale Aqua & Music al film che ha saputo meglio rappresentare l'acqua e il mare attraverso videoclip musicali e la Menzione speciale Fratello Mare al Miglior filmato dedicato al Mare Mediterraneo, agli oceani e alla loro difesa ambientale e culturale. La Direzione del Festival si riserva la facoltà di prevedere ulteriori premi e menzioni speciali offerti da sponsor e partner, che saranno comunicati sul sito ufficiale e consegnati durante la serata finale. Saranno inoltre consegnati due premi speciali: Paladino del Mare e Cavaliere dell'Acqua, riconoscimenti nati come una sorta di "Nobel ambientali" assegnati a personaggi di spicco del mondo scientifico, sportivo, sociale o artistico che si sono distinti per il loro impegno nella tutela e nella promozione del mare e delle risorse idriche. Grazie alla collaborazione con Scuole e Università, il Aqua Film Festival prevede un concorso parallelo denominato AQUA & STUDENTS, che avrà come protagonisti cortini (massimo 3 minuti) realizzati dagli allievi di scuole e università di tutto il mondo, realizzati con smartphone e con protagonista assoluta l'acqua in tutte le sue forme e funzionalità. Saranno presentati anche i video dei "Blue Awards" realizzati da studenti delle scuole primarie di Roma per proteggere l'acqua come fonte di vita ed energia rinnovabile, montati da Giulio Malandrino che sarà presente in sala. Sarà possibile anche diventare un Aqua Supporter contribuendo agli importanti scopi di difesa del nostro ambiente, su cui è improntata l'Associazione ETS UNIVERSI AQUA. Aqua Film Festival 2026 è realizzato grazie al main partner Fondazione Roma, ai patrocini di: Coni Comitato Olimpico Nazionale Italiano; Comitato Italiano Paralimpico; FIV - Federazione Italiana Vela; FIN Federazione Italiana Nuoto; Assessorato alla Cultura del Comune di Roma; Fondazione Roma Lazio Film Commission; Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica; Assoporti; UNIMED Mediterranean Universities Union. Partner del festival: ANCIM Associazione Nazionale Comuni Isole Minori. Technical partner: Michelangelo Gioielli; Gioielleria Marina Corazziari. Condividi Tweet.

A DEPORTIBUS il primo momento di dialogo e dibattito sulla riforma dei porti

RAVENNA - Prenderà il via domani e fino al 23 Maggio a Ravenna, capitale del mare, DEPORTIBUS Il Festival dei porti che collegano il mondo (qui il programma completo), il primo evento internazionale interamente dedicato ai grandi temi della portualità, intesa non solo come motore di sviluppo economico, ma come snodo strategico di scambi, innovazione, sostenibilità e relazioni tra territori. Il format combina linguaggi istituzionali e divulgativi, con l'obiettivo di rafforzare il legame tra città e porti e promuovere una visione contemporanea e internazionale del sistema portuale. Dopo quella a La Spezia, la seconda edizione si svolgerà in una delle città più rappresentative del sistema portuale italiano: Ravenna, contesto strategico in cui porto, industria ed energia dialogano quotidianamente con la città, offrendo un osservatorio privilegiato sulle trasformazioni in atto nei modelli di governance, nelle infrastrutture e nella transizione energetica. Questo sarà il primo momento di dialogo e dibattito pubblico sul testo di legge della riforma del sistema portuale dopo il via libera da parte del presidente della Repubblica Sergio Mattarella e l'approdo alle Camere. Al Festival, infatti, è in

programma, venerdì 22 Maggio alle 9.30, presso le Artificerie Almagià, l'intervento del viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi che illustrerà, all'interno di un keynote speech, i caratteri della riforma e aprirà il dibattito con i presidenti dei porti, i terminalisti, gli armatori, gli agenti marittimi, la Capitaneria di porto, le istituzioni territoriali. Un confronto che proseguirà poi per l'intera giornata. Ravenna diventerà simbolicamente il Porto d'Italia dove, per tre giorni, convergeranno ministri, rappresentanti delle istituzioni, esperti, amministratori, imprenditori, ricercatori e giornalisti per affrontare i temi più significativi 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. Attesi gli interventi di Giancarlo Giorgetti, Ministro dell'Economia e delle Finanze; Guido Crosetto, Ministro della Difesa, Francesco Lollobrigida, Ministro dell'Agricoltura, della Sovranità Alimentare e delle Foreste, e di Giuseppe Valditara, Ministro dell'Istruzione e del Merito. Gli eventi Oltre 30 gli eventi in programma suddivisi in due macro-aree tematiche. La prima, 'Connessioni', è 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', rappresenta invece la dimensione più divulgativa e accessibile del Festival, per una festa diffusa in città, 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. In questa area si colloca il gran finale del festival,



Messaggero Marittimo

Primo Piano

sabato 23 Maggio alle ore 22.00 alla Darsena di Ravenna, dove si terrà un suggestivo spettacolo 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. DEPORTIBUS Il Festival dei porti che collegano il mondo - 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 - si aprirà quindi giovedì 21 alle ore 9.30 alle Artificerie Almagià con l'esibizione della Banda Comunale di Ravenna e i saluti istituzionali di Cristiana Pagni, Presidente Italian Blue Growth, società organizzatrice dell'evento; 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; Amm. Sergio Liardo, Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto Guardia Costiera e Stefano Riazola, Capo del Dipartimento per i trasporti e la navigazione Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Nella prima giornata DEPORTIBUS approfondirà soprattutto il tema del porto come asset geopolitico e di sicurezza nazionale, e del ruolo centrale del Mediterraneo. Si parlerà anche di dimensione underwater diventata strategica a livello globale e di come la competitività internazionale coinvolga logistica, difesa, cybersicurezza, energia e supply chain. Tra gli ospiti della giornata due autorevoli analisti come Dario Fabbri, direttore responsabile del mensile Domino e della Scuola di Domino che aprirà i lavori con un Keynote Speech e Giuseppe De Giorgi, esperto di geopolitica e CSMM emerito, e poi Pierpaolo Ribuffo, Ammiraglio di Squadra, Capo del Dipartimento per le politiche del mare presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, Fabrizio Giovannone, Capo del secondo Reparto (Affari giuridici e servizi d'istituto) del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, Luigi Corradi, CEO FS International-Ferrovie dello Stato Group, Carlo Merli, Amministratore delegato SETRAMAR, Riccardo Sabadini, Presidente SAPIR. Nel pomeriggio di giovedì si parlerà anche di dati, intelligenza artificiale e digital twin. In programma una tavola rotonda per approfondire il ruolo dell'intermodalità e delle infrastrutture strategiche come fattori decisivi per rafforzare la competitività. In un contesto globale in cui efficienza logistica, sicurezza, sostenibilità e capacità di connessione rappresentano leve essenziali di sviluppo, il confronto metterà al centro l'evoluzione delle reti infrastrutturali e dei sistemi di trasporto integrati. Se ne discuterà con Federica Montaresi, presidente della Commissione Intermodalità e Logistica - European Sea Ports Organisation (ESPO); Fabrizio Sarrocco, Presidente Intellera (Accenture Group) e Davide Bordoni, Amministratore Delegato RAM S.p.a. Tra gli appuntamenti il panel dal titolo 'Il porto e la destinazione: crociere, turismo e sviluppo dei territori' che affronta l'evoluzione del settore crocieristico e le strategie per valorizzare i porti non marquee, chiamati a diventare porte d'accesso privilegiate verso destinazioni di eccellenza meno conosciute. Tra gli ospiti di questa tavola rotonda Roberta Frisoni, Assessora Turismo, Commercio, Sport della Regione Emilia-Romagna; Anna D'Imporzano, General Manager Ravenna Civitas Cruise Port RCCP; Greg Lanter, CEO Cruise Terminal International CTI; Daniele Ciulli,

Messaggero Marittimo

Primo Piano

General manager Spezia&Carrara Cruise Terminal. In contemporanea, presso la Sala convegni dell'Autorità di Sistema Portuale Mare Adriatico centro Settentrionale si terrà il convegno a cura dell'Ordine e del Consiglio nazionale degli ingegneri sul tema 'Porti, energia, ambiente: uno sguardo sui progetti per il futuro'. La giornata di venerdì 22 come anticipato, sarà dedicata al dibattito sulla riforma dei porti con l'apertura dei lavori alle 9.30 alle Artificerie Almagià da parte del Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi. Il tema sarà poi affrontato in diverse tavole rotonde dalle associazioni di categoria e ripreso anche nel pomeriggio con un incontro che metterà in dialogo i Presidenti delle Autorità portuali. Tra gli appuntamenti del secondo giorno, Silvia Paparella, Dott.ssa Geol. - General Manager RemTech Hub Tecnologico Ambientale, presenterà il progetto del Libro Bianco "Smart Ports Innovation, Green and Energy Transition", iniziativa volta a promuovere una riflessione strategica sul futuro del sistema portuale italiano. Un progetto che si inserisce in una fase di evoluzione e mira a costruire un quadro organico delle strategie, dei progetti e delle prospettive di sviluppo delle Autorità di Sistema Portuale italiane, attraverso un approccio comparabile e orientato all'innovazione, alla sostenibilità e alla transizione energetica. Il giorno conclusivo, sabato 23, accende i riflettori su come porti e logistica rappresentino una leva strategica indiscussa del Made in Italy con la tavola rotonda dal titolo //Porti, manifattura e filiere produttive: come l'Italia può rafforzare la propria competitività tra approvvigionamenti, trasformazione industriale ed export// a cui prenderanno parte anche Alessandro Barattoni, Sindaco di Ravenna; Giorgio Guberti, Presidente Camera di Commercio Ferrara Ravenna; Mario Roncaglia, Presidente Commissione Trasporti e Materie Prime - Confindustria Ceramica. La parte istituzionale di Connessioni si conclude nella mattina di sabato con un incontro che affronta il futuro delle professioni nei porti, puntando l'attenzione su formazione, tutela dei lavoratori, inclusione e leadership come leve decisive per la competitività del sistema. Il panel intende delineare nuovi modelli di lavoro portuale più sicuri, qualificati, inclusivi e capaci di rispondere alle sfide della logistica contemporanea. 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, Ministero delle Imprese e del Made in Italy, Capitanerie di Porto Guardia Costiera, Assoport, Assiterminal, Assocostieri, Fedespedi, Federazione del Mare, Consiglio Nazionale degli ingegneri, e si inserisce nell'ambito delle iniziative di Italian Port Days. Il Festival è realizzato con il contributo di: Gold sponsor: Setramar, Gruppo Sapir - Terminal Container Ravenna Silver Sponsor: Eni, Fincantieri Bronze Sponsor: Ravenna Civitas Cruise Port Official partner: Snam, Laghezza, Intellera part of accenture Group, La BCC Ravennate, Forlivese e Imolese, IFI Consulting, Assiterminal, Alma Petroli, Docks Cereali, Marcegaglia Supporter: BUNGE, RAM Holding S.r.l., Messina

Messaggero Marittimo

Primo Piano

Line, Assarmatori, La Cassa di Ravenna S.p.a., Costa Crociere, Tema Sistemi Partner culturali e scientifici: Museo d'arte della città di Ravenna (MAR), Cestha Centro Sperimentale per la Tutela degli Habitat, Società degli Uomini della Casa Matha - Ravenna, Museo Nazionale delle attività subacquee (MAS), Atena Associazione di Tecnica Navale Ravenna, Teatro del Drago, Biblioteca Classense, Accademia delle Belle Arti di Ravenna, ABA ravenna, I.T.I.S. Nullo Baldini Ravenna, Ordine degli Ingegneri, Maratona di Ravenna.

A Ravenna arriva Deportibus. Il festival dei porti che collegano il mondo

Ravenna si prepara a diventare la capitale italiana della portualità, della logistica e della blue economy. Dal 21 al 23 maggio arriva infatti Deportibus, il festival internazionale dedicato ai porti, che trasformerà la Darsena, le Artificerie Almagià e alcuni dei luoghi simbolo della città in un grande laboratorio di confronto, cultura e spettacolo. Oltre trenta appuntamenti tra conferenze, spettacoli, mostre e visite guidate racconteranno il porto non soltanto come infrastruttura economica, ma come luogo di innovazione, identità e relazioni internazionali. Si affronteranno i grandi temi della portualità contemporanea: geopolitica del Mediterraneo, riforma dei porti, transizione energetica, intelligenza artificiale, digitalizzazione, logistica, sicurezza, crocieristica e blue economy. "I porti devono essere i protagonisti del dibattito strategico del Paese. Deportibus nasce proprio da questa esigenza oggi sempre più urgente, visto che il Mediterraneo, per troppo tempo considerato periferico, è tornato ad essere uno spazio centrale", spiega Cristiana Pagni, presidente e Ceo di Italian Blue Growth. Il festival sarà anche il primo grande luogo pubblico di confronto sulla riforma del sistema portuale nazionale, con la presenza del viceministro delle Infrastrutture e Trasporti Edoardo Rixi, di rappresentanti del Governo, presidenti di **Assoporti** e Autorità portuali, operatori logistici e istituzioni italiane ed estere. Attesi inoltre i direttori marittimi e comandanti delle Capitanerie di porto provenienti da tutta Italia. "Deportibus rappresenta un'occasione di dibattito aperto con l'intero cluster marittimo sui grandi temi che riguardano il futuro del sistema logistico del Paese", sottolinea Gabriele Ciofi, dirigente della Divisione Generale Porti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il programma si divide in due sezioni: 'Conessioni', dedicata ai temi strategici della portualità e della logistica, e 'Impronte', pensata per coinvolgere cittadini, famiglie e visitatori attraverso eventi culturali, laboratori e spettacoli. Tra gli appuntamenti più attesi il concerto gratuito di Olen Cesari il 22 maggio al Teatro Alighieri e, tra le altre cose, le visite al Mar, alla Biblioteca Classense, al Museo delle Attività Subacquee e al Cestha. Oltre al grande spettacolo finale che coinvolgerà tutta la cittadinanza sulle banchine in Darsena con droni luminosi, fuochi d'artificio e l'Orchestra Corelli diretta da Jacopo Rivani. Inoltre sarà possibile visitare il Faro di Marina di Ravenna. "Vogliamo costruire un luogo stabile di dialogo sul futuro della portualità. E Ravenna è il luogo giusto per farlo", commenta Pagni. "Una città con una storia portuale profonda e oggi Capitale italiana del Mare". m.v.v.



Ravenna si prepara a diventare la capitale italiana della portualità, della logistica e della blue economy. Dal 21 al 23 maggio arriva infatti Deportibus, il festival internazionale dedicato ai porti, che trasformerà la Darsena, le Artificerie Almagià e alcuni dei luoghi simbolo della città in un grande laboratorio di confronto, cultura e spettacolo. Oltre trenta appuntamenti tra conferenze, spettacoli, mostre e visite guidate racconteranno il porto non soltanto come infrastruttura economica, ma come luogo di innovazione, identità e relazioni internazionali. Si affronteranno i grandi temi della portualità contemporanea: geopolitica del Mediterraneo, riforma dei porti, transizione energetica, intelligenza artificiale, digitalizzazione, logistica, sicurezza, crocieristica e blue economy. "I porti devono essere i protagonisti del dibattito strategico del Paese. Deportibus nasce proprio da questa esigenza oggi sempre più urgente, visto che il Mediterraneo, per troppo tempo considerato periferico, è tornato ad essere uno spazio centrale", spiega Cristiana Pagni, presidente e Ceo di Italian Blue Growth. Il festival sarà anche il primo grande luogo pubblico di confronto sulla riforma del sistema portuale nazionale, con la presenza del viceministro delle Infrastrutture e Trasporti Edoardo Rixi, di rappresentanti del Governo, presidenti di Assoporti e Autorità portuali, operatori logistici e istituzioni italiane ed estere. Attesi inoltre i direttori marittimi e comandanti delle Capitanerie di porto provenienti da tutta Italia. "Deportibus rappresenta un'occasione di dibattito aperto con l'intero cluster marittimo sui grandi temi che riguardano il futuro del sistema logistico del Paese", sottolinea Gabriele Ciofi, dirigente della Divisione Generale Porti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il programma si divide in due sezioni: 'Conessioni', dedicata ai temi strategici della portualità e della logistica, e 'Impronte', pensata per coinvolgere cittadini, famiglie e visitatori attraverso eventi culturali, laboratori e spettacoli. Tra gli appuntamenti più attesi il concerto gratuito di Olen Cesari il 22 maggio al Teatro Alighieri e, tra le altre cose, le visite al Mar, alla Biblioteca Classense, al Museo delle Attività Subacquee e al Cestha. Oltre al grande spettacolo finale che coinvolgerà tutta la cittadinanza sulle banchine in Darsena con droni luminosi, fuochi d'artificio e l'Orchestra Corelli diretta da Jacopo Rivani. Inoltre sarà possibile visitare il Faro di Marina di Ravenna. "Vogliamo costruire un luogo stabile di dialogo sul futuro della portualità. E Ravenna è il luogo giusto per farlo", commenta Pagni. "Una città con una storia portuale profonda e oggi Capitale italiana del Mare". m.v.v.

AQUA FILM FESTIVAL DIRETTO DA ELEONORA VALLONE

Renato Aiello

Si terrà dal vivo per la premiazione, il 6 giugno alla Casa del Cinema di Villa Borghese a Roma l'undicesima edizione dell'Aqua Film Festival, e in streaming dal 4 al 7 giugno 2026 su MyMovies, l'evento cinematografico internazionale, ideato e diretto da Eleonora Vallone. Aqua Film Festival è sostenuto dalla main partnership della Fondazione Roma e organizzato dall'Associazione ETS UNIVERSI AQUA, che ha scopi ambientalistici, sociali e di valorizzazione del territorio. Il focus della XI edizione è dedicato alle due città simbolo dell'eredità liquida del Mediterraneo: Roma e Venezia, le regine dell'acqua. Capitali di civiltà e immaginari, diventano le protagoniste del percorso tematico Roma et Venetiae Reginae Aquarum. L'acqua unisce le Civiltà, che indaga il loro legame millenario con l'acqua e le sfide contemporanee che oggi le accomunano. Lungometraggi, documentari, corti di massimo 25 minuti e i cortini di massimo 3 minuti animeranno le proiezioni del festival. Sbarca anche alla Casa del Cinema Ci sedevamo sul tappo - Porto Rotondo il borgo inventato, diretto da Anna Testa, che sarà presente alla serata finale. Il documentario celebra i sessant'anni di Porto Rotondo, raccontandone la fondazione da parte dei fratelli Donà dalle Rose e l'evoluzione da area selvaggia a meta d'élite del Mediterraneo con varie testimonianze di volti noti. Sarà anche presentato dagli autori il docufilm Vamos. Storia vera di un sogno, diretto da Daniela Riccardi, un progetto di Giuseppe Rinaldi e una produzione Isolkappa. Il film racconta la storia dei Fratelli Leo, uniti dall'amore per la vita e per la corsa, mentre inseguono un sogno: partecipare in carrozzina alla Maratona di New York. Dario corre e presta simbolicamente le gambe al fratello Franco, tetraplegico dalla nascita. Un'intesa unica, raccontata attraverso un confronto continuo tra paure, desideri e speranze, mentre scorrono le immagini della Grande Mela e la quotidianità di una tranquilla cittadina di provincia. La Giuria dell'edizione 2026 del festival è composta dal produttore, distributore e Presidente di Giuria Pier Francesco Aiello con il regista Marco Amenta, l'attore Massimiliano Buzzanca, l'attrice Giulia Elettra Gorietti, il regista Riccardo Grandi, la direttrice di doppiaggio e regista Rossella Izzo, lo sceneggiatore e regista Stefano Lorenzi, il regista e sceneggiatore Enzo Monteneone, l'attrice e regista Monica Nappo, l'attrice Arianna Ninchi, lo sceneggiatore Giacomo Scarpel li e l'autrice e regista Anna Testa. La giuria assegnerà il Premio ROMA et VENETIAE REGINAE AQUARUM al Miglior film dell'edizione e miglior messaggio di unione culturale e alcune Menzioni speciali. La Menzione speciale Aqua & Turismo alla Miglior opera che unisce turismo, cultura e storia; la Menzione speciale Aqua & Ambiente alla Miglior opera su temi ambientali e sostenibilità; la Menzione speciale Aqua & Sport al Miglior filmato che racconta le fasi di uno sport in acqua; la Menzione speciale Aqua & Students dedicata a studenti e giovani talenti; la Menzione speciale Aqua & Terme alla Miglior opera ambientata in siti



Condividi su: Lungometraggi, documentari, corti di massimo 25 minuti e i "cortini" di massimo 3 minuti animeranno le proiezioni del festival. Sbarca anche alla Casa del Cinema Ci sedevamo sul tappo - Porto Rotondo il borgo inventato, diretto da Anna Testa, che sarà presente alla serata finale. Il documentario celebra i sessant'anni di Porto Rotondo, raccontandone la fondazione da parte dei fratelli Donà dalle Rose e l'evoluzione da area selvaggia a meta d'élite del Mediterraneo con varie testimonianze di volti noti. Sarà anche presentato dagli autori il docufilm Vamos. Storia vera di un sogno, diretto da Daniela Riccardi, un progetto di Giuseppe Rinaldi e una produzione Isolkappa. Il film racconta la storia dei Fratelli Leo, uniti dall'amore per la vita e per la corsa, mentre inseguono un sogno: partecipare in carrozzina alla Maratona di New York. Dario corre e presta simbolicamente le gambe al fratello Franco, tetraplegico dalla nascita. Un'intesa unica, raccontata attraverso un confronto continuo tra paure, desideri e speranze, mentre scorrono le immagini della Grande Mela e la quotidianità di una tranquilla cittadina di provincia. La Giuria dell'edizione 2026 del festival è composta dal produttore, distributore e Presidente di Giuria Pier Francesco Aiello con il regista Marco Amenta, l'attore Massimiliano Buzzanca, l'attrice Giulia Elettra Gorietti, il regista Riccardo Grandi, la direttrice di doppiaggio e regista Rossella Izzo, lo sceneggiatore e regista Stefano Lorenzi, il regista e sceneggiatore Enzo Monteneone, l'attrice e regista Monica Nappo, l'attrice Arianna Ninchi, lo sceneggiatore Giacomo Scarpel li e l'autrice e regista Anna Testa. La giuria assegnerà il Premio ROMA et VENETIAE REGINAE AQUARUM al Miglior film dell'edizione e miglior messaggio di unione culturale e alcune Menzioni speciali. La Menzione speciale Aqua & Turismo alla Miglior opera che unisce turismo, cultura e storia; la Menzione speciale Aqua & Ambiente alla Miglior opera su temi ambientali e sostenibilità; la Menzione speciale Aqua & Sport al Miglior filmato che racconta le

termali; la Menzione speciale Aqua & SOCIAL(E) al miglior cortometraggio che affronta e rappresenta tematiche di disagio o emarginazione sociale; la Menzione speciale Aqua & Music al film che ha saputo meglio rappresentare l'acqua e il mare attraverso videoclip musicali e la Menzione speciale Fratello Mare al Miglior filmato dedicato al Mare Mediterraneo, agli oceani e alla loro difesa ambientale e culturale. La Direzione del Festival si riserva la facoltà di prevedere ulteriori premi e menzioni speciali offerti da sponsor e partner, che saranno comunicati sul sito ufficiale e consegnati durante la serata finale. Saranno inoltre consegnati due premi speciali: Paladino del Mare e Cavaliere dell'Acqua, riconoscimenti nati come una sorta di "Nobel ambientali" assegnati a personaggi di spicco del mondo scientifico, sportivo, sociale o artistico che si sono distinti per il loro impegno nella tutela e nella promozione del mare e delle risorse idriche. Grazie alla collaborazione con Scuole e Università, il Aqua Film Festival prevede un concorso parallelo denominato AQUA & STUDENTS, che avrà come protagonisti cortini (massimo 3 minuti) realizzati dagli allievi di scuole e università di tutto il mondo, realizzati con smartphone e con protagonista assoluta l'acqua in tutte le sue forme e funzionalità. Saranno presentati anche i video dei "Blue Awards" realizzati da studenti delle scuole primarie di Roma per proteggere l'acqua come fonte di vita ed energia rinnovabile, montati da Giulio Malandrino che sarà presente in sala. Sarà possibile anche diventare un Aqua Supporter contribuendo agli importanti scopi di difesa del nostro ambiente, su cui è improntata l'Associazione ETS UNIVERSI AQUA Aqua Film Festival 2026 è realizzato grazie al main partner Fondazione Roma, ai patrocini di: Coni Comitato Olimpico Nazionale Italiano; Comitato Italiano Paralimpico; FIV - Federazione Italiana Vela; FIN Federazione Italiana Nuoto; Assessorato alla Cultura del Comune di Roma; Fondazione Roma Lazio Film Commission; Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica; Assoport; UNIMED Mediterranean Universities Union. Partner del festival : ANCIM Associazione Nazionale Comuni Isole Minori. Technical partner : Michelangelo Gioielli; Gioielleria Marina Corazziari. Condividi su:.

Al via 'Deportibus', a Ravenna il primo spazio di dialogo sulla riforma dei porti

Tre giorni di Festival dedicato alla portualità con eventi e confronti tecnici, politici e culturali. Il proto di Ravenna Dopo l'esordio spezzino nel maggio del 2024, la tre giorni di "DEPORTIBUS - Il Festival dei porti che collegano il mondo", l'evento internazionale interamente dedicato ai grandi temi della portualità, sbarca a Ravenna dal 21 al 23 maggio e renderà la città, insieme al suo porto, alla Darsena e ad alcuni dei luoghi più significativi, uno spazio diffuso di confronto tecnico, istituzionale, politico e culturale. L'iniziativa sarà il primo momento di dialogo e dibattito pubblico sul testo di legge della riforma del sistema portuale dopo il via libera da parte del Presidente della Repubblica Sergio Mattarella e l'approdo alle Camere. Al Festival, infatti, è in programma, venerdì 22 maggio alle 9.30, presso le Artificerie Almagià, l'intervento del Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi che illustrerà, all'interno di un Keynote Speech, i caratteri della riforma e aprirà il dibattito con i presidenti dei porti, i terminalisti, gli armatori, gli agenti marittimi, la Capitaneria di porto, le istituzioni territoriali. Un confronto che proseguirà poi per l'intera giornata. Ravenna diventerà simbolicamente il "Porto d'Italia" dove, per tre giorni, convergeranno ministri, rappresentanti delle istituzioni, esperti, amministratori, imprenditori, ricercatori e giornalisti per affrontare i temi più significativi 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. Attesi gli interventi di Giancarlo Giorgetti, Ministro dell'Economia e delle Finanze; Guido Crosetto, Ministro della Difesa, Francesco Lollobrigida, Ministro dell'Agricoltura, della Sovranità Alimentare e delle Foreste, e di Giuseppe Valditara, Ministro dell'Istruzione e del Merito. 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, Ministero della Difesa, Ministero delle Imprese e del Made in Italy, Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, **Assoport**, Assiterminal, Assocostieri, Fedespedi, Federazione del Mare, Consiglio Nazionale degli ingegneri, e si inserisce nell'ambito delle iniziative di Italian Port Days. Tutti i dettagli degli eventi e del programma al sito dell'evento.



Tre giorni di Festival dedicato alla portualità con eventi e confronti tecnici, politici e culturali il proto di Ravenna Dopo l'esordio spezzino nel maggio del 2024, la tre giorni di "DEPORTIBUS - Il Festival dei porti che collegano il mondo", l'evento internazionale interamente dedicato ai grandi temi della portualità, sbarca a Ravenna dal 21 al 23 maggio e renderà la città, insieme al suo porto, alla Darsena e ad alcuni dei luoghi più significativi, uno spazio diffuso di confronto tecnico, istituzionale, politico e culturale. L'iniziativa sarà il primo momento di dialogo e dibattito pubblico sul testo di legge della riforma del sistema portuale dopo il via libera da parte del Presidente della Repubblica Sergio Mattarella e l'approdo alle Camere. Al Festival, infatti, è in programma, venerdì 22 maggio alle 9.30, presso le Artificerie Almagià, l'intervento del Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi che illustrerà, all'interno di un Keynote Speech, i caratteri della riforma e aprirà il dibattito con i presidenti dei porti, i terminalisti, gli armatori, gli agenti marittimi, la Capitaneria di porto, le istituzioni territoriali. Un confronto che proseguirà poi per l'intera giornata. Ravenna diventerà simbolicamente il "Porto d'Italia" dove, per tre giorni, convergeranno ministri, rappresentanti delle istituzioni, esperti, amministratori, imprenditori, ricercatori e giornalisti per affrontare i temi più significativi 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. Attesi gli interventi di Giancarlo Giorgetti, Ministro dell'Economia e delle Finanze; Guido Crosetto, Ministro della Difesa, Francesco Lollobrigida, Ministro dell'Agricoltura, della Sovranità Alimentare e delle Foreste, e di Giuseppe Valditara, Ministro dell'Istruzione e del Merito. 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, Ministero della Difesa, Ministero delle Imprese e del Made in Italy, Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, Assoport, Assiterminal, Assocostieri, Fedespedi, Federazione del Mare, Consiglio Nazionale degli ingegneri, e si inserisce nell'ambito delle iniziative di Italian Port Days. Tutti i dettagli degli eventi e del programma al sito dell'evento.

Ravenna "Porto d'Italia": al via Deportibus, Festival internazionale dei porti che collegano il mondo

Ravenna, la prima Capitale italiana del Mare , si prepara a vivere la Tre-giorni di "DEPORTIBUS - Il Festival dei porti che collegano il mondo" , l'evento internazionale interamente dedicato ai grandi temi della portualità, che dal 21 al 23 maggio la renderà, insieme al suo porto, alla Darsena e ad alcuni dei luoghi più significativi, uno spazio diffuso di confronto tecnico, istituzionale, politico e culturale e, soprattutto, il primo momento di dialogo e dibattito pubblico sul testo di legge della riforma del sistema portuale dopo il via libera da parte del Presidente della Repubblica Sergio Mattarella e l'approdo alle Camere. Al Festival, infatti, è in programma, venerdì 22 maggio alle 9.30 , presso le Artificerie Almagia, l'intervento del Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi che illustrerà, all'interno di un Keynote Speech, i caratteri della riforma e aprirà il dibattito con i presidenti dei porti, i terminalisti, gli armatori, gli agenti marittimi, la Capitaneria di porto, le istituzioni territoriali. Un confronto che proseguirà poi per l'intera giornata. Ravenna diventerà simbolicamente il "Porto d'Italia" dove, per tre giorni, convergeranno ministri, rappresentanti delle istituzioni, esperti, amministratori, imprenditori, ricercatori

e giornalisti per affrontare i temi più significativi 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. Attesi gli interventi di Giancarlo Giorgetti , Ministro dell'Economia e delle Finanze; Guido Crosetto , Ministro della Difesa, Francesco Lollobrigida , Ministro dell'Agricoltura, della Sovranità Alimentare e delle Foreste, ed Giuseppe Valditara , Ministro dell'Istruzione e del Merito. Oltre 30 gli eventi in programma suddivisi in due macro-aree tematiche . La prima, 'Connessioni' , è 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' , rappresenta invece la dimensione più divulgativa e accessibile del Festival, per una festa diffusa in città, 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. In questa area si colloca il gran finale del festival, sabato 23 maggio alle ore 22.00 alla Darsena di Ravenna, dove si terrà un suggestivo spettacolo 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. Tutte le informazioni, le novità in tempo reale e il programma sono consultabili su www.deportibus.it " DEPORTIBUS - Il Festival dei porti che collegano il mondo" - promosso dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico



Ravenna, la prima Capitale italiana del Mare , si prepara a vivere la Tre-giorni di "DEPORTIBUS - Il Festival dei porti che collegano il mondo" , l'evento internazionale interamente dedicato ai grandi temi della portualità, che dal 21 al 23 maggio la renderà, insieme al suo porto, alla Darsena e ad alcuni dei luoghi più significativi, uno spazio diffuso di confronto tecnico, istituzionale, politico e culturale e, soprattutto, il primo momento di dialogo e dibattito pubblico sul testo di legge della riforma del sistema portuale dopo il via libera da parte del Presidente della Repubblica Sergio Mattarella e l'approdo alle Camere. Al Festival, infatti, è in programma, venerdì 22 maggio alle 9.30 , presso le Artificerie Almagia, l'intervento del Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi che illustrerà, all'interno di un Keynote Speech, i caratteri della riforma e aprirà il dibattito con i presidenti dei porti, i terminalisti, gli armatori, gli agenti marittimi, la Capitaneria di porto, le istituzioni territoriali. Un confronto che proseguirà poi per l'intera giornata. Ravenna diventerà simbolicamente il "Porto d'Italia" dove, per tre giorni, convergeranno ministri, rappresentanti delle istituzioni, esperti, amministratori, imprenditori, ricercatori e giornalisti per affrontare i temi più significativi 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. Attesi gli interventi di Giancarlo Giorgetti , Ministro dell'Economia e delle Finanze; Guido Crosetto , Ministro della Difesa, Francesco Lollobrigida , Ministro dell'Agricoltura, della Sovranità Alimentare e delle Foreste, ed Giuseppe Valditara , Ministro dell'Istruzione e del Merito.

centro-settentrionale in collaborazione con Regione Emilia-Romagna, Provincia di Ravenna, Comune di Ravenna e organizzato da Italian Blue Growth - inaugura giovedì 21 maggio alle ore 9.30 alle Artificerie Almagià con l'esibizione della Banda Comunale di Ravenna e i saluti istituzionali di Cristiana Pagni, Presidente Italian Blue Growth, società organizzatrice dell'evento; 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; Amm. Sergio Liardo, Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera e Stefano Riazzola, Capo del Dipartimento per i trasporti e la navigazione - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Nella prima giornata DEPORTIBUS approfondirà soprattutto il tema del porto come asset geopolitico e di sicurezza nazionale, e del ruolo centrale del Mediterraneo. Si parlerà anche di dimensione underwater diventata strategica a livello globale e di come la competitività internazionale coinvolga logistica, difesa, cybersicurezza, energia e supply chain. Tra gli ospiti della giornata due autorevoli analisti come Dario Fabbri, direttore responsabile del mensile Domino e della Scuola di Domino che aprirà i lavori con un Keynote Speech e Giuseppe De Giorgi, esperto di geopolitica e CSMM emerito, e poi Pierpaolo Ribuffo, Ammiraglio di Squadra, Capo del Dipartimento per le politiche del mare presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, Fabrizio Giovannone, Capo del secondo Reparto (Affari giuridici e servizi d'istituto) del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, Luigi Corradi, CEO FS International-Ferrovie dello Stato Group, Carlo Merli, Amministratore delegato SETRAMAR, Riccardo Sabadini, Presidente SAPIR. Nel pomeriggio di giovedì si parlerà anche di dati, intelligenza artificiale e digital twin. In programma una tavola rotonda per approfondire il ruolo dell'intermodalità e delle infrastrutture strategiche come fattori decisivi per rafforzare la competitività. In un contesto globale in cui efficienza logistica, sicurezza, sostenibilità e capacità di connessione rappresentano leve essenziali di sviluppo, il confronto metterà al centro l'evoluzione delle reti infrastrutturali e dei sistemi di trasporto integrati. Se ne discuterà con Federica Montaresi, Presidente della Commissione "Intermodalità e Logistica" - European Sea Ports Organisation (ESPO); Fabrizio Sarrocco, Presidente Intellera (Accenture Group) e Davide Bordoni, Amministratore Delegato RAM S.p.a. Tra gli appuntamenti il panel dal titolo 'Il porto e la destinazione: crociere, turismo e sviluppo dei territori' che affronta l'evoluzione del settore crocieristico e le strategie per valorizzare i porti "non marquee", chiamati a diventare porte d'accesso privilegiate verso destinazioni di eccellenza meno conosciute. Tra gli ospiti di questa tavola rotonda Roberta Frisoni, Assessora Turismo, Commercio, Sport della Regione Emilia-Romagna; Anna D'Imporzano, General Manager Ravenna Civitas Cruise Port - RCCP; Greg Lanter, CEO Cruise Terminal International - CTI; Daniele Ciulli, General manager Spezia&Carrara Cruise Terminal. In contemporanea, presso la Sala convegni dell'Autorità di Sistema Portuale Mare Adriatico centro Settentrionale si terrà il convegno a cura dell'Ordine e del Consiglio nazionale degli ingegneri sul tema 'Porti, energia, ambiente: uno sguardo sui progetti per il futuro' In occasione di DEPORTIBUS, inoltre, sempre giovedì 21 maggio, si terrà una visita in

anteprima al cantiere del nuovo terminal crociere di Ravenna - Porto Corsini , la cui apertura è prevista per fine settembre La giornata di venerdì 22 maggio , come anticipato, sarà dedicata al dibattito sulla riforma dei porti con l'apertura dei lavori alle 9.30 alle Artificerie Almagià da parte del Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi . Il tema sarà poi affrontato in diverse tavole rotonde dalle associazioni di categoria e ripreso anche nel pomeriggio con un incontro che metterà in dialogo i Presidenti delle Autorità portuali. Tra gli appuntamenti del secondo giorno, Silvia Paparella ,Dott.ssa Geol. - General Manager RemTech Hub Tecnologico Ambientale, presenterà il progetto del Libro Bianco "Smart Ports - Innovation, Green and Energy Transition" ,iniziativa volta a promuovere una riflessione strategica sul futuro del sistema portuale italiano. Un progetto che si inserisce in una fase di evoluzione e mira a costruire un quadro organico delle strategie, dei progetti e delle prospettive di sviluppo delle Autorità di Sistema Portuale italiane, attraverso un approccio comparabile e orientato all'innovazione, alla sostenibilità e alla transizione energetica. Il giorno conclusivo, sabato 23 maggio , accende i riflettori su come porti e logistica rappresentino una leva strategica indiscussa del Made in Italy con la tavola rotonda dal titolo " Porti, manifattura e filiere produttive: come l'Italia può rafforzare la propria competitività tra ap provvigionamenti, trasformazione industriale ed export" a cui prenderanno parte anche Alessandro Barattoni , Sindaco di Ravenna; Giorgio Guberti , Presidente Camera di Commercio Ferrara Ravenna; Mario Roncaglia , Presidente Commissione Trasporti e Materie Prime - Confindustria Ceramica. La parte istituzionale di "Conessioni" si conclude nella mattina di sabato con un incontro che affronta il futuro delle professioni nei porti, puntando l'attenzione su formazione, tutela dei lavoratori, inclusione e leadership come leve decisive per la competitività del sistema. Il panel intende delineare nuovi modelli di lavoro portuale più sicuri, qualificati, inclusivi e capaci di rispondere alle sfide della logistica contemporanea. Il viaggio di "DEPORTIBUS - Il festival dei porti che collegano il mondo" è fatto anche di cultura con il programma 'Impronte' , lo spazio più divulgativo e pop della rassegna, dove i grandi temi del festival si fanno racconti accessibili a ogni pubblico. Un luogo aperto, inclusivo, pensato per avvicinare persone di tutte le età al mondo affascinante che ruota intorno ai porti. Tra gli ospiti attesi a DEPORTIBUS Dario Vergassola e l'astrofisico Luca Perri che, giovedì 21 maggio a Casa Matha , saranno protagonisti del talk "Il mare racconta: scienza, ironia e meraviglia" . Un dialogo tra divulgazione, curiosità e racconto per esplorare il Mediterraneo, le sue profondità, la biodiversità, il clima e il rapporto con il pianeta, passando per creature incredibili, fake news scientifiche e curiosità poco conosciute. Un evento pensato per avvicinare il pubblico alla scienza del mare con leggerezza, precisione e stupore, tra domande improbabili, aneddoti e spiegazioni rigorose. Sempre giovedì 21 maggio a Casa Matha verranno presentati due libri a tema. Alle 16.00 ospite Carola Barbero con "L'arte di nuotare. Dell'acqua e del respiro" L'autrice insegna Filosofia del linguaggio e della letteratura all'Università di Torino. Fra i suoi libri con il Mulino: La porta della fantasia Quel brivido nella schiena. I linguaggi della letteratura (2023) e il fortunato Nuotare via (2024).

Alle 18.00 invece salirà sul palco Maria Giuseppina Muzzarelli per parlare del suo ultimo libro " Tutte le perle del mondo" moderata da Antonella Sambri, Relazioni esterne ed eventi "Il Mulino". Venerdì 22 maggio alle ore 22.00 al teatro di Tradizione Dante Alighieri arriva a DEPORTIBUS Olen Cesari , l'artista considerato da Lucio Dalla 'il genio del violino, 'con la sua International Clandestine Orchestra. Si inserisce nel programma di DEPORTIBUS anche La Ravenna Music Race di venerdì 22 maggio, la corsa/camminata ludico-motoria di circa 8 km che unisce sport, musica dal vivo e convivialità. Tantissime poi le iniziative culturali che abbracciano simbolicamente Ravenna. 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. 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 sono state realizzate sul relitto della piattaforma "Paguro", oggi riconosciuto come Sito di Interesse Comunitario e area a tutela biologica. 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! Festival internazionale dei Burattini e delle Figure " 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. Tra le particolarità, le visite al CESTHA - Centro Sperimentale per la Tutela degli Habitat e quelle a cura dell'I.T.I.S. "Nullò 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. IL FESTIVAL È REALIZZATO DA: 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, Ministero delle Imprese e del Made in Italy, Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, **Assoporti**, Assiterminal, Assocostieri, Fedespedi, Federazione del Mare Consiglio Nazionale degli ingegneri ,e si inserisce nell'ambito delle iniziative di Italian Port Days. Il Festival è realizzato con il contributo di: Gold sponsor : Setramar, Gruppo Sapir - Terminal Container Ravenna Silver Sponsor: Eni,Fincantieri Bronze Sponsor

Ravenna24Ore.it

Primo Piano

: Ravenna Civitas Cruise Port Official partner : Snam, Laghezza, Intellera part of accenture Group, La BCC Ravennate, Forlivese e Imolese, IFI Consulting, Assiterminal, Alma Petroli, Docks Cereali, Marcegaglia Supporter : BUNGE, RAM Holding S.r.l., Messina Line, Assarmatori, La Cassa di Ravenna S.p.a., Costa Crociere, Tema Sistemi Partner culturali e scientifici: Museo d'arte della città di Ravenna (MAR), Cestha - Centro Sperimentale per la Tutela degli Habitat, Società degli Uomini della Casa Matha - Ravenna, Museo Nazionale delle attività subacquee (MAS), Atena - Associazione di Tecnica Navale Ravenna, Teatro del Drago, Biblioteca Classense, Accademia delle Belle Arti di Ravenna, ABA ravenna, I.T.I.S. Nullo Baldini Ravenna, Ordine degli Ingegneri, Maratona di Ravenna.

Italia-India, Rixi: "I nostri porti candidati a diventare punti riferimento Imec"

ROMA - "Italia e India sono due grandi potenze marittime e hanno tutto l'interesse a rafforzare la cooperazione in un settore strategico come quello portuale, logistico e infrastrutturale. Il Memorandum firmato oggi rappresenta un punto di arrivo importante di un percorso avviato circa due anni fa, che ha visto una serie di incontri e missioni istituzionali in India, e apre ora una fase nuova di collaborazione concreta tra i due sistemi Paese. L'Italia guarda con grande attenzione all'Indo-Pacifico e al ruolo sempre più centrale che questa macro-regione riveste per lo sviluppo economico globale, la sicurezza delle rotte marittime e la resilienza delle catene di approvvigionamento. In questo scenario il nostro Paese rappresenta il terminale naturale del corridoio IMEC e può offrire un sistema logistico unico in Europa. Possiamo contare su due direttrici strategiche fondamentali: quella occidentale che collega Genova al Reno attraverso la Svizzera e quella orientale che, partendo da **Trieste**, raggiunge Austria, Germania, Polonia e l'Europa centro-orientale. A questo si aggiunge una rete articolata di porti, interporti e infrastrutture che consente di offrire soluzioni logistiche competitive e diversificate. Per queste ragioni crediamo di poter essere il partner di riferimento dell'India in Europa, costruendo una collaborazione stabile e strategica capace di generare crescita, occupazione e sviluppo per entrambi i Paesi". Lo ha detto il deputato e viceministro al Mit Edoardo Rixi a margine del vertice Italia-India svolto a Roma alla presenza del premier Giorgia Meloni.



Il Piccolo Trieste

Meloni e Modi rilanciano l'Imec Il ruolo strategico di Trieste

Il progetto al centro dell'incontro tra la premier italiana e il primo ministro indiano a Roma

Laura Blasich Trieste Il vertice Il corridoio Imec è un pilastro strategico condiviso da Italia e India, entrambe decise a portarlo a termine, nonostante le incognite rappresentate dalla crisi iraniana, per connettere in modo più efficiente l'Asia all'Europa, ma anche per potenziare i loro scambi commerciali e la loro influenza globale. L'impegno dei due Paesi nella realizzazione della Via del Cotone, di cui Trieste con il suo porto è stata finora accreditata come terminale naturale della rotta per posizione, fondali e connessioni alle reti logistiche, è stato ribadito ieri nell'incontro a Roma tra la premier Giorgia Meloni e il primo ministro indiano Narendra Modi. Italia e India sono, come ha detto la premier, «due penisole, due piattaforme logistiche proiettate in spazi cruciali per il mondo, il Mediterraneo e l'Indo-Pacifico. Crediamo che rafforzare le interconnessioni tra questi due grandi spazi sia fondamentale, e per questo siamo anche determinati a portare avanti l'Imec, il Corridoio infrastrutturale ed economico tra Europa, Medio Oriente e India. Un'iniziativa che è nata in ambito G20, nella quale crediamo entrambi molto, perché pensiamo che possa liberare un potenziale straordinario per il nostro commercio, per le nostre imprese e per le nostre relazioni». Salite ieri di livello allo status di patnership strategico speciale con l'obiettivo, dichiarato dalla premier Meloni, di aumentare l'interscambio commerciale dagli attuali 14 a 20 miliardi nel giro di tre anni, cioè entro il 2029.

Il progetto è stato anche al centro dei colloqui con il capo di governo indiano del ministro degli Esteri Antonio Tajani, che, dandone conto alla Camera, ha ribadito il ruolo di Trieste, già sostenuto a marzo nel forum dedicato al corridoio proprio nel capoluogo regionale. Nel commentare il memorandum sulla cooperazione su trasporti marittimi e porti che ha sottoscritto ieri, il viceministro dei Trasporti Edoardo Rixi ha però sdoppiato il punto d'arrivo della Via del Cotone, affiancando a Trieste il porto di Genova.

Due quindi i porti «di riferimento per consentire all'Imec di diventare presto operativo come corridoio che collegherà il sub continente indiano al mercato europeo tramite la porta naturale che è il nostro Paese». Rixi ha richiamato il collegamento di Genova al Reno attraverso la Svizzera e la direttrice orientale che, partendo da Trieste, raggiunge Austria, Germania, Polonia e l'Europa centro-orientale, ma anche il ruolo di «una rete articolata di porti, interporti e infrastrutture che consente di offrire soluzioni logistiche competitive e diversificate». Dall'idea di un singolo corridoio si sta del resto passando a quella di «una rete di corridoi», che permetta di rafforzare le infrastrutture e diversificare le rotte in un momento in cui la crisi iraniana e il blocco di Hormuz rischierebbe di bloccare il progetto. Come spiegato di recente dall'ambasciatore Francesco Talò, inviato speciale del governo italiano per

LAURA BLASICH; TRIESTE



Il Piccolo

Trieste

Imec, la crisi in Medioriente non pregiudica le possibilità di realizzare il progetto dell'Imec ma ha reso «urgente e prioritario offrire altre opzioni». Bisogna farlo però in fretta, «avviando una pianificazione serrata e pragmatica delle operazioni di realizzazione delle infrastrutture: vanno individuati immediatamente i punti prioritari su cui investire i fondi per non perdere questo treno storico», secondo l'eurodeputata della Lega Anna Cisint, che promette di «fare da scudo e da traino» da Bruxelles alla scelta di Trieste come porta europea del corridoio Imec. © RIPRODUZIONE RISERVATA Il primo ministro indiano Narendra Modi con la premier Giorgia Meloni mentre innaffiano l'albero appena piantato il ruolo di trieste Il ministro degli Esteri Tajani ribadisce la centralità del porto alto-adriatico.

"Depositi Costieri", la Cassazione conferma le condanne

Definitivo anche il sequestro di beni per complessivi due milioni e mezzo. Si chiude un'indagine della Guardia di Finanza cominciata nel 2017. Diventa definitiva la condanna di quattro persone nella vicenda giudiziaria legata all'acquisizione della Depositi Costieri di **Trieste** nel 2017. La Cassazione ha respinto il ricorso degli imputati sulla sentenza di condanna di secondo grado. Definitiva anche la confisca di beni per un milione, operata a suo tempo dalla Guardia di Finanza. A questa somma si è aggiunto un altro milione e mezzo, che consiste in conti correnti, automezzi e quote societarie di altre due imprese con sede in Campania operanti nel settore dei trasporti, intestate a "prestanome" ma gestite de facto da uno dei soggetti condannati, individuati negli ultimi mesi dalle Fiamme Gialle. La condanna è avvenuta per reati tributari evasione delle accise sugli idrocarburi e autoricciclaggio. La Depositi costieri si occupava di stoccaggio e movimentazione di prodotti petroliferi; tre dei quattro condannati, scrivono le Fiamme Gialle, in ragione di specifici e accertati precedenti penali, presentavano elementi di contiguità con clan camorristici del napoletano. In sostanza, l'azienda - secondo le accuse confermate in giudizio - veniva utilizzata per condurre operazioni di commercializzazione di prodotti petroliferi in evasione d'imposta. Le irregolarità gestionali avevano portato anche al fallimento, per inottemperanza agli obblighi tributari. Il denaro sottratto al Fisco - detenuto su molteplici rapporti finanziari, anche mediante criptovalute - veniva utilizzato anche per viaggi, acquisti in boutique di lusso, leasing finanziari, soggiorni in hotel a 5 stelle. «Le investigazioni hanno dunque, al loro esito, consentito di definire una forte presenza ispettiva del Corpo all'interno del **Porto di Trieste**» commenta la Guardia di Finanza «a presidio della legalità economico finanziaria che si concretizza non solo nel contrasto alla criminalità nelle sue forme più palesi, ma anche nella disamina e repressione di ogni forma di inquinamento del tessuto economico legale».



Ship Mag

Trieste

Rixi al vertice Italia-India: "Genova e Trieste saranno i due terminali del corridoio Imec" 20 Maggio 2026 - Redazione

Firmato un nuovo memorandum durante la visita nella capitale del premier indiano, Narendra Modi. Roma e Nuova Delhi credono alla possibilità realizzare la Via del Cotone, che si offre come alternativa a Suez e in concorrenza alla Belt and Road cinese. Roma - Italia e India rafforzano l'impegno sulla cooperazione economica e sul corridoio Imec e guardano a Genova e **Trieste** come ai due terminali nel Mediterraneo della Via del Cotone.

Ieri è stato firmato un nuovo memorandum durante la visita a Roma del premier indiano, Narendra Modi, per il bilaterale con la presidente del Consiglio Giorgia Meloni, in cui le parti hanno manifestato la volontà di potenziare le relazioni strategiche e commerciali, con focus su industria, energia, digitale e sicurezza. Fra i punti del confronto proprio il progetto Imec, corridoio commerciale che punta a mettere in comunicazione India, Medio Oriente ed Europa. La prospettiva è messa in stand-by dalla crisi iraniana, ma Roma e Nuova Delhi credono alla possibilità realizzare la cosiddetta Via del Cotone, che si offre come alternativa a Suez e si pone in concorrenza alla Belt and Road cinese, in una fase di profonde trasformazioni geopolitiche e di relazioni economiche che risentono dei nuovi equilibri tra grandi potenze globali. Sul versante italiano arriva pure una novità, perché per la prima volta il viceministro, Edoardo Rixi, affianca Genova a **Trieste** come gateway di riferimento dell'Imec: "Possiamo contare su due direttrici strategiche fondamentali: quella occidentale che collega Genova al Reno attraverso la Svizzera e quella orientale che, partendo da **Trieste**, raggiunge Austria, Germania, Polonia e l'Europa centro-orientale". Secondo l'esponente leghista, "a questo si aggiunge una rete articolata di porti, interporti e infrastrutture che consente di offrire soluzioni logistiche competitive e diversificate: per queste ragioni crediamo di poter essere il partner di riferimento dell'India in Europa".

Il vertice ha toccato anche il Piano d'azione strategico quinquennale (2025-2029) che i due governi hanno sottoscritto l'anno scorso, prevedendo forme di cooperazione su difesa, sicurezza marittima e reti digitali. A margine dell'incontro istituzionale, Modi ha partecipato a un pranzo con i massimi rappresentanti di alcune aziende italiane attive nei comparti difesa, infrastrutture e agroalimentare. La presidente Meloni ha fissato "l'obiettivo di far crescere il nostro già solido interscambio commerciale fino a 20 miliardi di euro, dagli attuali 14, entro il 2029. Un obiettivo molto ambizioso, ma alla portata, anche sfruttando il potenziale dell'accordo di libero scambio sottoscritto tra Ue e India. Le importanti intese che noi sottoscriviamo oggi puntano a rafforzare la cooperazione in uno spettro molto ampio di ambiti. I nostri ecosistemi economici e produttivi sono altamente complementari. La dimensione, le infrastrutture digitali, il dinamismo innovativo dell'India si combinano con la forza industriale italiana, l'eccellenza manifatturiera, la capacità di integrazione tecnologica". Anche



Firmato un nuovo memorandum durante la visita nella capitale del premier indiano, Narendra Modi, Roma e Nuova Delhi credono alla possibilità realizzare la Via del Cotone, che si offre come alternativa a Suez e in concorrenza alla Belt and Road cinese. Roma - Italia e India rafforzano l'impegno sulla cooperazione economica e sul corridoio Imec e guardano a Genova e Trieste come ai due terminali nel Mediterraneo della Via del Cotone. Ieri è stato firmato un nuovo memorandum durante la visita a Roma del premier indiano, Narendra Modi, per il bilaterale con la presidente del Consiglio Giorgia Meloni, in cui le parti hanno manifestato la volontà di potenziare le relazioni strategiche e commerciali, con focus su industria, energia, digitale e sicurezza. Fra i punti del confronto proprio il progetto Imec, corridoio commerciale che punta a mettere in comunicazione India, Medio Oriente ed Europa. La prospettiva è messa in stand-by dalla crisi iraniana, ma Roma e Nuova Delhi credono alla possibilità realizzare la cosiddetta Via del Cotone, che si offre come alternativa a Suez e si pone in concorrenza alla Belt and Road cinese, in una fase di profonde trasformazioni geopolitiche e di relazioni economiche che risentono dei nuovi equilibri tra grandi potenze globali. Sul versante italiano arriva pure una novità, perché per la prima volta il viceministro, Edoardo Rixi, affianca Genova a Trieste come gateway di riferimento dell'Imec: "Possiamo contare su due direttrici strategiche fondamentali: quella occidentale che collega Genova al Reno attraverso la Svizzera e quella orientale che, partendo da Trieste, raggiunge Austria, Germania, Polonia e l'Europa centro-orientale". Secondo l'esponente leghista, "a questo si aggiunge una rete articolata di porti, interporti e infrastrutture che consente di offrire soluzioni logistiche competitive e diversificate: per queste ragioni crediamo di poter essere il partner di riferimento dell'India in Europa". Il vertice ha toccato anche il Piano d'azione strategico quinquennale (2025-2029) che i due governi hanno sottoscritto l'anno scorso, prevedendo forme di cooperazione su difesa, sicurezza marittima e reti digitali. A margine dell'incontro istituzionale, Modi ha partecipato a un pranzo con i massimi rappresentanti di alcune aziende italiane attive nei comparti difesa, infrastrutture e agroalimentare. La presidente Meloni ha fissato "l'obiettivo di far crescere il nostro già solido interscambio commerciale fino a 20 miliardi di euro, dagli attuali 14, entro il 2029. Un obiettivo molto ambizioso, ma alla portata, anche sfruttando il potenziale dell'accordo di libero scambio sottoscritto tra Ue e India. Le importanti intese che noi sottoscriviamo oggi puntano a rafforzare la cooperazione in uno spettro molto ampio di ambiti. I nostri ecosistemi economici e produttivi sono altamente complementari. La dimensione, le infrastrutture digitali, il dinamismo innovativo dell'India si combinano con la forza industriale italiana, l'eccellenza manifatturiera, la capacità di integrazione tecnologica". Anche la premier ha evidenziato la determinazione "a portare avanti

Ship Mag

Trieste

la premier ha evidenziato la determinazione "a portare avanti l'Imec, iniziativa nata in ambito G20, nella quale crediamo entrambi molto, perché pensiamo che possa liberare un potenziale straordinario per il nostro commercio, le nostre imprese e le nostre relazioni". Secondo Meloni, infatti, i due Paesi "hanno in comune il fatto di essere due penisole, due piattaforme logistiche che sono proiettate in spazi cruciali per il mondo, il Mediterraneo e l'Indo-Pacifico". Per Modi, "in tre anni e mezzo ci siamo incontrati più volte a dimostrazione della stretta collaborazione e armonia". Tra i settori di partnership, il premier indiano ha citato "tecnologia, sicurezza e difesa, porti e logistica". "La prima ministra Meloni e io abbiamo esaminato i progressi del Piano d'azione strategico congiunto India-Italia 2025-2029. Abbiamo convenuto sulla necessità di rafforzare ulteriormente gli investimenti e i legami economici. L'accordo di libero scambio tra India e Ue rappresenta un'opportunità storica in tal senso. Abbiamo anche discusso di settori quali infrastrutture digitali, connettività, scienza, intelligenza artificiale". Fra i sottoscrittori degli accordi anche il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Rixi, ha sottolineato che "Italia e India sono due grandi potenze marittime e hanno tutto l'interesse a rafforzare la cooperazione in un settore strategico come quello portuale, logistico e infrastrutturale. Il Memorandum rappresenta un punto di arrivo importante di un percorso avviato due anni fa, che apre ora una fase nuova di collaborazione concreta tra i due sistemi paese. L'Italia guarda con grande attenzione all'Indo-Pacifico e al ruolo sempre più centrale che questa macro-regione riveste per lo sviluppo economico globale, la sicurezza delle rotte e la resilienza delle catene di approvvigionamento. In questo scenario il nostro Paese rappresenta il terminale naturale del corridoio Imec e può offrire un sistema logistico unico in Europa".

Trieste Prima

Trieste

Visita del primo ministro indiano a Roma: "Il porto di Trieste è pronto a fare la sua parte"

A dirlo è stato il senatore e segretario regionale della Lega, Marco Dreosto, nell'ambito della visita istituzionale del premier Modi. "Il **porto** franco internazionale è il pivot su cui Imec può trovare efficacia in Europa" "L'Italia non si limita a sostenere l'Imec, ma ne rivendica la centralità strategica con piena convinzione politica. È esattamente il segnale che attendevamo dal Governo. **Trieste** è la risposta geografica e logistica naturale a quella visione. Il Mediterraneo che incontra il cuore dell'Europa, il terminale settentrionale di un corridoio che può ridisegnare i flussi commerciali globali. Il **porto** franco internazionale non è un'opzione tra le tante: è il pivot su cui l'Imec può trovare la sua efficacia concreta nel vecchio continente". A dirlo è il segretario regionale della Lega, Marco Dreosto, intervenuto con una nota a margine della visita istituzionale del primo ministro indiano, Narendra Modi. Le parole di Giorgia Meloni Dreosto ha sottolineato "la determinazione con cui il governo porta avanti questa iniziativa nata in ambito G20. Ora serve tradurre la visione in infrastrutture, in investimenti, in connessioni anche energetiche tra due aree strategiche nello scacchiere globale. **Trieste** è pronta a fare la sua parte". La premier Giorgia Meloni, nel ricevere Modi a Roma ha parlato dell'importanza di "rafforzare le interconnessioni tra questi due grandi spazi. Per questo siamo anche determinati a portare avanti l'Imec, iniziativa nella quale crediamo entrambi molto perché pensiamo che possa liberare un potenziale straordinario per il nostro commercio, per le nostre imprese e per le nostre relazioni".



Il Gazzettino Venezia

«Avanti con la riforma dei Porti Sì all'autonomia, ma via i doppioni»

INFRASTRUTTURE MESTRE «La riforma del sistema portuale entro la fine del mandato? Io voglio portarla a casa entro la fine di quest'anno. E, in merito alla durata del governo, ribadisco che l'obiettivo è di arrivare all'autunno 2027 senza scossoni, anche se la situazione economica mondiale non rende facile il nostro lavoro». Matteo Salvini, vicepremier e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, taglia corto sulle polemiche politiche e conferma che la nascita di "Porti d'Italia Spa", una società pubblica per coordinare centralmente la pianificazione degli investimenti e raccogliere risorse finanziarie su scala nazionale attualmente in discussione in commissione Trasporti, non intende accennano, e noi non possiamo permetterci di avere dei doppioni». E il presidente della Regione Veneto, Alberto Stefani, che ha accolto il vicepremier in visita alla stazione di Mestre, aggiunge: «La riforma dei porti tiene conto della necessità di effettuare investimenti strategici. Abbiamo un'idea di sviluppo che terrà ovviamente conto della prossima programmazione europea. Si tratta di un progetto al quale sto lavorando e che presenteremo a tempo debito». Da Stefani, per ora, nessun'altra anticipazione anche se l'idea del **porto** off shore appare ancora sul tavolo. Sulla nuova stazione di Mestre, invece, è chiarissimo: «Si tratta di un progetto fondamentale per lo sviluppo territorio permettendo l'intermodalità». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre Venezia

Nuova legge sul mare In aula odg di Boscaini

Forza Italia «Venezia sarà salvaguardata da qualsiasi possibile impatto della nuova normativa di liberalizzazione del diporto commerciale.

Non ci sarà nessun rischio di deregulation» dice la deputata di Forza Italia Paola Boscaini, dopo le rassicurazioni del Ministro Musumeci nel question time alla Camera. Il tema è la legge 70 del 2026, che semplifica il settore della nautica, con effetti di liberalizzazione del diporto commerciale.

«Una buona norma sul piano nazionale - ha precisato Boscaini - ma che se non calibrata al contesto veneziano, attraverso un costante confronto con gli enti e le autorità del territorio lagunare, rischia di produrre un impatto non positivo a seguito dell'aumento dei volumi di traffico». Per questo Boscaini, presentando la sua interrogazione ha ricordato l'Odg di Forza Italia proprio alla nuova legge sul Mare, che impegna il Governo ad un confronto con Comune di Venezia, Città metropolitana, **Porto**, Autorità per la laguna al fine di tutelare la specificità della laguna veneziana. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Nautilus

Savona, Vado

PROCLAMATI I VINCITORI DEL CONTEST PER I GIOVANI E DELLA TERZA EDIZIONE DEI BLUE DESIGN AWARDS

La Spezia - La seconda giornata è stato il momento delle premiazioni per la terza edizione del Blue Design Summit, l'evento è dedicato al settore dei superyacht e a tutto ciò che riguarda il design in relazione all'acqua: dalle crociere ai resort, dai waterfront fino alle marine e agli yacht club. La novità di quest'anno è stata la Gara di Talenti Designing for Exploration, che ha lanciato una sfida progettuale, rivolta a studenti di design, architettura e ingegneria nautica: immaginare uno yacht Explorer (42-67 metri), capace di affrontare ogni mare del globo, garantendo comfort costante. Il concept chiave è Leave No Trace: la nave non deve solo navigare, ma poter risiedere negli ecosistemi più fragili del pianeta, minimizzando il proprio impatto ambientale, in un equilibrio tra lusso estremo e responsabilità ecologica. Tra i quattro finalisti, la vincitrice è risultata Sara Mariani con il progetto My Yakamox. Seguono a pari merito Luca De Laurentis, con Raiju, Tommaso Sabatini, con Raum, e Debora Botteri con Atmosphere, che ha avuto una menzione speciale per essere il progetto che ha ricevuto i voti più alti per le caratteristiche di minimizzazione dell'impatto ambientale. Sara Mariani ha ricevuto anche il premio come "Next

Wave Designer" nell'ambito dei Blue Design Awards, a simboleggiare un ponte tra presente e futuro.. Particolarmente denso il palmares della terza edizione dei Blue Design Awards, che celebrano i progetti, le aziende e i protagonisti del 2025 che si sono distinti nel settore nautico e del design. Ecco i vincitori: Italian Yacht Ambassador: Riv Lifetime Achievement Award: Nautor Swan Imprenditrice dell'anno: Giovanna Vitelli - Azimut|Benetti Best Motor Yacht oltre 24 metri: RJ - Cantiere delle Marche Best Motor Yacht sotto i 24 metri: Ferretti 800 - Ferretti Yachts Best Sailing Yacht: Kalantis - Southern Wind Shipyard / Nauta Design Best Refitting Project: M/Y Nectar - FM Architettura Best Exterior Design oltre 24 metri: AB95 - AB Yachts Best Exterior Design sotto i 24 metri: Solaris Power 70 Long Range - Dragoni Design Lab Best Interior Design: Ilma (Azimut Grande 36M) - Azimut Yachts / m2atelier Building on Water: Aurelia Residences - FM Architettura / SOM Best Cruise Design: Four Seasons I - Tillberg Design / Viken Group Innovative Design: Sanlorenzo Heritage Award: Nautor Swan Architecture Testimonial: Renzo Piano Building Workshop Con Blue Design Summit, dal 18 al 20 maggio, La Spezia si conferma uno dei centri orimari del design nautico internazionale. The Next Wave Now, il futuro è già qui. Blue Design Summit è promosso da Comune della Spezia; AdSP Mar Ligure Orientale; Liguria International; Camera di Commercio Riviera di Liguria - Imperia- La Spezia - **Savona**; Confindustria La Spezia e MiglioBlu. La manifestazione è organizzata da Clickutility Team e Fondazione Promostudi. Blue Design Summit è l'evento che riunisce operatori del settore, designer e cantieri, con un ricco programma di conferenze e incontri. La manifestazione pone al centro sostenibilità



La Spezia - La seconda giornata è stato il momento delle premiazioni per la terza edizione del Blue Design Summit, l'evento è dedicato al settore dei superyacht e a tutto ciò che riguarda il design in relazione all'acqua: dalle crociere ai resort, dai waterfront fino alle marine e agli yacht club. La novità di quest'anno è stata la Gara di Talenti Designing for Exploration, che ha lanciato una sfida progettuale, rivolta a studenti di design, architettura e ingegneria nautica: immaginare uno yacht Explorer (42-67 metri), capace di affrontare ogni mare del globo, garantendo comfort costante. Il concept chiave è Leave No Trace: la nave non deve solo navigare, ma poter risiedere negli ecosistemi più fragili del pianeta, minimizzando il proprio impatto ambientale, in un equilibrio tra lusso estremo e responsabilità ecologica. Tra i quattro finalisti, la vincitrice è risultata Sara Mariani con il progetto My Yakamox. Seguono a pari merito Luca De Laurentis, con Raiju, Tommaso Sabatini, con Raum, e Debora Botteri con Atmosphere, che ha avuto una menzione speciale per essere il progetto che ha ricevuto i voti più alti per le caratteristiche di minimizzazione dell'impatto ambientale. Sara Mariani ha ricevuto anche il premio come "Next Wave Designer" nell'ambito dei Blue Design Awards, a simboleggiare un ponte tra presente e futuro.. Particolarmente denso il palmares della terza edizione dei Blue Design Awards, che celebrano i progetti, le aziende e i protagonisti del 2025 che si sono distinti nel settore nautico e del design. Ecco i vincitori: Italian Yacht Ambassador: Riv Lifetime Achievement Award: Nautor Swan Imprenditrice dell'anno: Giovanna Vitelli - Azimut|Benetti Best Motor Yacht oltre 24 metri: RJ - Cantiere delle Marche Best Motor Yacht sotto i 24 metri: Ferretti 800 - Ferretti Yachts Best Sailing Yacht: Kalantis - Southern Wind Shipyard / Nauta Design Best Refitting Project: M/Y Nectar - FM Architettura Best Exterior Design oltre 24 metri: AB95 - AB Yachts Best Exterior Design sotto i 24 metri: Solaris Power 70 Long Range - Dragoni Design Lab Best Interior Design: Ilma (Azimut Grande 36M) - Azimut Yachts / m2atelier Building on Water: Aurelia Residences - FM Architettura / SOM Best Cruise Design: Four Seasons I - Tillberg Design / Viken Group Innovative Design: Sanlorenzo Heritage Award: Nautor Swan Architecture Testimonial: Renzo Piano Building Workshop

Il Nautilus

Savona, Vado

e innovazione, esplorando le nuove frontiere della nautica: dai superyacht a vela ai materiali avanzati, fino alle più recenti soluzioni di propulsione green. Un focus sarà inoltre dedicato allo yachting residenziale e cruising fino ai waterfront e alle marine.

Messaggero Marittimo

Savona, Vado

Diga Vado Ligure, lavori all'80%: completato il collegamento tra nuove opere e diga esistente

VADO - Proseguono a ritmo sostenuto i lavori di potenziamento della diga foranea del porto di Vado Ligure, dove è stato raggiunto un nuovo importante traguardo operativo nel punto di congiunzione tra le opere di nuova realizzazione e la diga esistente collegata a terra. Negli ultimi giorni è stato infatti completato il salvamento e il posizionamento del primo cassone funzionale al collegamento definitivo tra le strutture offshore di nuova costruzione e la barriera esistente. Un passaggio tecnico particolarmente delicato che consentirà ora di accelerare ulteriormente il cantiere operando contemporaneamente su due fronti distinti. Da una parte interverranno i mezzi marittimi impegnati lato mare, dall'altra i mezzi terrestri che opereranno dalla diga collegata alla terraferma, permettendo così una significativa ottimizzazione delle attività costruttive e delle tempistiche operative. Per arrivare all'attuale configurazione progettuale è stato necessario eseguire un complesso intervento di riposizionamento di undici cassoni appartenenti alla diga esistente, oltre alla realizzazione e posa di quattro nuovi cassoni oggi già collocati nella configurazione definitiva prevista dal progetto. I prossimi passi La fase successiva riguarderà la costruzione delle cosiddette serraglie, strutture realizzate mediante enormi massi in calcestruzzo che avranno il compito di chiudere e consolidare i punti di raccordo tra i diversi elementi della diga, nei quali si erano generati ampi spazi vuoti. Una volta completata questa lavorazione sarà possibile procedere con la realizzazione delle sovrastrutture in cemento armato e dei muri paraonde, parte dei quali risultano già in corso di esecuzione nel tratto più avanzato dell'opera. Nel frattempo, durante gli ultimi mesi di attività, è stata anche studiata una variante migliorativa al progetto originario. La soluzione prevede il riutilizzo degli ultimi due cassoni della vecchia diga, oggi collocati all'interno del bacino portuale, per ottenere a lavori conclusi un'ulteriore area di manovra. Si tratta di uno spazio ritenuto strategico non soltanto per l'operatività portuale futura, ma anche in vista della seconda fase di sviluppo della diga foranea, attualmente ancora in fase di progettazione. Secondo quanto comunicato dal cantiere, lo stato di avanzamento complessivo dell'intervento ha ormai raggiunto circa l'80%, mentre la conclusione dei lavori resta confermata entro la fine dell'anno in corso.



Il Secolo XIX Genova, Voltri

«Tra il porto e Palmaro verde e aria più pulita» Il difensore civico alleato dei residenti

Forum di FondAzione PRImA'vera con Cozzi, Authority e Psa Tra le richieste lo spostamento a mare della linea ferroviaria

MARCO FAGANDINI

Una nuova centralina per monitorare la qualità dell'aria nel quartiere e una fascia di rispetto verde tra porto e abitazioni, con lo spostamento a mare della linea ferroviaria. Sono queste le richieste emerse con maggiore forza durante il forum promosso da FondAzione PRImA'vera sulla mitigazione dell'impatto ambientale del porto di Pra'. L'incontro, organizzato in collaborazione con il Difensore Civico della Regione Francesco Cozzi, ha visto la partecipazione dei rappresentanti del PSA di Pra', dell'Autorità di **Sistema Portuale**, della Capitaneria di Porto, di Arpal e di Medici per l'Ambiente. Un confronto partecipato, nato con l'obiettivo di discutere il rapporto tra sviluppo dello scalo **portuale** e qualità della vita dei residenti.

Al centro del dibattito, la richiesta di installare una centralina per il rilevamento della qualità dell'aria in un punto più rappresentativo rispetto all'attuale postazione di via Ungaretti, giudicata troppo decentrata rispetto alle aree maggiormente esposte all'impatto del traffico **portuale**. Una proposta sostenuta apertamente dal Difensore Civico e accolta con disponibilità anche dai rappresentanti di PSA e dell'Autorità **Portuale**, che hanno confermato la volontà di approfondirne la fattibilità tecnica. «La tutela della salute e dell'ambiente è un diritto primario dei cittadini che può e deve camminare di pari passo con la sostenibilità industriale dello scalo **portuale**», ha ribadito Francesco Cozzi, sottolineando di aver già inviato alle istituzioni competenti una richiesta formale per sostenere il riposizionamento della centralina a Pra'.

La questione del monitoraggio ambientale si intreccia direttamente con il tema della salute pubblica, particolarmente sentito a Pra' e Palmaro. «Questo forum rappresenta un passo avanti importante nel percorso di transizione ecologica e convivenza armonica tra Pra' e il suo porto - ha dichiarato Guido Barbazza, presidente onorario della FondAzione PRImA'vera e promotore dell'evento -. La centralina a Pra' è un doveroso strumento di tutela della salute dei cittadini». Accanto al tema della qualità dell'aria, il forum ha rilanciato un progetto più ampio di riqualificazione del litorale praese, da anni al centro di richieste avanzate dal territorio. Tra le ipotesi illustrate figurano lo spostamento a mare del tratto ferroviario Genova-Ventimiglia e la creazione di una fascia di rispetto alberata tra il porto e le abitazioni di Pra' e Palmaro. Un intervento che consentirebbe di estendere la passeggiata ciclo-pedonale lungo il litorale e di creare nuove dune verdi con funzione di schermatura ambientale e paesaggistica.

L'idea è quella di completare un processo di ricucitura urbanistica tra il quartiere e il mare, mitigando l'impatto visivo e atmosferico dello scalo **portuale**. Un progetto che, secondo i promotori, permetterebbe



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

di migliorare sensibilmente la vivibilità della delegazione, restituendo spazi pubblici ai residenti e rafforzando il concetto di "Porto Amico" più volte evocato durante il dibattito. Tra gli interventi illustrati figurano anche il prolungamento del Canale di Calma verso ponente, la realizzazione di nuovi ponti ciclo-pedonali e una fermata ferroviaria a Palmaro, collegata direttamente con l'area portuale.

SVERSAMENTO A PRA': ACCERTAMENTI A proposito di ambiente, i vigili del fuoco sono accorsi ieri mattina proprio a Pra' per uno sversamento in mare di una sostanza non ancora identificata. La fuoriuscita è stata localizzata all'altezza dei cantieri Mostes, ma dai primi accertamenti non sembrano essere coinvolti. anzi, i titolari hanno messo a disposizione le proprie panne assorbenti per contenere la diffusione del liquido. È possibile che lo sversamento sia in qualche modo riconducibile al rio San Michele. I pompieri messa in sicurezza l'area, hanno allertato l'Arpal e la Capitaneria di porto. Avvisati pure i tecnici del Comune. Operazioni di pulizia e accertamenti sono durate tutta la mattina.

- © RI PRODUZIONE RISE RVATA.

Il Secolo XIX Genova, Voltri

Depositi, pressing degli industriali «Trasloco sui moli, si trovi uno spazio»

Becce: «Necessario avviare il dialogo»

Confindustria Genova entra in pressing sull'**Autorità di sistema portuale** sul caso depositi chimici dopo il mancato trasferimento delle due aziende a Ponte Somalia per via della bocciatura del Consiglio di Stato.

«Carmagnani e Superba devono lasciare Multedo andare in porto, uno spazio in banchina deve essere trovato e ci auguriamo che la discussione con Palazzo San Giorgio e tutte le istituzioni coinvolte possa iniziare il prima possibile perché dalle parole ora è necessario passare ai fatti», evidenzia Luca Becce, presidente della sezione terminalisti degli industriali genovesi.

Martedì prossimo, a Palazzo Tursi, si terrà un incontro proprio sul tema della delocalizzazione delle due imprese al quale, tra gli altri, parteciperanno anche i sindacati. «Una collocazione in banchina per Carmagnani e Superba deve essere prevista nel nuovo Piano regolatore portuale - prosegue Becce e sono convinto che una soluzione si possa trovare nonostante non ci siano spazi liberi sui moli. La collocazione inizialmente ipotizzata a Ponte Somalia era totalmente sbagliata perché avrebbe penalizzato il traffico **portuale** che si sviluppa a Sampierdarena. Allo stesso tempo - conclude Becce - queste due imprese non possono che essere trasferite in porto, magari in zona dove già ci sono traffici di rinfuse liquide. Ma **l'Autorità di sistema portuale** deve accelerare i tempi, avviare il confronto e intervenire sul Piano regolatore **portuale**».

Al momento, tra le opzioni che restano sul tavolo, c'è quella che prevede di trasferire i depositi nel Porto petroli. Si tratta di un progetto già avanzato in passato anche dalla stessa Carmagnani che, però, non è mai andato a buon fine vuoi perché le imprese che attualmente si trovano in banchina non hanno mai acconsentito a cedere una parte degli spazi attualmente occupati, vuoi perché i residenti di Multedo (e pure il Municipio Ponente) si sono sempre detti contrari a un trasferimento di questo tipo che di fatto sposterebbe solo di pochi metri i depositi da dove si trovano attualmente. aspetto occupazionale. I sindacati, a più riprese, hanno ribadito la necessità di tutelare il lavoro e di essere fermamente contrari all'opzione zero che prevederebbe di delocalizzare fuori città i depositi chimici.

- ® RIPRODUZIONERISERVATA.

MATTEO DELL'ANTICO



l'Intervista

Rudino, Calp "Per Gaza la piazza ormai non basta più Si blocchi la merce di Israele"

MATTEO MACOR

Quelli sparano su cittadini inermi in piene acque internazionali e neanche si riempiono più le piazze, è chiaro è arrivato il momento di fare altro». Si sfoga e insieme rilancia, Riccardo Rudino, professione portuale, indicando con il suo «quelli» la marina militare israeliana che nelle ultime ore ha assaltato le barche della Global Sumud Flotilla dirette verso Gaza. Il camallo del Calp, il collettivo degli autonomi del porto di Genova, in estate era diventato il volto simbolo della mobilitazione che aveva accompagnato a salpare le prime imbarcazioni della scorsa Flotilla, lanciando l'appello a bloccare il paese per sostenere la missione. Ora ci riprova con un appello rivolto a sindacati, politica, lavoratori.

«Se davvero tengono alla causa e alla vita dei palestinesi, contribuiscano a un boicottaggio selettivo delle merce di e per Israele: è l'unico modo per ottenere risultati, più di ogni manifestazione o fumogeno di protesta».

In che senso, Rudino: le piazze non servono più?

«Servono ma non bastano.

Possiamo prepararne cento, di giornate di lotta e mobilitazione, ma la differenza si fa solo se insieme si lavora a un blocco economico e politico dei rapporti con Israele».

Ma cosa è successo alle piazze dell'autunno? Dopo le folle di allora, oggi si fatica a portare mille persone in presidio.

«Temo che tante persone abbiano iniziato ad assuefarsi: viviamo in un mondo in cui si finisce per abituarsi a tutto, pure i genocidi e le guerre. È surreale, ma è così. C'entrano solo in parte i modi con cui vengono raccontate le cose, i silenzi di troppi o i timori nei confronti dei decreti sicurezza, anche se è chiaro che questo governo ha fatto di tutto per evitare che la gente vada in piazza».

Le piazze per Gaza tornate piccole certificano la fine di quello che sembrava potesse diventare, forse ritornare un movimento?

«Secondo me no, l'onda lunga di quelle piazze ha portato risultati.

Penso alla mobilitazione per il referendum sulla riforma della giustizia, a tutti i giovani che hanno votato per salvare la Costituzione, a una partecipazione che ha dato una sterzata alla politica nazionale dopo aver preso forma nelle piazze per la Flotilla. Ma a tutte queste persone servono però obiettivi praticabili, idee chiare, esempi concreti, e pure delle vittorie».



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

In che senso?

«L'importante è non dire una cosa e fare altro. In estate è partita la raccolta di beni di prima necessità, e si è attivato un paese intero: gran parte di quella raccolta viveri ora è ferma con la spedizione di Music for Peace a cui non viene permesso di entrare a Gaza, e dovrebbe bastare per riempire le strade. Poi abbiamo detto blocchiamo tutto, e abbiamo bloccato i porti. Detto e fatto».

E ora? Che fare?

«E ora vorrei che facessero qualcosa tutti quelli che ci hanno appoggiato quando abbiamo detto che non avrebbe dovuto passare nemmeno un chiodo dai nostri porti, se legato alla guerra e alle porcate che Israele continua a fare in Palestina, a Gaza, in Cisgiordania. Sindacati, lavoratori, anche politici».

Cosa pensa serva, ora, per ottenere risultati per la causa palestinese e combattere contro la deriva bellicista nel mondo?

«Due cose su tutte, almeno per quanto riguarda **Genova**, che rimane uno dei porti principali del Mediterraneo. La messa a terra dell'osservatorio contro i passaggi nei porti degli armamenti, che abbiamo chiesto nel nome della legge che vieta il commercio con i paesi in guerra, e il boicottaggio selettivo di tutte le merci da e per Israele. Possiamo essere 20 o 20mila in piazza, accendere tutti i fumogeni o chiudere tutte le strade che vogliamo, ma senza un blocco commerciale non bastano».

Come farlo, nel concreto?

«Israele è un paese piccolo, importa quasi tutto e esporta molto poco.

Controlla compagnie molto grosse, come la Zim, ma movimenta poco.

Su un carico da 15mila contenitori, a spanne, ne sono destinati ai porti israeliani 50, 100, non di più. Slot che sarebbe semplice individuare, e decidere di non trattare. Si sa quali contenitori lasciare a bordo, si lavora su tutto il resto del carico, e quando rimangono quelli da bloccare si incrociano le braccia».

E coinvolgendo chi ?

«Basterebbe sedersi al tavolo tra sindacati, con i rappresentanti di Cgil e Usb in particolare, ma anche con Cisl e Uil, e lanciare la proposta.

Tra rsu, dirigenti, capiturno, camalli della Compagnia Unica, è pieno di persone che condividono l'indignazione per Gaza. A **Genova** poi è una questione che riguarda solo due terminal, Sech al Vte e Spinelli. Però ci deve stare anche chi ha già detto da che parte sta, in qualche forma anche il Comune».

La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

Come pensa potrebbero reagire, i terminalisti del porto di Genova?

Non rischia di diventare un danno economico, per loro e per il porto, un boicottaggio del genere?

«Stronzate. I terminalisti parleranno di danno economico per loro e per la città, ma non è vero.

I privati del porto difendono solo i loro interessi, come quando fanno pressioni perché non si faccia l'osservatorio contro le armi incaricato di vigilare sulle distinte di carico delle navi, o come quando fanno ricorso contro 3 euro di tassa sugli imbarchi, una misura che si applica in tutto il mondo. Ma i traffici da e per Israele varranno lo 0,001 per cento, per il porto di Genova: economicamente il nulla, politicamente tantissimo».

A cosa pensa possa portare, un boicottaggio del genere, in una fase geopoliticamente così complessa?

«A fermare l'apartheid in Sudafrica non sono state soltanto le migliaia di dimostrazioni di popolo in giro per il mondo, ma il blocco economico e commerciale degli altri paesi. Sembrava impossibile, ma ha portato alla liberazione di Mandela, alle elezioni, a cambiare radicalmente un paese. Israele è un paese che si è chiuso ancora di più in sé stesso, solo con azioni di questo tipo può ritornare in sé».

" Penso a un boicottaggio selettivo in tutti i porti italiani dei container di Tel Aviv. I sindacati si accordino " I terminalisti pensano solo ai loro interessi come quando non vogliono la tassa da 3 euro sui crocieristi Riccardo Rudino è uno dei fondatori del Calp, il Collettivo degli autonomi del porto di Genova, che è stato una delle anime della mobilitazione a sostegno della Flotilla.

Costa: "Non solo container Noi da trent'anni nel porto pronti a crescere ancora"

L'imprenditore a capo di un gruppo che ha ricevuto la prima concessione con Saar nel 1996: "Da 22 dipendenti a 170, investiti negli impianti 80 milioni"

MASSIMO MINELLA

Per riassumere i suoi primi trent'anni nel porto di Genova Beppe Costa sceglie una frase che, in apparenza, potrebbe essere scontata, anche se troppo spesso, aggiunge, a più d'uno sfugge dentro e fuori lo scalo: «Qui non ci sono soltanto container». E per dare sostanza alle parole riassume i numeri del gruppo Saar, di cui è l'azionista di riferimento: 170 dipendenti diretti e 80 milioni di euro investiti negli impianti, escludendo quelli spesi per le acquisizioni.

La prima concessione è datata 1996, quando Costa rileva dal gruppo Saffa il terminal di Ponte Paleocapa, nel porto storico di Sampierdarena. È il primo atto ufficiale della Saar Depositi Portuali che ha al suo interno 22 dipendenti. Nel corso degli anni sono arrivati a far parte del gruppo Sampierdarena Olii di calata Mogadiscio e poi Saar Dp Green di Vado Ligure, che opera nei prodotti energetici, Ctm di Bolzaneto, specializzata in carpenteria metallica, la casa di spedizioni genovese Olisped e a Ronco Scrivia Genoa Tank.

«Nel 2025, a livello di gruppo, abbiamo raggiunto i 50 milioni di euro di fatturato - spiega Beppe Cista - Continuiamo a crescere e quello che ci dà più soddisfazione è che aumenta anche l'occupazione diretta, arrivata a 170 addetti, che a sua volta genera un forte indotto. E proseguiamo anche con gli investimenti».

Nel rapporto fra aree occupate e addetti, la Saar è ai primi posti, continua l'imprenditore e manager, che riassume i numeri delle aree in concessione nel porto di Genova: 36mila metri quadri per la Saar e 11mila per la Sampierdarena Olii. «A Vado invece siamo proprietari degli impianti di una società su cui ci prepariamo a investire, dopo i 4 milioni dello scorso anno, altri 10 - prosegue Costa - Al momento possiamo scaricare prodotti energetici, ma la nostra intenzione è rafforzare il fronte green di questa attività, con quegli oli vegetali che possono essere utilizzati nella filiera green dell'energia, per la produzione ad esempio di biodiesel, come l'olio di colza e i derivati dagli scarti dell'olio di palma».

Costa riflette anche sul ruolo che questa attività ha all'interno del porto di Genova, sulle sue prospettive, ma anche sul suo passato. «La Saar è nata nel 1929, per iniziativa di Rocco Piaggio, all'epoca proprietario della Mira Lanza, con partner inglesi del gruppo Unilever - spiega - Io sono subentrato al gruppo Saffa con altri soci nel 1996 e ho sviluppato una serie di attività che ritengo siano importanti per i porti di Genova e di Savona, anche se a volte ho l'impressione che questa percezione manchi o sia quasi nulla».



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

Nei giorni scorsi, racconta Beppe Costa, il presidente dell'autorità di sistema portuale Matteo Paroli ha visitato gli impianti, ascoltando anche i piani di sviluppo del gruppo Saar. «Premesso che a Genova non so dire se sia un bene essere conosciuti o sconosciuti, vorrei ribadire un concetto e farlo non solo con le parole, ma ancor più con i numeri del gruppo che abbiamo creato in questi trent'anni - dice - In porto non ci sono soltanto container, ma una ricchezza articolata, varia dal punto di vista merceologico, che è giusto sottolineare. Non siamo certo i soli, ci mancherebbe, ma pensiamo di essere una parte di una realtà di cui si parla meno, rispetto ai container che, a volte, danno quasi l'impressione di essere l'unico parametro per leggere lo stato di salute di un porto». In prospettiva Saar punta, fra i vari investimenti, a rafforzare le attività dell'impianto di trattamento dell'olio di palma, sviluppato da una società a maggioranza giapponese, il gruppo Isf, leader mondiale in questo settore, e partecipata al 30 per cento dallo stesso Costa. «La diversificazione ulteriore delle attività è un altro elemento su cui vogliamo continuare a puntare - chiude Beppe Costa - Già oggi siamo i primi terminal specializzati in questo segmento di business all'interno del Mediterraneo. Ma con nuovi investimenti, che abbiamo già previsto, possiamo crescere ancora».

"Nel 2025, a livello complessivo, abbiamo raggiunto i 50 milioni di euro di fatturato" Beppe Costa è l'azionista di riferimento del gruppo Saar che è attivo in porto da trent'anni e ha ampliato la rete di società con acquisizioni a Vado Ligure e a Ronco.

il progetto

Fondazione Primavera come alleggerire a Pra' l'impatto del terminal

ALBERTO BRUZZONE

Completamento della riqualificazione del litorale, prolungamento della passeggiata ciclopedonale su tutto il lato di levante della piattaforma portuale, realizzazione di un ponte ciclopedonale sul canale di calma. E ancora, fermata ferroviaria di Pra' Palmaro e sovrappasso ciclopedonale di collegamento con il porto, costruzione del ponte ciclopedonale sul rio San Michele e prolungamento del canale di calma sino al rio San Giuliano a Voltri. È la proposta, in sei punti fondamentali, denominata "Porto Amico", redatta dalla Fondazione Primavera e presentata, in un incontro svoltosi di recente, sia ad **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale che al difensore civico della Regione Liguria, ma anche a Psa (gestore dello scalo di Pra') e alla Capitaneria di Porto. I cittadini del Ponente genovese, e in particolare quel "think-tank" fondato a suo tempo da Guido Barbazza, già presidente del Municipio VII Ponente nel precedente ciclo amministrativo, hanno elaborato alcune loro idee per mitigare ulteriormente l'impatto dello scalo container con il territorio, per completare alcune azioni promesse da anni (ma sinora non mantenute) e per operare una vera e propria rigenerazione urbana, a beneficio non solo della delegazione di Pra', ma di tutto il territorio tra Pegli e Voltri. Il tutto in un momento storico in cui le prospettive di ampliamento del porto di Pra', e in particolare della piattaforma, non sono affatto sopite, anzi sono state rilanciate nelle scorse settimane dal presidente dell'Authority, Matteo Paroli, che ha parlato concretamente della possibilità di un riempimento a ponente, per consentire l'attracco in simultanea di una quarta nave.

Ecco allora che il lavoro della Fondazione Primavera diventa ancora più importante.

Barbazza lo ha illustrato al difensore civico Francesco Cozzi, a Fabrizio Mansueto di **Autorità Portuale**, a Fabio Bucchioni di Psa Italy e al capitano di fregata Paolo Leone.

Sono intervenuti anche rappresentanti di Arpal e dell'associazione Medici per l'Ambiente. «Questo incontro rappresenta un passo avanti importante nel percorso di transizione ecologica e convivenza armonica tra Pra' e il suo porto», osserva Barbazza, mentre Cozzi aggiunge: «La tutela della salute e dell'ambiente è un diritto primario dei cittadini che può e deve camminare di pari passo con la sostenibilità industriale dello scalo portuale». Nella visione di "Porto Amico", lo scalo container deve diventare un'isola, «schermata e resa invisibile dall'abitato con collinette e alberi curati e mantenuti, ma anche con banchine elettrificate e dispositivi di carico e scarico containers elettrici e silenziati e con un trasporto container prevalentemente su ferrovia».

Inoltre, «occorre un monitoraggio continuo di qualità dell'aria ed emissioni acustiche e vanno pensati contributi economici dalle attività portuali per Pra'». Si parte dall'immediatezza: «Vale a dire - spiega



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

Barbazza - una proposta concreta da parte della Fondazione Primavera e supportata dal difensore civico: l'installazione di una nuova centralina specificamente dedicata alla rilevazione e al monitoraggio dei fumi emessi dalle navi in transito e in sosta nel bacino di Pra'. Ci sembra un doveroso strumento di tutela della salute dei cittadini». Poi, sarà la volta di aprire il libro dei sogni. Sono lì, uno dietro all'altro, nei render che la fondazione ha lasciato nelle mani di **Autorità Portuale** e di Psa. Chissà se questi sei punti troveranno mai applicazione.

Una proposta in sei punti denominata "Porto Amico", presentata in un incontro ad authority, difensore civico della Regione, Psa e Capitaneria La nuova viabilità Gli accosti per barche a Pra'.

Primo Magazine

Genova, Voltri

Gruppo Spinelli diventa nuovo socio Alis

maggio 2026 - "Con grande piacere annunciamo l'ingresso in ALIS del Gruppo Spinelli, una realtà imprenditoriale di assoluto riferimento nel panorama nazionale della logistica integrata, del trasporto e delle attività terminalistiche portuali, che da decenni contribuisce concretamente alla crescita della competitività del nostro Paese attraverso investimenti, innovazione, occupazione e sviluppo sostenibile. Il Gruppo Spinelli rappresenta un esempio virtuoso di impresa capace di coniugare tradizione, visione industriale ed evoluzione tecnologica, condividendo i valori che ALIS promuove ogni giorno: sostenibilità ambientale, efficientamento logistico, intermodalità, sicurezza sul lavoro, digitalizzazione e valorizzazione del capitale umano. Siamo certi che questa nuova sinergia apporterà un contributo importante al rafforzamento dell'intero comparto della logistica e dei trasporti, favorendo ulteriore crescita e competitività per le imprese associate". Così il Presidente di ALIS Guido Grimaldi commenta l'adesione all'Associazione del Gruppo Spinelli, storica azienda italiana con sede principale nel porto di Genova, protagonista in trasporto terrestre e logistica integrata di container, merce varia e project cargo, con una presenza consolidata nei principali nodi strategici del sistema logistico nazionale. "Siamo onorati di entrare in ALIS, che rappresenta una delle più importanti reti associative italiane di imprese specializzate operanti nella filiera logistica delle merci. Siamo convinti che ALIS possa offrire al nostro ecosistema un valore aggiunto strategico, in termini di confronto, proposte e ricerca condivisa di soluzioni adeguate ad affrontare le grandi sfide che noi tutti, operatori di logistica portuale-terrestre, siamo chiamati ad affrontare quotidianamente, in un mercato internazionale sempre più competitivo ma anche sempre più incerto. Siamo pronti a dare il nostro contributo in ALIS, convinti che le singole forze, per quanto organizzate e integrate come la nostra realtà, oggi non siano più sufficienti per costruire sviluppo e crescita dell'impresa in contesti sempre più complessi". Così il Presidente del Gruppo Spinelli, Mario Sommariva, saluta ed esprime la soddisfazione a nome di tutto il Gruppo per lo storico ingresso in ALIS.



Shipping Italy

Genova, Voltri

Al vertice fra Italia e India il viceministro Rixi promuove i porti di Genova e Savona

"Crediamo di poter essere il partner di riferimento per una collaborazione stabile e strategica capace di generare crescita, occupazione e sviluppo per entrambi i Paesi" Genova e **Trieste** i due porti privilegiati secondo il Governo italiano per accogliere i flussi del futuro corridoio Imec fra Medio Oriente ed Europa. Lo ha detto il deputato e viceministro alle Infrastrutture e Trasporti, Edoardo Rixi, a margine del vertice Italia-India svoltosi a Roma alla presenza della premier Giorgia Meloni e di Narendra Modi. "Italia e India sono due grandi potenze marittime e hanno tutto l'interesse a rafforzare la cooperazione in un settore strategico come quello portuale, logistico e infrastrutturale. Il Memorandum firmato oggi rappresenta un punto di arrivo importante di un percorso avviato circa due anni fa, che ha visto una serie di incontri e missioni istituzionali in India, e apre ora una fase nuova di collaborazione concreta tra i due sistemi Paese" ha affermato Rixi. "L'Italia - ha poi aggiunto - guarda con grande attenzione all'Indo-Pacifico e al ruolo sempre più centrale che questa macro-regione riveste per lo sviluppo economico globale, la sicurezza delle rotte marittime e la resilienza delle catene di approvvigionamento. In questo scenario il nostro Paese rappresenta il terminale naturale del corridoio Imec e può offrire un sistema logistico unico in Europa. Possiamo contare su due direttrici strategiche fondamentali: quella occidentale che collega Genova al Reno attraverso la Svizzera e quella orientale che, partendo da **Trieste**, raggiunge Austria, Germania, Polonia e l'Europa centro-orientale. A questo si aggiunge una rete articolata di porti, interporti e infrastrutture che consente di offrire soluzioni logistiche competitive e diversificate. Per queste ragioni crediamo di poter essere il partner di riferimento dell'India in Europa, costruendo una collaborazione stabile e strategica capace di generare crescita, occupazione e sviluppo per entrambi i Paesi".

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.



05/20/2026 22:06

Nicola Capuzzo

"Crediamo di poter essere il partner di riferimento per una collaborazione stabile e strategica capace di generare crescita, occupazione e sviluppo per entrambi i Paesi". Genova e Trieste i due porti privilegiati secondo il Governo italiano per accogliere i flussi del futuro corridoio Imec fra Medio Oriente ed Europa. Lo ha detto il deputato e viceministro alle Infrastrutture e Trasporti, Edoardo Rixi, a margine del vertice Italia-India svoltosi a Roma alla presenza della premier Giorgia Meloni e di Narendra Modi. "Italia e India sono due grandi potenze marittime e hanno tutto l'interesse a rafforzare la cooperazione in un settore strategico come quello portuale, logistico e infrastrutturale. Il Memorandum firmato oggi rappresenta un punto di arrivo importante di un percorso avviato circa due anni fa, che ha visto una serie di incontri e missioni istituzionali in India, e apre ora una fase nuova di collaborazione concreta tra i due sistemi Paese" ha affermato Rixi. "L'Italia - ha poi aggiunto - guarda con grande attenzione all'Indo-Pacifico e al ruolo sempre più centrale che questa macro-regione riveste per lo sviluppo economico globale, la sicurezza delle rotte marittime e la resilienza delle catene di approvvigionamento. In questo scenario il nostro Paese rappresenta il terminale naturale del corridoio Imec e può offrire un sistema logistico unico in Europa. Possiamo contare su due direttrici strategiche fondamentali: quella occidentale che collega Genova al Reno attraverso la Svizzera e quella orientale che, partendo da Trieste, raggiunge Austria, Germania, Polonia e l'Europa centro-orientale. A questo si aggiunge una rete articolata di porti, interporti e infrastrutture che consente di offrire soluzioni logistiche competitive e diversificate. Per queste ragioni crediamo di poter essere il partner di riferimento dell'India in Europa, costruendo una collaborazione stabile e strategica capace di generare crescita, occupazione e sviluppo per entrambi i Paesi".

NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E'

Blue Design Summit 2026: tutti i vincitori del contest giovani e dei Blue Design Award

Novità dell'anno la gara di talenti Designing for Exploration rivolta a studenti di design, architettura e ingegneria nautica. La seconda giornata è stato il momento delle premiazioni del Blue Design Summit 2026, l'evento è dedicato al settore dei superyacht e a tutto ciò che riguarda il design in relazione all'acqua: dalle crociere ai resort, dai waterfront fino alle marine e agli yacht club. La novità di quest'anno è stata la gara di talenti Designing for Exploration, che ha lanciato una sfida progettuale, rivolta a studenti di design, architettura e ingegneria nautica: immaginare uno yacht Explorer (42-67 metri), capace di affrontare ogni mare del globo, garantendo comfort costante. Il concept chiave è Leave No Trace: la nave non deve solo navigare, ma poter risiedere negli ecosistemi più fragili del pianeta, minimizzando il proprio impatto ambientale, in un equilibrio tra lusso estremo e responsabilità ecologica. Tra i quattro finalisti, la vincitrice è risultata Sara Mariani con il progetto My Yakamox. Seguono a pari merito Luca De Laurentis, con Raiju, Tommaso Sabatini, con Raum, e Debora Botteri con Atmosphere, che ha avuto una menzione speciale per essere il progetto che ha ricevuto i voti più alti per le caratteristiche di minimizzazione dell'impatto ambientale. Sara Mariani ha ricevuto anche il premio come "Next Wave Designer" nell'ambito dei Blue Design Awards, a simboleggiare un ponte tra presente e futuro. I vincitori dei Blue Design Awards. Particolarmente denso il palmares della terza edizione dei , che celebrano i progetti, le aziende e i protagonisti del 2025 che si sono distinti nel settore nautico e del design. Ecco tutti i vincitori: Italian Yacht Ambassador: Riv Lifetime Achievement Award: Nautor Swan Imprenditrice dell'anno: Giovanna Vitelli - Azimut|Benetti (in foto Best Motor Yacht oltre 24 metri: RJ - Cantiere delle Marche Best Motor Yacht sotto i 24 metri: Ferretti 800 - Ferretti Yachts Best Sailing Yacht: Kalantis - Southern Wind Shipyard / Nauta Design Best Refitting Project: M/Y Nectar - FM Architettura Best Exterior Design oltre 24 metri: AB95 - AB Yachts Best Exterior Design sotto i 24 metri: Solaris Power 70 Long Range - Dragoni Design Lab Best Interior Design: Ilma (Azimut Grande 36M) - Azimut Yachts / m2atelier Building on Water: Aurelia Residences - FM Architettura / SOM Best Cruise Design: Four Seasons I - Tillberg Design / Viken Group Innovative Design: Sanlorenzo Heritage Award: Nautor Swan Architecture Testimonial: Renzo Piano Building Workshop. Con Blue Design Summit, dal 18 al 20 maggio, La Spezia si conferma uno dei centri orimari del design nautico internazionale. The Next Wave Now, il futuro è già qui. Blue Design Summit è promosso da Comune della Spezia; **AdSP Mar Ligure Orientale**; Liguria International; Camera di Commercio Riviera di Liguria - Imperia- La Spezia - Savona; Confindustria La Spezia e MiglioBlu. La manifestazione è organizzata da Clickutility Team e Fondazione Promostudi. Blue Design Summit è l'evento che riunisce



BizJournal Liguria

La Spezia

operatori del settore, designer e cantieri, con un ricco programma di conferenze e incontri. La manifestazione pone al centro sostenibilità e innovazione, esplorando le nuove frontiere della nautica: dai superyacht a vela ai materiali avanzati, fino alle più recenti soluzioni di propulsione green. Un focus sarà inoltre dedicato allo yachting residenziale e cruising fino ai waterfront e alle marine.

Italian Oyster Fest dal 22 al 24 maggio alla Spezia

La IV^a edizione della rassegna dedicata alle ostriche italiane e alla loro filiera L'Italia è il secondo mercato europeo per consumo di ostriche, che non sono un bene di lusso ma disponibile a tutti. Ed è per questo che, sul settore, c'è un rinnovato interesse a livello nazionale e ligure. Questo il messaggio di operatori e istituzioni impegnati nell'organizzazione dell'Italian Oyster Fest: il 22, 23 e 24 maggio alla Spezia, in passeggiata Morin, torna l'appuntamento con la quarta edizione della rassegna che punta a diffondere la conoscenza e il consumo dell'ostrica italiana ponendo l'accento su gusto, sostenibilità, salute e prospettive di sviluppo della filiera. L'inaugurazione venerdì 22 maggio alle 18 in passeggiata Morin (Pala Oyster). L'Italian Oyster Fest è organizzato da Camera di Commercio Riviera di Liguria, tramite la sua azienda speciale Riviera di Liguria, in collaborazione con Gal Fish Liguria, O.P. Mitilicoltori Spezzini e Legacoop Liguria; partner sono Coldiretti Liguria Pesca, Confcooperative Fedagri Pesca, Ama (Associazione Mediterranea Acquacoltori); patrocinano l'evento il Ministero dell'Agricoltura (Masaf), la Regione Liguria, il Comune della Spezia, l'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale e il Parco Nazionale delle Cinque Terre; cooperano le associazioni del territorio Cna, Confartigianato, Confcommercio e Confesercenti. La manifestazione porta alla Spezia aziende produttrici da tutta Italia: oltre alla Liguria, sono rappresentate le produzioni provenienti da Sardegna, Puglia, Emilia Romagna e Veneto. Circa quaranta gli stand dislocati lungo la passeggiata. Sostenibilità, gusto e accessibilità sono le parole chiave che fin dalla prima edizione contraddistinguono la rassegna che propone tanti appuntamenti (laboratori, master class, degustazioni) per approfondire, conoscere e assaporare con consapevolezza (palinsesto allegato). L'Italian Oyster Fest rappresenta un importante momento di incontro tra produttori, istituzioni, imprese, ristorazione e consumatori: l'obiettivo è rafforzare la conoscenza del comparto ostricolo italiano e sostenere percorsi di crescita del prodotto fondati su qualità, sostenibilità, innovazione e identità territoriale. Evento clou dell'Italian Oyster Fest è il convegno "Il futuro dell'ostrica italiana: identità, filiera e riconoscimento di qualità" che si terrà sabato 23 maggio alle 10.30 al Pala Oyster. momento di confronto dedicato alle prospettive di sviluppo della filiera ostricola, alla sua sostenibilità, al ruolo delle istituzioni nel percorso di crescita. Tra gli altri, interverranno al convegno, moderato dalla conduttrice televisiva Tessa Gelisio, il sottosegretario di Stato al Masaf Patrizio Giacomo La Pietra e Philippe Le Gal, presidente del Comité National de la Conchyliculture francese. «L'ostricoltura italiana - sottolinea Enrico Lupi, presidente della Camera di commercio Riviera di Liguria e del Gal Fish Liguria - è la più antica d'Europa e negli ultimi anni ha conosciuto una rinascita ponendosi come settore economico strategico. Da qui l'Italian



La IV^a edizione della rassegna dedicata alle ostriche italiane e alla loro filiera L'Italia è il secondo mercato europeo per consumo di ostriche, che non sono un bene di lusso ma disponibile a tutti. Ed è per questo che, sul settore, c'è un rinnovato interesse a livello nazionale e ligure. Questo il messaggio di operatori e istituzioni impegnati nell'organizzazione dell'Italian Oyster Fest: il 22, 23 e 24 maggio alla Spezia, in passeggiata Morin, torna l'appuntamento con la quarta edizione della rassegna che punta a diffondere la conoscenza e il consumo dell'ostrica italiana ponendo l'accento su gusto, sostenibilità, salute e prospettive di sviluppo della filiera. L'inaugurazione venerdì 22 maggio alle 18 in passeggiata Morin (Pala Oyster). L'Italian Oyster Fest è organizzato da Camera di Commercio Riviera di Liguria, tramite la sua azienda speciale Riviera di Liguria, in collaborazione con Gal Fish Liguria, O.P. Mitilicoltori Spezzini e Legacoop Liguria; partner sono Coldiretti Liguria Pesca, Confcooperative Fedagri Pesca, Ama (Associazione Mediterranea Acquacoltori); patrocinano l'evento il Ministero dell'Agricoltura (Masaf), la Regione Liguria, il Comune della Spezia, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale e il Parco Nazionale delle Cinque Terre; cooperano le associazioni del territorio Cna, Confartigianato, Confcommercio e Confesercenti. La manifestazione porta alla Spezia aziende produttrici da tutta Italia: oltre alla Liguria, sono rappresentate le produzioni provenienti da Sardegna, Puglia, Emilia Romagna e Veneto. Circa quaranta gli stand dislocati lungo la passeggiata. Sostenibilità, gusto e accessibilità sono le parole chiave che fin dalla prima edizione contraddistinguono la rassegna che propone tanti appuntamenti (laboratori, master class, degustazioni) per approfondire, conoscere e assaporare con consapevolezza (palinsesto allegato). L'Italian Oyster Fest rappresenta un importante momento di incontro tra produttori, istituzioni, imprese, ristorazione e consumatori: l'obiettivo è rafforzare la conoscenza del comparto ostricolo italiano e sostenere percorsi di

BizJournal Liguria

La Spezia

Oyster Fest, primo evento nazionale dedicato all'ostrica sotto il profilo conoscitivo, scientifico, economico e di relazioni. La rassegna in pochi anni è divenuta punto di riferimento dell'intera filiera con l'obiettivo di consolidare il rilievo delle produzioni italiane ed esplorare le prospettive del mercato grazie al confronto con tutti i rappresentanti della catena commerciale. Prosegue quindi l'impegno dell'ente camerale e del Gal Fish Liguria nel sostenere gli ostricoltori e nel tracciare la strada verso un marchio che garantisca la qualità della produzione nazionale e un sostegno che traguardi la possibilità di soddisfare la richiesta interna del prodotto. Le istituzioni, su questo fronte, sono coese e determinate: il Masaf, per il terzo anno, patrocina la rassegna e il sottosegretario Patrizio Giacomo La Pietra interverrà al convegno del 23 maggio dedicato proprio alle prospettive dell'ostricoltura. A pochi mesi dal riconoscimento della cucina italiana come patrimonio Unesco, l'ostrica italiana si conferma comparto fondamentale della molluschicoltura dove la diversificazione delle produzioni ha una duplice e importante valenza: economia e di sostenibilità». Alessandro Piana, assessore all'Agricoltura della Regione Liguria, dichiara: «Eventi come l'Italian Oyster Fest rappresentano un'occasione importante per valorizzare una filiera strategica come quella dell'acquacoltura, che in Liguria riveste un ruolo non solo economico, ma anche identitario. Il mare, infatti, è una risorsa fondamentale capace di generare occupazione, innovazione e sviluppo. Si tratta di un comparto in cui stiamo investendo con convinzione: con il nuovo Programma regionale 2026-2028 abbiamo previsto 11 milioni di euro per sostenere la pesca e l'acquacoltura, favorire il ricambio generazionale e rafforzare la competitività delle imprese. A queste risorse si aggiungono bandi già attivati per 4,5 milioni di euro, destinati a innovazione, sostenibilità e miglioramento delle condizioni di lavoro degli operatori. Il nostro obiettivo è accompagnare la crescita di una filiera che ha grandi prospettive, puntando su qualità, tutela ambientale e valorizzazione delle produzioni locali, affinché possa diventare sempre più protagonista nel panorama nazionale ed europeo».

Blue Design Summit, Gallo (Rina): "Superyacht e innovazione, servono progetti a prova di futuro"

LA **SPEZIA** - Il futuro dello yachting sarà sempre più sostenibile, la sostenibilità rappresenta oggi una delle principali sfide per il comparto nautico e per l'intera industria marittima. Un tema complesso, destinato a ridefinire progettazione, tecnologie, infrastrutture e modalità operative dei prossimi decenni. A fare il punto sull'evoluzione del settore è stato Giorgio Gallo, responsabile settore Yachting per Italia, Sud Francia e Spagna di Rina, intervenuto nell'ambito del Blue Design Summit, come moderatore del panel: "A prova di futuro, il design di oggi per i superyachts di domani" "La sostenibilità è un concetto complesso" Gallo ha evidenziato come il concetto stesso di sostenibilità sia oggi ampio e articolato: "Il futuro dello yacht in termini di sostenibilità è una parola abbastanza complessa, perché la sostenibilità potrebbe voler dire tutto e probabilmente anche il contrario di tutto", ha dichiarato. Secondo il manager di Rina, il dibattito si sta concentrando soprattutto su due aspetti fondamentali: da un lato il tema dei carburanti e della produzione di energia a bordo, dall'altro quello delle infrastrutture necessarie per supportare una nautica sempre più sostenibile.

L'obiettivo è costruire yacht in ambienti produttivi più responsabili dal punto di vista ambientale e consentire alle imbarcazioni di operare all'interno di marine e porti capaci di offrire servizi adeguati alla transizione energetica in corso. Una trasformazione che guarda al 2040 e al 2050 Gallo ha sottolineato come il percorso verso una nautica più sostenibile richieda necessariamente una visione di lungo periodo: "Oggi la situazione non è sicuramente quella che potevamo attenderci tanti anni fa. Il processo si è un po' rallentato, però il progresso non si ferma", ha spiegato. Nonostante le difficoltà e i tempi di evoluzione più lunghi rispetto alle aspettative iniziali, gli obiettivi internazionali restano chiari: arrivare entro il 2040 e il 2050 a una flotta di navi e yacht più rispettosa dell'ambiente, capace di ridurre consumi ed emissioni grazie all'utilizzo di carburanti alternativi e tecnologie innovative. Il ruolo strategico delle infrastrutture accanto all'evoluzione delle imbarcazioni, un ruolo centrale sarà giocato dalle infrastrutture portuali, chiamate ad adeguarsi alle nuove esigenze energetiche e operative del settore. Secondo Gallo, porti e marine dovranno necessariamente accompagnare questa trasformazione tecnologica offrendo servizi sempre più avanzati e sostenibili. Tra gli esempi concreti citati durante il summit emerge quello del cold ironing, tecnologia già in fase di sperimentazione a La **Spezia**. L'alimentazione elettrica da banchina che consente alle navi attraccate in porto di spegnere i motori collegandosi direttamente alla rete elettrica terrestre, riducendo così emissioni e inquinamento atmosferico. "Immaginate una nave con 6000 passeggeri a bordo che spegne i motori e si collega a una presa da terra che permette di mantenere attivi tutti i servizi necessari per 6000 persone",



LA SPEZIA - Il futuro dello yachting sarà sempre più sostenibile, la sostenibilità rappresenta oggi una delle principali sfide per il comparto nautico e per l'intera industria marittima. Un tema complesso, destinato a ridefinire progettazione, tecnologie, infrastrutture e modalità operative dei prossimi decenni. A fare il punto sull'evoluzione del settore è stato Giorgio Gallo, responsabile settore Yachting per Italia, Sud Francia e Spagna di Rina, intervenuto nell'ambito del Blue Design Summit, come moderatore del panel: "A prova di futuro, il design di oggi per i superyachts di domani" "La sostenibilità è un concetto complesso" Gallo ha evidenziato come il concetto stesso di sostenibilità sia oggi ampio e articolato. "Il futuro dello yacht in termini di sostenibilità è una parola abbastanza complessa, perché la sostenibilità potrebbe voler dire tutto e probabilmente anche il contrario di tutto", ha dichiarato. Secondo il manager di Rina, il dibattito si sta concentrando soprattutto su due aspetti fondamentali: da un lato il tema dei carburanti e della produzione di energia a bordo, dall'altro quello delle infrastrutture necessarie per supportare una nautica sempre più sostenibile. L'obiettivo è costruire yacht in ambienti produttivi più responsabili dal punto di vista ambientale e consentire alle imbarcazioni di operare all'interno di marine e porti capaci di offrire servizi adeguati alla transizione energetica in corso. Una trasformazione che guarda al 2040 e al 2050 Gallo ha sottolineato come il percorso verso una nautica più sostenibile richieda necessariamente una visione di lungo periodo: "Oggi la situazione non è sicuramente quella che potevamo attenderci tanti anni fa. Il processo si è un po' rallentato, però il progresso non si ferma", ha spiegato. Nonostante le difficoltà e i tempi di evoluzione più lunghi rispetto alle aspettative iniziali, gli obiettivi internazionali restano chiari: arrivare entro il 2040 e il 2050 a una flotta di navi e yacht più rispettosa dell'ambiente, capace di ridurre consumi ed emissioni grazie

Corriere Marittimo

La Spezia

ha spiegato Gallo. Una soluzione che nel comparto delle grandi navi da crociera rappresenta oggi una delle innovazioni più significative sul fronte della sostenibilità. Tecnologia e investimenti accelerano il cambiamento. Pur riconoscendo la complessità del percorso, Giorgio Gallo ha evidenziato come il settore stia mostrando segnali concreti di crescita e trasformazione. La tecnologia continua infatti a evolversi rapidamente e gli investimenti nel comparto green marittimo sono in costante aumento. Un elemento che lascia intravedere uno scenario futuro caratterizzato da yacht e navi sempre più efficienti e sostenibili. "Sono obiettivi molto ambiziosi, però la tecnologia sta progredendo e gli investitori stanno credendo sempre di più in questo settore. Avremo quindi navi e yacht sempre più sostenibili", ha concluso.

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

«Crociere in rada fino a ottobre»

L'ordinanza della Capitaneria di porto riguarda i giganti di Royal Caribbean

DANIELE IZZO

Daniele Izzo / La Spezia Ritorno al passato, ma con uno sguardo al futuro. La città si prepara a riaccogliere i tender: piccole imbarcazioni impegnate a fare la spola tra le grandi navi da crociera ferme in rada e la terraferma. A disciplinare il sistema è stata la Capitaneria di **porto**, che, dopo mesi di valutazioni tecniche e confronti istituzionali e verifiche, ha ufficializzato in un'ordinanza le modalità di permanenza e sbarco dei passeggeri delle "Legend of the Seas" e "Harmony of the Seas".

Il provvedimento, firmato dal comandante Alessio Morelli, si compone di 11 articoli. Le aree individuate per la sosta sono quelle denominate "I8" e "I10" nella rada interna. Solo in caso di particolari esigenze, le unità potranno essere trasferite nella parte esterna. Lo sbarco e l'imbarco delle persone avverranno invece attraverso pontoni galleggianti. Da lì entreranno in funzione i tender: una decina di imbarcazioni collegherà la rada con due punti di approdo, uno sul Molo Italia e l'altro al Garibaldi.

L'ordinanza dedica ampio spazio alle misure di sicurezza. Al di là della presenza del pilota del **porto**, prevista anche durante la sosta, il documento stabilisce limiti meteomarini oltre i quali le operazioni dovranno essere sospese. Con venti superiori a 20 nodi o raffiche che superano i 25, i collegamenti nave-terra verranno interrotti, i pontoni disormeggiati e, se necessario, la nave verrà trasferita nella rada esterna oppure assistita da due rimorchiatori.

L'articolo 8, dedicato al "Transito delle unità da trasporto passeggeri nel Golfo" è particolarmente rilevante. Per gestire al meglio i flussi, infatti, la Commissione Accosti della Capitaneria di **porto** ha individuato fasce orarie considerate più sensibili: tra le 7.30 e le 9.30 di mattina e tra le 17.30 e le 20 di sera. È in quei momenti che il provvedimento impone «attenzione ai movimenti del naviglio mercantile».

L'obiettivo della scelta delle autorità, oggi formalizzato nell'ordinanza, è chiaro: ridisegnare le modalità di sbarco dei passeggeri delle navi da crociera più grandi, garantendo il minor impatto possibile sulla città. Come premesso, tuttavia, l'attività riguarderà una sola compagnia: Royal Caribbean. In media, uno scalo a settimana. Il primo è in calendario per il 27 maggio, quando sarà la Harmony of the Seas a inaugurare il sistema predisposto dalle autorità. L'accoglienza verrà allestita la mattina presto e smontata la sera. Poi il meccanismo si ripeterà con cadenza settimanale fino alla fine di ottobre. È la replica di un copione già visto nel 2013, quando il movimento crocieristico era agli albori e le banchine non consentivano l'ormeggio dei giganti del mare. Oggi, a distanza di 13 anni, quella soluzione torna d'attualità.

Non per scelta, ma per necessità. Lo impongono i lavori per la costruzione del nuovo molo crociere,



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

nonché quelli per la realizzazione di un terminal di ultima generazione.

-.

Infrastrutture sostenibili

Blue Hub, droni per l'ambiente marino

LA SPEZIA L'economia del mare vista dall'alto. L'Autorità di sistema portuale di Spezia e Marina di Carrara metterà infatti a disposizione un'infrastruttura per i droni dedicata alla security e al monitoraggio dell'ambiente marittimo nell'ambito del bando 'Blue Hub: voucher alle imprese per testare nuove tecnologie nei porti'. Le piccole e medie imprese delle aree di cooperazione del Programma Interreg Italia-Francia Marittimo avranno tempo fino al 30 giugno per proporre soluzioni innovative per porti sostenibili, monitoraggio ambientale, connettività, sicurezza ed energia verde nei territori di Toscana, Liguria, Sardegna, Corsica e Provence-Alpes-Côte d'Azur. Blue Hub è un progetto europeo nato per creare un hub transfrontaliero dell'innovazione dedicato al trasferimento tecnologico e alla costruzione di una comunità di pratica a supporto della blue economy con lo scopo di rafforzare la competitività dell'area di cooperazione e ridurre i divari di performance tra i territori coinvolti, favorendo il trasferimento di soluzioni tecnologiche a supporto della sostenibilità ambientale dei porti e dell'evoluzione innovativa della blue economy. Il progetto interviene su 6 ambiti strategici: energia verde, emissioni zero, biodiversità e salute del Mediterraneo, connettività e operazioni da remoto, monitoraggio ambientale e sicurezza, tecnologie e operazioni da remoto, monitoraggio ambientale e sicurezza, tecnologie e operazioni da remoto. Il progetto ha un budget complessivo di 1 milione e 834 mila euro e riunisce partner qualificati del sistema portuale, della ricerca, dell'impresa e del trasferimento tecnologico tra Italia e Francia. Il partenariato è guidato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, capofila del progetto, e coinvolge anche l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale.



Palmaria Island, pronti-via In gara un big mondiale

In programma domenica la 10ª edizione del giro dell'isola a nuoto di 6500 metri Ai nastri di partenza Andrea Filadelli della Marina Militare. Lo 'start' alle 11.30

PORTO VENERE Prima edizione in doppia cifra per la Palmaria Island, la gara di nuoto di fondo promossa dalla Rari Nantes Spezia che per festeggiare il decennale torna con un percorso più lungo rispetto a quello tradizionale: i nuotatori che prenderanno parte alla competizione in programma domenica 24 maggio, si cimenteranno con il giro dell'isola, pari a circa 6.500 metri di bracciate. La Palmaria Island aprirà la stagione agonistica del circuito nazionale Fin e prenderà il via da Porto Venere alle 11.30 (punzione dalle 8.30), con arrivo previsto in un tratto di mare fra i più belli d'Italia, in corrispondenza del moletto di fianco al porticciolo del paese.

La giornata, che i promotori auspicano sia baciata dal buon tempo, potrà contare sul rialzo della temperatura dell'acqua ormai sopra i 18 gradi, «che garantisce l'agibilità da regolamento federale; i master avranno la muta, noleggiata da Puffo Sport di Genova, gli agonisti gareggeranno con il costume da acque libere». Mentre le iscrizioni si avviano verso la chiusura,

il «muro» delle 150 presenze è stato superato. Fra i «big», è prevista la presenza del campione Andrea Filadelli, tesserato Marina Militare e Superba Nuoto, attualmente in testa alla classifica della Coppa del Mondo davanti anche al talento tricolore Gregorio Paltrinieri, quest'anno battuto tre volte su tre dell'atleta di Albenga. Andrea, ha trascorso tre anni alla Spezia alla corte di Simone Menoni, quindi è passato al centro federale di Ostia dove si allena con Fabrizio Antonelli.

«Questa importante manifestazione - commentano dal club organizzatore della kermesse - come sempre supportata dal comune di Porto Venere, dalla 'padrona di casa' Francesca Sturlese, dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, da Jobson, Osteria L' Inferno, Co. L.Mar, ristorante Pepe Nero, MP & Fun, Pharmateam, Aps La Rotonda di Lerici, che garantirà la sicurezza in acqua con le sue imbarcazioni».

Ricomincia, così, la stagione del nuoto di fondo e mezzofondo nelle acque dello Spezzino: a seguire, ci saranno - oltre a una serie di nuotate non competitive - anche il Trittico Natatorio Santerenzino con le due gare competitive in calendario il 18 luglio, il Miglio Uisp e i 3000 metri Fin, per continuare con i 10mila metri del 19 settembre, gara inserita nel circuito nazionale della Federnuoto. Tornerà anche la storica Coppa Byron, competizione organizzata dal Lerici Sport, che unisce i due lati del golfo con 8 km di bracciate, in calendario il 9 agosto. Chiara Tenca © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Blue Design Summit della Spezia premia i protagonisti e le idee della nautica del futuro

Mag 20, 2026 La Spezia -Il Blue Design Summit, l'appuntamento internazionale dedicato al design nautico e al rapporto progettuale con l'acqua, ha vissuto il suo momento clou nella seconda giornata con la consegna dei premi della terza edizione. La manifestazione, svoltasi dal 18 al 20 maggio, ha trasformato la città **ligure** nel centro gravitazionale dello yachting mondiale, unendo in un unico palcoscenico superyacht, crociere, resort, waterfront e marine sotto il segno della sostenibilità e dell'innovazione tecnologica. La grande novità di quest'anno è stata la gara di talenti "Designing for Exploration", una sfida progettuale aperta agli studenti di design, architettura e ingegneria nautica. Ai giovani talenti è stato chiesto di immaginare un Explorer yacht compreso tra i 42 e i 67 metri di lunghezza, capace di navigare in ogni mare del pianeta garantendo il massimo comfort. Il fulcro concettuale della competizione è stato il principio "Leave No Trace", ovvero l'ideazione di una nave in grado di sostare negli ecosistemi più fragili della Terra riducendo al minimo l'impronta ecologica, in un perfetto bilanciamento tra lusso estremo e responsabilità ambientale. Tra i quattro finalisti, la vittoria è andata a Sara Mariani con il progetto My Yakamox . Al secondo posto, classificati a pari merito, si sono posizionati Luca De Laurentis con Raiju e Tommaso Sabatini con Raum . Una menzione speciale è stata invece assegnata a Debora Botteri e al suo progetto Atmosphere , che ha ottenuto il punteggio più alto proprio per i parametri di minimizzazione dell'impatto ambientale. La stessa Sara Mariani è stata poi insignita del premio "Next Wave Designer" nell'ambito dei Blue Design Awards, ideale passaggio di testimone tra il presente e il futuro della progettazione navale. Il palmarès dei Blue Design Awards ha celebrato le aziende, i progetti e i protagonisti che più si sono distinti nel corso del 2025. Per la categoria Italian Yacht Ambassador il riconoscimento è andato a Riva, mentre il prestigioso Lifetime Achievement Award e l'Heritage Award sono stati assegnati a Nautor Swan. Giovanna Vitelli , alla guida di Azimut|Benetti, è stata eletta Imprenditrice dell'anno. Passando alle imbarcazioni, nella categoria Best Motor Yacht oltre i 24 metri ha trionfato l'unità RJ del Cantiere delle Marche, mentre per i modelli sotto i 24 metri il premio è andato al Ferretti 800 di Ferretti Yachts. Tra le barche a vela, il Best Sailing Yacht è stato assegnato a Kalantis di Southern Wind Shipyard con design di Nauta Design. Il premio per il Best Refitting Project è gone andato al M/Y Nectar di FM Architettura. Nel campo del design degli esterni, l' AB95 di AB Yachts ha vinto nella categoria oltre i 24 metri, mentre il Solaris Power 70 Long Range firmato da Dragoni Design Lab si è imposto sotto i 24 metri. Il Best Interior Design è stato assegnato a Ilma , l' Azimut Grande 36M curato da Azimut Yachts e m2atelier. Per la sezione Building on Water il successo è andato alle Aurelia Residences di FM Architettura e SOM, mentre nel comparto crocieristico



Mag 20, 2026 La Spezia -Il Blue Design Summit, l'appuntamento internazionale dedicato al design nautico e al rapporto progettuale con l'acqua, ha vissuto il suo momento clou nella seconda giornata con la consegna dei premi della terza edizione. La manifestazione, svoltasi dal 18 al 20 maggio, ha trasformato la città ligure nel centro gravitazionale dello yachting mondiale, unendo in un unico palcoscenico superyacht, crociere, resort, waterfront e marine sotto il segno della sostenibilità e dell'innovazione tecnologica. La grande novità di quest'anno è stata la gara di talenti "Designing for Exploration", una sfida progettuale aperta agli studenti di design, architettura e ingegneria nautica. Ai giovani talenti è stato chiesto di immaginare un Explorer yacht compreso tra i 42 e i 67 metri di lunghezza, capace di navigare in ogni mare del pianeta garantendo il massimo comfort. Il fulcro concettuale della competizione è stato il principio "Leave No Trace", ovvero l'ideazione di una nave in grado di sostare negli ecosistemi più fragili della Terra, riducendo al minimo l'impronta ecologica, in un perfetto bilanciamento tra lusso estremo e responsabilità ambientale. Tra i quattro finalisti, la vittoria è andata a Sara Mariani con il progetto My Yakamox . Al secondo posto, classificati a pari merito, si sono posizionati Luca De Laurentis con Raiju e Tommaso Sabatini con Raum . Una menzione speciale è stata invece assegnata a Debora Botteri e al suo progetto Atmosphere , che ha ottenuto il punteggio più alto proprio per i parametri di minimizzazione dell'impatto ambientale. La stessa Sara Mariani è stata poi insignita del premio "Next Wave Designer" nell'ambito dei Blue Design Awards, ideale passaggio di testimone tra il presente e il futuro della progettazione navale. Il palmarès dei Blue Design Awards ha celebrato le aziende, i progetti e i protagonisti che più si sono distinti nel corso del 2025. Per la categoria Italian Yacht Ambassador il riconoscimento è andato a Riva, mentre il prestigioso Lifetime

Sea Reporter

La Spezia

il premio Best Cruise Design è stato assegnato al lussuoso Four Seasons I di Tillberg Design e Viken Group. Sanlorenzo si è aggiudicato il riconoscimento per l'Innovative Design e, infine, il premio Architecture Testimonial è andato al Renzo Piano Building Workshop (fondato dall'omonimo architetto Renzo Piano Promosso dal Comune della Spezia insieme all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Liguria International, Camera di Commercio Riviera di Liguria, Confindustria La Spezia e MiglioBlu, il summit è stato organizzato da Clickutility Team e Fondazione Promostudi. Attraverso un fitto programma di conferenze, l'evento ha offerto una panoramica completa sulle frontiere della nautica green, dai materiali avanzati alla propulsione a impatto zero, confermando l'efficacia del claim di questa edizione: il futuro è già qui.

Inizia domani a Ravenna 'Deportibus' il festival dedicato alla portualità

Inizia domani a Ravenna 'Deportibus' il festival internazionale dedicato alla portualità, in programma fino a sabato. Organizzata da Italian Blue Growth e promossa dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale insieme a Regione, Provincia e Comune, la manifestazione prevede oltre 30 eventi, diffusi per la città, tra dibattiti tecnici e appuntamenti divulgativi. Il festival è anche il primo momento di confronto sul testo di legge della riforma del sistema portuale, dopo il via libera da parte del Presidente della Repubblica Sergio Mattarella e l'approdo alle Camere. A illustrarne i termini, un intervento, venerdì alle 9 e 30, del viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi. Inaugura il festival, domani alle 9 e 30, l'esibizione della Banda Comunale di Ravenna, seguita dai saluti, tra gli altri, di Cristiana Pagni, Presidente Italian Blue Growth, di Francesco Benevolo, Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro-Settentrionale, Alessandro Barattoni, sindaco di Ravenna e Michele De Pascale, presidente dell'Emilia-Romagna. Interverranno, in videocollegamento, anche ministri dell'Economia Giancarlo Giorgetti, della Difesa Guido Crosetto, dell'Agricoltura Francesco Lollobrigida, e dell'Istruzione Giuseppe Valditara. Accanto alla parte istituzionale del festival, 'Connessioni', la manifestazione proporrà anche la rassegna culturale 'Impronte' con ospiti come l'astrofisico Luca Perri e il violinista Olen Cesari. Riproduzione riservata © Copyright ANSA.



Accanto alla parte istituzionale del festival, 'Connessioni', la manifestazione proporrà anche la rassegna culturale 'Impronte' con ospiti come l'astrofisico Luca Perri e il violinista Olen Cesari.

LA STRETTA DOPO LE PROTESTE

Traffico d'armi al porto di Ravenna Sapir cambia il codice etico

La società portuale inserisce il rispetto dei diritti umani e la promozione della pace

RAVENNA CHIARA BISSI I soci pubblici di Sapir - Comune, Provincia e Regione nel settembre 2025, avevano chiesto alla società lo stop al previsto transito dal porto di armi destinate ad Israele e la modifica del proprio codice etico. E così è stato: arriva la notizia che il cda di Sapir ha provveduto ad apportare alcune modifiche, inserendo la promozione della pace e dei diritti umani. «La policy di Sapir - conferma la società-, coerente con la storia vissuta dalla sua costituzione, impegna, il gruppo nella applicazione di tutte le iniziative che concorrano a promuovere l'etica d'impresa che è stata recentemente meglio precisata anche da modifiche del suo Codice etico riconoscendo, oltre che i principi già sanciti, anche quelli del rispetto dei diritti umani come disciplinati dalla Costituzione della Repubblica, dalla Carta Internazionale dei Diritti Umani e dalla Dichiarazione sui Principi e i Diritti fondamentali nel lavoro dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro».

Lo stop In particolare gli azionisti pubblici nel 2025, con una Pec avevano chiesto ai vertici del gruppo, presidente e amministratore delegato, di valutare «tutte le possibili azioni giuridiche onde evitare che armi, destinate a paesi in conflitto armato o che siano scenario di violazioni di diritti internazionali accertate da organismi internazionali, possano transitare dai terminal che Sapir ha in concessione dall'Autorità di Sistema Portuale». Il sindaco Alessandro Barattoni, la presidente della Provincia Valentina Palli e il presidente della Regione Michele De Pascale allora in seguito alla segnalazione di alcuni lavoratori del porto circa 1744 il transito di esplosivi, avevano condiviso il principio che il valore della pace e il rispetto dei diritti umani sono da promuovere «verso tutti i clienti e fornitori. Riteniamo, infatti, che una città che si è sempre distinta per dialogo interculturale e per capacità di accoglienza - insignita della Medaglia d'Oro al Valore Militare per la Resistenza - abbia doveri verso le popolazioni vittime di massacri come quelle palestinesi della striscia di Gaza».

Gli stakeholder Nell'ambito del festival De portibus, manifestazione sulla portualità italiana al via oggi, della quale Sapir è importante sponsor, verrà presentata la costituzione della rete Roler, Rete Operatori Logistici Emilia Romagna. La rete al momento vede coinvolti oltre al gruppo ravennate anche Interporto Bologna, da Dinazzano Po, da Inter Rail, società del gruppo gestore di A22.

«Sapir - si legge in una nota anche con la partecipazione a Roler, accetta la sfida di perseguire una sempre maggiore etica nella gestione dell'attività di impresa non dimenticando mai che questa deve essere conseguita nel rispetto dei suoi stakeholder».



Ravenna Today

Ravenna

Ravenna si fa 'porto d'Italia': nei luoghi simbolo della città arriva il festival diffuso **Deportibus**

Dal 21 al 23 maggio, nella prima Capitale italiana del mare convergeranno ministri, esperti, amministratori, imprenditori e ricercatori con l'obiettivo di delineare una visione condivisa sul ruolo dei porti come infrastrutture strategiche per la competitività del Paese Ravenna, la prima Capitale italiana del Mare, si prepara a vivere la tre giorni di "Deportibus - Il Festival dei porti che collegano il mondo", l'evento internazionale interamente dedicato ai grandi temi della portualità, che dal 21 al 23 maggio la renderà, insieme al suo porto, alla Darsena e ad alcuni dei luoghi più significativi, uno spazio diffuso di confronto tecnico, istituzionale, politico e culturale e, soprattutto, il primo momento di dialogo e dibattito pubblico sul testo di legge della riforma del **sistema portuale**. Al festival, infatti, è in programma, venerdì 22 maggio alle 9.30, alle Artificerie Almagià, l'intervento del viceministro delle Infrastrutture e dei trasporti Edoardo Rixi che illustrerà gli aspetti centrali della riforma e aprirà il dibattito con i presidenti dei porti, i terminalisti, gli armatori, gli agenti marittimi, la Capitaneria di porto e le istituzioni territoriali. Ravenna diventerà simbolicamente il "Porto d'Italia" dove, per tre giorni, convergeranno ministri, rappresentanti delle istituzioni, esperti, amministratori, imprenditori, ricercatori e giornalisti per affrontare i temi più significativi 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. Tra gli interventi ci saranno quelli di Giancarlo Giorgetti, ministro dell'Economia e delle finanze; Guido Crosetto, ministro della Difesa, **Francesco** Lollobrigida, ministro dell'Agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, e di Giuseppe Valditara, ministro dell'Istruzione e del merito. Oltre 30 gli eventi in programma suddivisi in due macro-aree tematiche. La prima, "Connessioni", è 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", rappresenta invece la dimensione più divulgativa e accessibile del festival, per una festa diffusa in città, 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. In questa area si colloca il gran finale del festival, sabato 23 maggio alle ore 22 alla Darsena di Ravenna, dove si terrà un suggestivo spettacolo 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. Tutte le informazioni, le novità in tempo reale e il programma sono consultabili su www.deportibus.



Dal 21 al 23 maggio, nella prima Capitale italiana del mare convergeranno ministri, esperti, amministratori, imprenditori e ricercatori con l'obiettivo di delineare una visione condivisa sul ruolo dei porti come infrastrutture strategiche per la competitività del Paese Ravenna, la prima Capitale italiana del Mare, si prepara a vivere la tre giorni di "Deportibus - Il Festival dei porti che collegano il mondo", l'evento internazionale interamente dedicato ai grandi temi della portualità, che dal 21 al 23 maggio la renderà, insieme al suo porto, alla Darsena e ad alcuni dei luoghi più significativi, uno spazio diffuso di confronto tecnico, istituzionale, politico e culturale e, soprattutto, il primo momento di dialogo e dibattito pubblico sul testo di legge della riforma del sistema portuale. Al festival, infatti, è in programma, venerdì 22 maggio alle 9.30, alle Artificerie Almagià, l'intervento del viceministro delle Infrastrutture e dei trasporti Edoardo Rixi che illustrerà gli aspetti centrali della riforma e aprirà il dibattito con i presidenti dei porti, i terminalisti, gli armatori, gli agenti marittimi, la Capitaneria di porto e le istituzioni territoriali. Ravenna diventerà simbolicamente il "Porto d'Italia" dove, per tre giorni, convergeranno ministri, rappresentanti delle istituzioni, esperti, amministratori, imprenditori, ricercatori e giornalisti per affrontare i temi più significativi 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. Tra gli interventi ci saranno quelli di Giancarlo Giorgetti, ministro dell'Economia e delle finanze; Guido Crosetto, ministro della Difesa; Francesco Lollobrigida, ministro dell'Agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, e di Giuseppe Valditara, ministro dell'Istruzione e del merito.

Ravenna Today

Ravenna

it. "Deportibus - Il Festival dei porti che collegano il mondo" è promosso dall'**Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico centro-settentrionale in collaborazione con la Regione Emilia-Romagna, la Provincia di Ravenna e il Comune di Ravenna, ed è organizzato da Italian Blue Growth. L'inaugurazione è in programma per giovedì 21 maggio alle ore 9.30 alle Artificerie Almagià con l'esibizione della Banda Comunale di Ravenna e i saluti istituzionali di Cristiana Pagni, presidente Italian Blue Growth, **Francesco Benevolo**, presidente **Autorità di sistema portuale**, il sindaco Alessandro Barattoni, Michele De Pascale, presidente della Regione dell'Emilia-Romagna, Sergio Liardo, comandante generale del corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera e Stefano Riazzola, capo del Dipartimento per i trasporti e la navigazione.

Ravenna Today

Ravenna

Il faro di Marina di Ravenna apre al pubblico. Il sindaco: "Un sogno che si realizza"

La struttura, attivata originariamente nel 1862 e ricostruita nel 1947, sarà visitabile in occasione del festival 'Deportibus' alla cittadinanza e alle scuole. Questa mattina, come momento introduttivo al festival Deportibus, che da domani e fino a sabato 23 maggio trasformerà Ravenna, la prima Capitale italiana del mare, nel "porto d'Italia", il sindaco Alessandro Barattoni ha visitato il faro di Marina di Ravenna che, nelle giornate della rassegna, verrà aperto al pubblico e alle scuole. "Da sempre il faro esercita un fascino particolare sui cittadini - spiega il primo cittadino -. E ci tenevamo a riaprirlo per tre giorni in occasione del festival: un risultato reso possibile grazie alla collaborazione con la Marina militare e la Capitaneria di porto che accompagneranno i visitatori in questa visita straordinaria. Fin dai mesi scorsi abbiamo avviato una interlocuzione con l'**Autorità di sistema portuale** e gli altri enti coinvolti per la riqualificazione della passeggiata lungo il molo pescherecci. Avevamo un sogno, quello di riaprire il faro, e quando siamo stati nominati Capitale italiana del mare ci siamo attivati con la Capitaneria di porto e la Marina militare affinché questa possibilità venisse estesa proprio in occasione del festival".

La storia Il faro di Marina di Ravenna è stato attivato originariamente nel 1862 e ricostruito nel 1947. Posizionato sulla diga sud del porto, il faro è una struttura alta 33 metri che segnala l'ingresso al Porto San Vitale e rappresenta un simbolo storico, spesso immortalato in foto e cartoline del litorale. Le visite Le visite si svolgeranno secondo le seguenti modalità: nell'arco della mattina (9 - 12.30) delle giornate del 21 e 22 maggio a favore delle scolaresche; nelle fasce pomeridiane (15 - 18.30) delle giornate del 21 e 22 maggio e l'intera giornata del 23 maggio (9 - 12.30; 15 - 18.30) a favore del pubblico, a gruppi di 10/15 persone.



La struttura, attivata originariamente nel 1862 e ricostruita nel 1947, sarà visitabile in occasione del festival 'Deportibus' alla cittadinanza e alle scuole. Questa mattina, come momento introduttivo al festival Deportibus, che da domani e fino a sabato 23 maggio trasformerà Ravenna, la prima Capitale italiana del mare, nel "porto d'Italia", il sindaco Alessandro Barattoni ha visitato il faro di Marina di Ravenna che, nelle giornate della rassegna, verrà aperto al pubblico e alle scuole. "Da sempre il faro esercita un fascino particolare sui cittadini - spiega il primo cittadino -. E ci tenevamo a riaprirlo per tre giorni in occasione del festival: un risultato reso possibile grazie alla collaborazione con la Marina militare e la Capitaneria di porto che accompagneranno i visitatori in questa visita straordinaria. Fin dai mesi scorsi abbiamo avviato una interlocuzione con l'Autorità di sistema portuale e gli altri enti coinvolti per la riqualificazione della passeggiata lungo il molo pescherecci. Avevamo un sogno, quello di riaprire il faro, e quando siamo stati nominati Capitale italiana del mare ci siamo attivati con la Capitaneria di porto e la Marina militare affinché questa possibilità venisse estesa proprio in occasione del festival". La storia Il faro di Marina di Ravenna è stato attivato originariamente nel 1862 e ricostruito nel 1947. Posizionato sulla diga sud del porto, il faro è una struttura alta 33 metri che segnala l'ingresso al Porto San Vitale e rappresenta un simbolo storico, spesso immortalato in foto e cartoline del litorale. Le visite Le visite si svolgeranno secondo le seguenti modalità: nell'arco della mattina (9 - 12.30) delle giornate del 21 e 22 maggio a favore delle scolaresche; nelle fasce pomeridiane (15 - 18.30) delle giornate del 21 e 22 maggio e l'intera giornata del 23 maggio (9 - 12.30; 15 - 18.30) a favore del pubblico, a gruppi di 10/15 persone.

Claudio Miccoli, candidato di Lega-D.C.-Forza Italia a Faenza mette in campo le sue esperienze di amministratore e competenze tecniche

Ha energia e sa parlare bene, avendo avuto esperienze da docente, a 71 anni portati bene. Claudio Miccoli è stato additato di essere stato calato nella contesa per la conquista di Palazzo Manfredi per il non-gradimento di Lega e Forza Italia nei confronti di Gabriele Padovani, ma finora ha mostrato di avere una linea elettorale tutta sua che piace, appunto, al Carroccio ed ai berlusconiani. A margine di un paio dei troppi "confronti a 4" Miccoli si è anche beccato a mezza voce un ironico "ecco il fenomeno che parla". Claudio Miccoli è l'alfiere di tre partiti nazionali, perché c'è anche la Democrazia Cristiana, ma, come il candidato di "Potere al Popolo!" Apicella Binni, la lista occupa una sola riga nella scheda elettorale, a fronte delle "corazzate" capitanate da Isola e Padovani con cinque liste a testa a "prendersi tutto il posto". Miccoli però non si spaventa e tira dritto. Conosciamolo meglio. E' nato il 2 dicembre 1954 a Ravenna ed abita a Fusignano. E' laureato in Geologia ed è stato assessore del Comune di Ravenna dal 1992 al 1997. Due volte divorziato, ora è single. Ha due figli con la prima moglie ed uno con la seconda, i quali lo hanno reso nonno tre volte. Oltre ad occuparsi dei nipoti, il suo hobby è la caccia nelle valli, in particolare alle anatre: "Gestisco un laghetto e delle volte vado in valle con degli amici; sono anche andato a caccia in valle in Argentina, nella pampa umida dove non c'è nulla se non qualche mucca che si aggira". In ambito sportivo è presidente della più antica società dell'Emilia-Romagna, la Canottieri Ravenna 1873. "Ha 35 atleti agonisti che partecipano alle gare federali; abbiamo una sede sportiva presso la Standiana, il lago vicino, che ho fatto costruire quando ero assessore ai lavori pubblici e allo sport; abbiamo poi una sede storica a Marina di Ravenna, dentro al porto turistico di Marinara". I redditi dell'anno 2024 ammontano a circa 140.000 euro, divisi in modo quasi equo tra la pensione e la libera professione di consulente nell'ambito della Geologia. "Ho messo tutto quello che poi è il lordo, a cui vanno sottratti Irpef, spese, oneri riflessi e tutto quello che devo pagare di spese processuali. Da una vita ho pestato dei piedi importanti e ho dovuto affrontare 5 processi. Per questo ho votato convintamente 'sì' al referendum costituzionale. In tre processi in sede penale sono stato assolto con formula piena e adesso sto chiudendo le ultime pendenze. In due c'è ancora un po' di dibattito da fare: uno va avanti da otto anni. Non sono mai stato accusato di avere preso un euro. Tutte questioni di forma e questo è un mio orgoglio, pur avendo gestito qualche centinaia di milioni di euro di lavori". Prima di andare in pensione, Claudio Miccoli era geologo dipendente della Regione Emilia-Romagna come dirigente tecnico nel Settore Difesa del Territorio. E' infatti esperto in gestione del territorio, difesa della costa, risorse idriche, gestione dei lavori, dragaggi, gestione di grosse realizzazioni turistiche, e presta consulenze per l'**Autorità Portuale** di Ravenna.



Ha energia e sa parlare bene, avendo avuto esperienze da docente, a 71 anni portati bene. Claudio Miccoli è stato additato di essere stato calato nella contesa per la conquista di Palazzo Manfredi per il non-gradimento di Lega e Forza Italia nei confronti di Gabriele Padovani, ma finora ha mostrato di avere una linea elettorale tutta sua che piace, appunto, al Carroccio ed ai berlusconiani. A margine di un paio dei troppi "confronti a 4" Miccoli si è anche beccato a mezza voce un ironico "ecco il fenomeno che parla". Claudio Miccoli è l'alfiere di tre partiti nazionali, perché c'è anche la Democrazia Cristiana, ma, come il candidato di "Potere al Popolo!" Apicella Binni, la lista occupa una sola riga nella scheda elettorale, a fronte delle "corazzate" capitanate da Isola e Padovani con cinque liste a testa a "prendersi tutto il posto". Miccoli però non si spaventa e tira dritto. Conosciamolo meglio. E' nato il 2 dicembre 1954 a Ravenna ed abita a Fusignano. E' laureato in Geologia ed è stato assessore del Comune di Ravenna dal 1992 al 1997. Due volte divorziato, ora è single. Ha due figli con la prima moglie ed uno con la seconda, i quali lo hanno reso nonno tre volte. Oltre ad occuparsi dei nipoti, il suo hobby è la caccia nelle valli, in particolare alle anatre: "Gestisco un laghetto e delle volte vado in valle con degli amici; sono anche andato a caccia in valle in Argentina, nella pampa umida dove non c'è nulla se non qualche mucca che si aggira". In ambito sportivo è presidente della più antica società dell'Emilia-Romagna, la Canottieri Ravenna 1873. "Ha 35 atleti agonisti che partecipano alle gare federali; abbiamo una sede sportiva presso la Standiana, il lago vicino, che ho fatto costruire quando ero assessore ai lavori pubblici e allo sport; abbiamo poi una sede storica a Marina di Ravenna, dentro al porto turistico di Marinara". I redditi dell'anno 2024 ammontano a circa 140.000 euro, divisi in modo quasi equo tra la pensione e la libera professione di consulente nell'ambito della Geologia. "Ho messo tutto quello che poi è il lordo, a cui vanno sottratti Irpef, spese, oneri riflessi e tutto quello che devo pagare di spese processuali. Da una vita ho pestato dei piedi importanti e ho dovuto affrontare 5 processi. Per questo ho votato convintamente 'sì' al referendum costituzionale. In tre processi in sede penale sono stato assolto con formula piena e adesso sto chiudendo le ultime pendenze. In due c'è ancora un po' di dibattito da fare: uno va avanti da otto anni. Non sono mai stato accusato di avere preso un euro. Tutte questioni di forma e questo è un mio orgoglio, pur avendo gestito qualche centinaia di milioni di euro di lavori". Prima di andare in pensione, Claudio Miccoli era geologo dipendente della Regione Emilia-Romagna come dirigente tecnico nel Settore Difesa del Territorio. E' infatti esperto in gestione del territorio, difesa della costa, risorse idriche, gestione dei lavori, dragaggi, gestione di grosse realizzazioni turistiche, e presta consulenze per l'**Autorità Portuale** di Ravenna.

"Sono il direttore dei lavori del più grosso intervento di riqualificazione ambientale d'Italia che sarà completo entro la fine della prossima estate: la Pialassa dei Piomboni. Siccome non avevamo come consulente Mosè che divideva le acque, abbiamo deciso di fare un grande argine e di riqualificare all'interno". Da ricordare che Miccoli per 6 anni è stato vicepresidente di Romagna Acque. Il candidato sindaco di Lega-Democrazia Cristiana-Forza Italia ha trascorsi importanti ed oggi a 71 anni potrebbe godersi la pensione, pensando a famiglia ed hobby, ma svolge consulenze di alto livello e da ultimo si è lanciato nella corsa a Palazzo Manfredi per una città non semplice da amministrare e che da decenni è governata dal Partito Democratico e soci. Quando è maturato il cambio di casacca in direzione del centrodestra? "Una decina di anni fa nel PD ho notato proprio un cambio di rotta completo in quella che era la politica iniziale di quando fu fondato. Sono andato a molti incontri fondatori e c'era la persona che mi aveva affascinato: Beniamino Andreatta. Era eletto nelle fila della Democrazia Cristiana ma non era 'collocato'; era un genio, che mi aveva colpito di più per le idee e per come portava avanti il discorso. Poi, nel tempo, ho visto il PD allontanarsi in modo palese da questa linea. Presi le distanze ancora prima del referendum costituzionale del 16 dicembre 2016, che con la vittoria dei 'no' segnò la fine del governo guidato da Matteo Renzi, il quale era il mio problema politico. L'ho conosciuto quando ci fu l'inaugurazione della Variante di Valico; io ero il responsabile del Servizio Tecnico della Regione Emilia-Romagna. Ho visto come si approcciava, come si comportava con le persone, e non c'era nulla di quello che si poteva pensare di una persona di sinistra, vicina alla gente. Fu irrispettoso: già avevo dei dubbi, e li ho consolidati completamente". Lo sa che se non ci fossero state le alluvioni non sarebbe qui a candidarsi sindaco di Faenza? "Sicuramente. Io parlo con tutta l'onestà possibile. Sono qui perché venni contattato dal sindaco di Brisighella Massimiliano Pederzoli (della Lega: n.d.r.), amico da tanti anni, quando lui era presidente del Consorzio di Bonifica, del CER: abbiamo lavorato tanto assieme per quelle opere. E' stato anche presidente di Coldiretti; io ero responsabile di tutti i settori delle risorse idriche ed è intuibile quanto i settori delle risorse idriche si avvicinino al mondo agricolo. Ho cercato di aiutare gli agricoltori in tutti i modi, perché erano quelli che avevano meno alternativa possibile sul tema dell'acqua". In tema di responsabilità politiche sulle alluvioni, dall'area del centrodestra si sono sentite numerose e svariate accuse, ma usando cautela nel fare nomi: persone elette tra Parlamento, Assemblea Regionale, Province, Comuni con la fiducia dei cittadini. In quasi tutte le occasioni pubbliche anche lei si è discostato di poco, pur avendo lavorato negli ambienti coinvolti. "I nomi li ho fatti e li ripeto anche. Ho fatto i nomi in modo molto chiaro dell'assessora Irene Priolo e quello del direttore generale di allora dell'Agenzia Sicurezza del Territorio e Protezione Civile, Rita Nicolini. Ed ho fatto il nome di Stefano Bonaccini, che come presidente della Regione avrebbe dovuto avere uno sguardo, un'attenzione d'insieme. Irene Priolo si è voluta calare nei panni della grande programmatrice del sistema della difesa del suolo della Regione Emilia-Romagna senza averne le capacità e senza ascoltare chi aveva grande esperienza. Questo è un errore di presunzione politica gravissimo".

Si tratta di amministratori regionali che sono stati sostanzialmente in carica negli ultimi anni: non dice nulla di chi c'era alla fine del secolo scorso? "Possiamo andare indietro di trent'anni. Il paradigma poteva andar bene allora, però è sbagliato adesso. Non si è mai voluto dire 'stiamo sbagliando', quando invece gli è stato scritto. Scritto, non detto. Perché nel PAI 2003 approvato dall'Autorità di Bacino dei Fiumi Romagnoli, con tutta la struttura tecnica che aveva deliberato nel 2001 quel progetto a titolo gratuito, era scritto esattamente tutto quello che è successo nel 2023. Allora la scelta politica è stata quella di non andare avanti su questo Piano". Chi paga la sua campagna elettorale? "Fino ad ora tutto ciò che è stato fatto l'ho pagato io. Non ho ricevuto un euro né da un'azienda né dai partiti, anche perché ai partiti ho detto fin dall'inizio che questa campagna elettorale era la mia. Ho 'concordato/imposto' il programma che ovviamente abbiamo sottoscritto tutti, ma che però nasce dalle mie idee, successivamente affinate con i miei capilista. Questa è proprio la 'lista Miccoli, non dei partiti'. Lei crede nel "traino nazionale" che possono apportare i partiti che compongono la lista? "Sulle elezioni amministrative no. Ho sempre diviso le elezioni amministrative dalle altre, europee, politiche, regionali, perché nelle amministrative si deve votare la persona, e il Comune è l'interfaccia col cittadino. Il cittadino non si rivolge al parlamentare, non si rivolge neanche al presidente della Regione, neanche all'europarlamentare. I suoi riferimenti sono il sindaco e gli assessori. Stanno arrivando a Faenza per darmi sostegno dei sottosegretari facenti parte del Governo, ma come 'operativi', persone che sono in grado di parlare di argomenti che sono qua dentro". L'obiettivo elettorale dichiarato da Miccoli è il ballottaggio, ossia la "sfida a due" con Massimo Isola, eventualmente programmata alle urne per domenica 7 e lunedì 8 giugno. "Sì, è così. Il ballottaggio è un mondo a parte in cui si possono attivare delle dinamiche che abbiamo già visto e che possono anche ribaltare il primo turno". Quindi si sente più forte di Gabriele Padovani, anch'egli collocato nell'area di centrodestra con Fratelli d'Italia, Noi Moderati, Partito Popolare del Nord e due liste civiche? "Mi sento più preparato complessivamente. Il mio curriculum vitae, le cose che ho fatto sono irraggiungibili per Padovani, con tutto il rispetto per la persona. Bisogna leggere il mio curriculum vitae e il suo. Ho l'ambizione di portare alle urne una parte di coloro che non sono andati a votare l'ultima volta, di offrirgli un'opportunità, di offrirgli un qualcosa di diverso dal passato per dire 'vale la pena stavolta alzarsi dalla sedia e andare a votare'. Qualcuno mi ha garantito il voto disgiunto: voterà per il suo partito, ma voterà per me come sindaco". Che impressione, sul piano umano, si è fatto degli altri tre candidati sindaci? "Conoscevo Massimo Isola perché frequentava la sede dei Democratici di Sinistra prima, del PD dopo. Avevo gli uffici a fianco e l'ho incontrato quando era addetto stampa del partito, poi l'ho visto venire a Faenza a fare il vicesindaco. E' una brava persona che ha il suo modo di fare politica, che non è il mio. Di Gabriele Padovani penso che sia anch'egli una brava persona, però fa una questione troppo personale del ruolo di sindaco. Sembra che sia una questione di vita più per lui che per la città; lo rispetto molto, perché ci mette la vita. Dal punto di vista morale è un'ottima e squisita persona anche Giuseppe Apicella Binni

di 'Potere al Popolo!' ma ha il problema di non essere adeguatamente preparato per questa campagna elettorale".

La lista elettorale per Miccoli Sindaco Ecco i candidati alla carica di consigliere comunale della lista sostenuta Lega, Democrazia Cristiana, Forza Italia, con città di nascita, data di nascita e partito a cui sono riferibili. 1. Roberta Conti (Faenza, 09-06-1968, Lega) 2. Bruno Fantinelli (Forlì, 12-10-1950, Forza Italia) 3. Carolina Fruzzetti (Pietrasanta - Lucca, 09-08-1995, D.C.) 4. Suzana Allmeta (Kavaje - Albania, 17-12-1965, Forza Italia) 5. Ulisse Babini (Faenza, 09-11-1964, Forza Italia) 6. Igino Ballardini (Faenza, 08-03-1965, Lega) 7. Maria Saveria Bandini (Faenza, 15-09-1963, Lega) 8. Fanny Bonsi (Este - Padova, 03-06-1944, Forza Italia) 9. Monica Burattoni (Lugo, 06-08-1973, Forza Italia) 10. Carla Cavina (Faenza, 11-06-1961, Forza Italia) 11. Andrea Ceroni (Faenza, 29-01-1972, D.C.) 12. Mirco Ciaranfi (Faenza, 18-11-1965, Forza Italia) 13. Lorenzo Dalmonte (Faenza, 29-05-1985, Lega) 14. Gioacchino Dell'Aquila (Terlizzi - Bari, 05-04-1987, Forza Italia) 15. Savino Di Leo (Ruvo di Puglia - Bari, 17-02-1963, Forza Italia) 16. Pamela Fenati (Lugo, 19-11-1981, Forza Italia) 17. Vito Finocchiaro (Milano, 06-07-1954, Lega) 18. Romano Gaddoni (Faenza, 24-06-1977, Lega) 19. Giacomo Pasquale (San Severo - Foggia, 05-07-1973, Forza Italia) 20. Piero Santantonio (Brescia, 03-04-1963, D.C.) 21. Manuel Timoncini (Lugo, 16-04-1984, Lega) 22. Emanuela Ventura (Faenza, 09-12-1957, Forza Italia) 23. Giuseppe Venturi (Faenza, 17-02-1959, Lega) 24. Eleonora Zanolli (Ravenna, 09-01-1982, Forza Italia) Comment i.

Faro di Marina di Ravenna aperto al pubblico per "DePortibus"

Un simbolo che da oltre un secolo guida le rotte del **porto** e veglia sull'ingresso del Candiano si prepara ad accogliere i cittadini. In occasione della manifestazione "DePortibus", in programma dal 21 al 23 maggio nell'ambito di "Ravenna Capitale Italiana del Mare 2026", il Faro di Marina di Ravenna è eccezionalmente aperto al pubblico. L'apertura straordinaria riguarda uno dei luoghi più riconoscibili del litorale ravennate: il faro situato sulla diga sud del **porto**, all'imboccatura del canale Candiano verso il **Porto** San Vitale. La struttura, attiva dal 1862 e ricostruita nel 1947, si innalza per 33 metri ed è da sempre punto di riferimento fondamentale per la navigazione e per l'identità marittima della città. A rendere possibile l'iniziativa è la disponibilità della Marina Militare, tramite il Comando Interregionale Marittimo Nord, da cui dipende il Comando Zona Fari di Venezia, responsabile della gestione e dell'efficienza dell'impianto. Il supporto operativo è garantito anche dalla Direzione Marittima locale con proprio personale.



Sbarco Ocean Viking. Faenza Multietnica: "Non ha senso scegliere Ravenna come porto"

Il comitato Romagna Welcome di Faenza Multietnica era presente all'attracco della nave Ocean Viking nel porto di Ravenna. Insieme all'equipaggio della nave, ha organizzato una commemorazione portando e deponendo fiori sulla bara della persona deceduta. L'uomo, già martoriato dalle violenze subite in Libia, era rimasto incosciente per diverse ore prima del soccorso. È stato recuperato in condizioni gravissime dal team di SOS Mediterranee, ma è morto a bordo durante la traversata verso il porto assegnato. Con lui sono arrivate 131 persone, tra cui 7 minori non accompagnati che hanno trascorso 5 giorni in mare, su un piccolo natante. "Questa morte non è un'eccezione. È la quotidianità di una rotta resa mortale da precise scelte politiche. Il 2026 è già l'anno più letale sul Mediterraneo centrale con oltre 800 morti accertate da gennaio" spiega il comitato. "Denunciamo con durezza le politiche ostruzionistiche del Governo italiano. Nonostante la presenza di un cadavere a bordo e le richieste di un porto più vicino, le autorità hanno imposto Ravenna, uno dei porti più lontani. È il ventiseiesimo attracco a Ravenna dal 2023. Le morti in mare ci fanno male e ci indignano. Non sono fatalità: sono il risultato di politiche europee e italiane che hanno sigillato le vie legali di ingresso e continuano a lasciare le persone in balia delle onde. Ogni morte è un fallimento collettivo che non possiamo sopportare. La prassi sistematica dei porti lontani (Ravenna, Ancona, Savona, Livorno, Marina di Carrara) serve a distrarre l'opinione pubblica, rendere meno visibili i salvataggi e le morti nel Mediterraneo centrale, e allontanare le tragedie dai riflettori mediatici". Secondo il comitato: "Non ha alcun senso scegliere Ravenna: le persone che arrivano non rimangono qui. Finite le procedure di identificazione e sanitarie, vengono distribuite in vari comuni della regione e sparpagliate in tutta Italia. Ravenna viene usata solo come punto di attracco temporaneo e scomodo, con l'unico risultato di prolungare inutilmente le sofferenze delle persone soccorse e tenere le navi lontane dalla zona SAR per giorni. Non esistono "clandestini". Secondo il diritto internazionale (Convenzione di Ginevra 1951 e Protocollo 1967) e il diritto dell'Unione Europea, chiunque fugga da guerre, persecuzioni o violenze ha il diritto fondamentale di chiedere asilo. L'ingresso irregolare per raggiungere il territorio dello Stato al fine di presentare domanda di protezione internazionale non costituisce reato. Le persone soccorse in mare e attraccate hanno inoltre specifici diritti di protezione ai sensi delle Convenzioni sul diritto del mare e delle norme sul soccorso in mare. Definire "clandestini" chi arriva via mare è una forzatura politica, non una categoria giuridica. Le persone arrivano sulle navi delle ONG proprio perché il Governo ha chiuso ogni canale legale e sicuro di ingresso. Invece di aprire vie umanitarie, si criminalizzano i soccorsi e si alimenta sui



social un razzismo becero contro le stesse persone che si è costretti ad accogliere, scaricando su **Ravenna** e sui territori la responsabilità di una politica fallimentare e ipocrita. Abbiamo portato fiori ieri, insieme all'equipaggio, davanti alle istituzioni. Ma i fiori non bastano più. Il nostro dolore si è trasformato in rabbia e determinazione: basta morti in mare".

Il faro di Marina di Ravenna apre al pubblico: visite straordinarie per "Deportibus"

Un'occasione rara per scoprire da vicino uno dei simboli più iconici del litorale ravennate. In occasione di "Deportibus", la manifestazione inserita nel calendario di eventi di Ravenna Capitale Italiana del Mare 2026, il faro di Marina di Ravenna aprirà eccezionalmente le sue porte ai visitatori. L'iniziativa si svolgerà dal 21 al 23 maggio e permetterà al pubblico di accedere a una struttura storica solitamente non visitabile, punto di riferimento fondamentale all'ingresso del Canale Candiano. Attivo fin dal 1862 e ricostruito nel 1947, il faro si erge sul molo sud del **porto** con i suoi 33 metri di altezza, segnalando l'accesso al **Porto** San Vitale e rappresentando un elemento identitario del rapporto tra Ravenna e il mare. L'apertura è resa possibile grazie alla collaborazione della Marina Militare, attraverso il Comando Interregionale Marittimo Nord, da cui dipende il Comando Zona Fari di Venezia, responsabile della gestione e dell'efficienza dell'impianto. Per tre giorni cittadini, appassionati e turisti potranno quindi salire e visitare da vicino il "custode" delle rotte marittime ravennate, spesso protagonista di fotografie e cartoline del territorio. Le visite saranno organizzate a gruppi di 10-15 persone, con accessi differenziati: nelle mattine del 21 e 22 maggio saranno riservate alle scuole, mentre nelle fasce pomeridiane delle stesse giornate e per l'intera giornata del 23 maggio saranno aperte al pubblico. Un'iniziativa che unisce storia, cultura e mare, offrendo una prospettiva inedita su uno dei luoghi più rappresentativi della città.



Il Tirreno (ed. Lucca-Viareggio-Versilia-Massa-Carrara)

Marina di Carrara

Passeggiata del Molo, varco libero Il cantiere si riaprirà dopo l'estate

Contro l'effetto mareggiata occorrerà studiare una soluzione definitiva

Marina di Carrara Via la rete arancione da cantiere.

Via le transenne: è di nuovo libero il varco che, scesi tre scalini, consente di scivolare dalla Passeggiata del Molo alla spiaggia libera del porto. Chiuso a fine febbraio, l'accesso ha una sola differenza rispetto al passato: alla base non c'è più la pedana che aveva i travetti in legno e le assi di copertura in plastica. Come annunciato nell'edizione di ieri del Tirreno il paiolato è stato completamente rimosso martedì; la copertura, del resto, era stata tutta sconquassata dalla furia delle onde del mare, mareggiata dopo mareggiata, a partire da un primo round di ottobre. Terminato il lavoro con la ruspa che ha consentito di eliminare ciò che rimaneva della passatoia devastata, i tecnici dell'**Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure orientale** hanno fatto un sopralluogo e hanno potuto verificare che è tutto ok. Il varco può essere riaperto al pubblico, ci sono le condizioni di sicurezza. Come era immaginabile, eventuali ulteriori lavori di ripristino - una soluzione alternativa alla pedana che non ha retto, per esempio - verranno messi in cantiere dopo l'estate.

«In considerazione dell'imminente avvio della stagione balneare - spiega la Porto Authority - si è rimosso il paiolato rovinato dalla forza del mare e si è regolarizzato il piano sottostante anche redistribuendo la sabbia che, nel frattempo, il mare aveva riportato nella posizione originaria. Interventi più complessi avrebbero comportato l'installazione di un vero e proprio cantiere e avrebbero richiesto specifiche autorizzazioni, i cui tempi di rilascio non erano compatibili con l'urgenza di procedere prima che si intensifichi la frequentazione della spiaggia». Lavori più complessi verranno eseguiti prima dell'inverno e dopo un monitoraggio dell'andamento delle sabbie che suggerirà l'intervento ricostruttivo più efficace.



Rimossa la piattaforma pericolosa Lavori provvisori sulla passeggiata

MICHELE SCUTO

MARINA DI CARRARA Sono ormai completati i lavori di ripristino all'ingresso della passeggiata del Waterfront. Dopo i primi cedimenti registrati nell'autunno 2024, a pochi mesi dall'inaugurazione dell'opera, la passerella era finita al centro di segnalazioni e polemiche sull'accesso alla spiaggia. La pedana oggetto delle criticità, realizzata con elementi in materiale plastico e legno su struttura di supporto, è stata completamente rimossa. Gli operai hanno prima smontato la piattaforma, poi rimosso ogni elemento residuo, anche sotto il piano di calpestio, quindi una pulizia approfondita dell'area per riportare l'area in condizioni di sicurezza. Un'operazione resa complessa dalla presenza di numerose criticità e accumuli di detriti. Sono poi passati al ripristino dell'arenile, con l'apporto di nuova sabbia per colmare il solco formatosi nei mesi scorsi.

La superficie è stata quindi livellata e rastrellata, fino a restituire un profilo regolare alla discesa verso la battigia. Il progetto di sistemazione ha previsto anche interventi di consolidamento del fondo sabbioso per migliorare la stabilità dell'accesso al mare e ridurre gli effetti delle mareggiate.

La vicenda aveva acceso il dibattito tra residenti, frequentatori della zona e operatori turistici, anche per il valore simbolico dell'opera, inaugurata come elemento centrale della riqualificazione del lungomare cittadino. Nei prossimi giorni sono attese anche le verifiche da parte degli enti competenti, tra cui l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale. Rimossa la pedana, l'accesso alla spiaggia resterà diretto: dagli scalini si tornerà a scendere fino alla battigia. L'Autorità Portuale spiega che gli interventi di ripristino, forse prima del prossimo inverno, saranno preceduti dal monitoraggio dell'andamento delle sabbie per poi individuare l'intervento ricostruttivo più efficace, che avrà bisogno di autorizzazioni. Michele Scuto © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Tirreno

Livorno

Le nuove norme sul project financing hanno frenato l'iniziativa dei grandi player Tutti attendono la pubblicazione del bando Gariglio: «L'avviso è al vaglio degli uffici»

Darsena L'Europa cambia le regole I big alla finestra aspettando l'Adsp

MARTINA TRIVIGNO

Livorno L'interesse non è mai venuto meno, ma ora la sensazione è che i grandi player internazionali abbiano deciso di fermarsi sulla linea di partenza, in attesa della mossa decisiva dell'**Autorità di sistema portuale**. Perché la partita della Darsena Europa - il maxi ampliamento a mare destinato a cambiare il futuro del nostro porto - si gioca ormai su un terreno completamente nuovo, riscritto dalle recenti sentenze europee e nazionali sul project financing.

Da un anno e mezzo i nomi che gravitano attorno ai primi piazzali della futura piattaforma container sono sempre gli stessi: Msc attraverso Til, con il gruppo Neri e Lorenzini, ma anche Grimaldi tramite Tdt.

Colossi che si sono mossi, hanno presentato manifestazioni di interesse (Til) e vere e proprie istanze di concessione (Tdt). Poi però il silenzio: nessun affondo definitivo, nessuna accelerazione pubblica.

Tutti fermi ad aspettare.

Il motivo? Sulle loro teste pende una vera e propria spada di Damocle giuridica che arriva direttamente dall'Europa. Nel febbraio scorso, infatti, la Corte di giustizia dell'Unione Europea ha dichiarato incompatibile con il diritto comunitario il diritto di prelazione previsto nel project financing. Una pronuncia destinata a cambiare gli equilibri delle grandi opere pubbliche. In altre parole, nel **sistema** del project financing - lo strumento attraverso cui un soggetto privato propone, finanzia e realizza un'opera pubblica ottenendone poi la gestione - il promotore godeva storicamente di una corsia preferenziale: in pratica, fino a poco tempo fa, se dopo la proposta arrivava un'offerta migliore da parte di un concorrente, il promotore iniziale aveva il diritto di "pareggiarla" e aggiudicarsi comunque la concessione. Ma ora non più: secondo la Corte di giustizia questo meccanismo altera la concorrenza e disincentiva il mercato. E pochi giorni fa - il 14 maggio per la precisione - il Consiglio di Stato ha recepito formalmente quel principio, decretando per la prima volta anche in Italia l'illegittimità del diritto di prelazione storicamente riconosciuto al promotore nei procedimenti di finanza di progetto.

Tradotto: chi presenta per primo una proposta non ha più la certezza di mantenere una posizione privilegiata e questo cambia tutto. E proprio mentre il quadro normativo cambiava, a Livorno si stava accendendo la corsa ai primi 62 ettari della Darsena Europa, quelli destinati al traffico contenitori e all'arrivo delle grandi portacontainer oceaniche che dovranno impedire allo scalo di Livorno di restare tagliato fuori dalle principali rotte mondiali.



Il Tirreno

Livorno

Era il 18 novembre scorso quando, durante un convegno sulla portualità organizzato dal Secolo XIX ai Bagni Pancaldi, l'amministratore delegato del Terminal Lorenzini, Dino Lorenzini, annunciò che il gruppo era alle battute finali: «Contiamo di affinare entro la fine dell'anno il progetto definitivo di project financing, così da mettere l'**Autorità portuale** nelle condizioni di far partire il bando pubblico». Da allora, ufficialmente, poco altro.

Anche se nelle ultime settimane, secondo indiscrezioni, Paolo Maccarini - direttore dell'area Mediterraneo di Til, la società terminalistica di Msc - avrebbe confermato la volontà del gruppo di restare in partita, anche aumentando l'impegno economico.

Il presidente dell'Authority, Davide Gariglio, conferma che il quadro sul fronte giuridico è questo, ma che l'ente sta lavorando per preparare il bando, anche se sui tempi il primo inquilino di Palazzo Rosciano non si sbilancia. «Quando abbiamo ricevuto la manifestazione di interesse di Til abbiamo immediatamente fornito tutta la documentazione richiesta dalla società - sottolinea Gariglio - e, per garantire la massima trasparenza, abbiamo deciso di pubblicarla integralmente sul sito dell'**Autorità portuale**, rendendola accessibile a chiunque fosse interessato. È un passaggio importante, soprattutto alla luce del nuovo quadro giurisprudenziale europeo che impone condizioni di piena concorrenza e parità tra gli operatori. La Darsena Europa è un'infrastruttura strategica non solo per Livorno ma per l'intero **sistema portuale** nazionale e mediterraneo. Noi sappiamo bene che le risorse pubbliche da sole non sono sufficienti per completare l'opera, in particolare per quanto riguarda i piazzali e le aree operative: il contributo dei privati sarà quindi fondamentale. Per questo stiamo lavorando alla predisposizione del bando, che gli uffici stanno elaborando dal punto di vista tecnico e che dovrà poi integrarsi con una precisa politica gestionale dello scalo».

«Nel frattempo - prosegue Gariglio - tutti i tasselli amministrativi stanno andando al loro posto, dal collegio dei revisori fino al rappresentante regionale nel comitato di gestione. Ci sarà anche un sopralluogo sull'area già nei prossimi giorni. Sui tempi non voglio sbilanciarmi, ma abbiamo il tempo necessario per costruire una procedura solida e attrattiva prima che i piazzali siano pronti. È chiaro però che il bando sarà il vero passaggio decisivo: sarà quello lo strumento capace di far emergere concretamente l'interesse dei grandi player internazionali».

Ed è proprio il bando, adesso, il vero discriminante. Le sentenze europee hanno cancellato il vantaggio competitivo del promotore iniziale e rimesso tutti sullo stesso piano. Chi entrerà nella partita dovrà farlo sapendo che non esisteranno più corsie preferenziali. È questo il motivo per cui nessuno, almeno per ora, scopre fino in fondo le proprie carte. Nessuno vuole investire milioni in progettazione senza conoscere nel dettaglio le regole definitive della competizione. Così i grandi operatori osservano, studiano, aspettano. Sapendo che la posta in gioco non è soltanto un terminal, ma il futuro stesso dello scalo di Livorno.

Ed è chiaro che sugli uffici dell'Authority la pressione adesso si alza ulteriormente: perché finché

Il Tirreno

Livorno

non ci sarà il bando, i privati staranno alla finestra e lo sviluppo della Darsena resterà frenato. Insomma, il pallone è sui piedi di palazzo Rosciano e tutti (lèggi Grimaldi, Msc, eventuali terzi player, ma anche i terminalisti livornesi) stanno aspettando che Gariglio lo calci per iniziare la partita.

.

Il Tirreno Livorno

Due nodi sul tavolo dell'Autorità portuale tra nuove concessioni e opere incompiute

Sono due i nodi principali da sciogliere al momento sul tavolo del presidente dell'**Autorità portuale**, **Davide Gariglio**. La prima riguarda la manifestazione d'interesse di Drass per ottenere uno sbocco a mare dove testare i sottomarini destinati alla Marina indonesiana dopo la maxi-commessa da 1,4 miliardi di dollari: come anticipato dal Tirreno nei giorni scorsi, l'azienda punta all'area dei "cantierini" e alla zona oggi in concessione a Lorenzoni, con un pacchetto concessorio (circa 50mila metri quadrati) in scadenza il 30 giugno. La seconda questione, invece, riguarda il canale della Bellana, mai completato nel tratto lungo le aree di Primark e i capannoni degli yacht Azimut Benetti, su cui si è aperto un contenzioso tra Authority e Igd, immobiliare delle cooperative che controlla la realizzazione della Porta a Mare attraverso Porta Medicea. Due vicende diverse, ma accomunate da un unico filo rosso: la necessità di trovare un punto di equilibrio tra sviluppo industriale, interessi economici e pianificazione **portuale**.



Il Tirreno Livorno

Blocco totale dei tir per 5 giorni Cna: «Costi alti e disagi in porto»

L'associazione di categoria: «Code e ritardi insostenibili in Darsena Toscana»

Livorno Accanto all'emergenza economica, gli autotrasportatori livornesi denunciano anche le difficoltà operative legate al porto e in particolare alla Darsena Toscana, dove le attese per le operazioni di carico e scarico continuano a creare problemi alle aziende. E intanto il fermo nazionale dell'autotrasporto è confermato: Cna, insieme alle altre sigle riunite in Unatras, ha ribadito lo stop dei tir dal 25 al 29 maggio compresi per tutti i settori merceologici, ad eccezione dei servizi garantiti per legge.

Una mobilitazione che coinvolgerà anche Livorno e che arriva in un momento particolarmente delicato per il comparto, stretto tra il caro carburanti, la diminuzione del lavoro e le criticità logistiche del porto. «Abbiamo inviato insieme a Confartigianato una comunicazione a Prefettura, Questura, **Autorità di sistema portuale** e al sindaco Luca Salvetti - afferma il presidente Cna Trasporti Livorno, Massimo Angioli - in cui abbiamo illustrato le modalità del fermo e soprattutto le ragioni che costringono gli autotrasportatori a questo atto eccezionale che costituisce un grosso sacrificio anche per le imprese. Il lavoro in questo periodo, soprattutto a Livorno, è poco e fermarsi vuol dire rinunciare anche a quello; ma l'aumento spropositato e speculativo del gasolio ha reso spesso antieconomico la mattina accendere i camion. L'aggravio dei costi è stimato in circa 1.100 euro mensili per singolo veicolo». Il nodo principale resta infatti quello dell'aumento dei costi di gestione, con il prezzo del carburante che negli ultimi mesi ha inciso molto sui bilanci delle aziende di trasporto. Una situazione che, secondo le associazioni di categoria, mette a rischio la sopravvivenza di molte imprese e la continuità delle attività di trasporto merci. «Il governo ci ha convocato venerdì 22 - spiega il coordinatore di Cna Trasporti Livorno Alessandro Longobardi - e in queste ore ha fatto alcune aperture sulle richieste presentate dalla categoria, ma fino a quando non saranno scritte nero su bianco, il fermo rimane. Non sono rivendicazioni di privilegio, ma misure emergenziali indispensabili per consentire la sopravvivenza di un settore essenziale per l'economia nazionale, per la continuità delle filiere produttive e per l'approvvigionamento dei territori: lo stanziamento di 500 milioni di euro, sotto forma di credito d'imposta, per compensare l'eccezionale aumento dei prezzi del carburante; l'introduzione di un rimborso trimestrale immediato delle accise, e comunque entro dieci giorni dalla presentazione della domanda; il ripristino dell'agevolazione piena sul rimborso accise trimestrale; la sospensione temporanea, su base facoltativa, del pagamento di imposte, contributi previdenziali e premi assicurativi. Dalle misure emergenziali Cna ha chiesto che non rimanga fuori il settore del trasporto persone che, come succede a Livorno per le crociere, è un settore che garantisce economia e lavoro». «A Livorno - riprende Angioli - si aggiungono poi i gravi e frequenti problemi logistici in Darsena Toscana. Il lavoro è poco, eppure le attese al carico



Il Tirreno

Livorno

od allo scarico sono troppo spesso lunghissime. Così non si riesce più a lavorare, perché anche questi tempi rappresentano per le aziende di trasporto un costo vivo che è difficile vedersi riconosciuto dalla committenza, nonostante adesso ci sia una normativa specifica. Facciamo appello all'**Autorità portuale** perché monitori la situazione e al terminalista perché metta in atto ogni azione necessaria su mezzi e organizzazione affinché le attese vengano ricondotte a tempi accettabili». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Tirreno

Livorno

Buferà sui conti dell'Autorità portuale Potenti: «Disavanzo da 47 milioni di euro»

Il senatore leghista ha depositato un'interrogazione: «Dubbi sulla trasparenza»

Livorno «La relazione della Corte dei Conti sulla gestione dell'**Autorità** di **sistema portuale** del mar Tirreno settentrionale scoperchia un vaso di Pandora che merita un approfondimento immediato e rigoroso. Parliamo di un disavanzo di circa 47,1 milioni di euro e di una gestione del personale che solleva seri dubbi di trasparenza, a partire dal riconoscimento di incentivi economici ai dirigenti in avvalimento presso la struttura commissariale della Darsena Europa, in possibile contrasto con il principio di onnicomprensività della retribuzione dirigenziale». Così il senatore leghista Manfredi Potenti (nella foto). «Peraltro, i detti rapporti contrattuali continuano a non essere pubblicati, in pieno contrasto con le disposizioni di cui all'articolo 14 del decreto legislativo 33/2013, direttamente e obbligatoriamente applicabile alle Adsp ai sensi del disposto dell'articolo 2-bis del medesimo decreto», aggiunge Potenti, componente della Commissione Trasporti a Palazzo Madama, che per tutti questi motivi ha depositato un'interrogazione al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti «per fare piena luce su un'istituzione vitale per l'economia della Toscana e dell'intero Paese».

«Entrando nel merito - spiega Potenti - la tempistica della stipula della convenzione tra l'Authority e il commissario uscente Luciano Guerrieri, avvenuta lo scorso 13 aprile mentre si attendeva il parere sulle nuove nomine, appare come un tentativo tardivo di regolarizzare pendenze pregresse: di certo, uno sgarbo istituzionale verso il prefetto Giancarlo Dionisi, allora in corso di designazione. Ma anche una toppa burocratica erroneamente giustificata con il venir meno della coincidenza fisica tra i vertici, motivazione che confonde la soggettività giuridica con la fisicità delle persone chiamate a rivestire ruoli rappresentativi». «L'impegno profuso con questo atto ispettivo - conclude il senatore - mira a dissipare ogni ombra sulla vecchia e nuova governance di uno snodo infrastrutturale strategico per l'Italia. Per questo ho chiesto che il Mit avvii un accertamento sull'operato dell'**Autorità portuale**, stante il permanere di criticità e di una preoccupante commistione tra funzioni di indirizzo e di gestione». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Tirreno Livorno

In Fortezza Vecchia

Astronomia in festival La tre giorni

Livorno A Livorno torna il Festival di astronomia: tre giorni tra telescopi, conferenze, realtà virtuale e astrofotografia.

Da domani al 24 maggio la Fortezza Vecchia ospita la quarta edizione dell'evento organizzato da Alsa (associazione livornese Scienze astronomiche) col patrocinio dell'**Autorità di Sistema Portuale**. In programma incontri con esperti, osservazioni del cielo, laboratori per bambini, esperienze immersive e la mostra "Dalla Luna ai Quasar". Da domani a domenica appuntamento per appassionati, curiosi, famiglie, studenti e studiosi, con un programma pensato per avvicinare il pubblico alle meraviglie del cosmo.

«L'iniziativa - dicono dal Alsa - conferma la vocazione divulgativa e collaborativa dell'associazione livornese, attiva da oltre trent'anni nella promozione della cultura astronomica attraverso corsi, osservazioni, eventi, mostre e attività didattiche».

L'Alsa nata nel 1991, ha sede all'interno del Museo di Storia Naturale del Mediterraneo e rappresenta da tempo un riferimento per chi desidera scoprire il cielo con strumenti scientifici ma anche con uno sguardo accessibile e aperto a tutti. Tra le collaborazioni e presenze annunciate figurano Ego-Virgo, Kayser Space, Sait Sezione Toscana, l'associazione Astrofili Pisani "Galilei", Euroavia Pisa e Cultura Immersiva. Uno degli appuntamenti centrali sarà la mostra "Dalla Luna ai Quasar: un viaggio fotografico attraverso il cosmo", un percorso che accompagnerà i visitatori dalla superficie lunare fino agli oggetti più remoti dell'universo. Le immagini, realizzate dai soci Alsa con strumentazioni amatoriali, raccontano galassie, nebulose, pianeti e fenomeni celesti, trasformando l'osservazione scientifica in esperienza visiva ed emozionale.

Spazio anche ai più piccoli con il laboratorio "Architetti del Cosmo: costruiamo insieme il **Sistema** Solare", dedicato ai bambini dai 6 ai 12 anni.

Il programma si aprirà domani alle 18. Nella prima giornata saranno presenti la Big Bang Machine by Ego-Virgo, la mostra di astrofotografia, una conferenza astronomica a cura della Sait con il prof Roberto Buonanno dal titolo "La Luna nel mito e nell'imperfezione dell'universo" e, in serata, le osservazioni al telescopio. Sabato simulazione di volo suborbitale con Kerbal Space, esperienze di realtà virtuale, osservazione del Sole, laboratorio per bambini, presentazione del **Sistema** solare in scala, videoproiezioni astronomiche e la conferenza Alsa "Il cielo delle donne" di Gianni Comoretto. Poi Kayser Space: "Acqua dalla Luna! Strumenti, missioni e nuove frontiere dei payload scientifici", con la dottoressa Alessandra Tortora.



Il Tirreno

Livorno

Il sindaco: vi spiego perché la Darsena Europa non va affidata a pezzetti

Svolta nei rapporti col prefetto-commissario: «In **porto** sarò al suo fianco» **LIVORNO**. «Resto assolutamente convinto che la Darsena Europa debba andare a bando nella sua interezza, senza primi e secondi lotti». Non potrebbe essere più netto il sindaco livornese Luca Salvetti nel dire la sua al giornale online fiorentina "T24" appartenente alla galassia confindustriale, in una intervista che tocca svariati argomenti ma che qui interessa osservare relativamente al "fronte del **porto**". Poche righe, ma con una nettezza senza tanti giri di parole. Al centro c'è una questione che anima il dibattito sulla espansione a mare del **porto** di **Livorno**: bisogna puntare direttamente alla procedura per selezionare l'investitore privato che la completerà ottenendola in concessione o è invece meglio anticipare una sorta di affidamento provvisorio relativo a un primo lotto di piazzali e pensare in seguito all'insieme della maxi-Darsena? Le due differenti impostazioni Da un lato, c'è chi (come il viceministro leghista Edoardo Rixi in una intervista alla testata genovese "Shipping Italy") ritiene che per accelerare i tempi della redditività di un lavoro tanto ciclopico sia utile che intanto almeno una prima parte di piazzali frutti qualcosa alle casse statali. Dall'altra, c'è chi (come l'ex assessore Maurizio Bettini in un intervento sul "Tirreno") chiede che, anziché perdere tempo con tappe intermedie per selezionare a chi dare questa concessione momentanea, si faccia il possibile e magari l'impossibile per arrivare nel più breve tempo possibile a individuare l'investitore che realizzerà il terminal contenitori. Anche perché, detto per inciso, come segnalato in una inchiesta della "Gazzetta Marittima" già nella primavera dello scorso anno, c'è da tener conto di tre elementi: l'investitore che deve realizzare il terminal container dovrebbe intervenire con fasci di binari, sottoservizi, cablaggi, gru, impiantistica per buona parte proprio là dove intanto sarebbe stato assegnato - in via anticipata e provvisoria - lo spazio per fare qualcos'altro, pestandosi ovviamente i piedi l'un l'altro chi si vedrà assegnare l'intero lotto della Darsena Europa per crearvi il proprio polo contenitori paga naturalmente il canone non da quando avrà finito l'allestimento del terminal ma fin da subito, cioè dal giorno dopo l'affidamento; anticipare l'assegnazione di un primo lotto potrebbe essere dunque una scorciatoia che anticipa gli introiti dei canoni, ma di quanto? È una equazione con molte incognite ma diciamo che, realisticamente, sulla base delle cifre medie al metro quadro e a una estensione prevedibilmente stimabile, si potrebbe arrivare a ottenere qualche centinaio di migliaia di euro. Cioè attorno allo 0,05% del valore di questa grande opera, e con il pericolo di generare una conflittualità che farebbe la fortuna solo di un battaglione di avvocati e consulenti. A meno che non ci si immagini che la Darsena Europa debba restare così, a metà: con una assegnazione provvisoria come tante cose provvisorie nel nostro Paese, cioè eternizzata.



Svolta nei rapporti col prefetto-commissario: «In porto sarò al suo fianco» **LIVORNO**. «Resto assolutamente convinto che la Darsena Europa debba andare a bando nella sua interezza, senza primi e secondi lotti». Non potrebbe essere più netto il sindaco livornese Luca Salvetti nel dire la sua al giornale online fiorentina "T24" appartenente alla galassia confindustriale, in una intervista che tocca svariati argomenti ma che qui interessa osservare relativamente al "fronte del porto". Poche righe, ma con una nettezza senza tanti giri di parole. Al centro c'è una questione che anima il dibattito sulla espansione a mare del porto di Livorno: bisogna puntare direttamente alla procedura per selezionare l'investitore privato che la completerà ottenendola in concessione o è invece meglio anticipare una sorta di affidamento provvisorio relativo a un primo lotto di piazzali e pensare in seguito all'insieme della maxi-Darsena? Le due differenti impostazioni Da un lato, c'è chi (come il viceministro leghista Edoardo Rixi in una intervista alla testata genovese "Shipping Italy") ritiene che per accelerare i tempi della redditività di un lavoro tanto ciclopico sia utile che intanto almeno una prima parte di piazzali frutti qualcosa alle casse statali. Dall'altra, c'è chi (come l'ex assessore Maurizio Bettini in un intervento sul "Tirreno") chiede che, anziché perdere tempo con tappe intermedie per selezionare a chi dare questa concessione momentanea, si faccia il possibile e magari l'impossibile per arrivare nel più breve tempo possibile a individuare l'investitore che realizzerà il terminal contenitori. Anche perché, detto per inciso, come segnalato in una inchiesta della "Gazzetta Marittima" già nella primavera dello scorso anno, c'è da tener conto di tre elementi: l'investitore che deve realizzare il terminal container dovrebbe intervenire con fasci di binari, sottoservizi, cablaggi, gru, impiantistica per buona parte proprio là dove intanto sarebbe stato assegnato - in via anticipata e provvisoria - lo spazio per fare qualcos'altro, pestandosi ovviamente i piedi l'un l'altro chi si vedrà assegnare l'intero lotto della Darsena Europa per crearvi il proprio polo contenitori paga naturalmente il canone non da quando avrà finito l'allestimento del terminal ma fin da subito, cioè dal giorno dopo l'affidamento; anticipare l'assegnazione di un primo lotto potrebbe essere dunque una scorciatoia che anticipa gli introiti dei canoni, ma di quanto? È una equazione con molte incognite ma diciamo che, realisticamente, sulla base delle cifre medie al metro quadro e a una estensione prevedibilmente stimabile, si potrebbe arrivare a ottenere qualche centinaio di migliaia di euro. Cioè attorno allo 0,05% del valore di questa grande opera, e con il pericolo di generare una conflittualità che farebbe la fortuna solo di un battaglione di avvocati e consulenti. A meno che non ci si immagini che la Darsena Europa debba restare così, a metà: con una assegnazione provvisoria come tante cose provvisorie nel nostro Paese, cioè eternizzata.

La Gazzetta Marittima

Livorno

Invece dell'ennesimo duello, un tentativo di convergere. Vale la pena semmai di chiedersi: visto che in passato il prefetto ora commissario non aveva fatto mistero di giudicare positivamente l'idea di questa sorta di affidamento a "tappe" con un primo lotto anticipatore (e dato che Salvetti è andato pubblicamente più volte in rotta di collisione con Dionisi), l'intervista al direttore Cristiano Meoni è solo l'occasione per rinfocolare il duello polemico fra sindaco e prefetto? In realtà, si direbbe di no. A cominciare da un fatto chiaro: già in una video-intervista al "Messaggero marittimo" il prefetto-commissario aveva ribadito le ragioni di chi pensa di affidare subito un primo lotto ma l'aveva fatto mostrando crescente consapevolezza del fatto che questa scelta ha aspetti critici che giocano contro. La novità è che anche dalla sponda del sindaco si mostra l'intenzione di sotterrare l'ascia di guerra. Elemento uno: nega attriti di tipo personale. Elemento due: ricorda che, a suo giudizio, era semplicemente più opportuno che la struttura commissariale restasse in mano a chi guida l'Authority. Ma soprattutto adesso sgombra dal tavolo eventuali rancori perché «bisogna essere pragmatici»: siccome la scelta del governo (che definisce legittima) «c'è stata» - puntualizza - ecco che «saremo a fianco del commissario perché faccia quello che deve fare nel minor tempo possibile». Sia chiaro, non immaginatevi che sia tutto rose e fiori, dunque, fra Palazzo Civico (Comune) e Palazzo del Governo (prefettura) pensando a Palazzo Rosciano (Authority e finora anche struttura commissariale). Mancano i progetti per l'altra metà della Darsena Europa, quella dei collegamenti lato terra fra strade e ferrovie? Salvetti: «È emerso nella "cabina di regia" convocata dal prefetto ormai sei mesi fa e in quell'occasione Dionisi disse che ci avrebbe pensato lui. Sono passati sei mesi e ora lo ribadisce: "mancano i progetti, ci penso io". Abbiamo perso sei mesi? Non lo so». «Se il prefetto-commissario fa un bel lavoro di assicurazione» Ma quel che ne consegue nella reazione del sindaco è differente rispetto a quanto sarebbe accaduto anche solo poco tempo fa: invece di buttare benzina sulla polemica, segnala il rischio che ulteriori ritardi possano raffreddare l'attenzione degli investitori, però - e qui sta un altro cambio di tono - aggiunge «anche la consapevolezza che, se il commissario fa un bel lavoro di assicurazione corredato da avanzamenti dell'iter concreti, gli investitori saranno pronti a costruire la loro proposta complessiva». Resta il fatto che c'è comunque una pietra miliare: «Prima il dubbio era "se" farla e "come" farla, adesso la Darsena Europa è in corso di realizzazione e indietro non si torna». Aggiungendo poi: «Il punto centrale è trovare il percorso giusto per dare riscontro all'interesse dei grandi gruppi mondiali a investire a Livorno. La priorità è la realizzazione veloce della seconda vasca di colmata e dei collegamenti a terra».

La "santa alleanza" per valorizzare la Fortezza Vecchia a un passo dal Porto Mediceo

In gestione per 8 anni all'Authority. Firmano Comune, Regione e ente camerale LIVORNO. La Fortezza Vecchia affacciata sul Porto Mediceo di Livorno - e a due passi, forse anche solo uno, dalle banchine del porto traghetti e crociere - è uno scrigno di bellezza: architettura militare ma anche embrione cinquecentesco della città che verrà. È visitabile da tanti anni ma sempre con una certa qual sensazione di provvisorietà: non è forse vero che, dopo la guerra, per quasi mezzo secolo è rimasta lì come un fantasma o un pachiderma addormentato? Il percorso di valorizzazione è cominciato già da tempo ma soprattutto per l'iniziativa dell'Autorità Portuale che, a dirla tutta, non avrebbe come mestiere l'utilizzo turistico-culturale di beni architettonici. C'è stata agli inizi una fase di interregno ben più che ultradecennale in cui da Palazzo Rosciano, quartier generale dell'istituzione portuale, ci si è messi a creare rassegne di spettacolo (forse anche per via della meritoria passione personale dell'allora numero due Massimo Provinciali, ancora oggi valente batterista). Poi, fin dal periodo in cui a Palazzo Civico Mario Tredici ha avuto le chiavi dell'assessorato alla cultura, si è provato a cucire una alleanza fra più istituzioni: Comune di Livorno e Authority in primis, insieme alla Camera di Commercio (che per qualche motivo ha la titolarità dei sotterranei), con la regia della Regione Toscana. Il punto di svolta di questo cammino a passo lento, talvolta lentissimo, è stato l'atto che dal luglio di due anni fa passa una volta per tutte al Comune di Livorno la proprietà dell'antico fortilizio-gioiello, sempre ad esclusione della parte ipogea di proprietà della Camera di Commercio Maremma e Tirreno. Adesso si fa un altro passo avanti grazie all'accordo di collaborazione firmato nella sala Ferretti proprio all'interno della Fortezza Vecchia: protagonisti il Comune di Livorno e l'Autorità di Sistema Portuale, alla presenza del presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani, del sindaco livornese Luca Salvetti e del presidente dell'Authority labronica, Davide Gariglio, in una mattinata alla quale è intervenuto anche Riccardo Breda, presidente della Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno. Dunque, il Comune di Livorno, da 22 mesi proprietario del fortilizio, si mette nelle mani dell'Authority come soggetto di diritto pubblico in possesso dei requisiti idonei per la gestione culturale e turistica della Fortezza Vecchia in virtù di una concessione che durerà otto anni. Con un addentellato: non si tratta di impacchettare la Fortezza e consegnarla a qualcuno bensì farne un patto che mette a fattor comune il riconoscimento del fortilizio come «il più prestigioso complesso monumentale di Livorno, segno distintivo della storia e della cultura architettonica della città labronica». E fin qui siamo a qualcosa di simile alla "medaglia al valore": ma c'è anche l'impegno - non si può far altro che augurarsi che non siano chiacchiere - a «valorizzare la Fortezza Vecchia quale obiettivo strategico centrale nelle azioni attuali e future



In gestione per 8 anni all'Authority. Firmano Comune, Regione e ente camerale LIVORNO. La Fortezza Vecchia affacciata sul Porto Mediceo di Livorno - e a due passi, forse anche solo uno, dalle banchine del porto traghetti e crociere - è uno scrigno di bellezza: architettura militare ma anche embrione cinquecentesco della città che verrà. È visitabile da tanti anni ma sempre con una certa qual sensazione di provvisorietà: non è forse vero che, dopo la guerra, per quasi mezzo secolo è rimasta lì come un fantasma o un pachiderma addormentato? Il percorso di valorizzazione è cominciato già da tempo ma soprattutto per l'iniziativa dell'Autorità Portuale che, a dirla tutta, non avrebbe come mestiere l'utilizzo turistico-culturale di beni architettonici. C'è stata agli inizi una fase di interregno ben più che ultradecennale in cui da Palazzo Rosciano, quartier generale dell'istituzione portuale, ci si è messi a creare rassegne di spettacolo (forse anche per via della meritoria passione personale dell'allora numero due Massimo Provinciali, ancora oggi valente batterista). Poi, fin dal periodo in cui a Palazzo Civico Mario Tredici ha avuto le chiavi dell'assessorato alla cultura, si è provato a cucire una alleanza fra più istituzioni: Comune di Livorno e Authority in primis, insieme alla Camera di Commercio (che per qualche motivo ha la titolarità dei sotterranei), con la regia della Regione Toscana. Il punto di svolta di questo cammino a passo lento, talvolta lentissimo, è stato l'atto che dal luglio di due anni fa passa una volta per tutte al Comune di Livorno la proprietà dell'antico fortilizio-gioiello, sempre ad esclusione della parte ipogea di proprietà della Camera di Commercio Maremma e Tirreno. Adesso si fa un altro passo avanti grazie all'accordo di collaborazione firmato nella sala Ferretti proprio all'interno della Fortezza Vecchia: protagonisti il Comune di Livorno e l'Autorità di Sistema Portuale, alla presenza del presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani, del sindaco livornese Luca Salvetti e del presidente dell'Authority labronica, Davide Gariglio, in una mattinata alla quale è intervenuto anche Riccardo Breda, presidente della Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno. Dunque, il Comune di Livorno, da 22 mesi proprietario del fortilizio, si mette nelle mani dell'Authority come soggetto di diritto pubblico in possesso dei requisiti idonei per la gestione culturale e turistica della Fortezza Vecchia in virtù di una concessione che durerà otto anni. Con un addentellato: non si tratta di impacchettare la Fortezza e consegnarla a qualcuno bensì farne un patto che mette a fattor comune il riconoscimento del fortilizio come «il più prestigioso complesso monumentale di Livorno, segno distintivo della storia e della cultura architettonica della città labronica». E fin qui siamo a qualcosa di simile alla "medaglia al valore": ma c'è anche l'impegno - non si può far altro che augurarsi che non siano chiacchiere - a «valorizzare la Fortezza Vecchia quale obiettivo strategico centrale nelle azioni attuali e future

La Gazzetta Marittima

Livorno

di politica culturale, turistica, crocieristica e marittimo-portuale della città». Ad autorizzare qualche speranza in più è il fatto che una delibera municipale di due settimane fa ha messo in piedi un "tavolo permanente consultivo per la Fortezza Vecchia" che dovrebbe far camminare l'operatività di questa "santa alleanza": vede il combinato disposto delle forze dei quattro soggetti citati (il Comune di Livorno, che ne è anche il coordinatore, più Authority, Regione Toscana e Camera di Commercio). Compare al tavolo anche una quinta realtà: la Porto Immobiliare srl (controllata dalla Authority con la Camera di Commercio socio di minoranza). Scopo del "tavolo permanente" confrontarsi (e condividere) le attività organizzate in Fortezza. La presenza della Porto Immobiliare indica anche una ulteriore prospettiva: non c'è solo da gestire un cartellone ma anche gestire il progetto di "avvicinamento" della Fortezza alla città: spazzando via un piazzalaccio che assedia la Fortezza con il cemento, consentendo all'acqua di tornare ad abbracciarne le architetture e spalancandola come orizzonte visivo della città anche lato nord. A officiare il via agli interventi non poteva che essere il presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani: inutile dire che si è affidato alla storia per tratteggiare l'identikit di quel che significa questo monumento come «luogo che racconta il rapporto tra la città e il suo porto, tra identità, mare, cultura e memoria». Nell'intesa fra istituzioni Giani vede un obiettivo chiaro: recuperare spazi, migliorare l'accessibilità, rafforzare il legame con il quartiere **Venezia** e con il porto, valorizzando uno dei luoghi più affascinanti della Toscana. Annunciando che quanto prima partiranno i lavori di riqualificazione per la parte interna, il sindaco labronico Luca Salvetti ha messo la rinascita della Fortezza Vecchia dentro «un ambizioso progetto di federalismo culturale»: partito con il pericolo di chiusura come si è rischiato nel 2019, ecco al contrario «un'opportunità di rilancio per il monumento più iconico e identitario di Livorno». Mettendo sul tavolo «investimento di oltre 6 milioni di euro», si è messa in piedi una «solida alleanza» fra Comune, Regione, Authority e ente camerale per farne «il fulcro dell'accoglienza turistica e della vita sociale di Livorno, preservandone il valore di simbolo storico da cui ha avuto origine l'identità cittadina». Palazzo Rosciano, sede dell'ente portuale, ha in mano operativamente la gestione della Fortezza da più di una dozzina di anni: ma per Davide Gariglio, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, adesso c'è un salto di qualità con un assetto che «si consolida per i prossimi otto anni». Guardando al passato, Gariglio ha ricordato fra le iniziative dell'Authority la "Biblioteca del Mare" e il "Port Center": «Continueremo a investire massicce risorse su quest'area, a partire dagli 800 mila euro spesi per la messa in sicurezza e dai 2 milioni per la gestione ordinaria. Investimenti che nascono da una visione chiara: la Fortezza Vecchia continuerà a essere il biglietto da visita per chiunque arrivi in porto». L'ultima sottolineatura è per il "governatore" Giani: «Oggi la Regione non solo ci affida questo bene insieme al Comune, ma dimostra di credere fermamente nel porto investendo concretamente sul grande progetto della Darsena Europa». «Oggi vedevo Livorno piena di turisti e riflettevo sull'importanza che ha come primo colpo d'occhio una struttura del genere sul turista, è la prima fotografia che si trova davanti e che gli farà venir voglia di andare ad apprezzare

La Gazzetta Marittima

Livorno

il resto della città: non in tutti i porti è così». Parole di Riccardo Breda, presidente della Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno: «La storia di questo monumento meritava una visione, meritava una condivisione, da lì siamo partiti e oggi avrete notato i lavori in corso all'esterno per valorizzare questa struttura. Quindi dobbiamo valorizzare questa immagine bellissima come elemento centrale per lo sviluppo turistico di Livorno».

Di scena il 22 e il 23 la "Vela Cup", il Marina Cala de' Medici invita

Alla festa del mare due superstar come Giovanni Soldini e James Spithill ROSIGNANO (Livorno). Le protagoniste sono loro, le barche e gli oltre sessanta equipaggi in lizza in uno degli appuntamenti più importanti dell'anno per il Marina Cala de' Medici: l'infrastruttura di portualità turistica appena a sud di Castiglioncello, in territorio rosignanese: per due giorni si trasformerà in una sorta di "villaggio della vela". L'appuntamento è in agenda per venerdì 22 e sabato 23 maggio, ed è nel pomeriggio di sabato che, terminate le regate, sarà la volta della grande festa che ospiterà la cerimonia per decretare il Velista dell'Anno 2026. Anzi, qualcosa di più: prima della proclamazione del vincitore lo staff del "Giornale della Vela" premierà grandi sportivi e armatori che si sono distinti: attesissimi ospiti della serata anche velisti di fama mondiale come Giovanni Soldini e James Spithill. Il secondo è un velista australiano che può vantare nel curriculum otto partecipazioni all'America's Cup vincendola due volte, sia nel 2010 che nel 2013, oltre a una Prada Cup con Luna Rossa cinque anni fa. Soldini non ha bisogno di presentazioni, se è vero che la sua straordinaria fama di navigatore oceanico ne ha fatto una figura fra le più rappresentative della vela italiana e internazionale, al punto da esser conosciuto anche dal grande pubblico che di vela sa poco o nulla. Del resto, le sue grandi traversate sono imprese sportive entrate nella leggenda. Come sottolineano gli organizzatori, Soldini è da anni «un riferimento per chi vive il mare come spazio di sfida, ricerca e innovazione». Adesso è alla testa, come team principal, del progetto che il Cavallino di Maranello allargarsi e, fuori dal recinto della Formula Uno, far decollare "Ferrari Hypersail". Oltre a questo, è da mettere in risalto che, in virtù della collaborazione con il cantiere danese X-Yachts, il porto di Marina Cala de' Medici ospiterà «svariati stand di prodotti velici innovativi e una serie di eventi pensati per i regatanti ma anche per chi vorrà vivere la coinvolgente atmosfera di quella che si prospetta come una bella festa del mare», spiegano i promotori dell'iniziativa. Tutto questo va sotto le insegne dell'appuntamento organizzato dal "Giornale della vela" in collaborazione con il porto Marina Cala de' Medici e lo Yacht Club Cala de' Medici: si chiama "Vela Cup" ed è un evento di rilevanza nazionale che ormai da tempo chiama a raccolta velisti e appassionati da tutto il Paese. Da intendere come un evento non solo per addetti ai lavori ma, al contrario, per chiunque, indipendentemente dal fatto che pratici la vela o no, voglia immergersi nel suggestivo mondo del mare. E, detto per inciso, conoscere grandi campioni italiani, tra i quali Giovanni Soldini. La competizione velica - viene spiegato - è in programma la mattina di sabato 23 maggio ed è «aperta a tutti i velisti e ad ogni genere di imbarcazione (oltre 3 metri)». Si preannuncia come «una sfida entusiasmante, davanti a uno dei tratti di costa più belli della Toscana»: stiamo parlando di una regata di 12 miglia che partirà dal porto,



La Gazzetta Marittima
Di scena il 22 e il 23 la "Vela Cup", il Marina Cala de' Medici invita
05/20/2026 10:48

Alla festa del mare due superstar come Giovanni Soldini e James Spithill ROSIGNANO (Livorno). Le protagoniste sono loro, le barche e gli oltre sessanta equipaggi in lizza in uno degli appuntamenti più importanti dell'anno per il Marina Cala de' Medici: l'infrastruttura di portualità turistica appena a sud di Castiglioncello, in territorio rosignanese: per due giorni si trasformerà in una sorta di "villaggio della vela". L'appuntamento è in agenda per venerdì 22 e sabato 23 maggio, ed è nel pomeriggio di sabato che, terminate le regate, sarà la volta della grande festa che ospiterà la cerimonia per decretare il Velista dell'Anno 2026. Anzi, qualcosa di più: prima della proclamazione del vincitore lo staff del "Giornale della Vela" premierà grandi sportivi e armatori che si sono distinti: attesissimi ospiti della serata anche velisti di fama mondiale come Giovanni Soldini e James Spithill. Il secondo è un velista australiano che può vantare nel curriculum otto partecipazioni all'America's Cup vincendola due volte, sia nel 2010 che nel 2013, oltre a una Prada Cup con Luna Rossa cinque anni fa. Soldini non ha bisogno di presentazioni, se è vero che la sua straordinaria fama di navigatore oceanico ne ha fatto una figura fra le più rappresentative della vela italiana e internazionale, al punto da esser conosciuto anche dal grande pubblico che di vela sa poco o nulla. Del resto, le sue grandi traversate sono imprese sportive entrate nella leggenda. Come sottolineano gli organizzatori, Soldini è da anni «un riferimento per chi vive il mare come spazio di sfida, ricerca e innovazione». Adesso è alla testa, come team principal, del progetto che il Cavallino di Maranello allargarsi e, fuori dal recinto della Formula Uno, far decollare "Ferrari Hypersail". Oltre a questo, è da mettere in risalto che, in virtù della collaborazione con il cantiere danese X-Yachts, il porto di Marina Cala de' Medici ospiterà «svariati stand di prodotti velici innovativi e una serie di eventi pensati per i regatanti ma anche per chi vorrà vivere la coinvolgente atmosfera di quella che si prospetta come una bella festa del mare», spiegano i promotori dell'iniziativa.

La Gazzetta Marittima

Livorno

raggiungerà il mare davanti a Vada, Castiglioncello e Chioma, infine farà ritorno alle banchine. Ed è qui che dunque prenderà vita il "Vela Festival": ci saranno esperti velisti da tutta Italia così come una folla di appassionati di mare che semplicemente vogliono godersi la magia di un mondo fatto di sport, amore per l'ambiente e divertimento. Ne parla così Matteo Italo Ratti, amministratore delegato del Marina Cala de' Medici: «La "Vela Cup" è per il porto uno degli eventi di spicco. Per noi non si tratta soltanto di un appuntamento sportivo ma di un'occasione di promozione turistica per il territorio circostante. Il Marina, che sta diventando uno degli poli turistici più importanti del Mar Tirreno, invita visitatori e cittadini a scegliere il porto nelle giornate della "Vela Cup", per ammirare barche bellissime, conoscere velisti di fama internazionale e partecipare a una grande festa del mare con cui accogliamo tutti insieme l'estate 2026».

Vela Cup a Cala de' Medici

ROSIGNANO MARITTIMO Il Marina Cala de' Medici si prepara ad accogliere una delle tappe più attese della Vela Cup, l'appuntamento nazionale promosso dal Giornale della Vela che il 22 e 23 maggio porterà nel porto turistico equipaggi, armatori, appassionati e grandi protagonisti della vela internazionale. L'evento, organizzato in collaborazione con Marina Cala de' Medici e Yacht Club Cala de' Medici, si conferma non soltanto come una competizione sportiva, ma come un momento di valorizzazione del territorio e della cultura del mare. Sono già oltre sessanta gli equipaggi iscritti alla manifestazione, che per due giorni trasformerà il Marina in un vero villaggio della vela, con stand dedicati ai prodotti e alle soluzioni più innovative per il settore, grazie anche alla presenza del cantiere danese X-Yachts. Il cuore sportivo della manifestazione sarà la regata di sabato 23 maggio, aperta a ogni tipologia di imbarcazione superiore ai tre metri. Il percorso, lungo dodici miglia, partirà dal porto per svilupparsi lungo uno dei tratti più suggestivi della costa toscana, davanti a Vada, Castiglioncello e Chioma, prima del rientro alle banchine del Marina. Terminata la competizione, spazio al Vela Festival, con una giornata pensata per unire sport, ambiente, nautica e convivialità. Nel pomeriggio si terrà anche la cerimonia di proclamazione del Velista dell'Anno 2026, preceduta dai riconoscimenti assegnati dal Giornale della Vela a sportivi e armatori che si sono distinti nel corso della stagione. Tra gli ospiti più attesi figurano Giovanni Soldini e James Spithill, nomi che da soli raccontano il respiro internazionale dell'appuntamento. La Vela Cup è per il porto uno degli eventi di spicco, sottolinea Matteo Italo Ratti, amministratore delegato del Marina Cala de' Medici. Per noi non si tratta soltanto di un appuntamento sportivo, ma di un'occasione di promozione turistica per il territorio circostante. Il Marina, che sta diventando uno degli hub turistici più importanti del Mar Tirreno, invita visitatori e cittadini a scegliere il porto nelle giornate della Vela Cup, per ammirare barche bellissime, conoscere velisti di fama internazionale e partecipare a una grande festa del mare con cui accogliamo tutti insieme l'estate 2026.



Il Tirreno

Piombino, Isola d' Elba

«Dare garanzie ai lavoratori»

Fiom, Fim e Uilm organizzano un incontro pubblico per venerdì 29 maggio «Le narrazioni ottimistiche sul polo siderurgico sono nocive rispetto alla realtà»

Piombino Il 29 maggio, alle 17, Fiom-Cgil, Fim-Cisl e Uilm-Uil si riuniranno al Centro Giovani, in un'iniziativa pubblica. «C'è una realtà dei fatti che è molto diversa da una cronaca istituzionale accomodante e ottimista che, con i vari annunci, vorrebbe raccontare che a Piombino è tutto risolto, che il polo siderurgico ripartirà presto - spiegano i sindacati -

Ma la realtà è ben diversa: Piombino e le sue industrie sono ferme, molte imprese hanno cessato l'attività, i lavoratori sono in cassa integrazione e da anni inseguono promesse e dichiarazioni di impegni che non trovano concretezza».

Le sigle sindacali ritengono «essenziale illustrare il focus della realtà che stiamo vivendo e riportare il nostro punto di vista che delinea i passaggi di questi anni e denuncia una situazione drammatica, per questo abbiamo indetto questa iniziativa pubblica a cui sono invitati tutti i lavoratori e le lavoratrici del polo siderurgico, i cittadini del comprensorio, le istituzioni comunali e regionali e i vari parlamentari toscani - continuano -. L'iniziativa del 29 maggio si terrà a margine di una settimana densa di incontri sia con i vertici di Jsw-Metinvest, che per la convocazione ministeriale di Liberty Magona e con l'**Autorità di Sistema Portuale**».

Fim, Fiom e Uilm «sanno di non vivere in un mondo parallelo e che le narrazioni di ottimismo senza conseguenze, possono rivelarsi ancora più nocive rispetto alla situazione del polo siderurgico di Piombino già gravemente compromessa - evidenziano ancora i sindacati -. Durante l'iniziativa annunceremo le prossime mobilitazioni».

Già la settimana scorsa, quando è arrivata la conferma dello stanziamento di 92 milioni di euro per il porto di Piombino da parte del Governo, i sindacati avevano fatto il punto sulle diverse crisi che attanagliano l'industria piombinese, descrivendo la «situazione del polo siderurgico ogni giorno più drammatica». E «alla narrazione rassicurante del governo», hanno risposto proprio annunciando una prima giornata di mobilitazione «da tenersi nel più breve tempo possibile, in un'iniziativa che dovrà coinvolgere l'intero polo siderurgico di Piombino».

Insomma, per le forze sindacali quello che racconta il Governo, cioè il fatto che il polo siderurgico della città stia rifiorendo, è una narrazione da contrastare. Sempre stando a fianco di chi le fabbriche le porta avanti ogni giorno: «Intollerabile che gli unici a lanciare allarmi siano i rappresentanti dei lavoratori», avevano sottolineato in un documento Fim, Fiom e Uilm.



Polo siderurgico in crisi Manifestazione il 29

Piombino, l'iniziativa dei sindacati per la mobilitazione

Polo siderurgico: Fim, Fiom e Uilm al Centro Giovani per un'iniziativa pubblica. «C'è una realtà dei fatti che è molto diversa da una cronaca istituzionale accomodante e ottimista che, con i vari annunci, vorrebbe raccontare che a Piombino è tutto risolto, che il Polo siderurgico ripartirà presto. Ma la realtà è ben diversa - evidenziano i sindacati - Piombino e le sue industrie sono ferme, molte imprese hanno cessato l'attività, i lavoratori sono in cassa integrazione e da anni inseguono promesse e dichiarazioni di impegni che non trovano concretezza. Per questo Fim, Fiom e Uilm hanno indetto un'iniziativa pubblica venerdì 29 maggio alle ore 17 al Centro Giovani a Piombino.

Riteniamo essenziale illustrare il focus della realtà che stiamo vivendo e riportare il nostro punto di vista che delinea i passaggi di questi anni e denuncia una situazione drammatica, per questo abbiamo indetto questa iniziativa pubblica a cui sono invitati tutti i lavoratori del Polo siderurgico, i cittadini del comprensorio, le Istituzioni comunali e regionali e i vari parlamentari toscani.

L'iniziativa del 29 maggio si terrà a margine di una settimana densa di incontri sia con i vertici di Jsw, Metinvest, che per la convocazione ministeriale di Liberty Magona e con l'**Autorità di sistema portuale**». Fim Fiom Uilm sanno «di non vivere in un mondo parallelo e che le narrazioni di ottimismo senza conseguenze, possono rivelarsi ancora più nocive rispetto alla situazione del Polo siderurgico già gravemente compromessa. Durante l'iniziativa annunceremo le prossime mobilitazioni».



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Dipendente licenziato entra al terminal e sequestra una guardia: l'esercitazione della Polizia al porto

Secondo lo scenario ipotizzato, un dipendente del comparto logistico portuale, a seguito del licenziamento, faceva ingresso nel terminal insieme ad un suo amico di infanzia, soggetto noto alle Forze dell'Ordine per i suoi precedenti di polizia. Nella giornata di ieri la Polizia di Stato ha realizzato la periodica esercitazione del Negoziatore di primo livello e della Squadra di Negoziazione della Questura di Ancona. L'attività, finalizzata a testare le capacità di gestione di interventi critici, il coordinamento tra i reparti e l'efficacia delle tecniche di negoziazione, ha previsto la simulazione di una presa di ostaggio all'interno del terminal crocieristico del porto di Ancona. Secondo lo scenario ipotizzato, un dipendente del comparto logistico portuale, a seguito del licenziamento, faceva ingresso nel terminal insieme ad un suo amico di infanzia, soggetto noto alle Forze dell'Ordine per i suoi precedenti di polizia. I due venivano fermati da una guardia particolare giurata che, nel corso di una colluttazione durante la quale riportava una lieve ferita, veniva disarmata e presa in ostaggio. Sul posto intervenivano inizialmente gli equipaggi delle Volanti e, successivamente, su disposizione del Questore, venivano attivati i negoziatori e la Squadra di Negoziazione. Considerato lo scenario critico intervenivano anche le U.O.P.I. e le S.I.C. con la cinturazione dell'area. Al termine di una lunga trattativa, l'ostaggio veniva rilasciato con la successiva resa degli offenders. I negoziatori di primo livello della Polizia di Stato operano, su attivazione del Questore, con il supporto della S.I.C. (Squadra Interventi Critici) costituita dagli equipaggi del Reparto Prevenzione Crimine nei casi di eventi critici complessi caratterizzati da gravi turbative dell'ordine e della sicurezza pubblica, nei quali si renda necessario instaurare un canale di comunicazione con l'autore del fatto al fine di favorire la de-escalation della crisi. L'esercitazione rientra in un più ampio progetto promosso dal Dipartimento della Pubblica Sicurezza, che prevede due esercitazioni annuali.



Secondo lo scenario ipotizzato, un dipendente del comparto logistico portuale, a seguito del licenziamento, faceva ingresso nel terminal insieme ad un suo amico di infanzia, soggetto noto alle Forze dell'Ordine per i suoi precedenti di polizia. Nella giornata di ieri la Polizia di Stato ha realizzato la periodica esercitazione del Negoziatore di primo livello e della Squadra di Negoziazione della Questura di Ancona. L'attività, finalizzata a testare le capacità di gestione di interventi critici, il coordinamento tra i reparti e l'efficacia delle tecniche di negoziazione, ha previsto la simulazione di una presa di ostaggio all'interno del terminal crocieristico del porto di Ancona. Secondo lo scenario ipotizzato, un dipendente del comparto logistico portuale, a seguito del licenziamento, faceva ingresso nel terminal insieme ad un suo amico di infanzia, soggetto noto alle Forze dell'Ordine per i suoi precedenti di polizia. I due venivano fermati da una guardia particolare giurata che, nel corso di una colluttazione durante la quale riportava una lieve ferita, veniva disarmata e presa in ostaggio. Sul posto intervenivano inizialmente gli equipaggi delle Volanti e, successivamente, su disposizione del Questore, venivano attivati i negoziatori e la Squadra di Negoziazione. Considerato lo scenario critico intervenivano anche le U.O.P.I. e le S.I.C. con la cinturazione dell'area. Al termine di una lunga trattativa, l'ostaggio veniva rilasciato con la successiva resa degli offenders. I negoziatori di primo livello della Polizia di Stato operano, su attivazione del Questore, con il supporto della S.I.C. (Squadra Interventi Critici) costituita dagli equipaggi del Reparto Prevenzione Crimine nei casi di eventi critici complessi caratterizzati da gravi turbative dell'ordine e della sicurezza pubblica, nei quali si renda necessario

Esercitazione di negoziatori della Polizia, 'guardia presa in ostaggio al porto'

La simulazione di una presa di ostaggio all'interno del terminal crocieristico del porto di Ancona. E' lo scenario prefigurato ieri nell'ambito della periodica esercitazione del Negoziatore di primo livello e della Squadra di Negoziazione della Questura di Ancona da parte della Polizia di Stato. L'attività è finalizzata a testare le capacità di gestione di interventi critici, il coordinamento tra i reparti e l'efficacia delle tecniche di negoziazione. Secondo lo scenario ipotizzato, un dipendente del comparto logistico portuale, a seguito del licenziamento, è entrato nel terminal insieme ad un suo amico di infanzia, soggetto noto alle Forze dell'Ordine per i suoi precedenti di polizia. I due sono stati fermati da una guardia particolare giurata che, nel corso di una colluttazione è stata ferita, disarmata e poi presa in ostaggio. Uno scenario simulato che ha previsto sul posto l'intervento iniziale di equipaggi delle Volanti e, poi, su disposizione del Questore, l'attivazione dei negoziatori e della Squadra di Negoziazione. Considerato lo scenario critico sono intervenuti anche le U.o.p.i. (Unità operative di primo Intervento) e le S.i.c. (Squadra interventi critici) con la cinturazione dell'area. Al termine di una lunga trattativa, l'ostaggio è stato rilasciato con la resa degli offenders. "I negoziatori di primo livello della Polizia di Stato operano, su attivazione del Questore, - spiega la Questura di Ancona - con il supporto della S.i.c. costituita dagli equipaggi del Reparto Prevenzione Crimine nei casi di eventi critici complessi caratterizzati da gravi turbative dell'ordine e della sicurezza pubblica, nei quali si renda necessario instaurare un canale di comunicazione con l'autore del fatto al fine di favorire la de-escalation della crisi. L'esercitazione rientra in un più ampio progetto promosso dal Dipartimento della Pubblica Sicurezza, che prevede due esercitazioni annuali". Riproduzione riservata © Copyright ANSA.



Disarma e prende in ostaggio una guardia giurata dopo il licenziamento, ma è un'esercitazione. La squadra di Negoziazione si esercita al porto di Ancona

mercoledì 20 maggio 2026, 17:32 2 Minuti di Lettura ANCONA - Nella giornata di ieri la Polizia di Stato ha realizzato la periodica esercitazione del Negoziatore di primo livello e della Squadra di Negoziazione della Questura di Ancona. L'attività, finalizzata a testare le capacità di gestione di interventi critici, il coordinamento tra i reparti e l'efficacia delle tecniche di negoziazione, ha previsto la simulazione di una presa di ostaggio all'interno del terminal crocieristico del porto di Ancona. Lo scenario Secondo lo scenario ipotizzato, un dipendente del comparto logistico portuale, a seguito del licenziamento, sarebbe andato nel terminal insieme ad un suo amico pregiudicato. I due sarebbero stati fermati da una guardia giurata che, nel corso di una colluttazione, sarebbe stata disarmata e presa in ostaggio. Sul posto sarebbero intervenute inizialmente gli equipaggi delle Volanti e, successivamente, su disposizione del Questore, i negoziatori e la Squadra di Negoziazione. Considerato lo scenario critico sarebbero intervenute anche le U.O.P.I. e le S.I.C. con la cinturazione dell'area. Al termine di una lunga trattativa, l'ostaggio sarebbe stato rilasciato con la successiva resa degli offenders. Il ruolo dei negoziatori I negoziatori di primo livello della Polizia di Stato operano, su attivazione del Questore, con il supporto della S.I.C. (Squadra Interventi Critici) costituita dagli equipaggi del Reparto Prevenzione Crimine nei casi di eventi critici complessi caratterizzati da gravi turbative dell'ordine e della sicurezza pubblica, nei quali si renda necessario instaurare un canale di comunicazione con l'autore del fatto al fine di favorire la de-escalation della crisi. L'esercitazione rientra in un più ampio progetto promosso dal Dipartimento della Pubblica Sicurezza, che prevede due esercitazioni annuali. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Gazzetta Marittima

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

San Benedetto del Tronto, mezzo milione per ammodernare l'illuminazione pubblica del porto

BENEDETTO DEL TRONTO (Ascoli Piceno). Decollano i lavori per la manutenzione straordinaria degli impianti di illuminazione pubblica nel porto di San Benedetto del Tronto: li ha promossi l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale contando su fondi del Pnrr Next Generation Eu che le sono stati girati dal ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica. L'area interessata dall'intervento è quella di via Enrico Dandolo al molo Nord alla quale si aggiunge la zona della banchina Riva sud Madonna S. Giovanni e della banchina Riva nord Malfizia. Stiamo parlando di una spicchio di porto destinato principalmente al traffico marittimo connesso alle attività di pesca e di diporto oltre alle ordinarie attività portuali. L'investimento complessivo è di 546mila euro di cui quasi 300mila per i lavori in appalto affidati all'impresa Progress Noleggio e Impianti di Polla (Sa). Il progetto di manutenzione straordinaria, redatto da Hub Engineering srls di Ascoli Piceno, nasce - viene fatto rilevare - dalla necessità di «ammodernare il sistema impiantistico dell'area portuale». Obiettivo: migliorarne l'efficiamento e le prestazioni illuminotecniche, diminuire il consumo di energia, accrescerne allo stesso tempo l'affidabilità, la durata e l'efficienza. È previsto che riqualificazione e ammodernamento avvengano grazie alla sostituzione degli apparati luminosi, ora installati, con corpi illuminanti di tipologia "led-light emitting diode" ad alta efficienza, dotati di sistemi di gestione e di regolazione da remoto. È da aggiungere che, secondo quanto viene riferito, il progetto prevede anche «la realizzazione di nuove linee di alimentazione elettrica interrata, comprensive delle opere civili e impiantistiche necessarie, e l'esecuzione della manutenzione, risanamento e adeguamento strutturale delle nove torri faro dell'area così da migliorarne durata e sicurezza». Queste le parole di Vincenzo Garofalo, commissario straordinario dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale: «Con questo intervento miglioriamo l'efficienza e la sicurezza dell'impianto di illuminazione portuale e di conseguenza anche l'operatività del porto di San Benedetto del Tronto e, in particolare, del settore della pesca, protagonista del lavoro marittimo. Un investimento che contribuisce ad incrementare la sostenibilità ambientale nello scalo».



05/20/2026 08:22

BENEDETTO DEL TRONTO (Ascoli Piceno). Decollano i lavori per la manutenzione straordinaria degli impianti di illuminazione pubblica nel porto di San Benedetto del Tronto: li ha promossi l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, contando su fondi del Pnrr Next Generation Eu che le sono stati girati dal ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica. L'area interessata dall'intervento è quella di via Enrico Dandolo al molo Nord alla quale si aggiunge la zona della banchina Riva sud Madonna S. Giovanni e della banchina Riva nord Malfizia. Stiamo parlando di una spicchio di porto destinato principalmente al traffico marittimo connesso alle attività di pesca e di diporto oltre alle ordinarie attività portuali. L'investimento complessivo è di 546mila euro di cui quasi 300mila per i lavori in appalto affidati all'impresa Progress Noleggio e Impianti di Polla (Sa). Il progetto di manutenzione straordinaria, redatto da Hub Engineering srls di Ascoli Piceno, nasce - viene fatto rilevare - dalla necessità di «ammodernare il sistema impiantistico dell'area portuale». Obiettivo: migliorarne l'efficiamento e le prestazioni illuminotecniche, diminuire il consumo di energia, accrescerne allo stesso tempo l'affidabilità, la durata e l'efficienza. È previsto che riqualificazione e ammodernamento avvengano grazie alla sostituzione degli apparati luminosi, ora installati, con corpi illuminanti di tipologia "led-light emitting diode" ad alta efficienza, dotati di sistemi di gestione e di regolazione da remoto. È da aggiungere che, secondo quanto viene riferito, il progetto prevede anche «la realizzazione di nuove linee di alimentazione elettrica interrata, comprensive delle opere civili e impiantistiche necessarie, e l'esecuzione della manutenzione, risanamento e adeguamento strutturale delle nove torri faro dell'area così da migliorarne durata e sicurezza». Queste le parole di Vincenzo Garofalo, commissario straordinario dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale: «Con questo intervento

Ferisce e prende in ostaggio una guardia giurata al porto dopo essere stato licenziato, ma è un'esercitazione

Nella giornata di ieri la Polizia di Stato ha realizzato la periodica esercitazione del Negoziatore di primo livello e della Squadra di Negoziazione della Questura di Ancona. L'attività, finalizzata a testare le capacità di gestione di interventi critici, il coordinamento tra i reparti e l'efficacia delle tecniche di negoziazione, ha previsto la simulazione di una presa di ostaggio all'interno del terminal crocieristico del porto di Ancona. Secondo lo scenario ipotizzato, un dipendente del comparto logistico portuale, a seguito del licenziamento, faceva ingresso nel terminal insieme ad un suo amico di infanzia, soggetto noto alle Forze dell'Ordine per i suoi precedenti di polizia. I due venivano fermati da una guardia particolare giurata che, nel corso di una colluttazione durante la quale riportava una lieve ferita, veniva disarmata e presa in ostaggio. Sul posto intervenivano inizialmente gli equipaggi delle Volanti e, successivamente, su disposizione del Questore, venivano attivati i negoziatori e la Squadra di Negoziazione. Considerato lo scenario critico intervenivano anche le U.O.P.I. e le S.I.C. con la cinturazione dell'area. Al termine di una lunga trattativa, l'ostaggio veniva rilasciato con la successiva resa degli offenders. I negoziatori di primo livello della Polizia di Stato operano, su attivazione del Questore, con il supporto della S.I.C. (Squadra Interventi Critici) costituita dagli equipaggi del Reparto Prevenzione Crimine nei casi di eventi critici complessi caratterizzati da gravi turbative dell'ordine e della sicurezza pubblica, nei quali si renda necessario instaurare un canale di comunicazione con l'autore del fatto al fine di favorire la de-escalation della crisi. L'esercitazione rientra in un più ampio progetto promosso dal Dipartimento della Pubblica Sicurezza, che prevede due esercitazioni annuali. Questo è un comunicato stampa pubblicato il 20-05-2026 alle 15:04 sul giornale del 20 maggio 2026 0 letture Commenti.




Stylo 24

Napoli

Guerra dei lidi a Posillipo, scatta la corsa alle spiagge

Sette big in corsa per i lettini a Baia Donn'Anna e alle Monache. La corsa per accaparrarsi il mare più bello di Napoli è ufficialmente partita ed entro la fine di maggio 2026 conosceremo i vincitori. L'**Autorità portuale** ha appena scoperto le carte sulla gara per le concessioni balneari a Napoli, la maxispeculazione che deciderà il futuro dei tre lotti storici tra Mergellina e Posillipo. Sotto i riflettori ci sono gli arenili simbolo della movida estiva, quelli a ridosso di Palazzo Donn'Anna e la suggestiva spiaggia delle Monache. Sette società sono rimaste in piedi pronte a darsi battaglia a colpi di progetti e investimenti milionari. Intanto, tra i bagnanti sale la febbre per capire quanto spazio resterà davvero gratis. La sfida stellata per conquistare il lotto A. Per la prima fetta di Baia Donn'Anna la situazione è caldissima con tre offerte sul tavolo dei commissari. Da una parte c'è la Ideal srl, il gestore uscente che prova a difendere il proprio fortino di lettini e ombrelloni. Dall'altra parte spunta la Even More srl di Edoardo Trotta, l'imprenditore illuminato e proprietario del ristorante stellato Palazzo Petrucci. Trotta non ha mai nascosto il sogno di trasformare quel pezzo di spiaggia in un lido di lusso esclusivo a cinque stelle.

A fare il terzo incomodo in questa sfida tra titani ci pensa la GMC, una srl semplificata decisa a spargliare le carte. Il Bagno Elena si difende dall'assalto milanese. Sul lotto B si gioca invece un vero e proprio scontro culturale tra la tradizione napoletana e la finanza del Nord. Mario Morra, storico e popolarissimo gestore del Bagno Elena srl, è pronto a tutto pur di mantenere la sua storica presenza su quel tratto di costa ferito dal cemento. Ma a dargli filo da torcere è arrivata la Blu Beach spa, un colosso con sede a Nova Milanese, in Lombardia. Guidata dall'amministratore Simone Cioni, questa spa sta portando avanti una campagna aggressiva di acquisizioni balneari in tutta Italia. L'Hotel Romeo vuole sbarcare sulla spiaggia delle Monache. Scenario speculare ma altrettanto teso per la spiaggia delle Monache, un angolo di paradiso conteso da due soli grandissimi player. Da un lato troviamo il Bagno Sirena, che per generazioni ha gestito l'arenile con una clientela affezionatissima. Dall'altro lato si fa avanti la Romeo Alberghi srl, un marchio che nel turismo di lusso non ha bisogno di presentazioni. Il gruppo alberghiero punta a mettere le tende sulla sabbia posillipina per offrire un servizio esclusivo ai propri clienti internazionali. La commissione adesso valuterà le idee prima di guardare ai soldi. Un clamoroso autogol costa l'esclusione immediata. La consegna delle buste a gennaio aveva registrato otto partecipanti, ma un errore imperdonabile ha fatto fuori un concorrente. La Max Mare Service srl ha combinato un pasticcio burocratico incredibile che ha spiazzato gli stessi uffici dell'ente porto. Nel compilare la domanda, i tecnici della ditta hanno dimenticato di indicare per quale lotto specifico intendevano correre. Un vizio di forma fatale.



Stylo 24

Guerra dei lidi a Posillipo, scatta la corsa alle spiagge

05/20/2026 08:13

Sette big in corsa per i lettini a Baia Donn'Anna e alle Monache. La corsa per accaparrarsi il mare più bello di Napoli è ufficialmente partita ed entro la fine di maggio 2026 conosceremo i vincitori. L'Autorità portuale ha appena scoperto le carte sulla gara per le concessioni balneari a Napoli, la maxispeculazione che deciderà il futuro dei tre lotti storici tra Mergellina e Posillipo. Sotto i riflettori ci sono gli arenili simbolo della movida estiva, quelli a ridosso di Palazzo Donn'Anna e la suggestiva spiaggia delle Monache. Sette società sono rimaste in piedi pronte a darsi battaglia a colpi di progetti e investimenti milionari. Intanto, tra i bagnanti sale la febbre per capire quanto spazio resterà davvero gratis. La sfida stellata per conquistare il lotto A. Per la prima fetta di Baia Donn'Anna la situazione è caldissima con tre offerte sul tavolo dei commissari. Da una parte c'è la Ideal srl, il gestore uscente che prova a difendere il proprio fortino di lettini e ombrelloni. Dall'altra parte spunta la Even More srl di Edoardo Trotta, l'imprenditore illuminato e proprietario del ristorante stellato Palazzo Petrucci. Trotta non ha mai nascosto il sogno di trasformare quel pezzo di spiaggia in un lido di lusso esclusivo a cinque stelle. A fare il terzo incomodo in questa sfida tra titani ci pensa la GMC, una srl semplificata decisa a spargliare le carte. Il Bagno Elena si difende dall'assalto milanese. Sul lotto B si gioca invece un vero e proprio scontro culturale tra la tradizione napoletana e la finanza del Nord. Mario Morra, storico e popolarissimo gestore del Bagno Elena srl, è pronto a tutto pur di mantenere la sua storica presenza su quel tratto di costa ferito dal cemento. Ma a dargli filo da torcere è arrivata la Blu Beach spa, un colosso con sede a Nova Milanese, in Lombardia. Guidata dall'amministratore Simone Cioni, questa spa sta portando avanti una campagna aggressiva di acquisizioni balneari in tutta Italia. L'Hotel Romeo vuole sbarcare sulla spiaggia delle Monache. Scenario speculare ma altrettanto teso per la spiaggia delle Monache, un angolo di paradiso conteso da due soli grandissimi player. Da un lato troviamo il Bagno Sirena, che per generazioni ha gestito l'arenile con una clientela affezionatissima. Dall'altro lato si fa avanti la Romeo Alberghi srl, un marchio che nel turismo di lusso non ha bisogno di presentazioni. Il gruppo alberghiero punta a mettere le tende sulla sabbia posillipina per offrire un servizio esclusivo ai propri clienti internazionali. La commissione adesso valuterà le idee prima di guardare ai soldi. Un clamoroso autogol costa l'esclusione immediata. La consegna delle buste a gennaio aveva registrato otto partecipanti, ma un errore imperdonabile ha fatto fuori un concorrente. La Max Mare Service srl ha combinato un pasticcio burocratico incredibile che ha spiazzato gli stessi uffici dell'ente porto. Nel compilare la domanda, i tecnici della ditta hanno dimenticato di indicare per

Stylo 24

Napoli

che ha costretto l'**Autorità portuale** a cancellare la società dal tabellone della gara senza possibilità di appello. Il calendario della verità tra progetti e offerte economiche La tabella di marcia dell'**Autorità portuale** è serratissima e i prossimi giorni saranno decisivi per i destini delle spiagge. Il 25 maggio la commissione aprirà ufficialmente i plichi per valutare la qualità dei progetti commerciali presentati. Verrà fatta una prima classifica provvisoria per capire chi ha le idee migliori per il litorale. Poi, presumibilmente il 28 maggio, arriverà il momento della verità con l'apertura delle offerte economiche più pesanti. Chi offre di più si prende la gestione per i prossimi due anni. Ombrelloni e lettini arriveranno solo a inizio estate Visti i tempi tecnici per l'assegnazione e i successivi montaggi, la stagione balneare privata non partirà subito. Sedie e sdraio faranno la loro comparsa sul bagnasciuga soltanto tra la metà e la fine di giugno. Fino ad allora le spiagge resteranno totalmente libere e accessibili a tutti, proprio come accade da moltissimi anni a questa parte. I comitati civici sono già sul piede di guerra per evitare che i privati allarghino i confini oltre il consentito. Una striscia di sabbia in più per il mare low cost C'è comunque una buona notizia per il popolo del mare che non vuole spendere un patrimonio per un bagno. Le nuove linee guida della gara stabiliscono che quest'anno resterà libera una porzione in più di arenile. Si tratta della striscia centrale di spiaggia Donn'Anna, finora negata ai bagnanti fai-da-te. Fino alla scorsa estate, infatti, chi voleva stendere l'asciugamano senza pagare doveva accontentarsi di un fazzoletto di sabbia vicino al palazzo storico. Un piccolo passo avanti per la democrazia del mare. Stop al numero chiuso e alle prenotazioni con l'app La vera rivoluzione dell'estate 2026 riguarda però la totale cancellazione delle barriere digitali per i bagnanti napoletani. Comune e **Autorità portuale** hanno deciso di non riproporre il contestatissimo sistema degli accessi a numero programmato. Negli anni passati l'obbligo di prenotazione online aveva scatenato un'ondata di proteste feroci da parte dei cittadini. Il meccanismo era considerato da molti come un filtro ingiusto per limitare il diritto di godersi una giornata di sole. I comitati esultano per la batosta rifilata al Tar La svolta senza prenotazioni è il frutto di una dura battaglia legale portata avanti dai movimenti per i beni comuni. I giudici del tribunale amministrativo regionale hanno infatti censurato il sistema del numero chiuso, accogliendo il ricorso del comitato Mare Libero. Per questa ragione l'imminente esito della gara per la sfida legata alla gara per le concessioni balneari a Napoli dovrà tenere conto di questo nuovo clima di trasparenza. La stagione si preannuncia rovente non solo per il meteo.

Cronache di Salerno

Salerno

I candidati rispondono a Cronache

"Porta Ovest emblema del fallimento politico, dopo decenni è incompiuta"

«Porta Ovest emblema del fallimento politico di un'amministrazione concentrata solo sulle grandi opere». A dirlo Elisabetta Barone, candidata sindaca con la lista Semplice Salerno che risponde alle domande di Le Cronache.

La variante per Porta Ovest e l'azione del commissario prefettizio. Cosa c'è che non va?

«Porta Ovest è un esempio emblematico dei fallimenti di una politica incentrata sulle grandi opere pubbliche partorite per dare lustro alla città ma di fatto miseramente fallite. Messa in cantiere da più di un decennio, avrebbe dovuto collegare direttamente il Porto con l'Autostrada, con l'intento di decongestionare il traffico e abbattere successivamente il Viadotto Gatto. L'opera è costata finora circa 183 milioni di euro e a oggi, nonostante le dichiarazioni trionfali, rimane di fatto incompiuta e inutilizzabile. Abbiamo scavato per anni sotto le colline fragili della città, tra cantieri lumaca e varianti costosissime, per partorire un groviglio di svincoli che finirà per essere un collo di bottiglia dove i TIR, dopo aver percorso tunnel costati milioni di euro, si ritroveranno imbottigliati sulle stesse strade del passato, spostando semplicemente il caos di qualche centinaio di metri. Dunque, uno spreco di denaro dei contribuenti che, per anni, non ha prodotto altro che disagi, polvere e ferite ancora aperte nel tessuto urbano. E oggi, con un Viadotto Gatto con seri problemi di sicurezza, Porta Ovest somiglia più a una chimera ingegneristica da presentare a un concorso per vincere un premio di progettazione che a una soluzione concreta per risolvere i problemi della città.

Doveva rivoluzionare la mobilità ma si è ridotto a una sorta di monumento dell'inefficienza infrastrutturale delle precedenti Amministrazioni».

Porto commerciale ma anche porticciolo: cosa bisogna fare?

«Oggi più che mai la scelta della location per la costruzione del Porto Commerciale appare del tutto inadeguata. Di fatto, il prolungamento del molo di ponente comporta seri problemi di impatto ambientale visto che ora le navi fanno manovra nel bacino antistante le aree di Cetara e Vietri sul mare, peraltro patrimonio UNESCO. Pur non avendo competenza diretta, l'Amministrazione avrebbe dovuto dialogare con l'autorità di sistema per arginare quanto più possibile la cementificazione prevista dall'attuale progetto con la costruzione di un edificio multipiano e una gettata di cemento mostruosa al posto della vecchia darsena e dell'antica struttura del circolo dei canottieri.

Ancora una volta si distruggono simboli identitari senza coinvolgere i cittadini nelle decisioni che

6 | PRIMO PIANO

"Porta Ovest emblema del fallimento politico, dopo decenni è incompiuta"

Salerno ha registrato un crollo verticale dei negozi al dettaglio negli ultimi dieci anni



Elisabetta Barone, candidata alla carica di sindaca con la lista Semplice Salerno

Il centro del centro storico ha subito un crollo verticale dei negozi al dettaglio negli ultimi dieci anni. La città è rimasta un luogo morto, con un tessuto commerciale che non riesce a reggere il peso delle grandi opere. La mancanza di una politica di sviluppo urbano e di una gestione oculata delle risorse ha portato a un declino irreversibile. La città è rimasta un luogo morto, con un tessuto commerciale che non riesce a reggere il peso delle grandi opere. La mancanza di una politica di sviluppo urbano e di una gestione oculata delle risorse ha portato a un declino irreversibile.

La giunta comunale ha approvato una variante del progetto di Porta Ovest che prevede la costruzione di un edificio multipiano e una gettata di cemento mostruosa al posto della vecchia darsena e dell'antica struttura del circolo dei canottieri.

Il progetto prevede la costruzione di un edificio multipiano e una gettata di cemento mostruosa al posto della vecchia darsena e dell'antica struttura del circolo dei canottieri.

Il progetto prevede la costruzione di un edificio multipiano e una gettata di cemento mostruosa al posto della vecchia darsena e dell'antica struttura del circolo dei canottieri.



Cronache di Salerno

Salerno

riguardano lo stravolgimento dell'assetto urbanistico, senza che possa esservi un reale sviluppo del porto, considerata la mancanza di una connessione ferroviaria che consenta di raggiungere velocemente l'interporto di Nola. Bisogna prendere seriamente in considerazione l'idea di costruire un nuovo porto commerciale più a sud in un'area che possa avere un immediato retroporto ed essere velocemente collegata alle infrastrutture di servizio.

L'attuale porto potrebbe e dovrebbe essere riconvertito in porto turistico sia per le grandi navi da crociera e per lo sviluppo dei trasporti marittimi (traghetti e grandi navi veloci) per agevolare le vie del mare. Sull'altro versante, il progetto di costruzione di un porto turistico all'altezza del vecchio porticciolo di Pastena è improponibile. Snaturare il paesaggio di quello che era un antico borgo marinaro, quando a pochi chilometri di distanza vi sono ben due portituristici (Masuccio Salernitano e Marina d'Arechi), appare una proposta insensata sia per i cittadini residenti che verrebbero privati di una delle poche aree pubbliche del litorale, sia per il violento impatto paesaggistico e ambientale, Il porticciolo di Pastena va preservato nella sua identità e nella sua bellezza, valorizzandone l'identità e abbellendolo con semplici interventi di manutenzione urbana: dall'inserimento di piastrelle di ceramica che narrino le storie dei pescatori a piccoli interventi di arredo urbano, ma soprattutto attraverso l'organizzazione di eventi musicali coerenti con il luogo (ad esempio un festival della 'Posteggia' o del Jazz). Attualmente manca del tutto una pianificazione del litorale e delle attività portuali che insistono su di esso e soprattutto va smarcata la questione dell'identità del porto commerciale, se debba essere solo un "polo logistico" circondato da porticcioli privati o se vogliamo avere una regia che bilanci il lavoro (commerciale) con la qualità della vita (turismo e spiagge) senza rischiare di perdere entrambi».

Il gruppo Marinelli, impegnato nei lavori dell'ex D'Agostino, ha avuto una interdittiva antimafia definitiva ma dal Comune nessuna reazione. Possibile?

«C'è una sentenza definitiva del Consiglio di Stato, lo spettro delle infiltrazioni mafiose e un cantiere, quello dell'ex D'Agostino, che resta in piedi come se nulla fosse.

Il Gruppo Marinelli, che a Salerno è anche gestore dell'ex cava del Cernicchiara e dei lavori di Porta Ovest, è stato ufficialmente interdetto, ma a Salerno sembra che pochi se ne siano accorti, sicuramente non l'Amministrazione. Di fronte al pronunciamento del massimo organo della giustizia amministrativa, il Comune non ha ancora emesso i provvedimenti conseguenti.

La legge parla chiaro: con un'interdittiva antimafia definitiva, i rapporti con la Pubblica Amministrazione devono cessare e, nel caso specifico, questo vale sia per i lavori di Brignano che per quelli di Porta Ovest. Eppure, mentre la Prefettura certifica il rischio di inquinamento criminale, tra le mura di Palazzo di Città regna un silenzio che sa di inerzia imbarazzante. Salerno resta alla finestra a guardare i disastri che si susseguono senza che la legalità sia percepita come una priorità e non come fastidioso

Cronache di Salerno

Salerno

intoppo burocratico».

La grave crisi del commercio salernitano e il centro storico ormai irriconoscibile: come bisogna intervenire?

«È sotto gli occhi di tutti un commercio salernitano in forte crisi e l'alterazione identitaria del centro storico dovuta essenzialmente a una cabina di regia inconsistente e priva di visione strategica.

I dati ci dicono che nell'ultimo decennio Salerno ha registrato un crollo verticale dei negozi al dettaglio.

L'antica via dei Mercanti, da sempre anima commerciale della città, oggi offre uno spettacolo desolante di saracinesche abbassate e la proliferazione di negozi senza radici al posto delle botteghe storiche e dell'artigianato locale. Urge un intervento di marketing territoriale che tenga conto dello spirito dei luoghi e rimetta al centro l'identità della comunità cittadina e la qualità dei servizi.

Non ci vuole molto, basterebbe un regolamento comunale che stabilisca gli standard cui devono attenersi i diversi esercizi commerciali. Ma, ancor più, bisogna pensare a un tessuto che favorisca lo sviluppo commerciale cittadino, garantendo il decoro urbano con interventi di pulizia efficaci e reiterati nel corso della giornata, valorizzando i negozi di prossimità che garantiscono relazioni e di fatto costituiscono anche un presidio di legalità sul territorio, ripopolando le strade con attività di animazione creativa che renda la città più attrattiva tanto per i residenti quanto per i turisti».

I lavori del nuovo ospedale prevedevano turni di lavoro 24 ore su 24 ma da mesi proseguono a rilento. Nessuno ne parla.

«Ancora una volta, un'opera faraonica ferma ai nastri di partenza. Oltre ai ritardi dovuti alla gestione delle procedure di gara, attualmente i lavori procedono a rilento anche a causa del ritrovamento, in fase di scavo, di prevedibili reperti archeologici. La narrazione propinata ai cittadini era quella di un cantiere aperto h24 che avrebbe visto la conclusione dell'opera nel giro di pochissimo tempo in linea con le disposizioni del PNRR, salvo perdere i 500 milioni di euro stanziati. Di converso, di fronte a uno scenario inquietante, le iniziative concrete appaiono deludenti. L'apertura di un nuovo ospedale rappresenta una soluzione a lunghissimo termine che non risolve l'emergenza attuale.

A farne le spese sono i cittadini, costretti ad avvalersi della sanità privata per ottenere risposte in tempi ragionevoli».

continua a pag. 7.

Il Nautilus

Bari

ACCORDO INNOVATIVO E PIONIERISTICO TRA ADSP MAM E POLIZIA DI STATO PER PREVENIRE E CONTRASTARE I CRIMINI INFORMATICI

Questa mattina, nella sede di Bai dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Meridionale** (AdSPMAM), il presidente, **Francesco Mastro**, e il dirigente del Centro Operativo per la Sicurezza Cibernetica Puglia (C.O.S.C.) della Polizia di Stato, Marco De Bartolis, hanno sottoscritto un Protocollo d'Intesa per la "Prevenzione e il contrasto dei crimini informatici sui sistemi informativi critici dipendenti dall'**Autorità** del **Sistema portuale** del **Mare Adriatico Meridionale**". L'obiettivo è quello di rendere i porti del **Sistema dell'Adriatico meridionale** (Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli e Termoli) ulteriormente schermati e protetti rispetto ai crimini informatici che possono colpire i sistemi digitali e le infrastrutture tecnologiche dell'Ente. Alla sottoscrizione dell'accordo erano presenti il questore di Bari, Annio Gargano, e il direttore del Dipartimento Sviluppo e Innovazione Tecnologica dell'Ente **portuale**, Mario Paolo Mega. L'accordo, che introduce un modello strutturato di collaborazione per la tutela di sistemi considerati "critici" per il funzionamento dei porti si colloca in un contesto normativo nazionale ed europeo in continua evoluzione, anche alla luce della recente direttiva NIS2 (misure per un livello comune elevato di cybersicurezza nell'Unione) che punta sul rafforzamento della cybersecurity a livello europeo. Con la NIS2, l'**Autorità** di **Sistema**, infatti, non è più solo un ente amministrativo, ma diventa un soggetto essenziale, responsabile della postura di cybersecurity dell'intera area **portuale**, considerata infrastruttura strategica. Tra i principali interventi previsti dal documento: la condivisione e l'analisi di informazioni utili a prevenire attacchi informatici e tentativi di accesso illecito; l'attivazione di canali di comunicazione tempestivi per la gestione di eventuali situazioni di crisi; la segnalazione e il monitoraggio di vulnerabilità, minacce e incidenti cyber; il supporto nell'individuazione dell'origine di eventuali attacchi ai sistemi dell'**Autorità portuale**. Tra le infrastrutture tecnologiche da proteggere, per via della sua funzione strategica e della complessità delle informazioni trattate, vi è il Port Community System GAIA, la piattaforma digitale, implementata e attivata dall'AdSPMAM, che gestisce, tra le altre funzioni, i processi di imbarco e di bigliettazione nei porti di Bari e di Brindisi, il monitoraggio dei flussi di passeggeri e mezzi e l'interoperabilità tra i diversi soggetti istituzionali che operano in ambito **portuale**, integrando processi e flussi informativi con le Forze di polizia, l'**Autorità** marittima, l'Agenzia delle Dogane e gli altri enti di controllo. GAIA, quindi, rientra tra le infrastrutture digitali "critiche" dell'Ente e costituisce uno degli ambiti prioritari di applicazione del protocollo, in termini di prevenzione, monitoraggio e risposta a potenziali minacce informatiche. L'accordo prevede, inoltre, attività di formazione congiunta,



Questa mattina, nella sede di Bai dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Meridionale** (AdSPMAM), il presidente, Francesco Mastro, e il dirigente del Centro Operativo per la Sicurezza Cibernetica Puglia (C.O.S.C.) della Polizia di Stato, Marco De Bartolis, hanno sottoscritto un Protocollo d'Intesa per la "Prevenzione e il contrasto dei crimini informatici sui sistemi informativi critici dipendenti dall'**Autorità** del **Sistema portuale** del **Mare Adriatico Meridionale**". L'obiettivo è quello di rendere i porti del **Sistema dell'Adriatico meridionale** (Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli e Termoli) ulteriormente schermati e protetti rispetto ai crimini informatici che possono colpire i sistemi digitali e le infrastrutture tecnologiche dell'Ente. Alla sottoscrizione dell'accordo erano presenti il questore di Bari, Annio Gargano, e il direttore del Dipartimento Sviluppo e Innovazione Tecnologica dell'Ente portuale, Mario Paolo Mega. L'accordo, che introduce un modello strutturato di collaborazione per la tutela di sistemi considerati "critici" per il funzionamento dei porti si colloca in un contesto normativo nazionale ed europeo in continua evoluzione, anche alla luce della recente direttiva NIS2 (misure per un livello comune elevato di cybersicurezza nell'Unione) che punta sul rafforzamento della cybersecurity a livello europeo. Con la NIS2, l'**Autorità** di **Sistema**, infatti, non è più solo un ente amministrativo, ma diventa un soggetto essenziale, responsabile della postura di cybersecurity dell'intera area portuale, considerata infrastruttura strategica. Tra i principali interventi previsti dal documento: la condivisione e l'analisi di informazioni utili a prevenire attacchi informatici e tentativi di accesso illecito; l'attivazione di canali di comunicazione tempestivi per la gestione di eventuali situazioni di crisi; la segnalazione e il monitoraggio di vulnerabilità, minacce e incidenti cyber; il supporto nell'individuazione dell'origine di eventuali

Il Nautilus

Bari

finalizzata a rafforzare le competenze del personale e migliorare la capacità di prevenzione e di risposta agli incidenti informatici, nonché lo sviluppo di eventuali soluzioni tecnologiche condivise. "I nuovi scenari di crisi internazionale ci stanno insegnando con chiarezza che tra i primi obiettivi sensibili ci sono le architetture tecnologiche- commenta il presidente **Francesco Mastro**. Per un **Sistema portuale**, questo significa proteggere i dati, ma soprattutto garantire la continuità e la sicurezza delle operazioni di transhipment, di imbarco e di sbarco. Un attacco informatico ai porti non avrebbe effetti limitati a una singola realtà, ma rischierebbe di mettere in seria difficoltà l'intero **sistema** Paese. Per questo- conclude il Presidente- abbiamo scelto di rafforzare la collaborazione con la Polizia di Stato, puntando su prevenzione, tecnologia, condivisione delle informazioni e capacità di risposta immediata". Elemento qualificante dell'intesa è l'adozione di un approccio basato sulla "sicurezza partecipata" che punta a mettere a **sistema** competenze e risorse per garantire la continuità operativa dei servizi portuali e la protezione dei dati e delle infrastrutture digitali. Il protocollo ha durata triennale, contribuisce al contenimento dei costi operativi derivanti da interruzioni dei servizi erogati attraverso sistemi informatici e di telecomunicazioni, non comporta nuovi oneri a carico ne dell'Ente **portuale** ne della Polizia di Stato e si inserisce tra le prime esperienze di collaborazione strutturata tra un'**Autorità** di **Sistema Portuale** e la Polizia per la Sicurezza Cibernetica, configurandosi come un modello di riferimento a livello nazionale.

Puglia Live

Bari

ADSPMAM: LA SICUREZZA NEI PORTI DIVENTA ANCHE DIGITALE. ACCORDO INNOVATIVO E PIONIERISTICO TRA ADSPMAM E POLIZIA DI STATO PER PREVENIRE E CONTRASTARE I CRIMINI INFORMATICI.

Questa mattina, nella sede di Bari dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale** (AdSPMAM), il presidente, Francesco Mastro, e il dirigente del Centro Operativo per la Sicurezza Cibernetica Puglia (C.O.S.C.) della Polizia di Stato, Marco De Bartolis, hanno sottoscritto un Protocollo d'Intesa per la "Prevenzione e il contrasto dei crimini informatici sui sistemi informativi critici dipendenti dall'**Autorità del Sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale**". L'obiettivo è quello di rendere i porti del **Sistema dell'Adriatico meridionale** (Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli e Termoli) ulteriormente schermati e protetti rispetto ai crimini informatici che possono colpire i sistemi digitali e le infrastrutture tecnologiche dell'Ente. Alla sottoscrizione dell'accordo erano presenti il questore di Bari, Annio Gargano, e il direttore del Dipartimento Sviluppo e Innovazione Tecnologica dell'Ente **portuale**, Mario Paolo Mega. L'accordo, che introduce un modello strutturato di collaborazione per la tutela di sistemi considerati "critici" per il funzionamento dei porti si colloca in un contesto normativo nazionale ed europeo in continua evoluzione, anche alla luce della recente direttiva NIS2 (misure per un livello comune elevato di cybersicurezza nell'Unione) che punta sul rafforzamento della cybersecurity a livello europeo. Con la NIS2, l'**Autorità di Sistema**, infatti, non è più solo un ente amministrativo, ma diventa un soggetto essenziale, responsabile della postura di cybersecurity dell'intera area **portuale**, considerata infrastruttura strategica. Tra i principali interventi previsti dal documento: la condivisione e l'analisi di informazioni utili a prevenire attacchi informatici e tentativi di accesso illecito; l'attivazione di canali di comunicazione tempestivi per la gestione di eventuali situazioni di crisi; la segnalazione e il monitoraggio di vulnerabilità, minacce e incidenti cyber; il supporto nell'individuazione dell'origine di eventuali attacchi ai sistemi dell'**Autorità portuale**. Tra le infrastrutture tecnologiche da proteggere, per via della sua funzione strategica e della complessità delle informazioni trattate, vi è il Port Community System GAIA, la piattaforma digitale, implementata e attivata dall'AdSPMAM, che gestisce, tra le altre funzioni, i processi di imbarco e di bigliettazione nei porti di Bari e di Brindisi, il monitoraggio dei flussi di passeggeri e mezzi e l'interoperabilità tra i diversi soggetti istituzionali che operano in ambito **portuale**, integrando processi e flussi informativi con le Forze di polizia, l'**Autorità** marittima, l'Agenzia delle Dogane e gli altri enti di controllo. GAIA, quindi, rientra tra le infrastrutture digitali "critiche" dell'Ente e costituisce uno degli ambiti prioritari di applicazione del protocollo, in termini di prevenzione, monitoraggio e risposta a potenziali minacce informatiche. L'accordo prevede, inoltre, attività di formazione congiunta,



Puglia Live

Bari

finalizzata a rafforzare le competenze del personale e migliorare la capacità di prevenzione e di risposta agli incidenti informatici, nonché lo sviluppo di eventuali soluzioni tecnologiche condivise. " I nuovi scenari di crisi internazionale ci stanno insegnando con chiarezza che tra i primi obiettivi sensibili ci sono le architetture tecnologiche - commenta il presidente Francesco Mastro. Per un **Sistema portuale**, questo significa proteggere i dati, ma soprattutto garantire la continuità e la sicurezza delle operazioni di transhipment, di imbarco e di sbarco. Un attacco informatico ai porti non avrebbe effetti limitati a una singola realtà, ma rischierebbe di mettere in seria difficoltà l'intero **sistema** Paese. Per questo - conclude il Presidente - abbiamo scelto di rafforzare la collaborazione con la Polizia di Stato, puntando su prevenzione, tecnologia, condivisione delle informazioni e capacità di risposta immediata" Elemento qualificante dell'intesa è l'adozione di un approccio basato sulla "sicurezza partecipata" che punta a mettere a **sistema** competenze e risorse per garantire la continuità operativa dei servizi portuali e la protezione dei dati e delle infrastrutture digitali. Il protocollo ha durata triennale, contribuisce al contenimento dei costi operativi derivanti da interruzioni dei servizi erogati attraverso sistemi informatici e di telecomunicazioni, non comporta nuovi oneri a carico dell'Ente **portuale** della Polizia di Stato e si inserisce tra le prime esperienze di collaborazione strutturata tra un'**Autorità** di **Sistema Portuale** e la Polizia per la Sicurezza Cibernetica, configurandosi come un modello di riferimento a livello nazionale.

Brindisi Report

Brindisi

Marchionna ricuce con Di Donna e annuncia: "Mastro a Brindisi coi capigruppo"

Il sindaco, dopo le polemiche col capogruppo di Forza Italia, inviterà il presidente dell'**Autorità di sistema portuale** per pianificare azioni congiunte, finalizzate alla crescita contestuale dello sviluppo dei traffici portuali BRINDISI - Il presidente dell'**Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale invitato a una conferenza dei capigruppo a Brindisi, per pianificare azioni relative al porto. L'invito, da parte del primo cittadino di Brindisi, arriva dopo le tensioni che si sono registrate nei giorni scorsi proprio tra il sindaco Giuseppe Marchionna e il capogruppo di Forza Italia, Nicola Di Donna. Oggetto del dibattere: giustappunto il porto di Brindisi e, in particolare, la guida dell'ente **portuale**. Di Donna e Luperti hanno sollecitato l'avvio di una stagione di dialogo tra il Comune e l'**Autorità Portuale** e, in mancanza di risposte, sono arrivati provocatoriamente ad annunciare una lettera da inviare al ministro dei Trasporti, Matteo Salvini, per metterlo al corrente di questa situazione. Il primo cittadino, che per la sua funzione ha ovviamente maggiori opportunità di incontro e di confronto con il presidente Francesco Mastro, ha ritenuto di chiarire che non ci sono i presupposti per coinvolgere il ministro e che, evidentemente, la vicenda può essere ricomposta a livello locale, "nella consapevolezza che, da parte di tutti, esiste - e non potrebbe essere diversamente - la piena volontà di non generare corto circuiti istituzionali e di assumere decisioni finalizzate a favorire i reali interessi del territorio brindisino", si legge in una nota. Partendo da questi presupposti, nella giornata di ieri (martedì 19 maggio 2026), il sindaco Marchionna e il capogruppo Di Donna si sono incontrati e hanno pianificato le prossime azioni sinergiche - ciascuno per le proprie competenze - tese a fare chiarezza auspicando un pieno recupero dei rapporti tra Comune ed ente **portuale**. In particolare, il sindaco si è impegnato di invitare a breve il presidente Mastro a partecipare a una conferenza dei capigruppo durante la quale pianificare le azioni congiunte, finalizzate alla crescita contestuale dello sviluppo dei traffici portuali e alla piena fruizione delle aree del porto interno da parte dei cittadini. Nella stessa sede si dovrà procedere con la individuazione di un'area **portuale** idonea a ospitare una Darsena pubblica e l'eliminazione definitiva dei distanziatori che sono ancora presenti sulla banchina prospiciente il lungomare Regina Margherita. Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: [clicca qui](#) Seguici gratuitamente anche sul canale Facebook: <https://m.me/j/Abampv2kioahdYYR/>.



Il sindaco, dopo le polemiche col capogruppo di Forza Italia, inviterà il presidente dell'Autorità di sistema portuale per pianificare azioni congiunte, finalizzate alla crescita contestuale dello sviluppo dei traffici portuali BRINDISI - Il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale invitato a una conferenza dei capigruppo a Brindisi, per pianificare azioni relative al porto. L'invito, da parte del primo cittadino di Brindisi, arriva dopo le tensioni che si sono registrate nei giorni scorsi proprio tra il sindaco Giuseppe Marchionna e il capogruppo di Forza Italia, Nicola Di Donna. Oggetto del dibattere: giustappunto il porto di Brindisi e, in particolare, la guida dell'ente portuale. Di Donna e Luperti hanno sollecitato l'avvio di una stagione di dialogo tra il Comune e l'Autorità Portuale e, in mancanza di risposte, sono arrivati provocatoriamente ad annunciare una lettera da inviare al ministro dei Trasporti, Matteo Salvini, per metterlo al corrente di questa situazione. Il primo cittadino, che per la sua funzione ha ovviamente maggiori opportunità di incontro e di confronto con il presidente Francesco Mastro, ha ritenuto di chiarire che non ci sono i presupposti per coinvolgere il ministro e che, evidentemente, la vicenda può essere ricomposta a livello locale, "nella consapevolezza che, da parte di tutti, esiste - e non potrebbe essere diversamente - la piena volontà di non generare corto circuiti istituzionali e di assumere decisioni finalizzate a favorire i reali interessi del territorio brindisino", si legge in una nota. Partendo da questi presupposti, nella giornata di ieri (martedì 19 maggio 2026), il sindaco Marchionna e il capogruppo Di Donna si sono incontrati e hanno pianificato le prossime azioni sinergiche - ciascuno per le proprie competenze - tese a fare chiarezza auspicando un pieno recupero dei rapporti tra Comune ed ente portuale.

Brindisi Report

Brindisi

Sicurezza nei porti: accordo per prevenire e contrastare i crimini informatici

Tra Adspmam e Polizia di Stato. L'accordo introduce un modello strutturato di collaborazione per la tutela di sistemi considerati "critici" per il funzionamento dei porti BRINDISI - Nella mattinata di oggi, mercoledì 20 maggio, nella sede di Bari dell'**Autorità** di **Sistema portuale** del mare Adriatico meridionale (AdSpmam), il presidente, Francesco Mastro, e il dirigente del Centro operativo per la sicurezza cibernetica puglia (Cosa) della Polizia di Stato, Marco De Bartolis, hanno sottoscritto un Protocollo d'Intesa per la "Prevenzione e il contrasto dei crimini informatici sui sistemi informativi critici dipendenti dall'**Autorità** del **Sistema portuale** del Mare Adriatico Meridionale".

L'obiettivo è quello di rendere i porti del **Sistema** dell'Adriatico meridionale (Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli e Termoli) ulteriormente schermati e protetti rispetto ai crimini informatici che possono colpire i sistemi digitali e le infrastrutture tecnologiche dell'Ente. Alla sottoscrizione dell'accordo erano presenti il questore di Bari, Annio Gargano, e il direttore del Dipartimento Sviluppo e Innovazione Tecnologica dell'Ente **portuale**, Mario Paolo Mega. L'accordo, che introduce un modello strutturato di collaborazione

per la tutela di sistemi considerati "critici" per il funzionamento dei porti, si colloca in un contesto normativo nazionale ed europeo in continua evoluzione, anche alla luce della recente direttiva Nis2 (misure per un livello comune elevato di cybersicurezza nell'Unione) che punta sul rafforzamento della cybersecurity a livello europeo. Con la Nis2, l'**Autorità** di **Sistema**, infatti, non è più solo un ente amministrativo, ma diventa un soggetto essenziale, responsabile della postura di cybersecurity dell'intera area **portuale**, considerata infrastruttura strategica. Tra i principali interventi previsti dal documento: la condivisione e l'analisi di informazioni utili a prevenire attacchi informatici e tentativi di accesso illecito; l'attivazione di canali di comunicazione tempestivi per la gestione di eventuali situazioni di crisi; la segnalazione e il monitoraggio di vulnerabilità, minacce e incidenti cyber; il supporto nell'individuazione dell'origine di eventuali attacchi ai sistemi dell'**Autorità portuale**. Tra le infrastrutture tecnologiche da proteggere, per via della sua funzione strategica e della complessità delle informazioni trattate, vi è il Port Community System Gaia, la piattaforma digitale, implementata e attivata dall'AdSPmam, che gestisce, tra le altre funzioni, i processi di imbarco e di bigliettazione nei porti di Bari e di Brindisi, il monitoraggio dei flussi di passeggeri e mezzi e l'interoperabilità tra i diversi soggetti istituzionali che operano in ambito **portuale**, integrando processi e flussi informativi con le Forze di polizia, l'**Autorità** marittima, l'Agenzia delle Dogane e gli altri enti di controllo. Gaia, quindi, rientra tra le infrastrutture digitali "critiche" dell'Ente e costituisce uno degli ambiti prioritari di applicazione del protocollo,



05/20/2026 17:03

Tra Adspmam e Polizia di Stato. L'accordo introduce un modello strutturato di collaborazione per la tutela di sistemi considerati "critici" per il funzionamento dei porti BRINDISI - Nella mattinata di oggi, mercoledì 20 maggio, nella sede di Bari dell'**Autorità** di **Sistema portuale** del mare Adriatico meridionale (AdSpmam), il presidente, Francesco Mastro, e il dirigente del Centro operativo per la sicurezza cibernetica puglia (Cosa) della Polizia di Stato, Marco De Bartolis, hanno sottoscritto un Protocollo d'Intesa per la "Prevenzione e il contrasto dei crimini informatici sui sistemi informativi critici dipendenti dall'**Autorità** del **Sistema portuale** del Mare Adriatico Meridionale". L'obiettivo è quello di rendere i porti del **Sistema** dell'Adriatico meridionale (Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli e Termoli) ulteriormente schermati e protetti rispetto ai crimini informatici che possono colpire i sistemi digitali e le infrastrutture tecnologiche dell'Ente. Alla sottoscrizione dell'accordo erano presenti il questore di Bari, Annio Gargano, e il direttore del Dipartimento Sviluppo e Innovazione Tecnologica dell'Ente **portuale**, Mario Paolo Mega. L'accordo, che introduce un modello strutturato di collaborazione per la tutela di sistemi considerati "critici" per il funzionamento dei porti, si colloca in un contesto normativo nazionale ed europeo in continua evoluzione, anche alla luce della recente direttiva Nis2 (misure per un livello comune elevato di cybersicurezza nell'Unione) che punta sul rafforzamento della cybersecurity a livello europeo. Con la Nis2, l'**Autorità** di **Sistema**, infatti, non è più solo un ente amministrativo, ma diventa un soggetto essenziale, responsabile della postura di cybersecurity dell'intera area **portuale**, considerata infrastruttura

Brindisi Report

Brindisi

in termini di prevenzione, monitoraggio e risposta a potenziali minacce informatiche. L'accordo prevede, inoltre, attività di formazione congiunta, finalizzata a rafforzare le competenze del personale e migliorare la capacità di prevenzione e di risposta agli incidenti informatici, nonché lo sviluppo di eventuali soluzioni tecnologiche condivise. "I nuovi scenari di crisi internazionale ci stanno insegnando con chiarezza che tra i primi obiettivi sensibili ci sono le architetture tecnologiche- commenta il presidente Francesco Mastro. Per un **Sistema portuale**, questo significa proteggere i dati, ma soprattutto garantire la continuità e la sicurezza delle operazioni di transhipment, di imbarco e di sbarco. Un attacco informatico ai porti non avrebbe effetti limitati a una singola realtà, ma rischierebbe di mettere in seria difficoltà l'intero **sistema** Paese. Per questo- conclude il Presidente- abbiamo scelto di rafforzare la collaborazione con la Polizia di Stato, puntando su prevenzione, tecnologia, condivisione delle informazioni e capacità di risposta immediata". Elemento qualificante dell'intesa è l'adozione di un approccio basato sulla "sicurezza partecipata" che punta a mettere a **sistema** competenze e risorse per garantire la continuità operativa dei servizi portuali e la protezione dei dati e delle infrastrutture digitali. Il protocollo ha durata triennale, contribuisce al contenimento dei costi operativi derivanti da interruzioni dei servizi erogati attraverso sistemi informatici e di telecomunicazioni, non comporta nuovi oneri a carico ne dell'Ente **portuale** ne della Polizia di Stato e si inserisce tra le prime esperienze di collaborazione strutturata tra un'**Autorità** di **Sistema Portuale** e la Polizia per la Sicurezza Cibernetica, configurandosi come un modello di riferimento a livello nazionale. Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: [clicca qui](#) Seguici gratuitamente anche sul canale Facebook: <https://m.me/j/Abampv2kioahdYYR/>.

L'Edicola del Sud (ed. Bari-BAT-Foggia-Basilicata)

Brindisi

LA CRISI INDUSTRIALE

Edison rinuncia al deposito Gnl Arriva lo stop al «bombolone»

Dopo sette anni di polemiche, proteste e scontri politici, si riapre il dibattito sul futuro del porto e sulle aree di Costa Morena, considerate strategiche per il rilancio economico e occupazionale del territorio

Dopo anni di scontri politici, mobilitazioni cittadine, polemiche e confronti istituzionali, Edison ha ufficialmente rinunciato al progetto per la realizzazione del deposito costiero di Gas Naturale Libero (Gnl) nel porto di Brindisi. Una decisione che segna la fine di una delle vicende più controverse degli ultimi anni per il territorio brindisino e che riapre il dibattito sul futuro industriale e **portuale** della città. La posizione di Edison La multinazionale ha spiegato di aver verificato «la mancata sussistenza delle condizioni per proseguire l'investimento» a causa della «estrema volatilità del contesto economico-finanziario, geopolitico e di mercato», aggravata dai ritardi accumulati e dall'aumento dei costi. Edison, pur ribadendo la validità industriale del progetto e il ruolo strategico del Gnl nella transizione energetica, ha ritenuto non più sostenibile economicamente l'opera.

Le reazioni Il sindaco di Brindisi, Giuseppe Marchionna, ha parlato di ragioni «degne di rispetto», sottolineando come la società non abbia mai messo in dubbio la solidità progettuale dell'investimento. Allo stesso tempo ha evidenziato l'importanza della dichiarazione con cui Edison conferma la centralità strategica della Puglia nelle proprie politiche energetiche e industriali.

Di tono completamente diverso le reazioni delle forze che per anni si sono opposte all'impianto. Il Movimento 5 Stelle di Brindisi ha accolto «con soddisfazione» la rinuncia, ricordando le battaglie contro un'opera ritenuta pericolosa e incompatibile con la vocazione del porto. Secondo il movimento, il progetto avrebbe sottratto una banchina strategica alla logistica e alle attività commerciali senza garantire reali ricadute occupazionali.

Sulla stessa linea anche l'ex sindaco Riccardo Rossi, che ha definito il progetto «incompatibile con lo sviluppo del porto» e «insostenibile economicamente», chiedendo ora la revoca definitiva di tutte le autorizzazioni ancora esistenti.

Molto duro anche l'intervento dell'ex segretario generale della Cgil brindisina Antonio Macchia, che ha rivendicato la battaglia condotta nel 2019 contro il deposito. «La città disse no», ha scritto, ricordando le mobilitazioni popolari e accusando chi sosteneva il progetto di aver costruito «una narrazione fatta di miliardi immaginari, convegni patinati e cene di gala». Dal Partito Democratico cittadino e da diversi consiglieri comunali emerge invece la volontà di trasformare la rinuncia di Edison in un nuovo punto di partenza. Per il PD, così come per i consiglieri Roberto Quarta e Diego Rachiero, la liberazione delle aree di Costa Morena Est rappresenta un'occasione strategica per ripensare il futuro del porto



L'Edicola del Sud (ed. Bari-BAT-Foggia-Basilicata)

Brindisi

attraverso logistica, intermodalità, turismo, cantieristica e transizione ecologica. Una posizione opposta arriva invece dalla CISL e dalla Femca Cisl, che parlano apertamente di «occasione mancata» sul piano industriale e occupazionale. Secondo i segretari Antonio Baldassarre e Marcello De Marco, la rinuncia certifica il progressivo ridimensionamento del ruolo strategico di Brindisi nelle politiche energetiche nazionali e dimostra l'assenza di una vera strategia industriale per il territorio.

Ora il confronto si sposta inevitabilmente sul futuro del porto brindisino. Tutti, pur da posizioni diverse, chiedono un tavolo istituzionale con l'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale** per definire una nuova visione di sviluppo. Dopo sette anni di dibattito sul «bombolone» di Costa Morena, Brindisi si ritrova davanti a una nuova sfida: trasformare una lunga stagione di conflitto in un'occasione concreta di rilancio economico e occupazionale.

Edison rinuncia al deposito Gnl «Non sussistono più le condizioni»

In una nota la società ha comunicato ufficialmente la volontà di rinunciare al controverso investimento che aveva previsto a Brindisi, sulla banchina di Costa Morena Est, anche alla luce dei ritardi accumulati e dell'incremento dei costi dell'opera

Franc esco RIBEZZO PICCININ Nonostante la proroga, da parte del ministero, dei termini per avviare la costruzione, Edison ha ufficializzato nelle scorse ore la volontà di non realizzare più l'investimento che aveva previsto sulla banchina di Costa Morena Est. L'annuncio è stato affidato ad una nota ufficiale diramata dall'azienda.

"Con riferimento al progetto relativo allo sviluppo di un deposito costiero Gnl a Brindisi, Edison ha verificato che non sussistono più le condizioni per proseguire con l'investimento per la realizzazione dell'opera in ragione della estrema volatilità del contesto economico-finanziario, geopolitico e di mercato attuali, anche alla luce dei ritardi accumulati e del conseguente incremento dei costi.

Fattori questi che incidono in modo sostanziale sul profilo di rischio e sulla sostenibilità economica del progetto, nonostante esso stesso mantenga solidità progettuale e validità industriale".

In sostanza, l'azienda spiega la scelta con le mutate condizioni geopolitiche a livello mondiale, in particolare sul fronte dell'energia, ma allo stesso tempo sembra lanciare un'accusa nei confronti di chi, sul territorio, ha portato avanti una battaglia per contestare non tanto l'investimento in sé ma la sua localizzazione. Edison, infatti, conferma "che il Gnl e il Biognl sono combustibili alternativi indispensabili ad accompagnare la transizione energetica e la decarbonizzazione del trasporto pesante e marittimo, in coerenza con le direttive europee e i regolamenti dell'Organizzazione Marittima Internazionale in materia, che identificano questi vettori come strategici per l'abbattimento delle emissioni inquinanti". In questo senso, la Puglia "si conferma per Edison un territorio di elevata rilevanza strategica, nel quale la società è presente lungo tutta la catena del valore dell'energia: dalla produzione elettrica da fonti rinnovabili e flessibili ai servizi a valore aggiunto per i clienti, fino ai green gas". Il gruppo, infine, ribadisce "il suo impegno a lavorare con le istituzioni, le imprese e le comunità locali per contribuire a una crescita sostenibile del territorio, generando valore condiviso nel pieno rispetto delle specificità e delle vocazioni locali, coniugando innovazione industriale, decarbonizzazione, sviluppo economico e sociale".

La decisione di Edison rinunciare definitivamente al progetto mette la parola fine su una vicenda industriale complessa e tormentata, il cui iter burocratico ha superato i sei anni di stallo. L'istanza ufficiale per il deposito, presentata dalla società nel dicembre del 2019, prevedeva la realizzazione di un deposito



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

strutturato secondo la tecnologia "Small Scale Gnl". L'opera era stata progettata per garantire una capacità complessiva di stoccaggio pari a circa 17.000 metri cubi di gas naturale liquefatto, da localizzare in un'area nevralgica del porto. Dal punto di vista strettamente tecnico, il progetto prevedeva l'attrezzaggio completo della banchina di Costa Morena Est. La struttura avrebbe dovuto disporre di impianti idonei sia a consentire lo scarico in sicurezza del Gnl dalle navi metaniere, sia a permettere il successivo e rapido caricamento dei vettori destinati al trasporto di piccola scala, nello specifico le navi bettoline per il rifornimento marittimo e le autobotti per la rete di distribuzione stradale. Sebbene l'iter di autorizzazione ambientale presso il ministero competente si fosse concluso con esito positivo già nel 2022, la cantierizzazione dell'area è rimasta a lungo congelata a causa di una lunga battaglia col territorio, culminata in un contenzioso giudiziario amministrativo. A formalizzare le contestazioni era stato in particolare il consorzio Asi. Al centro dello scontro legale vi era la questione del rispetto delle distanze minime di sicurezza dai binari presenti in banchina. Il consorzio, in particolare, temeva potenziali interferenze e rischi per l'esercizio delle attività logistiche retroportuali. Questa complessa controversia sul fronte della sicurezza si è trascinata per diversi gradi di giudizio fino al gennaio del 2025, momento in cui il Consiglio di Stato ha respinto in via definitiva l'appello dell'Asi, sbloccando definitivamente l'opera. Che, tuttavia, nel frattempo non è mai stata realizzata. A minare la sostenibilità economica del progetto sembra esserci stata anche l'incertezza sul fronte dei finanziamenti pubblici. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il sindaco: «Peccato. Banchine a bando» Confindustria e Cna: «Occasione persa»

Edison abbandona l'idea di realizzare il deposito gnl a Brindisi e, con varie sfumature, i vari attori del territorio si domandano come attrarre nuovi operatori economici nelle aree che ora saranno libere. Il sindaco, Giuseppe Marchionna, prende atto della decisione, sottolineando che "questa è un'iniziativa privata, nel momento in cui non ha margini di economicità, le imprese private hanno tutto il diritto di cambiare idea". Una rinuncia che pone il tema di zone da riempire di investimenti: «Questo dipenderà dall'Autorità portuale, che per quanto ne so metterà a bando l'area per eventuali altri interessati».

Questo, anche nell'ottica dell'accordo di programma sulla decarbonizzazione che «è ancora in fieri, quindi non abbiamo ancora definito puntualmente le iniziative. Al di là di questo, però, c'è come detto un problema anche di tipo giuridico: le banchine vengono affidate attraverso bandi pubblici quindi nello specifico quella parte di banchina che adesso verrà liberata, dovrà essere sottoposta alle procedure di legge». Il primo cittadino, pur dicendosi dispiaciuto, sostiene che «probabilmente, se avessimo fatto prima, oggi avremmo una struttura in più, soprattutto in quelli che sono i combustibili di transizione, che però, devo dire, pur essendo prodotti, al momento non trovano vettori che li utilizzino: se i camion, i treni, gli aerei, le navi non vanno a gnl, o quantomeno non vengono costruiti in numero sufficiente per garantire un'efficienza economica, le aziende che pure avevamo previsto questo ragionamento si tirino indietro. Tutto questo, ovviamente, oltre ai ritardi che pure abbiamo accumulato, in un dibattito, che ha coinvolto la città da non mi ricordo più quanti anni».

Fattori che, conclude Marchionna, si vanno a sommare alla complicata situazione internazionale con gli scenari di guerra che influiscono anche sul mercato energetico. Il presidente di Confindustria, Giuseppe Danese, da un lato si è detto dispiaciuto per l'opportunità persa, con una sfumatura diversa rispetto a Marchionna, ritenendo che quel tipo di combustibile potesse avere effetti importanti nei traffici e quindi nel lavoro degli operatori portuali. La particolare delicatezza dello scenario mondiale, però, avrebbe giocato la sua parte: «Questo dimostra che le cose quando si devono fare è uno dei maggiori nemici di tempo: non si può aspettare all'eternità di fare un investimento ma si deve essere tempestivi per cercare il risultato. Comunque, se la società decide di non andare avanti, vuol dire che avrà fatto il suo business plan e non l'avrà considerato a redditizio, con un passo indietro. E questo dovrebbe far riflettere un po' tutti quanti».

Riguardo i possibili scenari per quell'area, Danese ricorda che «Costa Morena Est è un'area appetibile che ci possiamo vendere al mercato globale e magari, senza pensare alle classiche idee, potrebbe arrivare



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

un operatore con un'idea nuova e con un traffico nuovo che potrebbe essere interessante».

Questo anche perché il numero uno degli industriali ricorda che il porto di Brindisi abbia una vocazione polifunzionale, compresa quella industriale: «Dobbiamo cercare di sfruttare al massimo e al meglio le aree disponibili. È stato disegnato un piano regolatore dall'operatore portuale, sentendo gli operatori e sentendo tutti gli attori interessati». In questo senso, Danese guarda favorevolmente all'opera di promozione che il presidente dell'Authority, **Francesco Mastro**, sta facendo nei vari saloni internazionali, sottolineando l'importanza di far conoscere le potenzialità dello scalo: «Perché noi potremmo attirare traffici a cui ora non siamo preparati, ma sapendo che c'è l'intenzione, potremmo attrezzarci sulla base di quelle che sono le richieste». Franco Gentile di Cna esordisce che «non si può gioire in quanto si perdono occasioni di sviluppo economico ed occupazionale. Tra l'altro, il deposito di Gnl non avrebbe comportato conseguenze negative dal punto di vista ambientale». Pur prendendo atto delle motivazioni di Edison, però, ricorda che «parliamo di condizioni negative che non riguardano solo Brindisi, anche se proprio qui, per effetto del processo di decarbonizzazione, siamo obbligati ad accelerare il passo per compensare la chiusura di cicli produttivi che riguardano i comparti energetico e chimico». Anche per questo, l'auspicio di Gentile è che si possa arrivare a far partire gli investimenti nell'ambito dell'accordo di programma in lavorazione al Ministero del Made in Italy, coordinato dal commissario di governo Luigi Carnevale. F.Tri. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La politica si divide sul ritiro Rossi: «Progetto incompatibile»

Francesco TRINCHERA Tra chi si rammarica per un'occasione mancata, chi vede una vittoria politica dopo aver combattuto contro il progetto e chi chiede nuovi investimenti per l'area, l'annuncio di Edison di aver abbandonato il deposito di gas naturale liquefatto suscita diverse reazioni. Dalla maggioranza, Pasquale Luperti (Alleanza cittadina) e Michelangelo Greco (Movimento regione Salento) spiegano di essere favorevoli ad investimenti, a patto che non siano sulle banchine del porto, «sottraendo spazi vitali per lo sviluppo dell'economia del mare. Si è trattato di scelte azzardate compiute da chi aveva il compito di decidere le soluzioni migliori per lo sviluppo del nostro porto». I due chiedono all'**Autorità portuale** quale sia la destinazione da dare all'area, così come quella occupata da Enel, alla luce della crisi dello scalo brindisino. Mario Borromeo (Fratelli d'Italia) sostiene che, al di là di valutazioni tecniche, «in una fase di forte crisi industriale e di incertezza occupazionale, la perdita di un potenziale investimento non può essere considerata una buona notizia per il territorio. Si trattava di un progetto ereditato da un iter autorizzativo avviato ben prima di questa maggioranza, ma che avrebbe potuto rappresentare una prospettiva di sviluppo e occupazione per Brindisi».

Tra le opposizioni, però, Riccardo Rossi ricorda di essersi opposto al progetto "perché incompatibile con lo sviluppo del Porto di Brindisi, perché pericoloso per la vicinanza con la città, perché insostenibile economicamente". L'ex sindaco annuncia anche che verificherà «se è giunta comunicazione ufficiale da parte di Edison della rinuncia al progetto indirizzata al Ministero, alla Regione Puglia ed al Comune di Brindisi».

Il gruppo consiliare del Pd, invece, insiste sulla necessità di dare una nuova vocazione a quell'area: «Senza più i vincoli legati al rischio industriale, è necessario avviare da subito una programmazione libera, diversificata e pienamente in linea con le sfide di sviluppo del territorio. Gli spazi liberati ci permetteranno di potenziare concretamente la vocazione logistica del nostro porto, incrementando il traffico intermodale, i collegamenti marittimi per le merci e le rotte passeggeri, consolidando così il ruolo di Brindisi come crocevia centrale nel Mediterraneo». In particolare, si fa appello a filiere nella transizione ecologica compatibile, «come la logistica per l'eolico offshore, la cantieristica navale e le tecnologie pulite». Dello stesso avviso Attiva Brindisi con Diego Rachiero, che fa appello ad una visione condivisa con l'**Autorità portuale** con un tavolo istituzionale permanente: «Le aree liberate a Costa Morena devono diventare il fulcro di un porto moderno, polifunzionale e sostenibile: logistica e intermodalità, turismo, transizione ecologica, cantieristica navale sono tutti settori ad altissima intensità occupazionale, capaci di generare posti di lavoro qualificati, stabili e sicuri anche per l'indotto locale». Roberto Fusco e Pierpaolo Strippoli (Movimento 5 stelle) si dicono soddisfatti



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

della rinuncia, ricordando di aver sempre evidenziato la pericolosità dell'impianto. I due auspicano anche «che l'**Autorità Portuale** provveda subito alla revoca della concessione ad Edison di utilizzo della banchina di Costa Morena Est e che si ponga a disposizione tale preziosa area nell'ambito del progetto di riconversione industriale della città di Brindisi».

Roberto Quarta, consigliere indipendente, parla di «furia francese, ritirata spagnola» dell'azienda ed è molto critico con certe parti della politica locale che «hanno mostrato un atteggiamento di sudditanza nei confronti dei grandi colossi energetici». Al tempo stesso, ritiene «indispensabile, e non più rinviabile, aprire un confronto vero e pubblico con tutta la comunità: cittadini, associazioni, categorie produttive, mondo del lavoro, giovani e realtà sociali».

Tra i sindacati c'è rammarico per Cisl e Femca: la prima con Antonio Baldassarre parla di «ennesima occasione mancata sul piano industriale, occupazionale e la definitiva archiviazione di un investimento considerato strategico per il futuro energetico e produttivo tanto dell'area brindisina quanto del paese», mentre per Femca Marcello De Marco parla di una rinuncia che «giunge in una fase già estremamente delicata per il nostro sistema produttivo, che è alle prese con transizioni industriali, energetiche, ambientali».

Uiltec con Carlo Perrucci è critico con gli eccessi di burocrazia e battaglie legali: «Investimenti notevoli privati da parte di multinazionali che purtroppo si scontrano con una realtà territoriale priva di strategia industriale e di sostegno ad un settore che negli anni ha letteralmente sostenuto l'economia e gli aspetti occupazionali dell'intera provincia». Massimo Pagliara (Cisal) ritiene che al di là del necessario rigore in tema ambientale «il rischio, ora, è che Brindisi continui a vivere una transizione "a perdere": si chiudono o si ridimensionano gli impianti tradizionali, ma senza che arrivino in tempi certi nuovi investimenti capaci di sostituire davvero occupazione e produzione industriale». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Pace tra Marchionna e Di Donna «Dialogo sulla gestione del porto»

Dopo la tempesta il sereno.

Sembrano infatti rientrate le tensioni tra il primo cittadino e il gruppo consiliare di Forza Italia attorno ai nodi legati alla gestione del porto e ai rapporti con il presidente dell'Autorità di sistema **Francesco Mastro**. A suggellare la pace una nota partorita da Palazzo di città ma concordata tra le parti. «Nei giorni scorsi - è scritto - si sono registrate posizioni apparentemente differenti da parte del sindaco, Giuseppe Marchionna, e del capogruppo di Forza Italia, Nicola Di Donna, su questioni riguardanti il porto di Brindisi e, in particolare, la guida dell'ente portuale. Di Donna e Pasquale Luperti hanno sollecitato l'avvio di una stagione di dialogo tra il Comune e l'Autorità Portuale e, in mancanza di risposte, sono arrivati provocatoriamente ad annunciare una lettera da inviare al Ministro dei Trasporti, Matteo Salvini, per metterlo al corrente di questa situazione.

Il primo cittadino, che per la sua funzione ha ovviamente maggiori opportunità di incontro e di confronto con l'avvocato **Francesco Mastro**, ha ritenuto di chiarire che non ci sono i presupposti per coinvolgere il Ministro e che, evidentemente, la vicenda può essere ricomposta a livello locale, nella consapevolezza che, da parte di tutti, esiste e non potrebbe essere diversamente la piena volontà di non generare corto circuiti istituzionali e di assumere decisioni finalizzate a favorire i reali interessi del territorio brindisino».

Partendo da questi presupposti, nella giornata di ieri il Sindaco Marchionna ed il capogruppo Di Donna si sono incontrati ed hanno pianificato le prossime azioni sinergiche ciascuno per le proprie competenze - tese a fare chiarezza auspicando un pieno recupero dei rapporti tra Comune ed ente portuale. «In particolare, il sindaco si è impegnato di invitare a breve il Presidente **Mastro** a partecipare ad una conferenza dei capigruppo durante la quale pianificare le azioni congiunte, finalizzate alla crescita contestuale dello sviluppo dei traffici portuali ed alla piena fruizione delle aree del porto interno da parte dei cittadini. Nella stessa sede si dovrà procedere con la individuazione di un'area portuale idonea ad ospitare una Darsena pubblica e la eliminazione definitiva dei distanziatori che sono ancora presenti sulla banchina prospiciente il lungomare Regina Margherita». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Nautilus

Taranto

AdSP MI: Stakeholder Meeting del progetto TERRITORY, Lunedì 25 maggio 2026

Lunedì 25 maggio 2026, si terrà, presso la sede dell'AdSP MI, lo Stakeholder Meeting del progetto TERRITORY - sTrenghening disastER Response capaclties ThrOUGH dRone technologY - finanziato dal Programma Interreg IPA South Adriatic 2021-2027. L'evento vedrà la partecipazione del partner capofila del progetto, il DTA - Distretto Tecnologico Aerospaziale, della AdSP del mare deòp Ionio e degli stakeholder che potranno contribuire alla raccolta di contributi ed esperienze utili per verificare la possibile integrazione di un sistema che prevede l'utilizzo dei droni (UAS) e dell'Intelligenza Artificiale (AI) nel contesto portuale di **Taranto**, per finalità di monitoraggio ambientale e rilevazione tempestiva dei rischi in porto. Per l'occasione, saranno inoltre esposti alcuni droni e sistemi tecnologici impiegati nelle attività di monitoraggio e controllo, offrendo un momento divulgativo delle soluzioni innovative oggetto del progetto. L'apertura del meeting sarà riservata - dalle ore 09.00 alle ore 09.30 - ad una presentazione del progetto agli organi di stampa a cura del Presidente dell'AdSP MI e del partner capofila per proseguire, successivamente, con i lavori del meeting.



America's Cup: Manfredi 'a Bagnoli nessun ritardo, anche con un team in più'

"A Bagnoli è un intervento complesso, molto articolato che però sta procedendo secondo le previsioni. Non abbiamo ritardi, se non fisiologici. Su un'operazione così complessa tutto sta procedendo regolarmente". Lo ha detto il sindaco di Napoli, Gaetano Manfredi, oggi a Cagliari alla vigilia delle regate preliminari della 38/a America's Cup, in merito ai lavori a Bagnoli in vista del 2027. "Ora abbiamo anche un team in più - ha spiegato Manfredi - quindi abbiamo dovuto fare delle modifiche perché siamo passati da cinque a sette squadre in gara. Uno in più di Barcellona, è ben augurale. Eh sì, perché l'Italia richiama molto, quindi adesso rispetto alla Spagna, Italia-Spagna 7 a 6".

Insieme con la presidente della Regione Sardegna Alessandra Todde, il sindaco di Napoli davanti alla base logistica di Luna Rossa, nel porto di Cagliari, ha parlato del grande evento internazionale di vela, ospitato per la prima volta in Italia, fortemente voluto dal Governo con Sport e Salute soggetto attuatore dell'evento. "Sì, sicuramente oggi comincia la Coppa America, e devo dire che comincia anche nel modo migliore perché si uniscono le due città - ha sottolineato Manfredi - si parte da Cagliari, si arriva

a Napoli, quindi due grandi città del Mediterraneo, due grandi storie, perché sono due città che hanno tremila anni di storia, che sono nate sul mare. E anche un modo per far vedere che esiste un sistema delle città, un sistema delle città sul Mediterraneo che ha un grande valore culturale ma anche un grande valore politico. Quindi per noi è una grande soddisfazione che la partenza della Coppa America a Napoli si faccia a Cagliari". Ci sarà una regata preliminare anche a Napoli? "Sì, si farà e in questi giorni saprete anche la data", ha confermato il sindaco Manfredi.

Riproduzione riservata © Copyright ANSA.



"A Bagnoli è un intervento complesso, molto articolato che però sta procedendo secondo le previsioni. Non abbiamo ritardi, se non fisiologici. Su un'operazione così complessa tutto sta procedendo regolarmente". Lo ha detto il sindaco di Napoli, Gaetano Manfredi, oggi a Cagliari alla vigilia delle regate preliminari della 38/a America's Cup, in merito ai lavori a Bagnoli in vista del 2027. "Ora abbiamo anche un team in più - ha spiegato Manfredi - quindi abbiamo dovuto fare delle modifiche perché siamo passati da cinque a sette squadre in gara. Uno in più di Barcellona, è ben augurale. Eh sì, perché l'Italia richiama molto, quindi adesso rispetto alla Spagna, Italia-Spagna 7 a 6". Insieme con la presidente della Regione Sardegna Alessandra Todde, il sindaco di Napoli davanti alla base logistica di Luna Rossa, nel porto di Cagliari, ha parlato del grande evento internazionale di vela, ospitato per la prima volta in Italia, fortemente voluto dal Governo con Sport e Salute soggetto attuatore dell'evento. "Sì, sicuramente oggi comincia la Coppa America, e devo dire che comincia anche nel modo migliore perché si uniscono le due città - ha sottolineato Manfredi - si parte da Cagliari, si arriva a Napoli, quindi due grandi città del Mediterraneo, due grandi storie, perché sono due città che hanno tremila anni di storia, che sono nate sul mare. E anche un modo per far vedere che esiste un sistema delle città, un sistema delle città sul Mediterraneo che ha un grande valore culturale ma anche un grande valore politico. Quindi per noi è una grande soddisfazione che la partenza della Coppa America a Napoli si faccia a Cagliari". Ci sarà una regata preliminare anche a Napoli? "Sì, si farà e in questi giorni saprete anche la data", ha confermato il sindaco Manfredi.

America's Cup: Manfredi, 'per Napoli un indotto economico di 1,5 miliardi'

"C'è una stima che varia dal miliardo al miliardo e mezzo di ricadute complessivamente. Però questo guardando sia la ricaduta diretta, che riguarda ovviamente l'attrazione turistica durante tutto l'evento e gli investimenti fatti, ma anche il ritorno d'immagine". Così il sindaco di Napoli, Gaetano Manfredi, oggi a Cagliari alla vigilia delle regate preliminari della Louis Vuitton 38/a America's Cup, in merito alla ricaduta economica per il territorio campano che ospiterà la fase finale del trofeo sportivo più antico del mondo, ospitato per la prima volta in Italia. "Ma io mi permetto di dire - ha aggiunto Manfredi - che questo ritorno d'immagine a Cagliari è molto di più di 50 milioni di euro (come stimato dalla Regione Sardegna, ndr), perché non dobbiamo valutare solamente l'indotto economico diretto, dobbiamo capire che cosa significa per una città avere una vetrina globale come può essere la Coppa America. Quindi si tratta veramente di una cosa importante per i territori, è molto importante per Cagliari, molto importante per Napoli". 'A Bagnoli nessun ritardo, anche con un team in più' "A Bagnoli è un intervento complesso, molto articolato che però sta procedendo secondo le previsioni. Non abbiamo ritardi, se non fisiologici. Su un'operazione così complessa tutto sta procedendo regolarmente". Lo ha detto il sindaco di Napoli, Gaetano Manfredi, oggi a Cagliari alla vigilia delle regate preliminari della 38/a America's Cup, in merito ai lavori a Bagnoli in vista del 2027. "Ora abbiamo anche un team in più - ha spiegato Manfredi - quindi abbiamo dovuto fare delle modifiche perché siamo passati da cinque a sette squadre in gara. Uno in più di Barcellona, è ben augurale. Eh sì, perché l'Italia richiama molto, quindi adesso rispetto alla Spagna, Italia-Spagna 7 a 6". Insieme con la presidente della Regione Sardegna Alessandra Todde, il sindaco di Napoli davanti alla base logistica di Luna Rossa, nel porto di Cagliari, ha parlato del grande evento internazionale di vela, ospitato per la prima volta in Italia, fortemente voluto dal Governo con Sport e Salute soggetto attuatore dell'evento. "Sì, sicuramente oggi comincia la Coppa America, e devo dire che comincia anche nel modo migliore perché si uniscono le due città - ha sottolineato Manfredi - si parte da Cagliari, si arriva a Napoli, quindi due grandi città del Mediterraneo, due grandi storie, perché sono due città che hanno tremila anni di storia, che sono nate sul mare. E anche un modo per far vedere che esiste un sistema delle città, un sistema delle città sul Mediterraneo che ha un grande valore culturale ma anche un grande valore politico. Quindi per noi è una grande soddisfazione che la partenza della Coppa America a Napoli si faccia a Cagliari". Ci sarà una regata preliminare anche a Napoli? "Sì, si farà e in questi giorni saprete anche la data", ha confermato Manfredi.

Riproduzione riservata © Copyright ANSA.



Cagliari si prepara all'America's Cup: controlli rafforzati tra mare, porto e aeroporto

In città attesi team internazionali, delegazioni e migliaia di visitatori. Prefettura e forze dell'ordine al lavoro su flussi, trasporti e gestione delle emergenze. Cagliari si prepara ad accogliere la prima regata preliminare della 38^a America's Cup, il grande appuntamento internazionale della vela che dal 21 al 24 maggio porterà nel Golfo degli Angeli i principali team del circuito mondiale. Le regate della "Louis Vuitton - 38^a America's Cup" anticipano la competizione finale in programma a Napoli nel 2027 e riporteranno il capoluogo sardo al centro della scena velica internazionale. In mare si sfideranno Emirates Team New Zealand Luna Rossa Prada Pirelli Gbr Challenge La Roche-Posay Racing Team e Tudor Team Alinghi. L'evento richiamerà in città migliaia di visitatori, operatori del settore, addetti ai lavori e delegazioni straniere. Proprio per questo, nelle ultime settimane, Prefettura e istituzioni hanno lavorato alla definizione di un articolato piano di sicurezza discusso nel corso delle riunioni del Comitato provinciale per l'ordine e la sicurezza pubblica. Al centro degli incontri soprattutto la gestione dei flussi di pubblico, la viabilità urbana, la sicurezza delle aree interessate dalle competizioni e il coordinamento dei servizi di emergenza. Previsto il rafforzamento dei controlli sul territorio, insieme a specifiche misure di sicurezza marittima, portuale e aerea. Parallelamente sono stati attivati tavoli tecnici dedicati alla mobilità e ai trasporti, oltre alla pianificazione delle attività legate alla gestione sanitaria e all'assistenza. La macchina organizzativa punta a garantire il regolare svolgimento della manifestazione in uno degli eventi sportivi internazionali più importanti ospitati dalla Sardegna negli ultimi anni.



In città attesi team internazionali, delegazioni e migliaia di visitatori. Prefettura e forze dell'ordine al lavoro su flussi, trasporti e gestione delle emergenze. Cagliari si prepara ad accogliere la prima regata preliminare della 38^a America's Cup, il grande appuntamento internazionale della vela che dal 21 al 24 maggio porterà nel Golfo degli Angeli i principali team del circuito mondiale. Le regate della "Louis Vuitton - 38^a America's Cup" anticipano la competizione finale in programma a Napoli nel 2027 e riporteranno il capoluogo sardo al centro della scena velica internazionale. In mare si sfideranno Emirates Team New Zealand Luna Rossa Prada Pirelli Gbr Challenge La Roche-Posay Racing Team e Tudor Team Alinghi. L'evento richiamerà in città migliaia di visitatori, operatori del settore, addetti ai lavori e delegazioni straniere. Proprio per questo, nelle ultime settimane, Prefettura e istituzioni hanno lavorato alla definizione di un articolato piano di sicurezza discusso nel corso delle riunioni del Comitato provinciale per l'ordine e la sicurezza pubblica. Al centro degli incontri soprattutto la gestione dei flussi di pubblico, la viabilità urbana, la sicurezza delle aree interessate dalle competizioni e il coordinamento dei servizi di emergenza. Previsto il rafforzamento dei controlli sul territorio, insieme a specifiche misure di sicurezza marittima, portuale e aerea. Parallelamente sono stati attivati tavoli tecnici dedicati alla mobilità e ai trasporti, oltre alla pianificazione delle attività legate alla gestione sanitaria e all'assistenza. La macchina organizzativa punta a garantire il regolare svolgimento della manifestazione in uno degli eventi sportivi internazionali più importanti ospitati dalla Sardegna negli ultimi anni.



«Messina? Non sia città di passaggio

E l'I-Hub torni nel luogo originario»

Altri due ministri al fianco del candidato sindaco del Centrodestra Marcello Scurria, per rilanciare due temi chiave: Mazzi in un lido sulla spiaggia parla di turismo, Foti di Pnrr «nel luogo del delitto»

SEBASTIANO CASPANELLO

Il primo appuntamento è in riva al mare, in uno dei lidi della riviera nord. Le spiagge sono ancora vuote, mailclima, adunpaio di giorni dal silenzio elettorale, è torrido e Marcello Scurria "schiera" altri due ministri al suo fianco. Il primo è Gianmarco Mazzi, che nel governo Meloni si occupa di turismo, che sposa uno dei refrain del programma del candidato sindaco del Centrodestra: «Da città di passaggio a destinazione turistica». E lo fa così, con al fianco la sottosegretaria forzista e vicesindaca designata Matilde Siracusano e l'assessora regionale al Turismo Elvira Amata, quota Fratelli d'Italia: «**Messina** oggi è percepita solo come il luogo dove attraccano i traghetti - dice il ministro -, ma questo è un errore. **Messina** ha valori, qualità e caratteristiche tali da poter aspirare a diventare una vera destinazione turistica, forse la prima della Sicilia proprio per la sua posizione strategica». Mazzi delle vacanze le ha pure trascorse, da poco più che adolescente, a **Messina**, ospite di una famiglia a Ganzirri: «Questa città mi sta a cuore, quando Scurria sarà eletto sindaco verrà a trovarmi al Ministero, appuntamento già fissato, per pianificare le fasi operative del suo programma. Sappiamo che ogni turista diventa un ambasciatore del territorio, se accolto bene, racconterà la bellezza della Sicilia e di **Messina**». Scurria non ha dubbi, «con il nostro programma saranno creati posti di lavoro ed opportunità. **Messina** ha tutto quello che serve per diventare ambita meta turistica».

Più che al turismo, mira al lavoro - futuro, giovanile, delle start-up - un altro degli argomenti chiave della campagna elettorale di Scurria, l'I-Hub. Argomento che viene affrontato insieme al secondo ministro di giornata, Tommaso Foti (Affari europei, Pnrr e Politiche di coesione), in un luogo simbolo: l'area degli ex magazzini generali, dove ancora campeggia il pala7zone fantasma degli ex Silos Granai. La questione è nota: l'ex amministrazione Basile ha deciso di trasferire il progetto dell'I-Hub più a sud, nell'area delle Ferrovie dello Stato tra via Santa Cecilia e via Don Blasco, per realizzare qui, nell'area portuale, un spazio pubblico, una "terrazza" sul mare; Scurria, invece, sostiene che l'I-Hub debba tornare lì dove era previsto, lì dove lo aveva previsto Carlotta Previti quando era assessora di Cateno De Luca, e oggi lo ribadisce nelle vesti di assessora designata di Scurria.

«Questo è il luogo del delitto- dice il candidato sindaco -, per il progetto I-Hub dello Stretto si sono perdute ingenti risorse, noi intendiamo recuperarle e realizzare la struttura nel luogo fronte mare, inizialmente previsto. Il modello si ispira alle esperienze internazionali che negli ultimi vent'anni



Gazzetta del Sud**Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni,
Reggio Calabria Saline Ioniche**

hanno dimostrato come la concentrazione nello stesso spazio urbano di ricerca scientifica, capitale umano e investimenti privati generi occupazione qualificata, crescita economica e innovazione diffusa. E la scelta del waterfront assume in questo quadro un valore strategico centrale». Foti annuisce, dice di augurarsi che «la futura amministrazione comunale decida di non lasciare una bruttura del genere, ma di poter sfruttare l'occasione per avere effettivamente un polo innovativo che possa servire sia come attrazione per il sistema delle imprese che come laboratorio per i tanti giovani che studiano». E poi - anche qui a fianco di Siracusano e Amata - allarga il discorso al Pnrr, sebbene senza fornire dati specifici su **Messina**: «La rendicontazione delle spese non viene fatta ovunque allo stesso modo. Ci sono realtà che sembrano indietro e poi rendicontano all'ultimo momento. Bisognerà aspettare il 31 agosto per avere un quadro definitivo. Il mio invito è comunque quello di accelerare, i margini per recuperare ormai sono veramente stretti. Il Pnrr, comunque, ha avuto un effetto molto importante anche sul prodotto interno lordo della Sicilia. Noi per il Sud avevamo previsto una territorializzazione pari a 140 % dei finanziamenti complessivi del Pnrr e questa percentuale è stata perfettamente mantenuta». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Collegamenti veloci con le Eolie Svolta tra opportunità e incognite

Il Comune avvia l'affidamento triennale del servizio superando la formula sperimentale introducendo la possibilità di attracchi notturni grazie ai nuovi adeguamenti del pontile

Archiviata la lunga fase della sperimentaltà, Palazzo dell'Aquila punta a stabilizzare i collegamenti marittimi tra Patti e le Isole Eolie con un affidamento triennale e la possibilità di attivare finalmente anche il servizio notturno. Lo schema di avviso esplorativo per la manifestazione d'interesse è ora pubblico e riguarda l'assegnazione di 4 posti di ormeggio temporaneo destinati a unità da diporto ad uso turistico-commerciale per il collegamento diretto con l'arcipelago eoliano dal pontile prospiciente il piazzale Alioto, con ulteriore facoltà di organizzare mini crociere costiere nel triennio 2026-28.

Due le novità principali: il superamento della formula sperimentale e quindi annuale, e la possibilità di utilizzare l'approdo anche nelle ore notturne, resa possibile dalle prescrizioni sul segnalamento marittimo richiamate nel nuovo disciplinare avallato dalla Capitaneria di **Porto di Milazzo**.

Proprio l'assenza del "faro" aveva rappresentato un ostacolo alla sostenibilità del servizio, costringendo spesso i passeggeri a rientri via terra da **Milazzo** o Capo d'Orlando. Ma il cambio di impostazione non cancella ancora contraddizioni temporali, che rischiano di condizionare anche la stagione ormai alle porte. Il periodo operativo "presunto" viene indicato dall'1 giugno a 131 ottobre 2026, sebbene la scadenza per la presentazione delle domande sia fissata al 3 giugno. Il 20 giugno è invece il termine entro cui l'eventuale assegnatario del servizio dovrà completare gli interventi previsti quale canone compensativo: manutenzioni del pontile, installazione di gavitelli e segnaletica, adeguamenti necessari per l'attracco notturno. Tempistiche che lasciano aperta la domanda: quando partirà realmente il collegamento? Pertanto: come sarà possibile costruire una campagna promozionale efficace con una programmazione definita a stagione già cominciata? Lo stesso avviso impone agli assegnatari l'avvio, entro il 20 giugno, di attività pubblicitarie ma il rischio è che, anche quest'anno, il territorio arrivi fuori tempo massimo rispetto alle dinamiche del turismo organizzato, che richiedono pianificazioni costruite con mesi di anticipo. Se il 2024 aveva rappresentato un caso diverso (era infatti l'estate della ripartenza dopo i lavori di adeguamento dell'approdo, finanziati con fondi Feamp), il ritardo del 2025, poi tradottosi in una stagione fallimentare, ha invece fatto scricchiolare la credibilità del servizio. Resta ora da capire se il cambio di passo amministrativo si tradurrà già da questa stagione in una programmazione efficace, oppure solo in quelle successive. Se le tempistiche potrebbero pesare ancora sulla stagione in arrivo, la natura triennale dell'affidamento dovrebbe quantomeno aprire la strada a una gestione più stabile e "pianificabile" per i prossimi due anni. © RIPRODUZIONE RISERVATA.





Crociere per le Isole Il silenzio della politica spegne il progetto

A poche settimane dall'estate resta bloccata un'iniziativa che avrebbe contribuito al rilancio

FRANCO PERDICHIZZI

Il collegamento marittimo veloce Capo d'Orlando- Isole Eolie resta una chimera tra il silenzio della Regione siciliana e quella della deputazione nazionale e regionale dei Nebrodi.

L'estate è ormai alle porte, ma il collegamento marittimo tra la costa tirrenica e le sette isole resta un miraggio. Tutto tace. Un anno fa la politica sbandierava promesse e bandi di gara come vittorie già in tasca, vendendo il sogno di linee veloci capaci di proiettare finalmente il comprensorio dei Nebrodi verso il turismo marittimo. La realtà, però, si è rivelata ben diversa: dopo il flop del primo bando, deserto per mancanza di requisiti delle società partecipanti, la promessa di sbloccare la situazione a settembre è evaporata. Oggi, a maggio inoltrato, il silenzio della Regione rimane assordante e, quello che è peggio, è che anche i deputati regionali e nazionali di qualsiasi bandiera pare abbiano dato, con il loro silenzio, l'addio ad una battaglia che, l'anno scorso, li aveva visti protagonisti.

Per l'intera comunità dei Nebrodi si tratta di un danno economico enorme. Il collegamento estivo con le Eolie, infatti, potrebbe rappresentare il motore trainante per il rilancio dell'intero territorio. Capo d'Orlando, grazie alla sua posizione baricentrica e strategica tra mare e montagna, rappresenta infatti la naturale "porta del mare" per l'entroterra. Una tratta giornaliera stabile permetterebbe di creare pacchetti turistici integrati, intercettando chi soggiorna sui Nebrodi ma desidera raggiungere rapidamente le isole. La rete ferroviaria e stradale potrebbe drenare i flussi turistici provenienti da Cefalù e dall'area tirrenica, replicando e potenziando i successi del passato. Anni fa, infatti, i pullman di turisti arrivavano quotidianamente dai villaggi di Pollina e Cefalù verso lo scalo orlandino che, ironia della sorte, era ancora un'incompiuta. Oggi il **porto** di Capo d'Orlando è completato da sette anni e vanta sei "bandiere blu" consecutive: con servizi avanzati e un collegamento stabile, diventerebbe uno snodo cruciale in grado di alleggerire la pressione sul **porto** di **Milazzo**. Nonostante il pressing iniziale dei sindaci del territorio, che ora sembra scemare sotto il peso della delusione, Palermo continua a tacere. Nessuno si muove e così, anche per quest'anno, il sogno di unire i Nebrodi alle Eolie rischia di rimanere una chimera.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Sicilia

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

Rimorchio nello Stretto, gara da 251 milioni

Mobilità marittima. Al vaglio della commissione l'offerta per la gestione unica dei servizi per i prossimi 15 anni

Fortunato Marino È al vaglio della commissione giudicatrice l'unica offerta presentata per l'aggiudicazione del servizio di rimorchio nei porti dell'area dello Stretto. Il termine per la presentazione delle proposte è scaduto lo scorso 31 marzo e, senza particolari colpi di scena, a partecipare alla gara europea è stata soltanto Rimorchiatori Augusta.

La società, appartenente al gruppo Mediterranean Shipping Company attraverso la divisione Medtug, si prepara dunque a ottenere il rinnovo della concessione, scaduta alla fine dello scorso anno. La procedura riguarda gli scali di Messina, Milazzo, Reggio Calabria, Villa San Giovanni e Tremestieri e prevede un nuovo affidamento della durata di 15 anni. Una scelta considerata strategica per garantire stabilità e continuità a un servizio ritenuto essenziale per la sicurezza della navigazione e per le manovre delle navi in ingresso e in uscita dai porti.

La gara ha un valore complessivo di 251 milioni di euro, una cifra senza precedenti per un'area marittima centrale nel **sistema** dei collegamenti tra Sicilia e Calabria e, più in generale, nelle rotte del Mediterraneo. Nello Stretto di Messina, infatti, si registrano ogni anno oltre 100mila movimenti tra traghetti, navi da crociera e traffico commerciale in transito. Secondo quanto previsto dal bando, la futura concessione sarà improntata a una gestione coordinata del servizio, con l'obiettivo di rendere più efficiente l'organizzazione dei mezzi e migliorare la qualità delle prestazioni. Ma verrà meno il principio della "prontezza operativa", che per anni ha caratterizzato il comparto.

La scelta di accorpate più porti in un unico affidamento nasce dall'esperienza maturata dal 2017, quando è stato avviato un modello organizzativo integrato tra gli scali di competenza dell'**Autorità di sistema portuale**. Il nuovo assetto prevede l'impiego complessivo di 7 rimorchiatori: 5 destinati al servizio ordinario e 2 di supporto, pronti a intervenire in caso di sostituzioni, emergenze o picchi di traffico. La distribuzione dei mezzi prevede 4 unità operative nel porto di Milazzo e 1 a Messina, oltre ai 2 rimorchiatori di seconda linea.

Significativo anche l'impegno economico previsto. Il valore massimo stimato della concessione supera i 16 milioni di euro annui, in linea con i volumi di attività registrati negli ultimi anni. Il bando definisce anche i livelli occupazionali necessari allo svolgimento delle attività. È previsto l'impiego di almeno undici equipaggi, con una composizione conforme alle tabelle di armamento vigenti. La nuova concessione rappresenta un passaggio cruciale per il futuro dell'organizzazione **portuale** nello Stretto, con l'obiettivo di garantire sicurezza, continuità operativa e maggiore integrazione tra i



La Sicilia

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



diversi scali. Il futuro concessionario dovrà dotarsi di una sede operativa nel territorio, con base a Milazzo, da cui coordinare le attività dell'intera flotta. Con il nuovo bando prende forma il riassetto di un comparto strategico per la mobilità marittima tra Sicilia e Calabria.

Stretto Web

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

Reggio Calabria, Forza Italia rilancia. Maiolino: "dopo la nuova Aerostazione, ora cambiamo il volto del Porto"

Sono passati pochi giorni dall'inaugurazione del nuovo e futuristico terminal partenze dell'aeroporto cittadino, ma l'entusiasmo in città non accenna a spegnersi. I reggini hanno visto finalmente realizzarsi un'opera essenziale e strategica per il futuro del territorio. Un traguardo storico raggiunto grazie all'impegno politico dell'On. Francesco Cannizzaro, capace di ottenere i fondi necessari dal governo centrale attraverso un emendamento mirato. I fari su Reggio Calabria, però, non si spengono qui. I progetti di Forza Italia per il futuro della città sono ambiziosi e poggiano su una visione globale dello sviluppo: unire il cielo e il mare in un unico grande **sistema** di trasporti e accoglienza. La nostra risorsa più preziosa è il mare dello Stretto, che non è soltanto un patrimonio paesaggistico, ma la più concreta leva economica per il futuro occupazionale del territorio. Sul tema interviene Tonino Maiolino, coordinatore cittadino di Forza Italia e candidato alle prossime consultazioni elettorali del 24 e 25 maggio: "negli ultimi anni il dibattito sul rilancio del Porto di Reggio Calabria ha assunto un ruolo centrale. L'obiettivo non è più solo quello di mantenere la storica e vitale funzione di collegamento marittimo con la Sicilia, ma di trasformare lo scalo in una moderna infrastruttura turistica, commerciale e culturale, una vera e propria porta d'accesso speculare all'aeroporto" Secondo l'esponente azzurro, la modernizzazione delle infrastrutture esistenti serve a dare risposte concrete, uscendo dalle solite astrattezze. "Vogliamo un porto che dialoghi direttamente con il tessuto urbano e con la bellezza del nostro Lungomare - spiega Maiolino - un Waterfront rinnovato capace di diventare l'hub d'approdo del crocierismo internazionale. I turisti che sbarcano a Reggio devono trovare un'accoglienza d'eccellenza che li conduca direttamente a scoprire le nostre bellezze, a partire dai Bronzi di Riace, creando un indotto economico immediato per i commercianti, i ristoratori e le imprese locali" Ma la sfida è anche di governance politica. "Attraverso il potenziamento delle banchine e l'ammodernamento dei sistemi logistici - continua il coordinatore cittadino di FI - daremo a Reggio Calabria il peso decisionale che merita all'interno dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** dello Stretto. Non saremo più la periferia della governance marittima, ma i protagonisti. Questo significa attrarre investimenti nella logistica, nella manutenzione navale e nei servizi tecnici: settori in grado di generare economia reale e, soprattutto, posti di lavoro stabili per i nostri giovani, costretti troppo spesso a lasciare la propria terra" Tutto questo si appresta a diventare realtà. Grazie ai fondi stanziati dall'emendamento dell'On. Cannizzaro, anche il porto di Reggio Calabria vedrà presto una nuova luce, integrandosi con lo sviluppo turistico delle coste joniche e tirreniche. "Il porto - conclude Maiolino - sarà il motore di questa nuova primavera reggina. La centralità geografica nel Mediterraneo, la forza delle nostre



Sono passati pochi giorni dall'inaugurazione del nuovo e futuristico terminal partenze dell'aeroporto cittadino, ma l'entusiasmo in città non accenna a spegnersi. I reggini hanno visto finalmente realizzarsi un'opera essenziale e strategica per il futuro del territorio. Un traguardo storico raggiunto grazie all'impegno politico dell'On. Francesco Cannizzaro, capace di ottenere i fondi necessari dal governo centrale attraverso un emendamento mirato. I fari su Reggio Calabria, però, non si spengono qui. I progetti di Forza Italia per il futuro della città sono ambiziosi e poggiano su una visione globale dello sviluppo: unire il cielo e il mare in un unico grande sistema di trasporti e accoglienza. La nostra risorsa più preziosa è il mare dello Stretto, che non è soltanto un patrimonio paesaggistico, ma la più concreta leva economica per il futuro occupazionale del territorio. Sul tema interviene Tonino Maiolino, coordinatore cittadino di Forza Italia e candidato alle prossime consultazioni elettorali del 24 e 25 maggio: "negli ultimi anni il dibattito sul rilancio del Porto di Reggio Calabria ha assunto un ruolo centrale. L'obiettivo non è più solo quello di mantenere la storica e vitale funzione di collegamento marittimo con la Sicilia, ma di trasformare lo scalo in una moderna infrastruttura turistica, commerciale e culturale, una vera e propria porta d'accesso speculare all'aeroporto" Secondo l'esponente azzurro, la modernizzazione delle infrastrutture esistenti serve a dare risposte concrete, uscendo dalle solite astrattezze. "Vogliamo un porto che dialoghi direttamente con il tessuto urbano e con la bellezza del nostro Lungomare - spiega Maiolino - un Waterfront rinnovato capace di diventare l'hub d'approdo del crocierismo internazionale. I turisti che sbarcano a Reggio devono trovare

Stretto Web

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

idee e la concretezza dei finanziamenti già ottenuti dimostrano che Forza Italia ha la ricetta giusta per dare sviluppo, dignità e futuro alle famiglie e agli operatori economici del nostro territorio".

Catania Oggi

Catania

Pattuglie in pescheria e tassisti abusivi sanzionati: Catania accoglie 15.000 crocieristi in sicurezza

Cinque navi da crociera in due giorni, quasi 15.000 passeggeri provenienti da tutto il mondo: Catania ha messo in campo un piano straordinario di sicurezza per accogliere il maxi afflusso turistico di lunedì e martedì. La regia è stata della Polizia di Stato, in coordinamento con Comune, **Autorità Portuale**, Polizia Locale e Protezione Civile. L'operazione è stata preceduta da riunioni di pianificazione presso la Questura di Catania, con la partecipazione della Polizia di Frontiera, della Capitaneria di Porto, dell'**Autorità Portuale**, della Polizia Locale, della Protezione Civile e della responsabile della sicurezza del terminal crociere. All'interno del porto la gestione della sicurezza e della viabilità dei passeggeri è stata affidata alla Polizia di Frontiera, alla Capitaneria di Porto e all' **Autorità Portuale**, in collaborazione con lo staff del terminal. All'esterno, la Polizia Locale ha curato la viabilità in un contesto particolarmente complesso: decine di autobus in entrata e uscita per le escursioni verso l'Etna e Taormina. Nel corso dei controlli sono stati sanzionati guide e tassisti abusivi che tentavano di approfittare dei turisti presenti in città. La Protezione Civile ha fornito orientamento ai visitatori per garantire attraversamenti pedonali sicuri. Pattuglie in pescheria e al mercato Le volanti e le moto volanti della Questura hanno perlustrato il territorio concentrandosi sui luoghi di interesse turistico, con pattuglie a piedi nei mercati storici come la pescheria e la "fera 'o luni". Anche gli agenti in borghese della Squadra Mobile hanno pattugliato la zona per prevenire comportamenti illeciti. La presenza dei poliziotti in moto e in volante ha incuriosito anche i turisti più piccoli, che in più occasioni hanno chiesto di fare una foto ricordo con gli agenti.



La Sicilia Catania

Per i porti proroghe fino a fine anno Rossi: «Qui lavori iniziati in ritardo»

Leandro Perrotta Per i porticcioli arriva una proroga delle concessioni demaniali fino al 31 dicembre. Lo scorso 13 maggio lo ha deciso la Regione Siciliana che ha escluso di fatto le attività non strettamente "turistico-ricettive" da quelle che sono le norme europee che impongono un bando pubblico. Si tratta della cosiddetta "direttiva Bolkestein", la numero 123 del 2016 e, come si legge dall'atto dell'assessorato regionale Territorio e Ambiente la sua applicazione, secondo l'articolo 2 della norma europea, non vale per i servizi portuali.

Ma per gli operatori del settore catanesi non è una vittoria. A iniziare dal cavalier Pietro Rossi, fondatore dell'omonimo **porto** distrutto dal ciclone Harry: «Dopo mesi di ritardo hanno iniziato i lavori di recupero delle barche affondate martedì, con due sole ruspe e accedendo da una stradina dal deposito ferroviario.

Mentre per il ripristino della strada di accesso non si sa nulla. Stanno distruggendo un'azienda storica», dichiara. Una situazione confermata da Biagio Testa de "La Tortuga", società che gestisce il porticciolo di Ognina, «abbiamo sì superato la Bolkestein, ma di fatto non è una proroga, è solo il tempo necessario per concludere una stagione che è già iniziata senza avere i rimborsi e i finanziamenti promessi dalla politica dopo il ciclone Harry», spiega. Testa, da poco presidente di Confporti, associazione di categoria legata a Confcommercio, aggiunge: «Contiamo un milione e mezzo di danni a fronte di 19.900 euro di rimborsi. Ho banchine e pontili da ripristinare, più i grandi massi lasciati da "Harry". E non posso toccarli. Ci era stato assicurato che potevamo agire per il ripristino senza pareri, ma senza si rischia una denuncia. Siamo bloccati dalla burocrazia». E conclude: «I posti sono diminuiti, il **Porto** Rossi da solo ne aveva 300. Chi ha una barca e possibilità economiche lascerà **Catania**. E questo è un problema enorme per tutta la città», conclude.

Enrico Galeno, dell'azienda Glem che gestisce pontili a Brucoli, Acì Trezza, Stazzo e nel **porto** di **Catania**, e vice di Testa dentro Confporti, aggiunge: «L'uscita dalla Bolkestein ci riallinea al resto d'Italia - spiega - Eviteremo l'invasione sul territorio di grandi gruppi internazionali. Ad Acì Trezza, ad esempio, oggi siamo in quattro. Se fossimo andati con il bando magari con una grande offerta l'intera area sarebbe diventata di un grande monopolista». Il punto principale però sarebbe la mancanza di chiarezza. E di visione. «Faccio un esempio: al **porto** di **Catania** ho fatto, primo in Italia, un "**porto** a secco", che prende le barche con una gru e le posiziona a terra. Per questa novità ho dovuto affrontare un iter complesso. In città oggi c'è mancanza di posti barca? Si potrebbe fare come in Francia, ovvero realizzare dei campi boe in mezzo al mare, a basso impatto



La Sicilia

Catania

ambientale. Lì ne stanno realizzando 44 con mille posti, di cui cento per grandi yacht». L'idea «la stiamo discutendo a livello nazionale, questa volta con Confindustria». Galeno, come Testa, è invece scoraggiato dalla burocrazia. L'esempio è di nuovo il porto di Catania, destinato col nuovo piano regolatore a un grande ampliamento. «Sì, per noi sulla carta è una cosa positiva. Ma ci vogliono anni.

Mentre oggi abbiamo un porto invaso da camion e container e non turistico, dove non si può fare benzina solo a terra. Si guardi a risolvere subito i problemi reali», conclude.

La Sicilia

Catania

Vacanze sicure per i crocieristi

il piano. La questura in sinergia con il Comune, l'Autorità Portuale e la Protezione Civile ha potenziato i controlli: in due giorni arrivate cinque navi e sbarcati 15.000 passeggeri

Francesca Aglieri RinellaUna distesa di giganti del mare ormeggiati lungo le banchine del porto e migliaia di turisti pronti a riversarsi tra le strade del centro storico, i mercati cittadini e le escursioni sull'Etna: sotto l'occhio attento dei poliziotti. Il questore Giuseppe Bellassai - grazie a un mirato progetto condiviso con il Comune e con l'**Autorità Portuale** - ha, infatti, messo in campo uomini e mezzi per garantire un soggiorno in piena sicurezza ai crocieristi: 15mila in due giorni su cinque navi quelli sbarcati in città.

I controlli straordinari sono stati preceduti da riunioni di pianificazione, alle quali hanno partecipato la Polizia di Frontiera, la Capitaneria di Porto, l'**Autorità Portuale**, la Polizia Locale, la Protezione Civile e la responsabile della sicurezza del terminal crociere. All'interno del porto, la sicurezza e la viabilità dei passeggeri è stata affidata alla Polizia di Frontiera, alla Capitaneria di Porto ed all'**Autorità Portuale**, il tutto in piena sinergia con lo staff di sicurezza del terminal crociere. All'esterno, la Polizia Locale ha curato la viabilità, gestione particolarmente complessa tenuto conto dell'ingresso e dell'uscita di decine di autobus e di altri veicoli per le escursioni in direzione di altre mete turistiche, come l'Etna e Taormina.

Contestualmente sono stati sanzionati guide e tassisti abusivi che volevano approfittare dei numerosi turisti presenti in città.

La Protezione Civile ha fornito indicazioni ai turisti al fine di farli procedere in camminamenti e attraversamenti pedonali sicuri, il tutto in piena sinergia con la Polizia di Stato. Le volanti e le moto volanti hanno curato il controllo del territorio, perlustrando i luoghi di interesse turistico, anche con pattuglie a piedi all'interno dei mercati, come la pescheria e la "Fera 'o luni".

Anche gli agenti in borghese della Squadra Mobile hanno perlustrato la zona per scongiurare il verificarsi di comportamenti illeciti e per essere pronti a intervenire. La presenza dei poliziotti in motocicletta e a bordo delle Volanti ha incuriosito anche i turisti più piccoli che hanno chiesto in più occasioni di fare una foto ricordo.

La gestione di un flusso di turisti così importante, vista la contemporanea presenza di più navi da crociera, ha richiesto un lavoro in piena sinergia che verrà rinnovato in occasione di eventi che interessano l'ordine e la sicurezza pubblica a tutela dei turisti e dei cittadini interessati dall'eccezionale flusso veicolare e pedonale.



Nuovo presidente Sicilia orientale: Assoporto Augusta dice la sua

AUGUSTA - Per la nomina del nuovo presidente dell'Autorità di Sistema del mare di Sicilia orientale si predilige la competenza tecnica. Marina Noè, presidente di Assoporto Augusta, in vista del rinnovo della carica più alta dell'ente portuale, affidata al momento al commissario straordinario Francesco Di Sarcina dopo la scadenza naturale del suo precedente mandato di presidente, lancia un appello alla politica nazionale e regionale, ai ministri competenti, ai parlamentari e alle forze politiche di maggioranza e opposizione. L'AdSp -sottolinea- rappresenta oggi uno dei principali motori strategici dello sviluppo economico, logistico e industriale del Mezzogiorno e dell'intero Mediterraneo. I risultati raggiunti in questi anni sono frutto di lavoro, competenze, visione e capacità amministrativa costruiti con impegno quotidiano da istituzioni, operatori portuali, imprese e lavoratori. "La legge 84/94, che disciplina il sistema portuale italiano ricorda- ha una ratio chiara: garantire che la guida delle Autorità portuali venga affidata a figure dotate di comprovata esperienza, adeguata professionalità e competenze specifiche nei settori della logistica, dei trasporti, dell'economia marittima e della governance portuale. Non si tratta di semplici incarichi di rappresentanza politica, ma di ruoli decisivi per il futuro infrastrutturale, economico e occupazionale dei territori". È comprensibile che le nomine dei presidenti siano anche il risultato di equilibri politici" ammette. "Tuttavia, tali equilibri non possono e non devono prevalere sul merito, sulle competenze e sull'interesse pubblico. La logica del manuale Cencelli prosegue Noè- non può mortificare un settore tanto delicato e strategico, né compromettere il percorso di crescita e credibilità costruito negli anni. Per questo rivolgiamo un appello forte e responsabile alla politica: non disperdere quanto realizzato dall'Autorità di Sistema portuale della Sicilia orientale attraverso nomine prive dei necessari requisiti professionali o affidate a figure senza esperienza concreta nel settore portuale e logistico. Il sistema dei porti della Sicilia orientale necessita di competenza tecnica, capacità di dialogo internazionale e conoscenza delle dinamiche economiche e infrastrutturali che governano oggi la competizione nel Mediterraneo. Affidare tali responsabilità a chi non possiede un curriculum adeguato significherebbe rallentare investimenti, indebolire la credibilità istituzionale e mettere a rischio opportunità fondamentali per il territorio" conclude la presidente dell'associazione degli operatori portuali megaresi. "La politica ha oggi la responsabilità di scegliere nell'interesse della collettività, privilegiando qualità, esperienza e visione strategica rispetto alle sole appartenenze. Difendere la competenza significa difendere il futuro dei porti, del lavoro, delle imprese e della Sicilia. Con senso delle istituzioni e spirito costruttivo, chiediamo che le future nomine rispettino pienamente lo spirito della legge 84/94 e siano all'altezza delle sfide che attendono il sistema portuale



Messaggero Marittimo

Augusta

della Sicilia orientale.

Web Marte

Augusta

Augusta | Nomina presidente Adsp Sicilia orientale, Assoporto: "si predilige la competenza tecnica"

Marina Noè interviene in vista del rinnovo della carica più alta affidata al momento al commissario straordinario **Francesco Di Sarcina**, presidente uscente "Per la nomina del nuovo presidente dell'Autorità di sistema del mare di Sicilia orientale si predilige la competenza tecnica". Marina Noè, presidente di Assoporto Augusta in vista del rinnovo della carica più alta dell'Adsp, affidata al momento al commissario straordinario **Francesco Di Sarcina** dopo la scadenza naturale del suo precedente mandato di presidente, lancia un appello alla politica nazionale e regionale, ai ministri competenti, ai parlamentari e alle forze politiche di maggioranza e opposizione. "L'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale - sottolinea- rappresenta oggi uno dei principali motori strategici dello sviluppo economico, logistico e industriale del Mezzogiorno e dell'intero Mediterraneo. I risultati raggiunti in questi anni sono frutto di lavoro, competenze, visione e capacità amministrativa costruiti con impegno quotidiano da istituzioni, operatori portuali, imprese e lavoratori". La legge 84/94, che disciplina il sistema portuale italiano, ha una ratio chiara: garantire che la guida delle Autorità portuali venga affidata a figure dotate di comprovata esperienza, adeguata professionalità e competenze specifiche nei settori della logistica, dei trasporti, dell'economia marittima e della governance portuale. Non si tratta di semplici incarichi di rappresentanza politica, ma di ruoli decisivi per il futuro infrastrutturale, economico e occupazionale dei territori. "È comprensibile che le nomine dei presidenti delle Adsp siano anche il risultato di equilibri politici. Tuttavia, tali equilibri non possono e non devono prevalere sul merito, sulle competenze e sull'interesse pubblico. La logica del "manuale Cencelli" -prosegue Noè- non può mortificare un settore tanto delicato e strategico, né compromettere il percorso di crescita e credibilità costruito negli anni. Per questo rivolgiamo un appello forte e responsabile alla politica: non disperdere quanto realizzato dall'Autorità di sistema portuale della Sicilia orientale attraverso nomine prive dei necessari requisiti professionali o affidate a figure senza esperienza concreta nel settore portuale e logistico". Il sistema dei porti della Sicilia orientale necessita di competenza tecnica, capacità di dialogo internazionale e conoscenza delle dinamiche economiche e infrastrutturali che governano oggi la competizione nel Mediterraneo. "Affidare tali responsabilità a chi non possiede un curriculum adeguato significherebbe rallentare investimenti, indebolire la credibilità istituzionale e mettere a rischio opportunità fondamentali per il territorio. - conclude la presidente dell'associazione degli operatori portuali megaresi - La politica ha oggi la responsabilità di scegliere nell'interesse della collettività, privilegiando qualità, esperienza e visione strategica rispetto alle sole appartenenze. Difendere la competenza significa difendere il futuro dei porti, del lavoro, delle imprese e della



Marina Noè interviene in vista del rinnovo della carica più alta affidata al momento al commissario straordinario Francesco Di Sarcina, presidente uscente "Per la nomina del nuovo presidente dell'Autorità di sistema del mare di Sicilia orientale si predilige la competenza tecnica". Marina Noè, presidente di Assoporto Augusta in vista del rinnovo della carica più alta dell'Adsp, affidata al momento al commissario straordinario Francesco Di Sarcina dopo la scadenza naturale del suo precedente mandato di presidente, lancia un appello alla politica nazionale e regionale, ai ministri competenti, ai parlamentari e alle forze politiche di maggioranza e opposizione. "L'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale - sottolinea- rappresenta oggi uno dei principali motori strategici dello sviluppo economico, logistico e industriale del Mezzogiorno e dell'intero Mediterraneo. I risultati raggiunti in questi anni sono frutto di lavoro, competenze, visione e capacità amministrativa costruiti con impegno quotidiano da istituzioni, operatori portuali, imprese e lavoratori". La legge 84/94, che disciplina il sistema portuale italiano, ha una ratio chiara: garantire che la guida delle Autorità portuali venga affidata a figure dotate di comprovata esperienza, adeguata professionalità e competenze specifiche nei settori della logistica, dei trasporti, dell'economia marittima e della governance portuale. Non si tratta di semplici incarichi di rappresentanza politica, ma di ruoli decisivi per il futuro infrastrutturale, economico e occupazionale dei territori. "È comprensibile che le nomine dei presidenti delle Adsp siano anche il risultato di equilibri politici. Tuttavia, tali equilibri non possono e non devono prevalere sul merito, sulle competenze e sull'interesse pubblico. La

Web Marte

Augusta

Sicilia. Con senso delle istituzioni e spirito costruttivo, chiediamo che le future nomine rispettino pienamente lo spirito della legge 84/94 e siano all'altezza delle sfide che attendono il sistema portuale della Sicilia orientale". Iscriviti al Canale WhatsApp di Webmarte TV in modo semplice e veloce. Clicca qui per entrare nel canale e quindi premi il pulsante in alto a destra "Iscriviti" Non riceverai notifiche, ma potrai consultare i nostri articoli aggiornati quando vorrai.

Meloni-Modi, non solo "Melodi": nasce l'asse indo-mediterraneo

(Adnkronos) - Dalla diretta speciale Adnkronos sulla visita del premier indiano Narendra Modi a Roma, il cui video è disponibile su questa pagina, emerge il salto di qualità nelle relazioni tra Italia e India: il nuovo Partenariato Strategico Speciale, l'obiettivo di portare l'interscambio a 20 miliardi di euro entro il 2029, il ruolo dell'Imec, la cooperazione industriale nella difesa, l'AI umano-centrica, i minerali critici, la sicurezza marittima e l'Anno della Cultura e del Turismo Italia-India nel 2027. La visita di Narendra Modi a Roma segna un passaggio politico nuovo nei rapporti tra Italia e India. Non solo un bilaterale tra capi di governo, ma la formalizzazione di una fase più ambiziosa del rapporto tra Roma e Nuova Delhi, elevato a Partenariato Strategico Speciale. È questo il quadro al centro della diretta speciale organizzata dall'Adnkronos, condotta da Giorgio Rutelli, con ospiti in studio e in collegamento dall'India. I temi della giornata sono quelli che definiscono oggi la nuova agenda italo-indiana: la storicità della visita, il settimo incontro in tre anni tra Giorgia Meloni e Narendra Modi, il Piano d'Azione Strategico Congiunto 2025-2029, l'obiettivo dei 20 miliardi di euro di interscambio entro il 2029, l'India-Middle East-Europe Economic Corridor, cioè l'Imec, la cooperazione nella difesa e nella cantieristica, la cybersicurezza, i minerali critici, l'innovazione, la space economy, l'AI umano-centrica, il trasporto marittimo, la libertà di navigazione e la cornice geopolitica che lega Mediterraneo, Golfo, Indo-Pacifico e Africa. Nelle dichiarazioni da Villa Pamphili, Meloni ha definito quella di oggi una giornata "storica", spiegando che le relazioni tra Italia e India compiono "un ulteriore salto di qualità". La presidente del Consiglio ha indicato l'obiettivo di far crescere l'interscambio commerciale fino a 20 miliardi di euro dagli attuali 14 entro il 2029, anche sfruttando il potenziale dell'accordo di libero scambio tra Unione Europea e India. Al centro, ha spiegato Meloni, c'è la complementarità tra "la dimensione, le infrastrutture digitali, il dinamismo innovativo indiano" e "la forza industriale italiana, l'eccellenza manifatturiera, la capacità di integrazione tecnologica". Una complementarità che apre, secondo la premier, opportunità di business, investimenti, occupazione di qualità e collaborazione industriale. Modi ha parlato di un rapporto che non si limita all'agenda diplomatica, ma riflette "la profondità della storia", "la visione del futuro" e "il conforto che dà l'amicizia". Il premier indiano ha ricordato che il Piano d'Azione Strategico Congiunto 2025-2029 offre un quadro pratico e orientato al futuro, sottolineando la presenza in India di oltre 800 aziende italiane e la possibilità di unire il design e la precisione italiani con la scala produttiva, il talento e l'ecosistema innovativo indiano. Uno dei dossier più rilevanti è l'Imec, il corridoio economico tra India, Medio Oriente ed Europa. Per Francesco Maria Talò, Inviato Speciale dell'Italia per il Corridoio Economico India-Medio



(Adnkronos) - Dalla diretta speciale Adnkronos sulla visita del premier indiano Narendra Modi a Roma, il cui video è disponibile su questa pagina, emerge il salto di qualità nelle relazioni tra Italia e India: il nuovo Partenariato Strategico Speciale, l'obiettivo di portare l'interscambio a 20 miliardi di euro entro il 2029, il ruolo dell'Imec, la cooperazione industriale nella difesa, l'AI umano-centrica, i minerali critici, la sicurezza marittima e l'Anno della Cultura e del Turismo Italia-India nel 2027. La visita di Narendra Modi a Roma segna un passaggio politico nuovo nei rapporti tra Italia e India. Non solo un bilaterale tra capi di governo, ma la formalizzazione di una fase più ambiziosa del rapporto tra Roma e Nuova Delhi, elevato a Partenariato Strategico Speciale. È questo il quadro al centro della diretta speciale organizzata dall'Adnkronos, condotta da Giorgio Rutelli, con ospiti in studio e in collegamento dall'India. I temi della giornata sono quelli che definiscono oggi la nuova agenda italo-indiana: la storicità della visita, il settimo incontro in tre anni tra Giorgia Meloni e Narendra Modi, il Piano d'Azione Strategico Congiunto 2025-2029, l'obiettivo dei 20 miliardi di euro di interscambio entro il 2029, l'India-Middle East-Europe Economic Corridor, cioè l'Imec, la cooperazione nella difesa e nella cantieristica, la cybersicurezza, i minerali critici, l'innovazione, la space economy, l'AI umano-centrica, il trasporto marittimo, la libertà di navigazione e la cornice geopolitica che lega Mediterraneo, Golfo, Indo-Pacifico e Africa. Nelle dichiarazioni da Villa Pamphili, Meloni ha definito quella di oggi una giornata "storica", spiegando che le relazioni tra Italia e India compiono "un ulteriore salto di qualità". La presidente del Consiglio ha indicato l'obiettivo di far crescere l'interscambio commerciale fino a 20 miliardi di euro dagli attuali 14 entro il 2029.

Affari Italiani

Focus

Oriente-Europa, già consigliere diplomatico della Presidente del Consiglio, ambasciatore alla Nato e in Israele, la visita di Modi rappresenta "il consolidamento di una visione comune", quella dell'Indo-Mediterraneo. Talò ha spiegato che l'Imec non va letto soltanto come un insieme di infrastrutture, ma come uno strumento per tradurre in pratica un'esigenza strategica: diversificare rotte, interlocutori e collegamenti. In un contesto segnato dalle tensioni in Medio Oriente, dai rischi nello Stretto di Hormuz e dalla fragilità delle catene di approvvigionamento, l'Imec diventa per l'Italia e per l'India un modo per costruire ridondanza, flessibilità e sicurezza. "Imec è più necessario che mai", ha detto Talò, ma deve essere interpretato come "una rete piuttosto che un corridoio". Non una singola rotta vulnerabile, dunque, ma un sistema di connessioni tra Paesi affidabili, capace di garantire continuità anche in caso di crisi. La difesa è l'altro grande capitolo della visita. Meloni ha indicato la cooperazione militare e industriale come uno degli ambiti su cui Italia e India stanno lavorando "molto e bene". Modi ha aggiunto che la collaborazione tra le forze armate e tra le industrie della difesa dei due Paesi è il segno della fiducia reciproca, ricordando che la roadmap industriale nel settore prepara la strada a co-sviluppo e co-produzione. Swasti Rao, Professoressa di Studi Strategici e di Sicurezza alla O.P. Jindal Global University, dove coordina il programma di M.A. in India Studies, specializzata in sicurezza dell'Indo-Pacifico, politica estera indiana e dinamiche del Golfo Persico, ha sottolineato che la cooperazione nella difesa tra Italia e India è rimasta a lungo sottoutilizzata rispetto ad altri partner europei come Francia e Germania, anche a causa di esperienze negative del passato. Secondo Rao, però, quella fase è ormai alle spalle. La revoca delle restrizioni indiane su Leonardo e Augusta Westland ha aperto una stagione nuova, nella quale gruppi come Leonardo e Fincantieri, insieme a imprese specializzate in guerra elettronica, radar e intelligence signals, possono rafforzare la propria presenza nel mercato indiano. Per Rao, il memorandum tra Leonardo e Adani Defence and Aerospace per sviluppare, produrre e sostenere un ecosistema integrato di elicotteri in India è particolarmente significativo perché si inserisce nella logica del Make in India e della localizzazione produttiva. Giulio Terzi di Sant'Agata, Presidente della Commissione per le Politiche dell'Unione Europea del Senato, già ministro degli Affari Esteri e ambasciatore a Washington e alle Nazioni Unite, ha definito il vertice "straordinario", soprattutto per la sua trasparenza e per l'idea di amicizia e realismo che emerge dalle relazioni tra Italia e India. Per Terzi, il rapporto tra i due Paesi poggia su un principio valoriale: il lavoro comune per far avanzare tecnologia, sicurezza, società, regolazione e diritti. L'immagine della visita serale di Meloni e Modi al Colosseo diventa, nella sua lettura, il simbolo di una relazione che unisce civiltà millenarie, spiritualità, senso dell'umanità e capacità di costruire percorsi condivisi. Terzi ha accolto con favore l'annuncio dell'Anno della Cultura e del Turismo Italia-India nel 2027, ricordando la propria esperienza nell'organizzazione di iniziative analoghe per la cultura italiana negli Stati Uniti. Per l'ex ministro, eventi di questo tipo possono diventare strumenti di rilancio, anche attraverso percorsi museali e manifestazioni capaci di far conoscere meglio la cultura indiana

Affari Italiani

Focus

in Italia e quella italiana in India. Sul piano economico, Terzi ha sottolineato il valore dell'accordo di libero scambio tra Ue e India, arrivato dopo una lunga impasse. A suo giudizio, la svolta è stata resa possibile da una nuova volontà politica europea e dalla stabilità del governo indiano. Il rapporto con l'India, ha aggiunto, si fonda su reciprocità, rispetto degli accordi internazionali e fiducia, elementi essenziali anche per lo sviluppo dell'AI e delle tecnologie strategiche. Vas Shenoy, Chief Representative per l'Italia della Indian Chamber of Commerce, esperto di relazioni India-Europa, ha letto la visita anche attraverso la dimensione comunicativa e simbolica del rapporto tra Meloni e Modi. A partire dal riferimento alle caramelle Melody, diventate in India un simbolo popolare della sintonia personale tra i due leader. Secondo Shenoy, Melody non è soltanto un gioco di parole social, ma un oggetto della memoria collettiva indiana: una caramella storica, associata all'infanzia e alla fase precedente alla liberalizzazione economica. Il fatto che questo elemento sia entrato nella comunicazione tra i due leader conferma, per Shenoy, la profondità del traino popolare del rapporto. Ma il dato politico è ancora più rilevante. L'editoriale firmato da Meloni e Modi sul Corriere della Sera e sul Times of India è, secondo Shenoy, una "dichiarazione di intenti personali" con cui i due premier "mettono la faccia" su un rapporto bilaterale cruciale per la sicurezza e per la fiducia commerciale tra i due Paesi. La visita, ha ricordato, è la prima bilaterale di Modi in Italia dopo 12 anni, mentre le precedenti presenze erano legate a formati multilaterali come G20 e G7. Per Shenoy, Italia e India stanno lavorando alla costruzione di un vero "corridoio indo-mediterraneo", in un momento segnato da instabilità in Medio Oriente, problemi a Hormuz, tensioni negli stretti e dinamiche dell'Indo-Pacifico. Nella parte conclusiva della diretta, Shenoy ha allargato il ragionamento alla posizione internazionale dell'India. Nuova Delhi, ha spiegato, non vuole che i Brics diventino una piattaforma anti-occidentale, secondo l'impostazione più vicina a Cina e Russia, ma intende mantenerli come uno strumento di riforma del sistema globale e multilaterale. Il riferimento è alla capacità indiana di gestire un formato nel quale siedono insieme Paesi come Iran ed Emirati Arabi Uniti, in un momento di forte tensione in Asia occidentale. Per Shenoy, la responsabilità dell'India è oggi ancora più grande perché il Paese si trova al centro dell'Indo-Pacifico, del rapporto con gli Stati Uniti, del formato Quad e della competizione con la Cina. L'India, ha detto Shenoy, è una democrazia responsabile di "un sesto dell'umanità" e vive una forma di "strategic autonomy" che non va confusa con il vecchio non allineamento. Nuova Delhi mantiene rapporti con più attori, ma lo fa da potenza democratica, interessata alla stabilità dell'Indo-Pacifico e alla riforma dell'ordine globale. In collegamento dall'India, Swasti Rao ha insistito sul fattore politico e personale. La differenza tra la visita italiana di Modi e le altre tappe europee del premier indiano, ha spiegato, sta nella "chimica" tra i due leader. La relazione tra India e Italia, almeno negli ultimi anni, è stata trasformata dalla volontà politica e dal rapporto personale tra Meloni e Modi. Secondo Rao, questa chimica è il vero "game changer" del rapporto bilaterale. Da lì discendono gli sviluppi commerciali, la crescita della cooperazione nella difesa, il rafforzamento dell'industria italiana in India e il

Affari Italiani

Focus

dossier della connettività. La "strategic Melody", come è stata definita durante la diretta, diventa dunque un fattore politico reale, non solo comunicativo. Anil Trigunayat, già Ambasciatore dell'India in Giordania, Libia e Malta, con oltre tre decenni di carriera diplomatica tra Washington, Mosca e il Medio Oriente, Distinguished Fellow e responsabile del West Asia Experts Group presso la Vivekananda International Foundation, ha richiamato l'attenzione sul tassello più delicato dell'Imec: il Medio Oriente, o West Asia. Per Trigunayat, l'India ha bisogno di reti multiple di connettività e comunicazione, ma la domanda decisiva è come proteggerle dal rischio di unilateralismo, competizione tra grandi potenze e destabilizzazione regionale. Il Medio Oriente, ha spiegato, ha per l'India un'importanza "esistenziale": circa 10 milioni di cittadini indiani vivono nella regione e la loro sicurezza è una priorità assoluta per Nuova Delhi. Il diplomatico ha sottolineato la centralità della libertà di navigazione, che non può valere soltanto in alcune aree geografiche e non in altre. In un mondo segnato da conflitti, disruption delle catene di fornitura e competizione tecnologica, rapporti come quello tra India e Italia acquistano, secondo Trigunayat, un significato strategico crescente. La diretta Adnkronos ha restituito l'immagine di una relazione che non è più soltanto bilaterale. Italia e India si muovono dentro un arco geopolitico più ampio, che collega Mediterraneo, Golfo, Mar Rosso, Oceano Indiano e Indo-Pacifico. In questo spazio, commercio, difesa, energia, AI, minerali critici, porti, mare e sicurezza diventano dossier interconnessi. La visita di Modi a Roma, il rapporto personale con Meloni, il Partenariato Strategico Speciale, l'Imec e il Piano d'Azione 2025-2029 indicano la volontà di costruire una piattaforma stabile, industriale e politica, capace di unire due grandi democrazie in una fase di ridefinizione degli equilibri globali.

Italia-India: Modi, porteremo partnership in Paesi terzi

Ultime notizie AGI - Agenzia Giornalistica Italia: News online di Cronaca, Economia, Politica, Estero, Spettacolo, Sport, Cronaca Locale - AGI.it (AGI) - Roma, 20 mag. - Italia e India hanno intenzione di "portare la loro partnership in Paesi terzi e concordato di lavorare a progetti concreti in Africa". Lo ha annunciato il premier indiano, Narendra Modi, nelle dichiarazioni congiunte alla stampa dopo il colloquio con la presidente del Consiglio Giorgia Meloni, a Villa Doria Pamphilj. "Tecnologia e innovazione sono il motore della nostra partnership in campi come spazio, energia nucleare civile e IA", ha sottolineato, parlando di "possibilità illimitate di collaborazione". "Stiamo lavorando al Centro di innovazione India-Italia per collegare start-up e centri ricerca di entrambi i Paesi", ha aggiunto Modi, indicando poi nella collaborazione nel settore della difesa e della sicurezza il "segno della fiducia reciproca". Il leader indiano ha poi elogiato la "stretta collaborazione con l'Italia nell'ambito della connettività" e l'intenzione di lavorare insieme "nel settore della logistica della modernizzazione dei **porti** e nella Blue Economy". (AGI).

Agi

Italia-India: Modi, porteremo partnership in Paesi terzi

05/20/2026 14:02

Ultime notizie AGI - Agenzia Giornalistica Italia: News online di Cronaca, Economia, Politica, Estero, Spettacolo, Sport, Cronaca Locale - AGI.it (AGI) - Roma, 20 mag. - Italia e India hanno intenzione di "portare la loro partnership in Paesi terzi e concordato di lavorare a progetti concreti in Africa". Lo ha annunciato il premier indiano, Narendra Modi, nelle dichiarazioni congiunte alla stampa dopo il colloquio con la presidente del Consiglio Giorgia Meloni, a Villa Doria Pamphilj. "Tecnologia e innovazione sono il motore della nostra partnership in campi come spazio, energia nucleare civile e IA", ha sottolineato, parlando di "possibilità illimitate di collaborazione". "Stiamo lavorando al Centro di innovazione India-Italia per collegare start-up e centri ricerca di entrambi i Paesi", ha aggiunto Modi, indicando poi nella collaborazione nel settore della difesa e della sicurezza il "segno della fiducia reciproca". Il leader indiano ha poi elogiato la "stretta collaborazione con l'Italia nell'ambito della connettività" e l'intenzione di lavorare insieme "nel settore della logistica della modernizzazione dei porti e nella Blue Economy". (AGI).

Più o meno

Il piccolo Vietnam e il fiato del Dragone

DANILO TAINO

Il povero Xi Jinping non può mai stare tranquillo. Non solo perché ultimamente deve srotolare tappeti rossi ai leader del mondo che lo vanno a trovare o a rendergli omaggio. È che anche il vicino Vietnam gli dà dei pensieri: contraddizioni in seno a Paesi comunisti. Il governo di Hanoi sta portando a termine la realizzazione, iniziata nel 2022, di basi militari in 21 tra barriere coralline, secche e banchi di sabbia nel Mare Cinese Meridionale. In particolare, nell'arcipelago delle Isole Spratly, area di mare dalla quale si stima passi un terzo del traffico mondiale di navi commerciali. Il fatto è che Pechino asserisce di avere la sovranità sul 90% del Mare Cinese Meridionale e sulla totalità delle acque delle Spratly: anche se un arbitrato internazionale le ha dato torto, vi ha costruito nello scorso decennio un potente sistema di basi militari. Il think-tank londinese Chatham House ha riportato un calcolo dell'Asia Maritime Transparency Initiative (Amti) secondo il quale il Vietnam ha dragato oltre 13 chilometri quadrati alla data del marzo 2025: oggi ha probabilmente già superato i 19 dragati dalla Cina. Immagini satellitari indicano che, come Pechino, Hanoi sta costruendo piste d'atterraggio, depositi, **porti**, postazioni d'artiglieria, reti di trincee. Gli analisti considerano difensiva l'espansione vietnamita, per evitare che la Cina imponga il suo dominio sull'area. Pechino ha tracciato sulle mappe la Linea dei Dieci Trattini (Ten-Dash-Lane) la quale vorrebbe indicare che quasi tutto il Mare Cinese Meridionale è di suo controllo (linea invalidata da un arbitrato internazionale che Pechino non intende rispettare). Con ciò, sovrapponendosi alle Zone Economiche Esclusive di Indonesia, Malesia, Brunei, Filippine, Taiwan oltre che del Vietnam. Hanoi ha un rapporto teso con Pechino sin dalla guerra del 1979 tra i due Paesi lanciata dalla Cina. Storicamente, nonostante faccia parte della cosiddetta Sinosfera, non si può dire che il Vietnam coltivi un'amicizia tra compagni con la Cina Popolare: cerca di proteggersi dal fiato del dragone, pesante soprattutto dopo l'abbandono di Saigon da parte degli Stati Uniti nel 1975. La sfida cinese nelle Spratly non interessa però solo il Vietnam: tutti i Paesi costieri dell'area hanno dispute con le pretese di Pechino. Il povero Xi non può pensare solo a Taiwan.



DA GRIMALDI A MSC ESPONENTI VICINI AGLI ARMATORI PER ACCOMPAGNARE IL TESTO IN AULA

Porti, riforma alle Camere: Salvini chiede aiuto pure a lobbisti e consulenti dei colossi

ANDREA MOIZO

Armatori e concessionari, o almeno alcuni di essi, saranno i protagonisti della riforma della legge sui porti italiani. Lo ha deciso il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, creando pochi giorni fa un gruppo di lavoro incaricato di "svolgere attività di studio, ricognizione e predisposizione degli atti attuativi propedeutici alla transizione al nuovo assetto istituzionale". Una scelta curiosa già dal punto di vista temporale.

Il disegno di legge di riforma fu approvato dal governo a dicembre, dopodiché a fine aprile, previo intervento del ministero dell'Economia a ridimensionare la nuova Spa pubblica pensata per gestire i maxi-appalti portuali, fulcro della riforma voluta da Matteo Salvini e dal vice Edoardo Rixi, ha avuto la bollinatura della Ragioneria e l'ok del Quirinale e sta per approdare alle competenti commissioni parlamentari per il relativo iter. Non è quindi chiaro perché solo oggi, mentre stanno per iniziare esami e audizioni alle camere, il Mit si risolva ad affidare a un team di esperti una "attività consultiva in materia di riforma della governance portuale, predisponendo pareri e proposte". Ancor meno perscrutabili sono i criteri di composizione. Accanto a 4 funzionari di Mit e Capitaneria ci saranno 8 fra professori e avvocati e due rappresentanti di associazioni di categoria.

Già fra i giuristi sono diversi i casi delicati, in termini di opportunità, per rapporti consolidati o incroci professionali. Davide Maresca è ad esempio strutturato consulente di Assiterminal, associazione dei concessionari di terminal portuali, con alcuni dei cui maggiori esponenti ha frequenti rapporti anche Francesco Munari, storico difensore anche di altre categorie portuali come i piloti o gli ormeggiatori. Ugo Patroni Griffi, già presidente del porto di Bari, oggi è avvocato di quello genovese in un contenzioso condotto con quello barese contro l'Autorità di regolazione dei trasporti e il Mit stesso su una delibera del Garante, mentre Andrea La Mattina fu il rappresentante della Regione Liguria presieduta da Giovanni Toti nel Comitato di gestione dell'Autorità portuale genovese travolta dall'inchiesta di due anni fa. Ma le posizioni più critiche sono senz'altro quelle di Alberto Rossi e Marcello Di Caterina, lobbisti a tutto tondo. Il primo è segretario generale di Assarmatori, l'associazione di categoria creata anni fa dal colosso svizzero Msc del sorrentino Gianluigi Aponte per presidiare Roma e Bruxelles, mentre il secondo è al vertice di Alis, sigla pensata e presieduta da Guido Grimaldi, figlio di Emanuele, patron dell'omonimo gruppo logistico napoletano. Gli interessi loro e dei loro associati nei porti italiani non si contano. Chiedere a volpi e faine come ristrutturare il pollaio non ha naturalmente entusiasmato i galli e le galline che vi prestano lavoro, come imprese o come dipendenti: "Non entriamo



Il Fatto Quotidiano

Focus

nel merito dei nomi, ma i nostri interlocutori sono e restano governo e Parlamento", ha detto Gaudenzio Parenti, direttore di Ancip (imprese e compagnie portuali). "Un Ddl si discute in Parlamento, a che serve un gruppo di stakeholder da cui peraltro si escludono i lavoratori?

", ha aggiunto Eugenio Stanziale, segretario Filt Cgil.

Il Mattino

Focus

LA SINTONIA CON LA PRESIDENTE DEL CONSIGLIO ITALIANA E IL PROBLEMA COMUNE DELLO STRETTO DI HORMUZ DA RIAPRIRE

Minerali, macchinari e digitale: asse economico tra l'Italia e Delhi

FRANCESCO PACIFICO

IL FOCUS ROMA Sette intese che spaziano tra agricoltura, difesa, grandi opere, digitale, cultura, e materie prime. Con l'obiettivo di portare nel 2029 l'interscambio tra Italia e India a un valore di 20 miliardi, contro gli attuali 14,2 miliardi. Ieri, nella cornice di villa Doria Pamphilj, i premier Giorgia Meloni e Narendra Modi hanno cementificato un asse geo-economico dalle fortissime potenzialità strategiche.

Come detto, nel 2025 l'interscambio tra Italia e India ha superato i 14 miliardi. Ma la bilancia commerciale è nettamente a favore di Nuova Delhi: il nostro Paese esporta beni per 5,7 miliardi, soprattutto nei settori della chimica, della metallurgia, dei macchinari industriali e degli apparecchi elettrici. Però ne importa per una cifra quasi doppia (8,5 miliardi). Finora il business è stato limitato dalle fortissime restrizioni imposte dalla stessa India ai prodotti stranieri, che a breve saranno superati dall'intesa di partnership tra Ue e la stessa India dei mesi scorsi.

GLI OBIETTIVI Roma punta far entrare le sue aziende manifatturiere nel più grande mercato del mondo - in India vivono 1,4 miliardi di persone - e recuperare know how digitale e rafforzare le proprie forniture di microchip e materiali critici. Nuova Delhi, invece, guarda a potenziare il suo peso in Europa, allentando il suo rapporto con la Russia, soprattutto sul fronte militare.

Sullo sfondo, poi, c'è sempre la futura via del Cotone, il collegamento intermodale tra Subcontinente indiano e Mediterraneo che vede il **porto di Trieste** come principale sbocco. La Ue ha calcolato che l'Imec potrebbe portare all'Italia valore aggiunto per 26 miliardi.

In questa direzione vanno lette le sette intese strategiche siglate dai vertici politici delle due nazioni. Sul fronte della difesa si guarda alla coproduzione e scambi di natura tecnologica per costruire elicotteri o piattaforme navali, tema molto sentito a Delhi dove la politica spinge per aumentare la propria autosufficienza militare. Con i ministeri delle Imprese e dell'Ambiente l'India ha stretto un'intesa per il recupero di terre rare e materiali critici da «rifiuti elettronici e residui minerari».

Non meno importante il memorandum siglato con il nostro ministero dell'Agricoltura, che per l'Italia è strategico per due ragioni: velocizzerà il taglio dei dazi sulle esportazioni dei nostri prodotti alimentari e faciliterà la vendita di macchinari per rispondere al tentativo dell'India di modernizzare il suo sistema agricolo, soprattutto sul fronte delle soluzioni per l'irrigazione. Sempre Delhi ha stretto un'alleanza con l'Italia per "importare" know how per la costruzione di nuovi porti e di nuove ferrovie: sul fronte della logistica il governo Modi, con il programma Sagarmala al 2030, ha messo in campo quasi



Il Mattino

Focus

100 miliardi per realizzare 576 progetti infrastrutturali. Infine, l'Italia ha confermato l'apertura a Bangalore del suo incubatore Innovit, che dopo l'esperienza realizzata a San Francisco vuole portare Pmi e start up anche sul ricco mercato del Subcontinente indiano, tra i colossi al mondo sul versante dell'IA e dei chip. Nei prossimi mesi, molto probabilmente, saranno organizzate nuove missioni bilaterali per favorire i contatti tra le maggiori aziende dei due Paesi. Non a caso ieri hanno partecipato al vertice tra Meloni e Nori anche il presidente di Maire, Fabrizio Di Amato, l'ad di Fincantieri, Pierroberto Folgiero, il suo omologo di Ferrovie, Stefano Antonio Donnarumma, quello di Leonardo, Lorenzo Mariani, il presidente di Almaviva, Alberto Tripi, e la direttrice generale del Crea Maria Chiara Zaganelli. Francesco Pacifico © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Secolo XIX

Focus

«Porti, Italia base del Subcontinente La sfida agli altri Paesi mediterranei»

Rixi sul Memorandum Trasporti con Nuova Delhi: «Facilitazioni doganali e sviluppo di grandi opere»

ALBERTO QUARATI

Nel quadro degli accordi siglati ieri a Roma tra il presidente del Consiglio, Giorgia Meloni, e il primo ministro indiano Narendra Modi, un capitolo sostanzioso riguarda il tema dei porti e della logistica, con la firma di uno specifico Memorandum of Understanding relativo a questo tema, frutto di un lavoro diplomatico portato avanti negli ultimi due anni dal viceministro ai Trasporti, Edoardo Rixi. Certo, anche sotto il profilo di logistica e porti, sono anni che si parla di una collaborazione con l'India, senza mai risultati di rilievo. «E tenga conto che negli ultimi tempi c'era stata una stretta dei rapporti dopo che l'Italia in alcune importanti trattative commerciali con l'India venne scavalcata dalla Francia, che in effetti vanta con Nuova Delhi legami molto stretti. Oggi superiamo definitivamente questa fase, e proponiamo, per l'ambito dei trasporti, l'Italia come punto di arrivo e partenza delle relazioni commerciali tra l'India, il nostro Paese e l'Europa. Da questo punto di vista, siamo in competizione con gli altri Paesi che si affacciano sul Mediterraneo». Forse la geografia aiuta più Grecia e Spagna...

«Guardi, in realtà come le dicevo l'India guarda più alla Francia, che a sua volta fa sponda con la Slovenia come punto di interscambio per l'Europa Orientale. I nostri porti devono confrontarsi con queste realtà. In prima fila ci sono Trieste e Genova, il primo **porto** proprio come punto di interscambio verso l'Europa dell'Est, il secondo verso l'Europa Centrale attraverso il Corridoio Reno-Alpi, ma anche altri scali e interporti giocheranno un ruolo importante. Ora stiamo progettando la visita in Italia del ministro indiano per i Porti e la navigazione, proprio illustrare dal vivo le potenzialità delle nostre banchine. Oggi in Europa abbiamo il vantaggio di essere l'unico Paese che ha in corso un grande piano di aggiornamento delle proprie infrastrutture, sia portuali che logistiche».

Porterà il ministro anche a Genova?

«Beh, questo lo vedremo una volta che sarà definito tutto il programma».

Gli accordi con l'India hanno funzione anti-China?

«No, non sono accordi contro qualcuno. Come noto si inquadrano nel corridoio Imec tra Europa, Medio Oriente e India, iniziativa nata nel contesto del G20 del 2023 e incoraggiata anche dagli Stati Uniti. L'instabilità degli ultimi anni rende evidente il fatto che anche l'Italia deve cambiare il modello dei suoi scambi commerciali, perché lo schema di un Paese che in sostanza importa dalla Cina ed esporta verso gli Usa non è più attuale. Le crisi ci hanno insegnato che bisogna diversificare i propri partner



Il Secolo XIX

Focus

commerciali, e l'India da questo punto di vista rappresenta un'opportunità che dobbiamo imparare a cogliere: un grande Paese, che ha superato la Cina per numero di abitanti e con un potenziale mercato ben lungi dalla saturazione, da cui possiamo comprare prodotti che vanno dalle materie prime all'hi tech, e verso cui possiamo esportare e investire per la sua modernizzazione e infrastrutturazione. E c'è un altro fattore».

Sarebbe?

«L'accorciamento di almeno una parte della catena di approvvigionamento: l'India si trova al di qua del Mar Cinese Meridionale e dello Stretto di Malacca, aree che oggi scontano una forte tensione geopolitica».

Nel dettaglio che cosa c'è scritto nel Memorandum che riguarda i porti?

«Prima di tutto l'individuazione di modalità per promuovere gli scambi marittimi tra i due Paesi, specie sotto il profilo burocratico e doganale, visto che la semplificazione non è esattamente una specialità italiana né indiana. Poi, tra le numerose iniziative, la promozione di progetti congiunti per lo sviluppo di infrastrutture, la formazione del personale nel trasporto marittimo e nei porti, lo scambio di buone pratiche tra le due Guardie costiere».

L'India è una grande economia. Ma l'Italia che cos'ha da offrire a questo Paese, specie sul fronte logistico infrastrutturale?

«Nel campo delle infrastrutture oggi siamo già presenti in maniera importante come progettisti e costruttori nel settore ferroviario, è il caso di Italferr che sta operando per la costruzione della ferrovia himalayana. Da questo punto di vista, l'India ha un piano di investimenti infrastrutturali imponente con l'obiettivo di tagliare i costi della logistica dal 14% all'8% del Pil entro il 2030. In questo, proprio il settore ferroviario giocherà un ruolo fondamentale, perché Nuova Delhi punta a far viaggiare il 45% della merce su treno, rispetto all'attuale 27%. A ciò si affianca un ampio programma di potenziamento dei porti e di miglioramento della loro connettività, che include anche la costruzione di oltre 35 mila chilometri di nuove strade».

-.

Il Secolo XIX

Focus

Cold ironing, c'è la bozza del decreto per i fornitori

Circolano già le prime bozze della direzione generale Porti, logistica e intermodalità del ministero dei Trasporti di un decreto particolarmente atteso dalle **Autorità di sistema portuale**, perché è quello che definisce i "cluster" e la tariffazione per la fornitura di energia elettrica alle navi ferme in banchina (cold ironing) che così potranno spegnere i motori quando sono in sosta, evitando l'emissione di gas serra. In questo modo, gli enti portuali che hanno già terminato l'infrastrutturazione delle banchine per questo tipo di tecnologia, potranno fare le gare per l'affidamento del servizio. I cluster sono gli ambiti entro cui vengono fatte le gare. Secondo la prima bozza del decreto dovrebbero essere 16, corrispondenti alla delimitazione territoriale delle Autorità portuali, senza frazionamenti o accorpamenti. Se l'impianto dovesse rimanere così, ogni ente potrà fare la gara d'appalto per le banchine di competenza. Il secondo aspetto riguarda i dettagli tecnici con cui il gestore che vincerà la gara potrà formulare la tariffa alle compagnie di navigazione. La tariffa beneficerà di uno sconto sugli oneri di **sistema**, fmanziato fino alla fine del 2033 per un valore di 570 milioni di euro. -.



Trasporti

Logistica, Roma e Delhi rilanciano Imec

Siglato un memorandum per la cooperazione per i porti e nel marittimo

F.La.

«Può liberare un potenziale straordinario per il nostro commercio, per le nostre imprese e per le nostre relazioni». Giorgia Meloni rilancia il corridoio Imec, il progetto che punta a collegare India, Medio Oriente ed Europa e che la premier considera uno degli assi strategici della cooperazione economica tra Roma e Nuova Delhi.

Nel corso del vertice Italia-India andato in scena ieri a Roma, la presidente del Consiglio e il primo ministro Narendra Modi hanno siglato sette accordi bilaterali, compreso quello sulla cooperazione nella navigazione e nei **porti**. Un'intesa che punta a rafforzare il ruolo dell'Italia come terminale europeo del nuovo corridoio logistico.

«Italia e India sono due grandi potenze marittime e hanno tutto l'interesse a rafforzare la cooperazione in un settore strategico come quello portuale, logistico e infrastrutturale», ha sottolineato il viceministro alle Infrastrutture Edoardo Rixi che ha rilevato come i due paesi siano i punti di riferimento del nuovo corridoio Imec che collega India, Medio Oriente ed Europa dove l'Italia «rappresenta il terminale naturale» e «può offrire un sistema logistico unico in Europa». Lanciato nel 2023 in occasione del G20 di New Delhi, Imec si sviluppa lungo due direttrici complementari: una marittima, che collega l'India ai Paesi del Golfo, e una terrestre e ferroviaria, destinata a unire la Penisola Arabica all'Europa passando attraverso il Levante e il Mediterraneo. Rixi ha ricordato poi che l'Italia può «contare su due direttrici strategiche fondamentali: quella occidentale che collega Genova al Reno attraverso la Svizzera e quella orientale che, partendo da Trieste, raggiunge Austria, Germania, Polonia e l'Europa centro-orientale». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Informare

Focus

Carta (Fermerci): servono politiche urgenti per sostenere le imprese ferroviarie

Nel 2025 il cargo ferroviario ha perso circa il 3,5%, in termini di treni/km. Oggi, presso la sede del CNEL di Villa Lubin a Roma, Associazione Fermerci ha presentato il proprio rapporto annuale 2026 che segnala come, per il terzo anno consecutivo, tutti gli indicatori indichino una riduzione dei volumi di traffico ferroviario delle merci. Nel 2025, infatti, il cargo ferroviario ha perso circa il 3,5%, in termini di treni/km (49,9 milioni rispetto ai 51,2 milioni del 2024) e, dopo il picco di 53,8 milioni di treni-km del 2021, il nuovo calo conferma una serie negativa iniziata nel 2022 con una riduzione complessiva di circa -7,8% nell'arco del triennio 2022-2025. La stessa diminuzione è stata registrata anche nel traffico ferroviario merci con origine e destino nei porti nazionali e in tutti gli interporti italiani e terminal privati (-3% circa nel 2025 rispetto al 2024 e -7% rispetto al 2022). Il rapporto precisa che più stabile appare invece l'andamento delle tonnellate-km, che nel 2025 si sono attestate a circa 22,6 miliardi, con una flessione più contenuta rispetto agli anni precedenti. Il documento specifica che questo andamento divergente segnala un miglioramento dell'efficienza del sistema, ma non è sufficiente a compensare la riduzione complessiva dei volumi trasportati. Nel suo intervento il presidente di Associazione Fermerci, Clemente Carta, ha evidenziato che «servono politiche urgenti per sostenere le imprese ferroviarie e superare una crisi che dura ormai da troppo tempo. Altro che riequilibrio modale - ha sottolineato - dallo studio emerge che le risorse assegnate negli anni sono servite solo a tenere parzialmente il livello dei volumi. Tutte le contingenze attuali come: lavori sulla rete ferroviaria, tensioni geopolitiche e interruzioni dei valichi alpini hanno danneggiato in questi anni il comparto. Se a questo aggiungiamo l'incertezza dei prossimi mesi e l'assenza, al momento, di risorse necessarie per il settore, i danni saranno irreversibili. Gli incentivi - ha affermato Carta - sono uno strumento di politica dei trasporti a servizio della collettività e dell'industria nazionale e sono da considerarsi investimenti che provocano esternalità positive in termini ambientali, economici, sociali e industriali». Il presidente di Fermerci ha poi colto l'occasione per rilanciare l'invito ricevuto dal presidente del CNEL in occasione del Forum Mercintreno 2025: «accolgo - ha spiegato Carta - la proposta del presidente Brunetta a utilizzare la potestà di iniziativa legislativa del CNEL per aiutare un settore che da troppi anni è in crisi. Suggestisco quindi di lavorare a una proposta di legge di sostegno alla logistica ferroviaria. La stessa deve contenere oltre alle misure di incentivo, norme di semplificazione e regole che attribuiscono al trasporto ferroviario delle merci il necessario spazio sulla rete ferroviaria e la giusta rilevanza nelle politiche dei trasporti».



05/20/2026 18:47

Nel 2025 il cargo ferroviario ha perso circa il 3,5%, in termini di treni/km. Oggi, presso la sede del CNEL di Villa Lubin a Roma, Associazione Fermerci ha presentato il proprio rapporto annuale 2026 che segnala come, per il terzo anno consecutivo, tutti gli indicatori indichino una riduzione dei volumi di traffico ferroviario delle merci. Nel 2025, infatti, il cargo ferroviario ha perso circa il 3,5%, in termini di treni/km (49,9 milioni rispetto ai 51,2 milioni del 2024) e, dopo il picco di 53,8 milioni di treni-km del 2021, il nuovo calo conferma una serie negativa iniziata nel 2022 con una riduzione complessiva di circa -7,8% nell'arco del triennio 2022-2025. La stessa diminuzione è stata registrata anche nel traffico ferroviario merci con origine e destino nei porti nazionali e in tutti gli interporti italiani e terminal privati (-3% circa nel 2025 rispetto al 2024 e -7% rispetto al 2022). Il rapporto precisa che più stabile appare invece l'andamento delle tonnellate-km, che nel 2025 si sono attestate a circa 22,6 miliardi, con una flessione più contenuta rispetto agli anni precedenti. Il documento specifica che questo andamento divergente segnala un miglioramento dell'efficienza del sistema, ma non è sufficiente a compensare la riduzione complessiva dei volumi trasportati. Nel suo intervento il presidente di Associazione Fermerci, Clemente Carta, ha evidenziato che «servono politiche urgenti per sostenere le imprese ferroviarie e superare una crisi che dura ormai da troppo tempo. Altro che riequilibrio modale - ha sottolineato - dallo studio emerge che le risorse assegnate negli anni sono servite solo a tenere parzialmente il livello dei volumi. Tutte le contingenze attuali come: lavori sulla rete ferroviaria, tensioni geopolitiche e interruzioni dei valichi alpini hanno danneggiato in questi anni il comparto. Se a questo aggiungiamo l'incertezza dei prossimi mesi e l'assenza, al momento, di risorse necessarie per il settore, i danni saranno irreversibili. Gli incentivi - ha affermato Carta - sono uno strumento di politica dei trasporti a

Italia-India, Rixi punta su Imec

ROMA L'Italia prova a ritagliarsi un ruolo centrale nella nuova geografia commerciale che sta ridisegnando gli equilibri tra Mediterraneo, Indo-Pacifico ed Europa continentale. Ed è proprio attorno a questa prospettiva che si inserisce il Memorandum firmato tra Italia e India sul rafforzamento della cooperazione nei settori portuale, logistico e infrastrutturale. A delineare la portata strategica dell'intesa è stato il viceministro al MIT Edoardo Rixi, intervenuto a margine del vertice Italia-India svoltosi a Roma alla presenza della presidente del Consiglio Giorgia Meloni. Italia e India sono due grandi potenze marittime e hanno tutto l'interesse a rafforzare la cooperazione in un settore strategico come quello portuale, logistico e infrastrutturale, ha dichiarato Rixi, sottolineando come il Memorandum rappresenti il punto di arrivo di un percorso diplomatico e istituzionale avviato circa due anni fa attraverso missioni e incontri bilaterali. Ma il passaggio più significativo riguarda soprattutto il corridoio Imec, l'India-Middle East-Europe Economic Corridor, il progetto infrastrutturale e logistico sostenuto da India, Europa e Stati Uniti che punta a costruire un'alternativa strategica alle grandi direttrici commerciali dominate dalla Cina. Secondo il viceministro, l'Italia avrebbe tutte le caratteristiche per diventare il terminale naturale europeo di questo asse commerciale emergente. Una candidatura che poggia soprattutto sulla posizione geografica del Paese e sulla capacità di connessione del sistema logistico nazionale con il cuore industriale del continente. Rixi ha infatti richiamato le due grandi direttrici strategiche che collegano i porti italiani ai mercati europei: quella occidentale, centrata su Genova e sui collegamenti verso il Reno attraverso la Svizzera, e quella orientale che, partendo da Trieste, raggiunge Austria, Germania, Polonia ed Europa centro-orientale. Dietro queste parole emerge una visione precisa del ruolo che l'Italia intende giocare nei nuovi equilibri logistici globali. Il Mediterraneo, negli ultimi anni tornato centrale a causa delle tensioni geopolitiche nel Mar Rosso e nel Golfo Persico, viene sempre più percepito come piattaforma strategica per le catene di approvvigionamento tra Asia ed Europa. Ed è proprio in questo scenario che il sistema portuale italiano prova a rafforzare la propria candidatura come hub logistico avanzato del continente, puntando sulla combinazione tra porti, interporti, retroporti e corridoi ferroviari verso il Nord Europa. Per queste ragioni crediamo di poter essere il partner di riferimento dell'India in Europa, ha aggiunto Rixi, evidenziando l'obiettivo di costruire una collaborazione stabile capace di generare sviluppo economico, occupazione e nuove opportunità industriali per entrambi i Paesi. Il dossier Imec assume oggi un peso ancora maggiore anche alla luce della crescente competizione globale sulle infrastrutture strategiche. La partita non riguarda soltanto il commercio marittimo, ma il controllo dei flussi energetici, industriali e tecnologici che nei prossimi anni attraverseranno



Messaggero Marittimo

Focus

il Mediterraneo allargato. E in questa sfida, Roma tenta ora di accreditarsi non soltanto come punto geografico di transito, ma come snodo logistico e politico centrale nei nuovi corridoi euro-asiatici.

Gruppo di lavoro a supporto della riforma portuale: qualche malumore

ROMA - La diffusione del documento del Mit che con decreto firmato dal direttore generale Donato Liguori istituisce presso la Direzione Generale per i porti, la logistica e l'intermodalità, un gruppo di lavoro a supporto delle attività di attuazione della riforma della governance portuale" sta suscitando come previsto, diversi malumori. Commenti pubblici ancora se ne sentono pochi, ma il sentore non è di quelli positivi. Nel gruppo, sono stati individuate personalità che a diverso titolo dovrebbero coadiuvare il Ministero nello sviluppo concreto della riforma come organo tecnico di supporto all'iter parlamentare dello schema di disegno di legge e svolgere in generale attività consultiva in materia di riforma della governance portuale, predisponendo pareri e proposte, su richiesta del direttore generale per i porti, la logistica e l'intermodalità. Questi i nomi della "rosa": Dott.ssa Benedetta Scotti (Dirigente del MIT) con funzioni di coordinamento Dott. Luca Tunzi (Funzionario Amministrativo Giuridico Legale del MIT) Avv. Mario Zechender (Funzionario Amministrativo Giuridico Legale del MIT) CA (CP) Fabrizio Giovannone (Ammiraglio Capitanerie di Porto Guardia Costiera) Avv. Alberto Rossi (Esperto giuridico) Prof. Avv. Ugo Patroni Griffi (Esperto giuridico) Prof. Avv. Francesco Munari (Esperto giuridico) Avv. Andrea Annunziata (Esperto giuridico) Prof. Avv. Davide Maresca (Esperto giuridico) Prof. Avv. Andrea La Mattina (Esperto giuridico) Prof. Dott. Marco Percoco (Esperto economico) Avv. Alfredo Antonini (Esperto giuridico) Dott. Marcello Di Caterina (Esperto economico) Avv. Giuseppe Cavuoti (Esperto giuridico) Nell'elenco si ritrovano ex presidenti di Autorità portuali, esperti del settore, tecnici, rappresentanti di associazioni, ma mancano alcune parti interessate come il settore del lavoro portuale. Ma nelle prossime settimane (o mesi?) le audizioni parlamentari daranno voce anche a loro che esprimeranno la loro posizione in merito. Vista da un punto di vista puramente tecnico, qualcuno potrebbe obiettare che si tratta appunto di un decreto di natura tecnica che ha cercato in Italia i massimi esperti del settore per una normativa giusta, appunto negli aspetti tecnici normativi. In ogni caso voci di corridoio sembrano far capire che questa mossa del Ministero non sia piaciuta a nessuno dei parlamentari, dei diversi colori. Venerdì il viceministro Rixi interverrà a Ravenna a DEPORTIBUS, e quella sarà la prima occasione di confronto e discussione più approfondita sulla riforma portuale, qualcosa di più specifico anche su questa vicenda potrebbe emergere in quell'occasione.



MF Focus

ricetta di Marchese, consulente del ministero del mare di Musumeci

Blue economy, ecco la via

Messina con la sua posizione strategica può diventare un vero modello nazionale Un settore che vale il 6% della ricchezza prodotta in Sicilia coinvolgendo 192 comuni e generando oltre 17 miliardi di euro di valore economico

ANTONIO GIORDANO

L'idea di trasformare Messina nel principale laboratorio della Blue Economy siciliana passa da una nuova visione del mare: non più soltanto spazio geografico o infrastruttura di collegamento, ma leva industriale, tecnologica e occupazionale. È questa la tesi sviluppata dall'ammiraglio Rosario Marchese, consigliere del Ministro delle politiche del mare Nello Musumeci. Secondo Marchese, "il futuro della Sicilia passa dal mare" e Messina, "con la sua posizione unica al centro del Mediterraneo, può diventare il laboratorio più avanzato della Blue Economy italiana". L'obiettivo sarebbe quello di trasformare lo Stretto "in una piattaforma di sviluppo capace di connettere innovazione, sostenibilità, ricerca e occupazione". Il modello Messina Secondo Marchese è possibile un "modello Messina" esportabile anche ad altre realtà costiere dell'Isola: Palermo per la logistica avanzata, Catania per la cantieristica tecnologica, Siracusa e Augusta per l'energia offshore, Trapani e Mazara del Vallo per la bioeconomia ittica. Una rete integrata che, secondo l'ammiraglio, potrebbe rafforzare il ruolo strategico della Sicilia nel Mediterraneo. I numeri confermano già oggi il peso dell'economia del mare nell'Isola. La Blue Economy rappresenta il 6% della ricchezza prodotta in Sicilia, contro una media nazionale del 4%, coinvolgendo 192 comuni costieri e generando oltre 17 miliardi di euro di valore economico con più di 102 mila occupati distribuiti in circa 30 mila imprese. Ogni euro prodotto dal comparto ne genera inoltre 1,9 nell'economia regionale. Messina vale già oltre 958 milioni di euro, pari al 16,1% del valore aggiunto regionale della Blue Economy, dietro Catania e Palermo. Un distretto dell'innovazione marittima Per Marchese il passaggio decisivo sarebbe la creazione di un Distretto dell'Innovazione Marittima fondato su industria, ricerca, sostenibilità, formazione specialistica e innovazione tecnologica. "A parere di chi scrive", sottolinea Marchese in un intervento sul tema, un sistema integrato di questo tipo "potrebbe generare nel medio-lungo periodo una crescita occupazionale compresa tra il 70% e il 90%". Il progetto si sviluppa lungo quattro direttrici strategiche. La prima riguarda la cantieristica avanzata e il refitting green. Messina potrebbe diventare un polo mediterraneo per l'ammodernamento sostenibile di yacht e grandi imbarcazioni, con una forte crescita della domanda di ingegneri navali, tecnici dell'automazione e specialisti dei nuovi materiali. La seconda direttrice è quella dell'energia marina. Marchese cita il progetto "Kobold" sviluppato nello Stretto, che già dal 2006 ha dimostrato la possibilità di produrre energia elettrica dalle correnti marine. Un settore che oggi pesa meno dell'1% dell'occupazione del sistema mare ma che potrebbe arrivare, secondo le stime riportate, fino al 10%. Il terzo pilastro è rappresentato dalla bioeconomia ittica



MF

Focus

e dalla Blue Biotech. Gli scarti della lavorazione del pesce potrebbero essere riutilizzati nei settori della cosmetica, della medicina rigenerativa, della nutraceutica e dei biomateriali biodegradabili, favorendo la nascita di startup innovative e nuova occupazione qualificata. Infine la logistica 4.0 e il porto digitale.

Una piattaforma intelligente L'idea è trasformare Messina "da porto di attraversamento a piattaforma intelligente del Mediterraneo" attraverso Digital Twin portuale, Intelligenza Artificiale e sistemi interoperabili per il monitoraggio dei traffici e dei consumi energetici. Secondo le stime riportate nel documento, il comparto logistico potrebbe quasi raddoppiare gli addetti diretti fino a 7-8 mila unità altamente specializzate. "Non si parlerebbe più soltanto di lavoro portuale tradizionale, ma di nuove professioni tecnologiche", osserva Marchese, citando figure come esperti di IA applicata ai **porti**, tecnici di cybersecurity marittima, analisti dei flussi logistici e specialisti della smart mobility. Fondamentale sarà anche la formazione, attraverso "un grande polo di orientamento e indirizzo alle nuove professioni del mare" capace di collegare università, ITS, sistema portuale e imprese innovative. La conclusione del documento punta sul valore simbolico e strategico dello Stretto. "Per la prima volta dopo decenni, Messina potrebbe smettere di vivere lo Stretto come un limite e trasformarlo nella propria più grande leva di sviluppo", dice Marchese. "La sfida del modello Messina è proprio questa: fare del mare non ciò che divide la Sicilia dal continente, ma ciò che può rilanciare l'economia dell'intera Isola". (riproduzione riservata).

AB Yachts sbarca al Salone di Venezia con le ultime novità ad alte prestazioni

Mag 20, 2026 Venezia - AB Yachts, brand di punta di Next Yacht Group specializzato nella costruzione di imbarcazioni ad alte prestazioni, si prepara a recitare un ruolo di primo piano al prossimo Salone Nautico di Venezia, in programma nella storica cornice dell'Arsenale dal 27 al 31 maggio 2026. Per il cantiere viareggino si tratta di un appuntamento strategico, un palcoscenico ideale dove mostrare al pubblico due modelli che incarnano alla perfezione la propria filosofia progettuale: il neonato AB 80, al suo debutto assoluto in Laguna, e l'AB 100, ormai un'icona tra i motoryacht plananti da 30 metri per la sua capacità di fondere velocità estreme, comfort e innovazione tecnologica. La presenza a Venezia giunge in un periodo d'oro per Next Yacht Group, reduce da un prestigioso successo internazionale. Proprio nella città lagunare, il Maiora 36 Exuma M/Y Angiola è stato infatti premiato ai World Superyacht Awards 2026 come miglior unità nella categoria "Semi-Displacement or Planing Motor Yachts - 35m to 39.9m". Un traguardo storico, che segna il terzo anno consecutivo sul podio mondiale per un'imbarcazione del Gruppo. Il vicepresidente di Next Yacht Group, Giorgio Mattei, ha sottolineato l'importanza del momento, spiegando come il Salone di Venezia sia diventato un hub sempre più centrale per la nautica internazionale. L'azienda sta vivendo una fase di forte crescita e consolidamento, trainata da continui investimenti in tecnologia e performance. L'obiettivo, con modelli come l'AB 80 e l'AB 100, resta quello di offrire agli armatori contemporanei un'esperienza di navigazione unica, capace di unire velocità, comfort e una totale personalizzazione. I riflettori in banchina saranno inevitabilmente puntati sul debutto dell'AB 80. Varata lo scorso aprile, questa imbarcazione di oltre 25 metri è stata concepita per chi vuole vivere il mare senza compromessi, sia per una lussuosa uscita giornaliera sia per **crociere** a lungo raggio con tempi di percorrenza ridotti al minimo. Costruito in materiale composito e spinto da tre motori MAN V12 da 2.000 cavalli ciascuno accoppiati a idrogetti MJP, lo yacht è in grado di toccare una velocità massima di 54 nodi (con una crociera di 45 nodi), garantendo una navigazione fluida e priva di vibrazioni. Gli spazi interni ed esterni sono stati progettati per massimizzare la convivialità, offrendo layout personalizzabili, quattro cabine ospiti, una suggestiva lounge con open-roof e un garage di poppa per tender e moto d'acqua. A fare da spalla alla novità dell'anno ci sarà l'AB 100, un modello che continua a sfidare le convenzioni del settore. Questo yacht in composito, anch'esso dotato di propulsione a idrogetti, è capace di raggiungere i 50 nodi nella versione standard e di spingersi fino all'impressionante soglia dei 60 nodi nella variante Superfast. Caratterizzato da ambienti estremamente luminosi, silenziosi e in costante connessione visiva con il mare, l'AB 100 offre interni ed esterni sartoriali, configurati per ospitare fino a 9 passeggeri e 4 membri dell'equipaggio, confermandosi un perfetto connubio tra



Mag 20, 2026 Venezia - AB Yachts, brand di punta di Next Yacht Group specializzato nella costruzione di imbarcazioni ad alte prestazioni, si prepara a recitare un ruolo di primo piano al prossimo Salone Nautico di Venezia, in programma nella storica cornice dell'Arsenale dal 27 al 31 maggio 2026. Per il cantiere viareggino si tratta di un appuntamento strategico, un palcoscenico ideale dove mostrare al pubblico due modelli che incarnano alla perfezione la propria filosofia progettuale: il neonato AB 80, al suo debutto assoluto in Laguna, e l'AB 100, ormai un'icona tra i motoryacht plananti da 30 metri per la sua capacità di fondere velocità estreme, comfort e innovazione tecnologica. La presenza a Venezia giunge in un periodo d'oro per Next Yacht Group, reduce da un prestigioso successo internazionale. Proprio nella città lagunare, il Maiora 36 Exuma M/Y Angiola è stato infatti premiato ai World Superyacht Awards 2026 come miglior unità nella categoria "Semi-Displacement or Planing Motor Yachts - 35m to 39.9m". Un traguardo storico, che segna il terzo anno consecutivo sul podio mondiale per un'imbarcazione del Gruppo. Il vicepresidente di Next Yacht Group, Giorgio Mattei, ha sottolineato l'importanza del momento, spiegando come il Salone di Venezia sia diventato un hub sempre più centrale per la nautica internazionale. L'azienda sta vivendo una fase di forte crescita e consolidamento, trainata da continui investimenti in tecnologia e performance. L'obiettivo, con modelli come l'AB 80 e l'AB 100, resta quello di offrire agli armatori contemporanei un'esperienza di navigazione unica, capace di unire velocità, comfort e una totale personalizzazione. I riflettori in banchina saranno inevitabilmente puntati sul debutto dell'AB 80. Varata lo scorso aprile, questa imbarcazione di oltre 25 metri è stata concepita per chi vuole vivere il mare senza compromessi, sia per una lussuosa uscita giornaliera sia per crociere a lungo raggio con tempi di percorrenza

Sea Reporter

Focus

lusso e adrenalina.

Shipping Italy

Focus

Green Heart, la nuova frontiera del bunkeraggio di metanolo nel Mediterraneo

La nave italiana di **Genova** Trasporti Marittimi inaugura un modello di sicurezza, precisione e sostenibilità grazie alle soluzioni propulsive Schottel == COMUNICAZIONE AZIENDALE == Il metanolo si sta affermando come uno dei più importanti carburanti alternativi per la transizione energetica del trasporto marittimo. Sviluppare un'infrastruttura globale per il suo trasporto e stoccaggio rappresenta una sfida strategica. Con la nuova nave bunker Green Heart , **Genova** Trasporti Marittimi compie un passo decisivo per garantire la disponibilità di combustibili sostenibili nell'area del Mediterraneo, una delle regioni a più intenso traffico marittimo in Europa. Progettata con il supporto di KShips e costruita presso il cantiere San Giorgio del Porto, l'unità misura 91,3 metri di lunghezza per 15,7 metri di larghezza e offre una capacità di carico di 5.000 dwt. Le operazioni di bunkeraggio del metanolo, che comportano la movimentazione di merci pericolose, richiedono sistemi di posizionamento dinamico e una propulsione estremamente precisa e affidabile. Per rispondere a questi requisiti operativi, la Green Heart si affida alle soluzioni propulsive SCHOTTEL, già ampiamente collaudate a livello internazionale. Manovrabilità superiore per la gestione di merci pericolose La nave è dotata di un sistema di propulsione ibrido con batterie, che consente operazioni a zero emissioni nei porti europei e riduce l'impatto ambientale nelle aree toccate dal servizio. Il sistema permette di generare fino al 25% della spinta in modalità completamente elettrica, affiancato da motori dualfuel alimentati a metanolo e biometanolo. La propulsione principale è composta da due unità SCHOTTEL SRP 360 in configurazione LDrive, ciascuna con una potenza in ingresso di 1.200 kW e un'elica da 2,1 metri di diametro, che consentono alla nave di raggiungere una velocità massima di 12,5 nodi. Grazie alla rotazione a 360 gradi, gli SRP garantiscono manovrabilità e stabilità di rotta eccellenti in navigazione libera, assicurando spinta in ogni direzione. A completamento del sistema, la nave sarà equipaggiata con un'unità ausiliaria SCHOTTEL STT 1 da 400 kW con elica da 1,2 metri, che incrementerà ulteriormente la precisione nelle manovre. L'intera soluzione propulsiva conferisce alla Green Heart capacità di manovra senza precedenti, un elemento cruciale nella gestione di prodotti pericolosi come il metanolo. Design compatto ed elevata efficienza La variante LDrive dello SCHOTTEL RudderPropeller integra un motore elettrico compatto direttamente nella struttura di supporto del modulo azimutale, riducendo l'altezza complessiva del thruster. Questa configurazione, particolarmente adatta a spazi ristretti o a sale macchine già densamente equipaggiate, elimina la necessità dell'albero orizzontale e del riduttore superiore, migliorando l'efficienza nella trasmissione della potenza dal motore all'elica. La combinazione di design compatto ed elevata efficienza rende l'SRP una soluzione ideale per le esigenze operative di una nave bunker di nuova generazione.



La nave italiana di Genova Trasporti Marittimi inaugura un modello di sicurezza, precisione e sostenibilità grazie alle soluzioni propulsive Schottel == COMUNICAZIONE AZIENDALE == Il metanolo si sta affermando come uno dei più importanti carburanti alternativi per la transizione energetica del trasporto marittimo. Sviluppare un'infrastruttura globale per il suo trasporto e stoccaggio rappresenta una sfida strategica. Con la nuova nave bunker Green Heart , Genova Trasporti Marittimi compie un passo decisivo per garantire la disponibilità di combustibili sostenibili nell'area del Mediterraneo, una delle regioni a più intenso traffico marittimo in Europa. Progettata con il supporto di K-Ships e costruita presso il cantiere San Giorgio del Porto, l'unità misura 91,3 metri di lunghezza per 15,7 metri di larghezza e offre una capacità di carico di 5.000 dwt. Le operazioni di bunkeraggio del metanolo, che comportano la movimentazione di merci pericolose, richiedono sistemi di posizionamento dinamico e una propulsione estremamente precisa e affidabile. Per rispondere a questi requisiti operativi, la Green Heart si affida alle soluzioni propulsive SCHOTTEL, già ampiamente collaudate a livello internazionale. Manovrabilità superiore per la gestione di merci pericolose La nave è dotata di un sistema di propulsione ibrido con batterie, che consente operazioni a zero emissioni nei porti europei e riduce l'impatto ambientale nelle aree toccate dal servizio. Il sistema permette di generare fino al 25% della spinta in modalità completamente elettrica, affiancato da motori dual-fuel alimentati a metanolo e bio-metanolo. La propulsione principale è composta da due unità SCHOTTEL SRP 360 in configurazione L-Drive, ciascuna con una potenza in ingresso di 1.200 kW e un'elica da 2,1 metri di diametro, che consentono alla nave di raggiungere una velocità massima di 12,5 nodi. Grazie alla rotazione a 360 gradi, gli SRP garantiscono manovrabilità e stabilità di rotta eccellenti in navigazione libera.

Shipping Italy

Focus

SCHOTTEL Il gruppo SCHOTTEL, con sede a Spay sul Reno, è tra i principali produttori mondiali di sistemi di propulsione orientabili per navi e applicazioni offshore. Fondato nel 1921, sviluppa e realizza da oltre 75 anni sistemi azimutali e soluzioni propulsive complete fino a 30 MW per unità di ogni tipologia e dimensione. Una rete di circa 100 sedi commerciali e di assistenza garantisce supporto globale ai clienti. SAN GIORGIO DEL PORTO San Giorgio del Porto, parte del Gruppo **Genova** Industrie Navali, è uno storico cantiere genovese attivo dal 1928. È tra i leader europei nelle riparazioni, refitting e conversioni di navi passeggeri, ro-ro, cargo, tanker, LNG carrier e unità offshore, oltre che nella costruzione di navi di media dimensione. Grazie a oltre novant'anni di esperienza e a un team composto da architetti navali, ingegneri, tecnici specializzati e squadre di pronto intervento, il cantiere vanta un portafoglio ricco di progetti prestigiosi e collaborazioni con armatori di fama internazionale. Negli ultimi anni ha rafforzato la propria presenza nel settore del green shipping con progetti innovativi, tra cui una nave per il trasporto e bunkeraggio LNG e una chimichiera ibrida alimentata con tecnologia dualfuel. San Giorgio del Porto opera da sempre con un forte impegno verso sicurezza, salute e sostenibilità ambientale.

Shipping Italy

Focus

La nuova nave Anna Cosulich consegnata ed entrata ufficialmente in servizio

La bettolina, predisposta per il trasporto e la fornitura di metanolo, opererà nel porto e nella rada di Singapore Nuovo ingresso nella flotta di Fratelli Cosulich. La compagnia armatoriale parte del gruppo logistico con sede a **Genova** ha infatti celebrato la consegna di Anna Cosulich, prima di una serie di quattro bunker tanker Imo Il predisposte per il trasporto e la fornitura di metanolo alle navi. "Consegnata presso il cantiere navale Taizhou Maple Leaf (Cina), l'imbarcazione rappresenta un'altra importante pietra miliare per la divisione Marine Energy. La consegna di successo riflette la continua collaborazione e l'impegno di tutte le parti coinvolte durante l'intero processo di costruzione e consegna" ha spiegato una nota. La nave inizierà ora i preparativi per il suo viaggio inaugurale a Singapore, dove supporterà le attività di bunkeraggio del Gruppo e rafforzerà ulteriormente la sua presenza in uno dei principali hub mondiali per il bunkeraggio. 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

La nuova nave Anna Cosulich consegnata ed entrata ufficialmente in servizio



05/20/2026 16:56 Nicola Capuzzo

La bettolina, predisposta per il trasporto e la fornitura di metanolo, opererà nel porto e nella rada di Singapore Nuovo ingresso nella flotta di Fratelli Cosulich. La compagnia armatoriale parte del gruppo logistico con sede a Genova ha infatti celebrato la consegna di Anna Cosulich, prima di una serie di quattro bunker tanker Imo Il predisposte per il trasporto e la fornitura di metanolo alle navi. "Consegnata presso il cantiere navale Taizhou Maple Leaf (Cina), l'imbarcazione rappresenta un'altra importante pietra miliare per la divisione Marine Energy. La consegna di successo riflette la continua collaborazione e l'impegno di tutte le parti coinvolte durante l'intero processo di costruzione e consegna" ha spiegato una nota. La nave inizierà ora i preparativi per il suo viaggio inaugurale a Singapore, dove supporterà le attività di bunkeraggio del Gruppo e rafforzerà ulteriormente la sua presenza in uno dei principali hub mondiali per il bunkeraggio. 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.