



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
martedì, 17 febbraio 2026



INDICE



Rassegna Stampa

Prime Pagine

17/02/2026 Corriere della Sera	9
Prima pagina del 17/02/2026	
17/02/2026 Il Fatto Quotidiano	10
Prima pagina del 17/02/2026	
17/02/2026 Il Foglio	11
Prima pagina del 17/02/2026	
17/02/2026 Il Giornale	12
Prima pagina del 17/02/2026	
17/02/2026 Il Giorno	13
Prima pagina del 17/02/2026	
17/02/2026 Il Manifesto	14
Prima pagina del 17/02/2026	
17/02/2026 Il Mattino	15
Prima pagina del 17/02/2026	
17/02/2026 Il Messaggero	16
Prima pagina del 17/02/2026	
17/02/2026 Il Resto del Carlino	17
Prima pagina del 17/02/2026	
17/02/2026 Il Secolo XIX	18
Prima pagina del 17/02/2026	
17/02/2026 Il Sole 24 Ore	19
Prima pagina del 17/02/2026	
17/02/2026 Il Tempo	20
Prima pagina del 17/02/2026	
17/02/2026 Italia Oggi	21
Prima pagina del 17/02/2026	
17/02/2026 La Nazione	22
Prima pagina del 17/02/2026	
17/02/2026 La Repubblica	23
Prima pagina del 17/02/2026	
17/02/2026 La Stampa	24
Prima pagina del 17/02/2026	
17/02/2026 MF	25
Prima pagina del 17/02/2026	

Primo Piano

16/02/2026 Agenzia stampa Mobilità		26
Portualità italiana, incontro tra Paroli e presidente Assoporti Petri		
Agenzia Stampa Mobilità		

16/02/2026 Economia Del Mare Portualità italiana, a Palazzo San Giorgio incontro tra Paroli e il presidente Assoporti Petri	27
16/02/2026 FerPress Assoporti: incontro tra Paroli e Petri. Sinergia istituzionale per rafforzare il ruolo strategico dei porti	29
16/02/2026 Informatore Navale Portualità italiana "Sinergia istituzionale per rafforzare il ruolo strategico dei porti" incontro tra Paroli e il presidente Assoporti Petri	30
16/02/2026 Primo Magazine Incontro tra i Presidenti Mattioli e Petri	31
16/02/2026 Ship 2 Shore Asse tra istituzioni e cluster della portualità: confronto su riforma, governance e grandi opere	32
16/02/2026 TeleNord Genova, Assoporti: incontro tra Petri e Paroli per il rilancio strategico dei porti italiani	34

Trieste

16/02/2026 Messaggero Marittimo Trieste, Serracchiani incalza Salvini: Nomine nel rispetto rigoroso della legge	35
16/02/2026 Policymaker Porto di Trieste, chi è Gianluca Civitarese e perché la sua candidatura a segretario è un caso	36
16/02/2026 Ship Mag Fincantieri costruirà 3 navi per Norwegian Cruise Line Holdings, valore: 2 miliardi di euro	38
16/02/2026 Ship Mag Grimaldi mette una quinta nave sull'autostrada del mare fra Trieste e la Turchia	39
16/02/2026 Shipping Italy Nuovi rilanci di capacità fra Dfds e Grimaldi sulla rotta Turchia - Trieste	40
16/02/2026 Trieste Fare (eco)sistema dei porti, Adriafer si unisce alla Waterborne Technology Platform	ZENO SARACINO 41
16/02/2026 Trieste Prima Una divisa come numero due in porto: Serracchiani presenta un'interrogazione in Parlamento	43
16/02/2026 UdineseTV TRIESTE CASO CIVITARESE AL PORTO: BOTTA E RISPOSTA A DISTANZA FRA SERRACCHIANI E GIACOMELLI	44

Venezia

16/02/2026 Agenparl Comunicato stampa. ADM E GDF VENEZIA: SEQUESTRATI 1400 BIDONI DI GAS REFRIGERANTI NEL PORTO DI VENEZIA	45
16/02/2026 Agenzia Giornalistica Opinione GUARDIA DI FINANZA * «SEQUESTRATI 24 MILA KG DI GAS REFRIGERANTE AL PORTO DI VENEZIA, SCOPERTI 2 RESPONSABILI PER CONTRABBANDO AMBIENTALE»	46
16/02/2026 Ansa.it Sequestrati al porto di Venezia 1400 bidoni di gas refrigerante	47
16/02/2026 La Gazzetta Marittima Dogane e Finanza sequestrano 1.400 bidoni di gas irregolari nel porto di Venezia	48

16/02/2026	Shipping Italy	49
	Maxi sequestro di merce climalterante al Porto di Venezia	
16/02/2026	Venezia Today	50
	Sequestrate 1400 bombole di gas refrigerante al porto di Venezia	

Savona, Vado

16/02/2026	Savona News	51
	Progetto seconda fase della nuova diga di Vado, dovrà essere sottoposto a VIA. Il Ministero: "Suscettibile di determinare impatti ambientali significativi e negativi"	

Genova, Voltri

16/02/2026	Alessandria24	53
	Ex Ilva: da Confindustria Genova e Alessandria una proposta di sviluppo dell'attività siderurgica e industriale delle aree di Genova Cornigliano e Novi Ligure	
16/02/2026	Ansa.it	55
	Sequestrati a Milano Malpensa 400 kg di pesce e crostacei dalla Cina	
16/02/2026	Ansa.it	56
	Ex Ilva, Confindustria Alessandria e Genova propongono siderurgia a Novi	
16/02/2026	BizJournal Liguria	57
	Ex Ilva, Confindustria Genova e Alessandria: a Cornigliano rivedere la superficie concessa	
16/02/2026	Borsa Italiana	60
	Ex Ilva: Confindustria Genova e Alessandria, separare Taranto da siti del Nord -2-	
16/02/2026	FerPress	61
	Porti: vicesindaco di Genova Terrile nominato presidente della commissione Politiche del mare di Anci	
16/02/2026	Genova Quotidiana	62
	Un milione di metri quadrati congelati fino al 2065: la proposta di Confindustria che vuole riscrivere il futuro di Cornigliano e Novi	
16/02/2026	Genova Today	65
	Mancano i requisiti igienici: 400 kg di pesce sequestrati dalla capitaneria di porto di Genova	
16/02/2026	Il Vostro Giornale	66
	Nuovo logo per l'Autorità portuale: Rappresentare al meglio un sistema in crescita	
16/02/2026	La Gazzetta Marittima	68
	A Genova la guida della commissione Anci che si occupa di porti	
16/02/2026	Liguria 24	69
	Redazione Ivg Nuovo logo per l'Autorità portuale: Rappresentare al meglio un sistema in crescita	
16/02/2026	Lo Spiffero	70
	Ex Ilva, patto d'acciaio del Nord: autonomia per Novi e Cornigliano	
16/02/2026	Messaggero Marittimo	72
	L'AdSp del Mar Ligure Occidentale rinnova l'identità	
16/02/2026	PrimoCanale.it	73
	Paroli: "Ad aprile inaugura il 70% della sopraelevata portuale". Ecco i vantaggi	
16/02/2026	PrimoCanale.it	74
	Sequestrati a Malpensa 400 chili di pesce stipato nelle valigie di turisti cinesi	

16/02/2026 Rai News Confindustria, per ex Ilva a Novi e Cornigliano il futuro sono automotive e motori elettrici	75
16/02/2026 Rai News Ex Ilva, scontro sindacati-industriali sull'ipotesi "spezzatino"	76
16/02/2026 Shipping Italy A Genova restituire aree ex Ilva a industria e porto	Nicola Capuzzo 77
16/02/2026 Shipping Italy Terrile presidente della commissione Politiche del mare e porti di Anci	79
16/02/2026 SiderWeb Adl, Confindustria Genova chiede una trattativa separata	80
16/02/2026 Supplychainitaly Per Confindustria le aree ex Ilva di Genova un fondamentale valore di attività logistico portuale	82
16/02/2026 TeleNord Ex Ilva, Confindustria Genova propone di separare il futuro di Genova e Novi Ligure da quello di Taranto	84

La Spezia

16/02/2026 BizJournal Liguria ZIs della Spezia: mercoledì 18/2 evento sulle opportunità di sviluppo per le imprese	86
16/02/2026 Messaggero Marittimo ZLS Spezia, leva per investimenti e logistica	88

Ravenna

16/02/2026 Ansa.it Arrivata al porto di Ravenna la nave Ong 'Solidaire'	89
16/02/2026 Rai News Arrivata al porto di Ravenna la nave della ong "Solidaire", a bordo 114 migranti	90
16/02/2026 Ravenna Today Giunta in porto la nave 'Solidaire', partito lo sbarco degli oltre cento migranti a bordo	91
16/02/2026 Ravenna Today Sbarcati i migranti della Solidaire, 52 sono minorenni. De Pascale: "Umanità e organizzazione sono i nostri principi"	92
16/02/2026 Ravenna24Ore.it FOTO - Arrivata a Marina la nave ONG Solidaire con 114 migranti a bordo	93
16/02/2026 Tele Romagna 24 RAVENNA: Arrivata al porto la nave Ong 'Solidaire'	94

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

16/02/2026 Ancona Today Banchinamento del Molo Clementino, per Roberta Coletta (Pci): «Il tempo delle ambiguità è finito. Si revochi la delibera che diede inizio all'iter»	95
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----

16/02/2026	Ancona Today	97
	Banchinamento del Molo Clementino, per Andrea Nobili (Avs): «È ora di un indirizzo chiaro e preciso da parte della Regione»	
16/02/2026	Ansa.it	98
	Ordigni bellici al largo di Ancona, la bonifica della Nave Numana	
16/02/2026	Shipping Italy	99
	Fincantieri dovrà pagare 600mila euro per il salvataggio di una nave ad Ancona	
16/02/2026	vivereancona.it	100
	Coletta (Segretaria Sezione PCI di Ancona): "Grandi navi al Molo Clementino, il tempo delle ambiguità è finito"	

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

16/02/2026	L'Agone	101
	Boat Days: a Civitavecchia la quinta edizione del "parco giochi" dei veri appassionati di mare, con espositori sold out	
16/02/2026	Pressmare	103
	Boat Days torna a Civitavecchia con la quinta edizione: due weekend dedicati alla nautica	
16/02/2026	Agenparl	104
	Contributi per sostenere la ripresa del settore della pesca. Lo Fazio e Corrado: "La Regione faccia presto, anche per l'escavo"	
16/02/2026	Fiumicino Online	105
	Piazzale Molinari, l'AdSP replica: Area consegnata al Comune il 9 dicembre	

Napoli

16/02/2026	Agenzia Giornalistica Opinione	106
	COMUNE DI NAPOLI * :«LA COELMO NAPOLI CITY HALF MARATHON 2026: VIABILITÀ CITTADINA E PORTUALE»	
16/02/2026	La Gazzetta Marittima	107
	L'odissea della piccola nautica: finché la barca "non" va	
16/02/2026	Napoli Today	108
	Napoli Half Marathon 2026, le strade chiuse e i divieti: tutto quello che c'è da sapere	

Salerno

16/02/2026	Salerno Today	110
	Salerno, barca non rimossa nonostante la diffida della Capitaneria: pronto l'esposto	
16/02/2026	Salerno Today	111
	Salerno, traffico paralizzato anche oggi sul Viadotto Gatto: i disagi	
16/02/2026	Salerno Today	112
	Porto, ricorso al Consiglio di Stato contro sentenza Cartour	
16/02/2026	Shipping Italy	113
	Filt Cgil e Adsp insieme nel ricorso contro l'ok del Tar all'autoproduzione di Cartour a Salerno	

Brindisi

16/02/2026	Brindisi Report	115
	Il porto diventa un set: le star di Bollywood approdano al Monumento al Marinaio	

Taranto

16/02/2026	Ship Mag Ericsson con Leonardo e Marina militare per il 5G Standalone in mare aperto	116
16/02/2026	Corriere di Taranto Ex Ilva, Fim Fiom e Uilm: Priorità l'occupazione	117

Cagliari

16/02/2026	Il Nautilus Il mistero della nave russa Sparta IV intorno alla Sardegna rimane	119
------------	------------------------------------------------------------------------------------------	-----

Catania

16/02/2026	Il Fatto Nisseno Porto Rifugio di Gela: avviato il tavolo permanente sulle criticità	121
------------	------------------------------------------------------------------------------------------------	-----

Palermo, Termini Imerese

16/02/2026	Il Nautilus MSC CROCIERE CERCA GIOVANI TALENTI A PALERMO E AGRIGENTO	122
16/02/2026	La Gazzetta Marittima Msc Crociere: in Sicilia all'inizio di marzo il via alla selezione per reclutare personale	124
16/02/2026	Sea Reporter Nuove opportunità di carriera: al via le candidature per i Recruitment Days del 4 e 6 marzo con il supporto di Leader School	125

Trapani

16/02/2026	Trapani Oggi Sinistra Italiana Trapani: "Il fermo della Humanity 1 è una condanna a morte per chi soffre in mare"	127
------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----

Focus

16/02/2026	Il Nautilus ACAMPORA RICONFERMATO ALLA PRESIDENZA DI ASSONAUTICA	128
16/02/2026	Informare L'America's Maritime Action Plan prospetta una nuova tassa per le navi costruite all'estero provenienti da qualsiasi nazione che entrano nei porti USA	130

16/02/2026 **Informare** 132

Norwegian Cruise Line Holdings ordina tre nuove navi da crociera a Fincantieri

16/02/2026 **Informazioni Marittime** 133

Porti Usa, proposta una tassa per navi costruite all'estero provenienti da qualsiasi nazione

16/02/2026 **Informazioni Marittime** 134

Per Fincantieri ordine da 2 miliardi di euro da Norwegian Cruise Line

16/02/2026 **Italpress.it** 135

Fincantieri, ordine da Norwegian Cruise Line Holdings per 3 nuovi navi da crociera. Folgiero "In prima linea nel settore"

16/02/2026 **L'agenzia di Viaggi** 137

Istat, Italia regina d'Europa nel turismo crocieristico

16/02/2026 **L'agenzia di Viaggi** 138

Explora Journeys apre le prenotazioni del giro del mondo

16/02/2026 **Port Logistic Press** 140

Fincantieri si aggiudica contratto per tre navi da crociera di nuova generazione

16/02/2026 **Sea Reporter** 141

Fincantieri costruirà tre nuove navi da crociera per Norwegian Cruise Line Holdings

MARTEDÌ 17 FEBBRAIO 2026

www.corriere.it

In Italia EURO 1,50 | ANNO 151 - N. 40

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63797510
mail: servizioclienti@corriere.it**CRAI**
Nel cuore dell'Italia**L'attore aveva 95 anni**
Addio a Duvall
star del «Padrino»di Paolo Mereghetti
e Maurizio Porro a pagina 42**Lo storico show**
Dopo mezzo secolo
torna «Canzonissima»di Maria Volpe
a pagina 24**CRAI**
Nel cuore dell'Italia

Elettori e politica

LE RAGIONI DELLA CRISI DEI PARTITI

di Sabino Cassese

A causa delle astensioni, gli elettori si sono quasi dimezzati. Gli iscritti ai partiti si sono ridotti a un quarto di quelli che erano in passato. L'indice di frammentazione dei partiti è aumentato. I partiti non riescono a intercettare la domanda dell'elettorato e a mettere insieme le divergenti aspirazioni delle diverse componenti delle coalizioni.

Che succede al sistema politico italiano? Come si sta trasformando la politica nel nostro Paese? Per rispondere a tali domande, passo in rassegna una per una queste componenti del nostro sistema politico, per poi esaminare come esse interagiscano.

Si recava alle urne più del 90 per cento degli elettori; ora questi sono scesi a poco più del 50 per cento. Dunque, l'elettorato si rifiuta di scegliersi e di farsi rappresentare. Questo può dipendere dalla debolezza dell'offerta politica o dalla scarsa fiducia dell'elettorato nei confronti dei partiti. La conseguenza è che oggi un governo può ottenere la fiducia della maggioranza del Parlamento anche avendo soltanto una base di votanti di poco superiore a un quarto dell'elettorato.

I partiti sono agenti collettivi sempre più ristretti; è assente o debole un vincolo associativo per la mancanza di un collante costituito da una politica condivisa. Non hanno più una base fedele su cui contare (l'iscrizione a un partito è anche una promessa di voto) e sono divenuti spartiti gruppi oligarchici, a causa della erosione e poi dello svuotamento della base associativa.

continua a pagina 34

Giustizia FdI: vogliamo sapere il peso delle correnti nelle promozioni delle toghe. Gli imbarazzi della Cei

Referendum, lite sui fondi al No

Il ministero: l'Anm renda nota la lista dei finanziatori. Il Pd: intimidazioni

Si infiamma lo scontro politico a poco più di un mese dal referendum sulla giustizia. Polemiche sui fondi al No. «L'Anm renda pubblica la lista dei nomi dei finanziatori», chiede il ministero. E sul voto l'imbarazzo nella Cei: non vogliamo essere arruolati.

da pagina 2 a pagina 5

IL RUOLO DI PINELLI, LA LINEA DEL COLLE

La campagna tocca il Csm Il timore delegittimazione

di Giovanni Bianconi

A poco più d'un mese dal voto, la sempre più aspira campagna referendaria è piombata dentro il Consiglio superiore della magistratura. A conferma che la vera posta in gioco non è la separazione delle carriere tra giudici e pubblici ministeri, bensì proprio l'organo di governo autonomo delle toghe.

continua a pagina 3



<STANZIEREMO 150 MILIONI>

Niscemi, Meloni
(a sorpresa)
tra gli sfollati

di Alfonso Sciacca

Con un blitz a sorpresa Meloni è tornata in Sicilia a distanza di diciotto giorni dalla prima visita. Con lei il capo della protezione civile Fabio Ciciliani. La premier ha presieduto un briefing in Comune e incontrando una delegazione di cittadini ha annunciato lo stanziamento di 150 milioni di euro con un decreto che sarà approvato mercoledì prossimo.

a pagina 9

IL VERTICE CON LA PREMIER

Aiuti a imprese
e redditi bassi
Bollette, i nodi
del decretodi Fausta Chiesa
e Enrico Marro

Le misure per tagliare il costo dell'energia a famiglie e imprese sono così complesse, e gli interessi in gioco così grandi, che sulla bozza del provvedimento si lavorerà fino all'ultimo. In ogni caso il decreto Bollette dovrebbe andare in Cdm già domani mattina. Previsto un contributo di 90 euro (che non si esclude possa salire a 100) per i circa 4,5 milioni di utenti che già percepiscono il bonus sociale (con Isse fino a 15 mila euro). Più delicata e da mettere a punto la parte che riguarda le imprese, che anche ieri hanno protestato.

alle pagine 6 e 7 **Votattorni**

Il caso L'inchiesta e i sospetti sull'assistente di un deputato di Mélenchon



ALAIN LOCHARD/AP

Il tricolore francese con raffigurato al centro il busto dell'attivista di destra Quentin Deranquen, 23 anni, aggredito e ucciso giovedì scorso a Lione

Tra i sospettati per la morte del giovane di estrema destra, ucciso giovedì scorso con calci e pugni a Lione, ci sarebbe il nome di Jacques-Elie Favrot, assistente parlamentare di Raphaël Arnault, deputato del gruppo di Mélenchon. In Francia sale il clima d'odio politico e la sinistra è accusata di alimentare le tensioni.

a pagina 14

Il 23enne di destra ucciso Clima d'odio in Francia

di Stefano Montefiori

Inter-Juve, arbitro minacciato di morte

I messaggi: «Sappiamo dove vivi». La Penna denuncia. Marotta: Bastoni ha sbagliato

IL COLPO, LE REAZIONI

Così morirono i tre cacciatori di Messina

Il primo colpo partito per errore, poi le reazioni a catena. Così sono morti sui Nebrodi messinesi, lo scorso 28 gennaio, i tre cacciatori trovati nei boschi. La strage forse ripresa da una webcam montata su un fucile.

a pagina 21 **Sirignano**

«Sappiamo dove abiti, ti ammaziamo». Come per Bastoni, colpevole di aver simulato il fallo costato l'espulsione a Kalulu in Inter-Juve di sabato sera, minaccia di morte per l'arbitro La Penna e la sua famiglia. Il direttore di gara, che nella vita di tutti i giorni fa l'avvocato, ha fatto denuncia alla polizia postale. L'intervento di Marotta: «Bastoni ha sbagliato, ma la gogna mediatica è eccessiva».

alle pagine 46 e 47
M. Colombo, Passerini
Stopponi, Tomasselli

LE VERIFICHE DI NAS
Napoli, luminari da tutta Italia per il bambino

Consulto di luminari, a Napoli, per il piccolo Francesco ancora in cerca di un cuore nuovo per sperare. «Il bambino resta nella lista dei trapianti», hanno ribadito dall'ospedale Monaldi.

alle pagine 20 e 21
Corcella, Sautto

L'ORO HA FATTO LA STORIA.
Dal 1929 Obrelli è la storia dell'oro.

BANCO METALLI PREZIOSI
OBRELLI
1929
LAVIS TRENTO MILANO

www.oro.obrelli.it
0461 242040 | 338 8250553 | info@obrelli.it
AUTORIZZAZIONI BANCA D'ITALIA N. 5007737 - 5009402



VENDIAMO E
ACQUISTIAMO
ORO E
ARGENTO
ALLE MIGLIORI
CONDIZIONI

Poste Italiane Sped. in AP - D.L. 353/2003 term. L. 46/2004 art. 1 c. 1 CC MILANO
9 771120498008



L'Italia ha il record europeo dell'energia più cara. Domani (6 mesi dopo l'annuncio) arriva il dl Bollette con gli aiuti alle imprese. Ma già si sa che è contro le norme Ue



Martedì 17 febbraio 2026 - Anno 18 - n° 47
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 328181 - fax +39 06 32818.230

il Fatto Quotidiano

NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO



€ 2.00 - Arretrati: € 3.00 - € 15 con il libro Perché NO
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 Conv.In L. 27/02/2004 n. 46
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

GOGNA DA PD E AZIONE

Minacce e insulti al liceale: "Invita putiniani in aula"

○ GIARELLI A PAG. 6

SOVRINTENDENTI AL MIC

Turbativa e falso: sulla Beic nuovo processo a Boeri



○ BARBACETTO E BISON A PAG. 8-9

SCONTO CON SCHILLACI

Gemmato "salva" i capi Aifa e cede sugli antidiabetici

○ DI BENEDETTO E MANTOVANI A PAG. 7

ACCUSA DI RICICLAGGIO

Opera di Manetti: ritirata la querela e Sgarbi è assolto

○ MACKINSON A PAG. 13

» STROPPO MOSTRIFICATO

Cronisti di strada: il contrappasso sull'uomo di Musk

» Selvaggia Lucarelli

Come forse avrete letto, l'uomo di Musk in Italia, ovvero l'informatico romano Andrea Stroppa, 32 anni, è rimasto coinvolto in un incidente automobilistico avvenuto a Roma ed è attualmente indagato per omicidio stradale. L'incidente è avvenuto la sera del 31 gennaio nel quartiere Collatino. Stroppa si trovava alla guida della sua Smart e ha investito un ragazzo di 18 anni.

A PAG. 16



ISOLATI Oggi la mozione alla Camera. Silenzio del Colle

Board of Peace: Berlino molla l'Italia, Tajani da solo negli Usa

Con Roma solo Cipro, Grecia, Polonia, Romania e Croazia: il governo finanzierà la "fase 2" a Gaza e addestrerà la polizia. Svelato il lobbying di Blair&C. sulla Ue per la ricostruzione

○ CARIDI, SALVINI E PROVENZANI A PAG. 4-5



REFERENDUM LA PREMIER SUI GIUDICI "MAFIOSI": "ABBASSI I TONI"

Meloni striglia Nordio Lui vuole schedare i No



IL PIZZINO ALL'ANN
LA ZARINA DEL MINISTRO
AL SINDACATO TOGATO:
"DITECI I FINANZIATORI
DEL COMITATO DEL NO".
PARODI: "NON È NOSTRO
E FAREMMO UN REATO"

○ MASCALI E MILELLA A PAG. 2-3

INTERVISTA ALL'EX MINISTRO 5 STELLE
Bonafede: "Il Guardasigilli scaglia messaggi devastanti e mette a rischio le basi della democrazia"

○ DE CAROLIS A PAG. 2-3

DOPO INTER-JUVENTUS

Bastoni e l'arbitro minacciato (tutto il calcio è paese...)



○ D'ESPOSITO
A PAG. 18

LE NOSTRE FIRME

- La Valle Nordio non ha fatto il test [a pag. 11](#)
- Cardini Occidente, il finto primato [a pag. 17](#)
- Orsini Meloni&C, bugie su Albanese [a pag. 11](#)
- Corrias Schlein e le "dissociazioni" [a pag. 20](#)
- Scanzì i politici cantano a Sanremo [a pag. 11](#)
- Gismondo L'infinito Covid e il dopo [a pag. 13](#)

PATRIZIA VALDUGA

"La vera poesia è per pochi, gli altri hanno il poetico"



○ TRUZZI A PAG. 19

La cattiveria

L'Uomo Vitruviano senza genitali nella sigla delle Olimpiadi.
Ken di Barbie: "So come ci si sente"
LA PALESTRA/ELIA GAUDIOSO

Nordio in playback

» Marco Travaglio

Dopo aver dato dei "paramafosi" a Falcone (fondatore di una corrente), a Borsellino (espONENTE di un'altra) e agli altri 24 magistrati ammazzati dai terroristi e dai mafiosi (quasi tutti iscritti all'Anme e alle sue correnti), ma anche a Mattarella (presidente del Csm corrente) e dunque "paramafioso"), il cosiddetto ministro della Giustizia Carlo Nordio dice di aver citato una vecchia frase del pm Nino Di Matteo (che non parlava solo delle correnti togate, ma anche dei maneggi dei laici, cioè dei politici, che la schifosa continua a far scegliere dai partiti col sorteggio-truffa). E minaccia: "Ho altre frasi anche peggiori. Ogni giorno ne tirerò fuori una. Possiamo andare avanti fino al referendum". Quindi, ora che per fortuna è passato da Gelli a Di Matteo, ne declamerà a puntate la requisitoria sulla trattativa Stato-mafia e chiederà di condannare Mori, De Donno, Dell'Utri&C., inopinatamente assolti in appello e in Cassazione. Chi canta in playback è perché non ha voce: chi parla in playback è perché non ha pensieri e deve farsi doppiare da altri. Oppure il neurone che gli ronza in testa si sente solo e secerne pensieri che è meglio lasciare lì dentro.

Immaginate che guaio per Nordio se, anziché Di Matteo, citasse se stesso. Lui che era così contrario a separare le carriere da fare prima il giudice di tribunale, poi il giudice istruttore, infine pm e ora vuole vietarlo agli altri. Nel 1992 e nel '94 firmò due volte un appello con centinaia di pm dell'Ann paramafosa "contrari alla divisione delle carriere dei magistrati reperenti e giudicanti" perché "l'indipendenza del pm dall'esecutivo e l'unicità della magistratura ha rappresentato in concreto una garanzia per l'affermazione della legalità e la tutela dell'uguaglianza dei cittadini dinanzi alla legge" e "la possibilità di passare dalle funzioni giudicanti a quelle reperenti e viceversa è, un'occasione di arricchimento professionale e ha consentito al pm italiano di mantenere radicato nella cultura della giurisdizione", dunque "il nostro impegno potrà continuare nelle attuali funzioni solo se sarà ancora riconosciuta... al pm la funzione di effettiva difesa della legalità". Ancora nel 2010 Carletto Mezzalira, in un libro scritto con l'avvocato Giuliano Pisapia, *In attesa di giustizia* (ed. Guerini), ridicolizzò la separazione delle carriere come "un problema secondario che non merita di invadere ulteriormente i rapporti tra Parlamento, avvocati e magistrati" perché "l'urgenza più immediata è ridare alla giustizia un minimo di efficienza... e la separazione delle carriere non ha nulla, ma proprio nulla a che vedere con il funzionamento e le incisive della macchina giudiziaria". Sfido lo che si fa scrivere i testi da Di Matteo. Il quale, fra l'altro, è praticamente astemio.



LE INCHIESTE DEL GIORNALE

Il buco nero da 650 milioni della sanità in Emilia-Romagna

Maria Sorbi alle pagine 16-17

60217
9 771124 883008

il Giornale

Direttore editoriale VITTORIO FELTRI

FONDATA DA INDRO MONTANELLI

Direttore responsabile TOMMASO CERNO

www.ilgiornale.it
ISSN 1532-4071 Il Giornale (ed. regionale)***

MARTEDÌ 17 FEBBRAIO 2026

Anno LIII - Numero 40 - 1.50 euro***



controcorrente

TROPPI SGARBI
ALLA GIUSTIZIA

di Tommaso Cerno

Nel giorno in cui ci pensa un boss 'ndranghetista a smentire il suo conterraneo Nicola Gratteri e dirci che a votare No al referendum ci sono parecchi criminali veri, una luce caravaggesca squarcia il buio delle procure e ridà colore alla giustizia: Vittorio Sgarbi è stato assolto. Scagionato dall'accusa di riciclaggio per la surreale storia del quadro attribuito a Rutlio Manetti, a cui solo un Paese abituato a stare zitto di fronte a ogni fregnaccia può credere. Un bel giallo da ombrelloni montato bene dai colleghi del *Fatto quotidiano* e da *Report*, ma poco più che una puntata dell'ispettore Derrick Nemmeno delle migliori. L'effetto invece è reale: la solita valanga di sterco sul Vittorio nazionale che, tra le altre cose, l'ha fatto dimettere non tanto da sottosegretario alla Cultura, che è solo una poltrona troppo piccola per lui, ma, ed è quello che ci sta a cuore, da Vittorio Sgarbi stesso. Almeno quello che avevamo conosciuto. Il tutto nemmeno per colpire lui, ma Giorgia Meloni, lo sport olimpico vero di questo Paese ossessionato e accettato. Vittorio è stato assolto. Depresso. Emaciato. Silenzioso dopo avere parlato per tutta la vita. E perfino padre costretto a sentirsi fare la predica da una delle sue figlie. Perché al peggio in Italia non c'è limite. Il tutto per una bufala su un pittore che i suoi accusatori nemmeno conoscono.

Come al solito l'accusa riempie la scena e poi cade. Dopo averci sputtanato e indicato come un criminale. Oggi cade, come al solito, al suolo l'architrave del più violento di quei teoremi sgangherati. Era solo fango, una grande opera di violenza di massa. E anche per questo che il fronte del No è così surriscaldato. E riempie il dibattito di insulti e fake news. Perché ormai il metodo è non solo chiaro all'Italia ma ha rotto le palle. Come direbbe Caravaggio.



IMPRESA TABANELLI

Il salto di Flora: bronzo freestyle col crociato rotto

Marco Lombardo a pagina 29

la stanza di
Vita in fintaRassegnati alle ingiustizie
a pagina 18*ITALIA FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)
SEZIONE IN NERA POSTA D.L. 35/03/00 N. 60, ART. 1, C. 1, D.D.G. MILANO

**SOLO AL SABATO IN ABBINAMENTO OBBLIGATORIO CON 'MONETA' € 1,50 - (+ CONSUETE TESTATE ABBINATE - VEDI GERENZA)

CINEMA

ADDIO AL PREMIO OSCAR DUVALL
IL DURO DI «APOCALYPSE NOW»
Armocida e Siniscalchi a pagina 25

CALCIO

MINACCE DI MORTE E QUERELE:
INTER-JUVE DA «GUERRA CIVILE»
Franco Ordine e Gianni Visnaldi a pagina 30

Il caso del quadro rubato

ASSOLTO SGARBI

Scagionato dopo il fango che gli costò dimissioni e salute

Matteo Sacchi a pagina 9



VITTIMA Vittorio Sgarbi (73), massacrato dal «Fatto»

UN CASO LA RICHIESTA DEL GOVERNO

«Chi finanzia il No?». Toghe e sinistra in tilt

Luca Fazio a pagina 7

CORTOCIRCUITO REFERENDUM

Il boss smentisce Gratteri: «Io voto No»

Felice Manti a pagina 8

CRANS, VALANGHE E HOOLIGANS VIOLENTI

L'insostenibile «normalità» della Svizzera

Vittorio Macioce a pagina 13

GIÙ LA MASCHERA

di Luigi Mascheroni

LA CINA È VICINA

A vendo avuto i voti più bassi della nostra peral-
A tro mediocre carriera scolastica in Fisica, leg-
giamo sempre quello che scrive Carlo Rovelli, l'uomo intelligente più fesso che ci sia capitato di sentire quando non parla delle sue cose. Ieri, ad esempio. In partenza per l'Oriente, ha scritto sul *Corriere della sera*, noto foglio proletario, un'articolo in lode della Cina. Neanche fosse Moravia di ritorno da Pechino nel 1967.

Sempre tutti comunisti nei Paesi degli altri.

Comunque. Per 215 righe Rovelli magnifica le virtù cinesi in ambito economico, ecologico, tecnologico, commerciale, educativo e in politica

ESCLUSIVO: LE CARTE DELL'INCHIESTA

Soldi a Gaza e chat
Quelle trame segrete
Hannoun-5 Stelle

I contatti Hijazi-Tripiedi: «Il milione? Senti Di Battista». I dubbi: «Ci becca Bankitalia»

■ Caso Hannoun. A mettere nero su bianco le trame e i rapporti tra islamici e sinistra istituzionale è la stessa Procura di Genova, nelle migliaia di pagine dell'indagine che sta conducendo sulla cupola d'Oro di Hamas in Italia. E spunta anche un incontro segreto nella villa di Beppe Grillo.

Cavallaro e Sorrentino a pagina 2-3

L'ANALISI

Da Maduro a Putin, i grillini e le relazioni pericolose coi dittatori

Pasquale Napolitano a pagina 3

OGGI TAJANI IN AULA

«Board of peace, giusto esserci»

Meloni a Nisconti: pronti 150 milioni



di Augusto Minzolini e Adalberto Signore

LA MORTE DI QUENTIN

Gli «antifa» francesi accusati di omicidio ospiti d'onore di Avs a Roma

Francesco Giubilei

■ I legami ci sono. Il 12 ottobre 2024, Amedeo Ciaccieri esponente romano di Avs, uomo dei centri sociali capitolini, ha conferito una targa a Raphaël Arnault, fondatore della Jeune Garde Antifasciste.

con Boezi e De Remigis
alle pagine 4-5

INTERVISTA A SOFO

«Una rete Francia-Italia coperta dalla politica»

servizio a pagina 4

■ Il vertice di maggioranza che si tiene a metà pomeriggio a Palazzo Chigi dura poco più di un'ora e serve a serrare i ranghi non solo sui dossier più sensibili della settimana (tra cui il decreto bollette e la presenza italiana alla prima riunione del Board of Peace) ma anche a fare velocemente il punto di quelle che saranno le priorità della maggioranza in quest'ultimo anno di governo.

a pagina 10

DORMITA GALATTICA,
RISVEGLIO SPAZIALE.

estera, «dove la Cina è una voce di moderazione», contro il modello degradato, guerrafondaio e coercitivo degli Usa. Dice che l'esperienza cinese chiede di «riaprire la questione storica dell'efficacia del comunismo»; cita il «grande consenso interno» riscosso dal Partito comunista cinese (essendo l'unico infatti di solito ottiene il 100% dei voti), elogia il benessere generalizzato (e ci credo: è più capitalista la Cina di New York City) e canta l'aspirazione pacifica del Paese: senza menzionare Taiwan, il Tibet, gli Uiguri e il fatto che nel 2025 la Cina ha alzato la spesa militare a 1,8 triliuni di yuan: 250 miliardi di dollari.

Va bene così. Siamo per la libertà di stampa, di opinione e di cazzate. Adesso però mandiamo al *Corriere* con preghiera di pubblicazione un pezzo sulla teoria della gravità quantistica a loop. Dove scriviamo - così, a caso - che i cinesi sono brutte persone. Persino peggio degli intellettuali italiani.

IL GIORNO

MARTEDÌ 17 febbraio 2026
1,60 Euro**Nazionale Lodi Crema Pavia +****Speciale****Trova Mi**FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it**MILANO** Per i pm gli archistar favorirono nella gara allievi e amici«Beic, conflitto d'interessi»
A processo Boeri e Zucchi

Giorgi a pagina 14



Board, il governo va avanti Opposizioni unite: altolà

Tajani oggi in Aula: saremo solo osservatori, come la Ue. Il Pd attacca: la Commissione non ci sarà
Risoluzione di tutto il centrosinistra: l'Italia dica no. Il gelo del Quirinale che resta in silenzio**Coppari**
a pagina 2**I Giochi e il nodo sicurezza****Scudo di droni e IA per le ferrovie**
Ipotesi Trump alla finale hockey

Petrucci e Palma alle p. 4 e 5

L'intervistaLa sfida di Renzi:
Olimpiadi 2040
in Toscana

Arminio a pagina 7



Turrini a pagina 8

Slitta la valutazione,
consulto con altri esperti**Cuore 'bruciato'**
Una task force per il trapianto
Il bimbo rimane in lista d'attesa
La madre: non cedo

Femiani alle p. 10 e 11



Il priore di Camaldoli ai fratelli

«Monaci, spegnete Netflix e i social»

Bigozzi a pagina 15



Dopo Inter-Juve, la gogna online

Minacce di morte all'arbitro La Penna

Mola nel Qs

PER SENTIRSI MENO IN ANSIA E PIÙ LEGGERI.

LAILA è un medicinale di origine vegetale a base di Olio Essenziale di Lavanda. Leggere attentamente il foglio illustrativo. Autorizzazione del 16/05/2025.

Laila farmaco di origine
vegetale per il sollievo
dei sintomi dell'ansia lieve
a base di olio essenziale di
Lavandula angustifolia Miller.

V



Culture

LUGOGHI Rotterdam: nell'ex deposito di caffè che arriva dal Brasile apre il Nederlands Fotomuseum
Lorenza Pignatti pagina 12



Visions

ROBERT DUVALL Addio al grande attore, tra i titoli di una lunga carriera «Il padrino» e «Apocalypse Now»
Giulia D'Agno Vallen pagina 15



L'ultima

IL FASCISMO NON BASTA La destra alla destra di Trump. Nick Fuentes: «Donne da rinchiedere nei gulag»
Leonardo Bianchi pagina 16

il manifesto

quotidiano comunista

■ CON LE GUIDE DIPLOMATIQUE + EURO 3,00
■ CON LA FINO DEL MONDO + EURO 4,00

MARTEDÌ 17 FEBBRAIO 2026 - ANNO LVI - N° 40

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Giorgia Meloni e Antonio Tajani foto di Gregorio Borgia/Ap

Palestina
Furto di terre,
l'ultimo trucco
di Israele

CHIARA CRUCIATI

A Gaza il colonialismo ha il nome di Board of Peace, neo-mandato a cui l'Italia si affretta ad aderire, nel solito modo peloso. In Cisgiordania si chiama annexione, con misure senza precedenti stancamente criticate o volutamente ignorate.
— segue a pagina 4 —

Nazionalismi
Procede spedito
il disfacimento
dell'Unione

MARCO BASCETTA

Nella retorica del rilancio, soprattutto militare, i governi europei si cimentano senza risparmiare energie. Ma quel che manca è una parola chiara sul soggetto di questa svolta "storica" dell'Unione Europea.
— segue a pagina 2 —



Italia capofila dei trumpiani, Tajani sarà a Washington al lancio del Board degli speculatori per Gaza. Non regge il trucco di Meloni: anche la Germania si sfila e l'Ue non sarà "osservatore". Intanto a Israele la Striscia non basta e si annette per legge tutta la Cisgiordania

pagina 2, 3 e 4



IL MINISTERO CHIEDE ALL'ANM I NOMI DEI SOSTENITORI DEL COMITATO. LE OPPOSIZIONI: SCHEDATURA

Nordio è curioso: ditemi chi vota No

■ Dando seguito a un'interrogazione presentata a gennaio dal deputato Enrico Costa di Forza Italia, la capo di gabinetto della giustizia Gianni Bartolozzi ha inviato al presidente dell'Associazione nazionale magistrati Cesare Parodi una lettera per sottoporre alle sue valutazioni l'opportunità di rendere noto al-

la collettività, nell'ottica di una piena trasparenza, gli eventuali finanziamenti ricevuti dal comitato «Giusto dire no» da parte di privati cittadini». Il presidente dell'Anm Cesare Parodi: «di rendere pubblici dati di privati cittadini ritengo sia contrario alla salvaguardia della loro privacy, ma questa ri-

ma una mia valutazione personale che le segnalo per correttezza». Attaccano anche le opposizioni. Il verde Angelo Bonelli: «Siamo alle liste di proscrizione». Debora Serracchiani (Pd): «È un atto molto grave che tradisce il nervosismo che si respira nei palazzi del governo».

DI VITO A PAGINA 6

Una campagna senza freni
I magistrati come nemici del popolo

STEFANO CELLI

I ministro della giustizia invita l'Associazione nazionale magistrati a rivelare quello che non sa, cioè i finanziatori della campagna del No.

Il ministro della giustizia sostiene che il Consiglio superiore della magistratura opera con metodo «para-mafioso».
— segue a pagina 6 —

UNGHERIA

Rubio tifoso di Orbán:
«Con lui vinciamo noi»



■ Il segretario di Stato Usa Marco Rubio in visita a Budapest a due mesi dalle elezioni garantisce il sostegno di Trump a Orbán: «Il suo successo è il nostro successo». Intesa sul nucleare e sull'ingresso dell'Ungheria nel Board of peace. CONGIU A PAGINA 5

SABOTAGGI AI TRENI

Il Viminale: droni e Ai
per la pista anarchica



■ Per il Viminale è in atto un'escalation degli attacchi alle reti ferroviarie. E la pista è quella anarchica. E così, per la sorveglianza, saranno utilizzati droni, telecamere con l'intelligenza artificiale e pattugliamenti lungo gli snodi più sensibili. APAGINA 7

41 BIS

La Sardegna si mobilita
contro le supercarceri



■ Con una manifestazione indetta a Cagliari il 28 febbraio e una pdl di modifica dell'articolo 41 bis dell'ordinamento penitenziario, la Regione Sardegna e la presidente Todde si mobilitano contro la «nuova servita carceraria» voluta da Delmastro. MARTINI A PAGINA 10

Le nuove norme
La «sicurezza»
nemica
dei giovani

Giacomo Spinelli

Come avviene l'arresto di un manifestante indagato per scontri di piazza? Di solito gli agenti arrivano a notte fonda o alle prime luci dell'alba, entrano in casa mai in meno di quattro con passamontagna e pettorine, l'adrenalinica è quella del blitz.
— segue a pagina 11 —

MAICOL & MIRCO

LA USI
QUELLA
TERRA LI?

FINE



Poste Italiane Sped. in t.p.-D.L. 353/2003 (civr. L. 46/2004) art. 1, c. 1, G.U.C/RM/23/2003
6770022/210000

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

6017

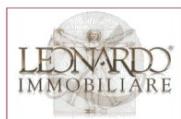
6017

6017

6017

6017

6017



€ 1,20 ANNO CCXXIV - N° 47
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 30/B, L. 662/08

Martedì 17 Febbraio 2026 •

Commenta le notizie su [ilmattino.it](#)

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



Misone Champions
Napoli, largo ai giovani ora ripartiamo da Alisson e Vergara



Il commento
IL FUTURO DA COSTRUIRE CON LA CITTÀ

Francesco De Luca

I futuri del Napoli si costruisce nelle ultime 13 partite di campionato, poco più di tre mesi, come ha detto Conte dopo la rimonta sulla Roma e il pareggio che ha evitato l'aggancio dei giallorossi al terzo posto.

Continua a pag 34

L'editoriale
A CHI GIOVA IL PARTITO DEL GENERALE

Luca Ricolfi

È stato Renzi a incoraggiare il generale Vannacci a uscire dalla Lega e fondare un suo partito? O è una notizia inventata?

Se crediamo al Corriere della Sera e agli altri media che ne hanno parlato, lo zampino di Renzi c'è. Se invece chiediamo a ChatGPT la risposta è quasi sdegnata: non c'è alcuna prova, i diretti interessati hanno smentito tutto.

In realtà, l'unica cosa certa è che, in diverse occasioni, Renzi ha salutato la nascita del partito di Vannacci come una preziosa opportunità per il campo lato. Ora che il dato è fatto e il generale ha varcato il Rubicon, le sue domande cruciali diventano altre. Innanzitutto: quanto vale, elettoralmente, il partito di Vannacci (Futuro Nazionale)? Ad azzardare una risposta hanno provato diversi istituti demoscopici, e il verdetto è: fra l'1,7 e il 4,2%. La supermedia Agi/YouTrend, che combina i risultati di diversi istituti, suggerisce un 2,9%, ossia un po' più di Italia Viva (Renzi) e un po' meno di Azione (Caldana).

La vera domanda, però, è un'altra: è vero, come pensa Renzi, che l'esistenza del partito di Vannacci, togliendo voti ai partiti di governo, fornisce un prezioso assist al centro-sinistra, altrimenti incapace di superare il centro-destra?

Si questo i sondaggi degli ultimi giorni hanno fornito risposte divergenti. Secondo alcuni, il partito di Vannacci avrebbe tolto voti soprattutto a Fratelli d'Italia, secondo altri soprattutto agli astensionisti, nonché ai partiti minori.

Continua a pag. 35

**Intimidazioni dopo la contestata espulsione di Kalulu: «Ti sparo, so dove abiti». La polizia: «Non esca di casa»
Minacce choc all'arbitro di Inter-Juve**

Il "fischetto" romano
La Penna sorvegliato dalle forze dell'ordine
Ha sporto denuncia

Gianluca Lengua
a pag. 10



Il commento
I TRIONFI OLIMPICI E LE MISERIE DEL CALCIO

Guido Boffo

Per fortuna ci sono i Giochi, le medaglie, un'Italia che supera se stessa, le imprese e le delusioni. Per fortuna c'è Federica Brignone, simbolo di tutte le donne che ci stanno portando in alto. Continua a pag. 35

IL DRAMMA DEL BIMBO DI NAPOLI

Trapianto, la verità del superteste

► Cuore bruciato, medico tre ore in Procura. I pm: «Errori comunicativi tra sanitari di Monaldi e Bolzano» La mamma: mio figlio è operabile. Quei venti giorni di buio tra l'intervento e la denuncia ai carabinieri

Morto un gigante del cinema Usa, magistrale in «Apocalypse Now»



ADDIO DUVALL, STAR DE «IL PADRINO»

Valerio Caprara a pag. 13

Giuseppe Crimaldi e Leandro Del Gaudio

alle pagg. 2 e 3

**Il ministero all'Anm:
«Fornisca i nomi di chi finanzia il No»**

Lettera al sindacato delle toghe, si accende lo scontro

Ajello e Pigliautile a pag. 4

**Vertice del centrodestra, stallo sull'energia
MELONI: IL REFERENDUM NON VA POLITICIZZATO**

Pigliautile e Sciarra a pag. 5

Il cambio di paradigma

SUD, DAL MILLEPROROGHE UN ALTRO TESORETTO PER GIOVANI E DONNE

Nando Santonastaso e Antonio Troise
a pag. 8

L'analisi

IL NUOVO ORDINE MONDIALE CHE VA RICOSTRUITO

Angelo De Mattia

I vecchio ordine internazionale è ormai morto: è una espressione che, con qualche leggera variante

terminologica, nel giro di alcune settimane abbiamo ascoltato in diverse occasioni e da diversi esponenti internazionali.

Continua a pag. 35

DORMITA GALATTICA, RISVEGLIO SPAZIALE.

SENZA ZUCCHERI

LAILA DomiBene GOCCE

LAILA DomiBene COMPRESSE

LAILA DomiBene NOVIA

LAILA DomiBene è una linea di integratori con melatonina che aiuta a ridurre il tempo richiesto per prendere sonno. Gli integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta variata ed equilibrata e di vita sana.

A. NENAKINI



E 1,40* ANNO 148 - N° 47
Sped. in A.P. DLS/3/2003 con v. 1,46/2004 art. 1 c 1 DCS-RM

Martedì 17 Febbraio 2026 • S. Marianna

Il Messaggero

NAZIONALE



6 0 2 1 7
9 77 1129 622404

Commenta le notizie su [ILMESSAGGERO.IT](#)

**Superdonne/Tabanelli bronzo nel freski
L'oro olimpico
da madre
ha valore doppio**



Tania Cagnotto nello Sport

IL GIORNALE DEL MATTINO

**Cultura Capitale/1
Rivoluzione Cinecittà
tra moda, super eventi
e studi con il sold out**

Ravarino e Satta a pag. 10

**Cultura Capitale/2
Il trasloco di Caracalla
l'Opera d'estate
tutta al Circo Massimo**

Larcan e Piras a pag. 11

L'editoriale

**A CHI GIOVA
IL PARTITO
DEL
GENERAL?**

Luca Ricolfi

È stato Renzi a incoraggiare il generale Vannacci a uscire dalla Lotta e fondare un partito? O è una notizia inventata?

Se crediamo al Corriere della Sera e agli altri media che ne hanno parlato, lo zampino di Renzi c'è. Se invece chiediamo lumi a ChatGPT la risposta è quasi sdegnata: non c'è alcuna prova, i diretti interessati hanno sentito tutto.

In realtà, l'unica cosa certa è che, in diverse occasioni, Renzi ha salutato la nascita del partito di Vannacci come una preziosa opportunità per il campo largo. Ora che il dado è tratto e il generale ha varcato il Rubicone, però, le domande cruciali diventano altre. Innanzitutto: quanto vale, elettoralmente, il partito di Vannacci (Futuro Nazionale)? Ad azzardare una riposta hanno provato diversi istituti demoscopici, e il verdetto è: fra il 7 e il 4,2%.

La

vera domanda, però, è un'altra: è vero, come pensa Renzi, che l'esistenza del partito di Vannacci, togliendo voti ai partiti di governo, fornisce un prezioso assist al centro-sinistra, altrimenti incapace di superare il centro-destra? Su questo i sondaggi degli ultimi giorni hanno fornito risposte divergenti. Secondo alcuni, il partito di Vannacci avrebbe tolto voti soprattutto a Fratelli d'Italia, secondo altri alla Lega, secondo altri soprattutto agli incerti, agli astensionisti, nonché ai partiti minori.

Continua a pag. 24

Parla l'ex capitano

Totti si prepara
al gran ritorno
«Roma, casa mia»

Stefano Carina

L'attesa sta per finire, Francesco Totti è pronto per tornare alla Roma: «Questo è casa mia». C'è l'ok al rinnovo di otto mesi copertura per il club in vista del centenario.

Nello Sport

IL DRAMMA DEL BAMBINO TRAPIANTATO E L'EFFETTO SULLE DONAZIONI

Cuore bruciato, tutti gli errori

► Il medico supertestimone ascoltato per tre ore in Procura: deficit di comunicazioni tra Napoli e Bolzano. La mamma: mio figlio operabile. Schillaci: «Fidatevi, il sistema funziona»

ROMA Il caso del bimbo dal cuore "bruciato", tutti gli errori. Il supertestimone ascoltato per tre ore.

Del Gaudio, Evangelisti e Pace alle pag. 2 e 3

Roma, la polizia a La Penna: resti in casa

**Il commento
LE MISERIE
DEL CALCIO**
Guido Bozzo

Per fortuna ci sono i Giochi, le medaglie, un'Italia che supera se stessa, le imprese e le delusioni. Continua a pag. 8

**Minacciato di morte
l'arbitro di Inter-Juve**

L'arbitro romano Federico La Penna Lengua a pag. 8

**Il commento****MASSIMA UMANITÀ**

Giulio Maira a pag. 3

Referendum, scontro governo-toghe

Il ministero all'Anm: fornisca i nomi di chi finanzia il No

► Vertice di maggioranza: stallo sull'energia

Amoruso, Pigliafatile e Sciarra alle pag. 4 e 5

L'intervista

Barbera: «Se non vincerà il Si non si faranno più riforme»

Mario Ajello a pag. 4

La sentenza

Sgarbi assolto
per il quadro
di Manetti "rubato"

Federica Pozzi

Quadro "rubato", assolto
Vittorio Sgarbi. A pag. 5

L'arresto

Super hacker
kazako: aiuterò
gli 007 italiani

Valeria Di Corrado

Preso hacker. «Non mi estra-
date, vi aiuto». A pag. 7

L'euro batte il dollaro

Dall'Eurogruppo
parte la nuova
sfida geopolitica
al biglietto verde

Rosana a pag. 12

Il focus

LA BATTAGLIA GLOBALE DELLE VALUTE

Andrea Bassi a pag. 12

L'analisi

NUOVO ORDINE MONDIALE DA RICOSTRUIRE

Angelo De Mattia

I vecchio ordine internazionale è ormai morto: è una espressione che, con qualche leggera variazione terminologica, nel giro di alcune settimane abbiamo ascoltato dal Premier canadese Carney, dal Cancelliere tedesco Merz, dalla Presidente della Commissione Ue Von der Leyen, dal Segretario di Stato americano Rubio e, con concetti un po' diversi (...)

Continua a pag. 24



Il Segno di LUCA
ACQUARIO,
NOVITÀ IN ARRIVO

La Luna Nuova nel tuo segno, che coincide con un'eclissi, annuncia il Capodanno cinese. L'anno del Cavallo di Fuoco, che inizia oggi, ha per te qualcosa di estremo ed imponente ed è all'insegna del cambiamento. Preparati a un periodo di sorprese e capovolgimenti, quei piccoli semi di novità che hai accuratamente selezionato nei tempi scorsi germoglieranno. Ma intanto concentrai sul corpo e la salute innescando un circolo virtuoso. MANTRA DEL GIORNO Frenare il cambiamento lo amplifica.

I'oroscopo a pag. 24

**Medicina
con la M maiuscola**

**Ogni giorno H24
per la tua salute**

VILLA MAFALDA CLINICA PRIVATA POLISPECIALISTICA

Sede: Via Monte delle Gioie, 5 Roma - Tel. 06 86 09 41 - [villamafalda.com](#)

*Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero + Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, Il Messaggero + Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; nel Molise, Il Messaggero + Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero + Nuovo Quotidiano di Puglia + Corriere dello Sport-Stadio € 1,50; *Le grandi copie di Roma* + € 7,90 (Roma).

+ TRX II:16/02/26 23:11-NOTE:



il Resto del Carlino

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

MARTEDÌ 17 febbraio 2026
 1,80 Euro*

Nazionale - Imola

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



REGGIO Le reazioni: «Cade un teorema»

**Giallo della tela clonata,
 Vittorio Sgarbi assolto
 «Non c'è stato riciclaggio»**

Codeluppi a pagina 13



SONDAGGIO Per i condannati

**Espulsioni facili,
 chi vota a sinistra
 è favorevole**

Principini a pagina 6



Board, il governo va avanti Opposizioni unite: altolà

Tajani oggi in Aula: solo osservatori su Gaza, come la Ue. Il Pd attacca: la Commissione non ci sarà
 Risoluzione di tutto il centrosinistra: l'Italia dica no. Il gelo del Quirinale che resta in silenzio

Coppapi
 a pagina 2

I Giochi e il nodo sicurezza

**Scudo di droni e IA
 per le ferrovie
 Ipotesi Trump
 alla finale hockey**



Petrucci e Palma alle p. 4 e 5

L'intervista

La sfida di Renzi:
 Olimpiadi 2040
 in Toscana

Arminio a pagina 7



Turrini a pagina 8

DALLE CITTÀ

MODENA Freeskier: a 18 anni podio a Milano-Cortina

**Flora Tabanelli
 nella storia:
 crociato rotto
 e vince il bronzo**

G. Tassi nel Qs

CASTENASO Messe dai ladri per coprire la fuga

Catene chiodate in strada
 dopo il colpo fallito alla coop

Pederini e Tempera in Cronaca

BOLOGNA Gualmini: «Nel 2027 non mi candido»

Bagarre tra Civici e Lepore
 «Il sindaco vede complotti»

Bonzi e Moroni in Cronaca

IMOLA In commissione: «Iter di cinque anni»

Ponte sul Santerno
 C'è il progetto:
 serviranno
 oltre 30 milioni



Agnessi in Cronaca

Slitta la valutazione,
 consulto con altri esperti

**Cuore 'bruciato'
 Una task force
 per il trapianto
 Il bimbo rimane
 in lista d'attesa
 La madre: non cedo**

Femiani alle p. 14 e 15



Il priore di Camaldoli ai fratelli

«Monaci, spegnete
 Netflix e i social»

Bigozzi a pagina 16



Dopo Inter-Juve, la gogna online

Minacce di morte
 all'arbitro La Penna

Mola nel Qs

**PER SENTIRSI MENO IN ANSIA
 E PIÙ LEGGERI.**



LAILA è un medicinale di origine vegetale a base di Olio Essenziale di Lavanda.
 Leggere attentamente il foglio illustrativo. Autorizzazione del 16/05/2025.

Laila farmaco di origine
 vegetale per il sollievo
 dei sintomi dell'ansia lieve
 a base di olio essenziale di
Lavandula angustifolia Miller.

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

MARTEDÌ 17 FEBBRAIO 2026

IL SECOLO XIX

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

1,80 € (1,80 € con Tuttosport ad AT, AL, CN; 2,00 € con Tuttosport ad IM, SP, SV e con ed. Levante) - Anno CXL-NUMERO 40, COMMA 20/B, SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - BLUE MEDIA S.R.L. Per la pubblicità sul IL SECOLO XIX e www.ilsecoloxix.it Tel. 010.538.200**PICCOLA STORIAIGNOBILE**

COSÌ OGGI COLOMBO
NON POTREBBE PIÙ
SCOPRIRE L'AMERICA

ALESSANDRO CASSINIS

Doveva salpare giorni fa da Palos, fare scalo alle Canarie e arrivare in America come le tre caravelle. Ma il galeone "Andalucía" non andrà più sulla rotta di Cristoforo Colombo, perché batte bandiera spagnola.

Anche questo innocente veliero di 47 metri, replica di un tre-alberi del Seicento, è incappato nella burrasca politica tra Usa e Spagna cominciata più di un anno fa, quando un cargo della Maersk con bandiera americana fu respinto dalle autorità del porto di Algeciras perché trasportava armi per la guerra di Israele a Gaza. Dopo altri episodi simili, lo scorso dicembre la Commissione federale marittima degli Stati Uniti minacciò Madrid di ritorsioni pesanti, con divieti di sbarco e multe fino a 2,3 miliardi di dollari a viaggio. E così la fondazione culturale Nao Victoria, che muove per i sette mari l'"Andalucía" e altri due vaselli storici senza fini di lucro, ha deciso di cancellare la traversata atlantica, ventiquattré giorni di lenta navigazione a vele dorate verso il porto di Augustine, l'antica San Augustin fondata in Florida proprio dagli spagnoli.

Alla faccia della società aperta e delle mitologie atlantiche, l'Oceano è tornato a dividere le due sponde dell'Occidente e questo è solo l'ultimo, minuscolo esempio di com'è facile passare dalla tragedia della guerra e della catastrofe umanitaria alla paranoia internazionale e all'inutile e ridicola complicazione dell'esistenza di tutti.

Il diavolo sta nei dettagli. Per imbarcarsi nell'avventura del galeone non sarebbe bastato l'ESTA, l'autorizzazione che si ottiene rapidamente online: serviva il visto B1/B2, destinato ai non immigranti in viaggio per affari, cure mediche o turismo. Si compila un modulo piuttosto complicato, si pagano 166 euro e si chiede un appuntamento per l'intervista di rito. Al momento in cui scriviamo, nessuno dei quattro consolati Usa in Italia ha una data disponibile. L'America è sempre più lontana.

Bob Dylan immaginò tre navi entrare nella baia di New York. «Il capitano disse di chiamarsi Colombo, e io gli augurai buona fortuna». Era il 1965. Oggi il navigatore non lo farebbero nemmeno avvicinare, perché inviato dalla Spagna.

Sarà un caso, ma lui, che vedeva sempre più lontano degli altri, sbarca alle Bahamas.

RIPRODUZIONE RISERVATA

L'UE SARÀ PRESENTE MA NON COME OSSERVATORE

Meloni manda Tajani al Board of peace
Le opposizioni: «Così delegittima l'Onu»

PAOLO CAPPELLERI / PAGINA 2



DUE ANNI FA LA Morte dell'attivista
Il Cremlino respinge le accuse
«Nessuna prova su Navalny»

ALBERTO ZANCONATO / PAGINA 3

Referendum, è tensione Il ministero chiede i nomi dei sostenitori del "no"

«Potenziale conflitto tra magistrati e finanziatori». Il Pd: «Un'intimidazione»

Nuove polemiche tra governo e magistrati in vista del referendum. Il ministero della Giustizia ha inviato all'Associazione nazionale magistrati una lettera per chiedere i nomi di chi finanzia il comitato per il "no". L'ipotesi dei Guardasigilli è che esista un «potenziale conflitto tra magistrati in servizio iscritti all'Anm e privati sostenitori». Richiesta respinta dal presidente dell'Anm Parodi perché «il comitato è un soggetto autonomo». L'opposizione si schiera compatta in difesa dei magistrati. Il Pd parla di «intimidazione» da parte del ministero.

FERRERO / PAGINA 5

**IL DRAMA DELLA FRANA**

Alfredo Pecoraro / PAGINA 4

Blitz a Niscemi,
la premier garantisce
«Presto nuovi fondi»

Blitz a sorpresa della premier Giorgia Meloni che torna in Sicilia per un sopralluogo a Niscemi, il paese colpito dalla frana il 25 gennaio. La premier ha annunciato lo stanziamento di 150 milioni di euro con un decreto da approvare domani.



«Bea morta per un trauma cranico». Resta il giallo

I rilievi dei carabinieri del Ris nella casa di Perinaldo in cui la piccola Beatrice avrebbe subito il colpo mortale alla testa. L'autopsia non ha escluso né la caduta né altre cause. La madre è indagata per omicidio preterintenzionale DEMER E ISAIA / PAGINA 7

L'autorizzazione presso
l'impresario di pubblicizzare
solo se viene garantita la
riservatezza dei dati personali
e la non cessione dei dati a terzi.
PEFC

Duvall, addio al duro del cinema americano Dall'avvocato del Padrino al colonnello Kilgore in Apocalypse now

GUGLIELMINA AUREO

Il leggendario Robert Duvall, l'avvocato di Marlon Brando/Vito Corleone nel Padrino, lo straordinario colonnello Kilgore in Apocalypse now è morto a 95 anni nella sua casa nelle campagne della Virginia. Vinse l'Oscar nel 1984 per il western Tender Mercies.

L'ARTICOLO / PAGINA 31

**IVIAGGI DELLO SCRITTORE**

Stefano Verdino / PAGINA 32

Cendrars, memorie
dal porto di Genova

Blais Cendrars, scrittore svizzero, fu amico di Modigliani e Chagall. Il suo "Bourlinguer. Storie di porti" è stato finalmente tradotto in italiano.

60217
9 71594 42948

GIOIELLERIE
CASH & GOLD
OPERATORE PROFESSIONALE
COMPRO ORO
Noi PAGHIAMO
di Più
Tel. 010 2925458
www.comprorogenova.it

GIOIELLERIE
CASH & GOLD
OPERATORE PROFESSIONALE
COMPRO ORO
Noi PAGHIAMO
di Più
Tel. 010 2925458
www.comprorogenova.it





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

FTSE MIB 45419,20 -0,03% | SPREAD BUND 10Y 62,97 +1,30 | SOLE24ESG MORN. 1709,12 +0,16% | SOLE40 MORN. 1694,43 -0,02% | Indici & Numeri → p. 41-45

Riforma edilizia, sanatorie in bilico

Immobili

Ferma alla Ragioneria la legge delega approvata dal governo a dicembre

Nodo entrate: appese a un filo le regolarizzazioni dei vecchi abusi

I dubbi sulle coperture impediscono l'approdo in Parlamento della legge delega per la riforma dell'edilizia annunciata dal governo a inizio dicembre. Restano dunque appese a un filo misure molto attese da cittadini, imprese e professionisti, come le sanatorie facili per gli abusi commessi prima del 1967, il ricondizionamento delle autorizzazioni per i lavori in casa, l'accelerazione nella chiusura delle richieste di condono ancora aperte (anche risalenti agli anni '80) e l'allungamento del raggiro d'azione del silenzio assenso.

Giuseppe Latour — a pag. 4

I danni del ciclone Harry

Meloni a Niscemi: domani decreto da 150 milioni per case e sicurezza

Nino Amadore — a pag. 16

Rendimenti bond in frenata: il mercato vede tre tagli Fed

Titoli di Stato

Acquisti sui bond dopo il dato di inflazione Usa al di sotto delle attese

Dopo mesi sotto pressione, i Tresury hanno cambiato rotta: i tassi decennali sono scesi quasi al 4%. Giù i rendimenti anche altrove: il BTP è passato dal 3,60% al 3,38%. Lo scenario è diventato più favorevole per i bond dopo il dato sull'inflazione Usa al di sotto delle attese a gennaio. Ora i futuri sui Fed Funds scendono quasi tre tagli entro la fine del 2026.

Vito Lops — a pag. 3



Authority europea.
Bruna Szego, presidente Amla

L'intervista

Szego (Amla): «Antiriciclaggio, presto regole Ue più uniformi»

Isabella Bufacchi — a pag. 27

Volkswagen, entro il 2028 taglio dei costi del 20%

La crisi dell'auto

Drastico piano di risparmi presentato dal ceo Oliver Blume

Volkswagen punta a ridurre del 20% i costi di tutti i suoi marchi entro il 2028. Secondo quanto riportano media specializzati tedeschi, il ceo Oliver Blume e il direttore finanziario Arno Antlitz hanno presentato a metà gennaio un piano di risparmi «massiccio» durante una riunione a porte chiuse con i principali dirigenti dell'azienda automobilistica a Berlino.

Mario Gianfalone — a pag. 33

AUTO ELETTRICA

EuroGroup Laminations, salta l'Opa dei cinesi: il titolo crolla del 57%

Laura Cavestri — a pag. 32

Adempimenti
Dichiarazione Iva, la check list delle opzioni per i contribuenti

Magrini, Parodi,
Santacroce
— a pag. 35

Incentivi
Corsa a ostacoli per la certificazione contabile del bonus Transizione 5.0

Giorgio Gavelli
— a pag. 37



Delhi cerca un posto tra i big. Al summit tra gli altri Sam Altman (OpenAI), Dario Amodei (Anthropic) e Sundar Pichai (Alphabet)

Prestiti garantiti, per le banche arrivano gli oneri straordinari

Fondo Pmi

Corte dei conti, si al decreto: costo tra lo 0,5 e l'1,5% per chi concede più garanzie

Ok della Corte dei conti al decreto che introduce un premio aggiuntivo tra lo 0,5 e l'1,5% a carico delle banche che ricorrono alle garanzie del fondo per le Pmi, percentuale che va applicata a decorrere dall'entrata in vigore del provvedimento. E si lavora a un altro decreto con la stessa scissione del fondo: niente coperture senza polizza catastrofali.

Serafini — a pag. 6

MILLEPROROGHE

Medici in servizio fino a 72 anni ma senza incarichi dirigenziali

— Servizio a pag. 7

octopus energy

RESTARE CON IL SOLITO FORNITORE PUÒ COSTARTI CARO!

Passa a Octopus

Energia pulita a prezzi accessibili

Trustpilot ★★★★★ octopusenergy.it

PANORAMA

ACCUSE A ISRAELE
Cisgiordania:
Ue e Lega Araba
contro gli espropri
dei terreni

Unione europea e Lega Araba contestano le azioni di Israele che, negli ultimi giorni, stanno portando all'esproprio di terreni e vaste aree della Cisgiordania a favore dei coloni. L'Idf intanto ha avviato operazioni militari nei territori in vista del Ramadan, come misure precauzionali contro azioni terroristiche. — a pagina 11

IL PAESE CHE INVECCIA

EMERGENZA
ABITATIVA
E CRISI
DEMOGRAFICA

di Alessandro Rosina
— a pag. 13

CANTIERISTICA
Fincantieri, la Nch ordina tre navi da crociera

Fincantieri costruirà per Norwegian Cruise Line Holdings tre navi da crociera di nuova generazione. La commessa vale 4,5 miliardi e il titolo Fincantieri è salito del 3,4 per cento. — a pagina 34

VERTICE CON MELONI

Energia, Gaza, riforma del voto: il governo cerca l'accordo pieno

Andrea Gagliardi — a pag. 9

24 ORE PODCAST



La serie
Macro: «Epstein, abusi di potere»
24orepodcast.ilsole24ore.com

Salute 24

Sanità territoriale
Al Nord più ospedali e case di comunità

Bartoloni e Gobbi — a pag. 19

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
Scopri le offerte
www.sole24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti 02.30.300.600



GIALLOROSSI QUARTI
A Roma tutti pazzi per il bomber Malen E Totti sta per tornare
Pes e Turchetti a pagina 26



BIANCOCELESTI IN CRISI
Lazio senza difesa E oggi Lotito presenta il progetto del Flaminio
Rocca e Salomone alle pagine 20 e 28



CAOS FISCHETTI
Paparesta e il caso arbitri «Subito il Vara chiamata» La Penna minacciato
Pieretti a pagina 27



a pagina 30



vini d'Abruzzo

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDEPENDENTE



vini d'Abruzzo

San Teodoro Tirone

Martedì 17 febbraio 2026

DIRETTO DA DANIELE CAPEZZONE

Anno LXXXII - Numero 47 - € 1,20*

ISSN 0391-6990
www.ilttempo.it

17 febbraio
ricordando
Giordano Bruno
contro i nuovi
inquisitori

DI DANIELE CAPEZZONE

Una buona ragione per ricordare Giordano Bruno nell'anniversario del suo rogo? Ce ne sono almeno due. La prima è che non lo farà nessun altro, è da presumere: e dunque tocca a noi piccoli piccoli, compiere questo esercizio in (non voluta) solitudine. La seconda è che, pur inconsapevoli di esserlo, esistono oggi numerosi eredi non di Giordano Bruno ma dei suoi carnefici.

Intendo dire che è ormai abbandonata, almeno qui in Occidente, la «tecnologia» del rogo. Ma la volontà censoria e l'intolleranza, l'attitudine a scovare e punire «eresie», restano le stesse.

E dove accade oggi? Non nell'inquisizione che, come tale, non esiste più da secoli. Ma tra i piccoli inquisitori progressisti, i gendarmi del pensiero unico, i nemici istintivi del dissenso.

Se oggi c'è da stare in pena per qualcosa, amici lettori, quel qualcosa è proprio la libertà di parola. C'è un chiaro rischio di censura.

Di più. Il rischio maggiore con cui dobbiamo misurarcisi - schizofrenicamente alimentato proprio da chi ama mostrarsi come difensore della «diversità» - è quello di chi vuole imporre una generale omogeneità, un omologazione tanto più ferrea quanto apparentemente spontanea. E invece è «spontanea», è indotta, è forzata.

«Felice chi è diverso essendo egli diverso. Ma qua a chi è diverso essendo egli comune», ammoniva profeticamente molti decenni fa un poeta come Sandro Penna. Ecco, oggi il tema non è tanto quello sessuale, a cui Penna in primo luogo si riferiva, quanto la necessità esistenziale - proprio per vivere, prim'ancora che per essere felici, obiettivo fin troppo ambizioso, come si sa - degli spazi di autentica differenza. (...)

segue a pagina 3

17 febbraio
ricordando
Giordano Bruno
contro i nuovi
inquisitori

DI DANIELE CAPEZZONE

Fenomenologia di Fabio Fazio L'uomo che voleva diventare Mike



a pagina 7

DI MARCO ZONETTI

Gasperri: «Gruber Floris e Formigli Il santuario del No Intervengal'Agcom»

a pagina 6



DAL 1992
COSTRUZIONI
E RISTRUTTURAZIONI

Lavori su tutto il Lazio,
Roma e provincia

DAMIANO RINALDI +39 347 3855125
E-MAIL: damianorinaldi7@gmail.com
PEC: rinaldidamiano@pec.it

CHIAMACI
per un sopralluogo e preventivo gratuito
3473855125
Personale qualificato

la S TORACIATA

Programma Pd alle politiche 2022: un'Alta Corte sugli errori dei magistrati C'è nella riforma Nordio Ma loro votano No...

TUTTI I MARTEDÌ DALLE 16.00 ALLE 18.00 SUL CANALE 122 DEL DTT E IN STREAMING SU CUSANOMEDIAPLUS.IT

IN DIRETTA DTT 122 HD

FATTI DI NERA

ON DEMAND SU CUSANO MEDIA PRO

I DATI CHOC
Bimbi nel mirino: in Italia crescono in maniera drammatica i tentativi di sequestro Quasi la metà è opera di stranieri. E ora anche passeggiare con i piccoli mette paura



DI CONTE MAX
Fenomenologia di Fabio Fazio L'uomo che voleva diventare Mike



a pagina 7

DI MARCO ZONETTI

Gasperri: «Gruber Floris e Formigli Il santuario del No Intervengal'Agcom»

a pagina 6

Il Tempo di Osho

Iran, il giorno della verità Oggi in Svizzera l'accordo o con Trump si mette male



Riccardi a pagina 8

PROTAGONISTA LA PREMIER
«Meloni contro la sinistra woke» Arriva la serie del Telegraph

Salvatori a pagina 9

VIOLENZE A GAZA

Arbel, stuprata per 482 giorni Albanese, proprio nulla da dire?



Campione a pagina 8

MEDICI SENZA FRONIERE

«Gaza, uomini armati in ospedale», Msf stop all'assistenza

Di Segni a pagina 9

SCONTO SULLA GIUSTIZIA
Il Ministero chiede trasparenza sui soldi
Pd e Anm dicono no e la buttano in caciara

Sirignano a pagina 5

DI ROBERTO ARDITI

Tutti i comitati svelino chi li finanzia Non è difficile, basta volerlo

a pagina 4

INTERVISTA AL GIUDICE CIOFFI

«Senza senso la campagna del No E basta con attori e cantanti»

alle pagine 4 e 5

INCHIESTA URBANISTICA

Se il gip di Milano chiede ai giudici di «allinearsi» al teorema dei pm

alle pagine 4 e 5

IL CASO DELL'OPERA D'ARTE RUBATA

Cade l'accusa di riciclaggio
Sgarbi assolto dopo la gogna

Bruni a pagina 14

VERTICE SICUREZZA

Droni, video a AI per difendere i siti sensibili dai devastatori



Musacchio a pagina 2

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicurezza.

Sono alcune delle misure analizzate dal Comitato per la sicure

Martedì 17 Febbraio 2026
 Nuova serie - Anno 35 - Numero 40 - Spedizione in A.P. art. 1 c. I L. 4604, DCB Milano
 *In abbonamento obbligatorio ed esclusivo con Capital a € 4,50 ItaliaOggi € 2,00 + Capital € 2,50

Uk £ 1,40 - Ch fr. 3,50
 Francia € 2,50

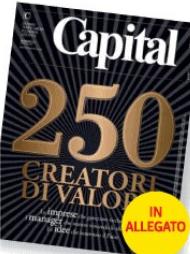
€ 4,50



**Secondo i media italiani è in crisi l'asse
 Merz-Meloni. Per quelli tedeschi l'asse è forte**

Roberto Giardina a pag. 5

Italia Oggi
 QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



IPER-AMMORTAMENTO
Ampliato il perimetro dei beni agevolabili.
Gli elenchi aggiornati hanno incluso anche le infrastrutture digitali
Costanzo e Leone a pag. 29

IN ALLEGATO

Riaperta la rottamazione 4

C'è tempo fino al 28 febbraio per i contribuenti che, dopo aver pagato la prima rata del 31 luglio 2025 non hanno centrato la scadenza della seconda, del 30 novembre

Potranno essere ripescati nella riammissione alla rottamazione i contribuenti indecisi che, dopo aver pagato la prima rata del 31 luglio 2025 non hanno centrato la scadenza della seconda fissata al 30 novembre. Per pagare la seconda rata ci sarà tempo fino al 28 febbraio 2026. Lo prevede un emendamento al decreto legge Milleporoghie a firma del deputato leghista Alberto Gusmeroli, su cui ieri il Mef ha dato parere favorevole.

Cerriano a pag. 22

DOPPO LA CRISI

La piattaforma Chili ha imboccato la strada del rilancio
Plazzoita a pag. 15

Una volta gli astenuti erano i vecchi, ora sono i più giovani a non recarsi alle urne



In una recente analisi condotta per la trasmissione *Piazza Pulita* su La7, l'istituto Eumetra ha voluto indagare sulle caratteristiche principali degli astenuti e indecisi per ciò che concerne le intenzioni di voto. Nella campagna elettorale si trova, in larga misura, di persone sotto i trentacinque anni: la presenza, particolarmente accentuata, di giovani tra gli indecisi e i potenziali astenuti è un indicatore della difficoltà di questa specifica fascia di età ad orientarsi nello scenario dell'offerta politica. Esauriti, già da dieci o diecimani, le loro carte elettorali e i criteri di più stretto senso di appartenenza politico che indicava facilmente l'opzione di voto, i giovani si sono trovati spacciati.

Mannheimer a pag. 7

DIRITTO & ROVESCO

Secondo un sondaggio condotto dagli studiosi di Politis, tra i più di diecimila cittadini dei maggiori paesi occidentali, lo scoppio della terza guerra mondiale è ritenuto sempre più vicino nel Regno Unito il 43% degli intervistati ritiene che sia probabile o molto probabile che entro il 2025 o al massimo presto nel 2030. Tra gli americani la percentuale sale al 46%, in aumento rispetto al 38% dell'anno scorso. Percentuali di poco inferiori in Francia, Canada e Germania. Almeno una persona su tre ritiene che sia probabile o molto probabile che la bomba nucleare venga utilizzata nei prossimi cinque anni. La maggioranza degli intervistati ritiene che il proprio paese dovrebbe spendere di più per la difesa. Ma per questo non è disponibile a sopportare un aumento del debito pubblico, il taglio di altri servizi o l'aumento delle tasse. Surreale.

FENAPI GROUP

**"Oltre l'individualità!
 Il sistema Italia tra ipocrisia e realtà"**

Con La legge di bilancio 2026 a € 9,90 in più

LA NAZIONE

MARTEDÌ 17 febbraio 2026
1,80 Euro

Firenze - Empoli

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

VIAREGGIO Stasera e domenica il finale
Il Carnevale fa il botto
Numeri da record
per le sfilate dei carri

Di Grazia a pagina 15



UMBRIA Senza cibo per giorni
Ucciso da malore
Corpo assalito
dai suoi tre cani

Minelli a pagina 17



Board, il governo va avanti Opposizioni unite: altolà

Tajani oggi in Aula: solo osservatori su Gaza, come la Ue. Il Pd attacca: la Commissione non ci sarà
Risoluzione di tutto il centrosinistra: l'Italia dica no. Il gelo del Quirinale che resta in silenzio

Coppapi a pagina 2

I Giochi e il nodo sicurezza

Scudo di droni e IA
per le ferrovie
Ipotesi Trump
alla finale hockey



Petrucci e Palma alle p. 4 e 5

L'intervista

La sfida di Renzi:
Olimpiadi 2040
in Toscana

Arminio a pagina 7



Turrini a pagina 8

«PRIMA LA VITA»

DALLE CITTÀ

TOSCANA Dati in chiaroscuro per l'ambiente

Il rapporto
di Arpat
L'aria migliora
ma l'acqua no

Ciardi a pagina 16

EMPOLESE VALDELSA Le grandi opere

Ponte sul Petroso concluso
«La 429? Pronta nel 2027»

Cecchetti in Cronaca

MONTAIONE L'economia del lusso

Castelfalfi cresce ancora
Ora due villaggi per turisti

Fiorentino in Cronaca

**FUCECCHIO** Ucciso a 25 anni

Kevin: il litigio
e poi gli spari
Nuovi particolari
sul movente

Baroni in Cronaca



Slitta la valutazione,
consulto con altri esperti

Cuore 'bruciato'
Una task force
per il trapianto
Il bimbo rimane
in lista d'attesa
La madre: non cedo

Femiani alle p. 10 e 11



Il priore di Camaldoli ai fratelli

«Monaci, spegnete
Netflix e i social»

Bigozzi a pagina 14



Dopo Inter-Juve, la gogna online

Minacce di morte
all'arbitro La Penna

Mola nel Qs

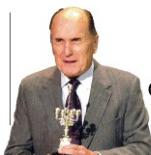
PER SENTIRSI MENO IN ANSIA
E PIÙ LEGGERI.

LAILA è un medicinale di origine vegetale a base di Olio Essenziale di Lavanda.
Leggere attentamente il foglio illustrativo. Autorizzazione del 16/05/2025.

Laila farmaco di origine
vegetale per il sollievo
dei sintomi dell'ansia lieve
a base di olio essenziale di
Lavandula angustifolia Miller.

IL CASO
Domenico tra angoscia e la speranza del cuore

LUCARICCI — PAGINA 19



IL LUTTO
I mille volti di Duvall dal Padrino ad Apocalypse

FULVIA CAPRARO — PAGINA 31



LE OLIMPIADI
Brignone d'oro oltre gli sci
Ora è contesa come Sinner

PAOLO BRUSORIO — PAGINE 32 E 33

1,90 € II ANNO 160 II N.47 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II DL.353/03 (CONV.INL.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB - TO II WWW.LASTAMPA.IT



LA STAMPA

MARTEDÌ 17 FEBBRAIO 2026

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



IL PRESIDENTE NELLA REDAZIONE DI LA STAMPA: SOLIDARIETÀ PER L'ASSALTO SUBITO A NOVEMBRE E DIFESA DELL'INFORMAZIONE LIBERA



Il capo dello Stato Sergio Mattarella accolto nella redazione di La Stampa a Torino dal direttore Andrea Malaguti e dai giornalisti — PAGINE 2-5

IL MINISTERO CHIEDE ALL'ANM I NOMI DEI FINANZIATORI DEL COMITATO DEL NO. LA RABBIA DEL PD: «SONO LISTE DI PROSCRIZIONE»

Referendum, nuova bufera su Nordio

IL COMMENTO

Così i veleni bipartisan uccidono il dibattito

SERENA SILEONI

La campagna del referendum costituzionale è passata dal piano inclinato alla caduta libera. Da slogan e messaggi di cattivo gusto si è passati alle parole di Gratteri e Nordio. — PAGINA 27

DIMATTEO, GRIGNETTI

Referendum, nuova bufera. Il ministero della Giustizia chiede all'Anm l'elenco di «eventuali finanziamenti di privati cittadini» al comitato per il No. — PAGINE 6 E 7

Gli italiani non vanno convinti con il ghigno

TOMMASO NANNICINI — PAGINA 27

IDATIDI ASCOLTO

La caduta della Rai il flop sul tavolo del Mef

PAOLO FESTUCCIA

L'ora più buia della Rai si riassume in una cifra: tre punti in meno di share negli ultimi tre anni. Dal 38 al 35,1%. Tre punti che coincidono con la rottamazione dei verdi di viale Mazzini. — PAGINA 17

L'INTERVISTA

Alemanno: Vannacci più patriota di Meloni

IRENEFAMÀ

Giovanni Alemanno, ministro del governo Berlusconi dal 2001 al 2006 e sindaco di Roma dal 2008 al 2013, dalla sua cella di Rebibbia osserva la destra ed è curioso delle prossime mosse di Vannacci. — PAGINA 16

Buongiorno



Se ormai seguo poco o per niente il calcio, non lo nasconde, è soprattutto perché l'amore della mia vita, il Toro, se n'è andato chissà dove. Ma è anche per la distanza fra due foto. Nella prima il difensore dell'Inter, Alessandro Bastoni, urla entusiasta perché l'arbitro ha abboccato alla sua simulazione e ha espulso lo juventino Kalulu. Nella seconda due sciatrici sono genuflesse davanti a Federica Brignone. Solo pochi secondi prima, le due erano in testa alla gara olimpica di slalom gigante, a pari merito. Ora Federica le ha superate e loro si inginocchiano e poi l'abbracciano. Non è soltanto questione di lealtà e onestà. È proprio il veleno di cui si alimenta il calcio a essere insostenibile. Questi allenatori isterici che strillano, insultano, si strappano i vestiti di dosso, prendono a peda-

tele boracce, e questi giocatori cresciuti in inaccessibili allevamenti intensivi, istruiti alla sceneggiata e alla truffa, avviati a una giovinezza dorata e cupa. Ma perché uno deve dedicarsi a una torma di ringhiosi, taglieggiatori quando l'Italia è bella e vincente e gioiosa negli sport invernali, nell'atletica, nella pallavolo, nel nuoto? E non è soltanto questione del denaro che gira attorno, perché i tennisti miliardari Jannik Sinner e Carlos Alcaraz se le danno come dei fabbri, e alla fine si buttano le braccia al collo e si dicono: sei d'esempio per me. Non se ne può più di centraventi e mediavi falsi e dignitari come comitati referendar, che non sanno quale omerica fortuna sia essere giovani, forti, vivere giocando e disputarsi la gloria. Io di tempo per intristirmi col calcio non ne ho più.

Belli e gioiosi

MATTIA FELTRI

PORTIAMO L'ARTE DELLA PASTA RIPIENA ITALIANA IN TUTTO IL MONDO





**Stabili a 1,7 mld i ricavi di Otb:
Margiela a +8%,
Diesel migliora la marginalità**

Camurati in MF Fashion

**La Lega Serie A
compra il 51%
di Fantacalcio
per 18 milioni
Si da 15 team**

Carosielli a pagina 16



Den MF Magazine for Fashion € 125 a € 0,50 € 4,50 + € 5,00 — Con MF Magazine for Fashion € 0,67 a € 9,50 € 4,50 + € 5,00

FTSE MIB -0,03% 45.419

DOW JONES +0,10% 49.501**

NASDAQ -0,22% 22.547**

DAX -0,46% 24.801

SPREAD 61 (+1) € \$ 1.1855

** Dati aggiornati al 13 febbraio 2026

I GIOCHI SONO DA RECORD ANCHE PER IL CAPOLUOGO LOMBARDO

Incassi olimpici per Milano

A metà competizione si stimano già in 2,5 miliardi gli introiti derivanti dagli eventi dove gli atleti azzurri stanno primeggiando. Malagò a MF: acceleratore strategico BALZO DI LEONARDO (+3,6%) E FINCANTIERI (+3,4%). SALTA L'OPA: EUROGROUP -59%

Capponi, Crocitti e Dal Maso alle pagine 3, 4 e 15



INTERVISTA A CLASS CNBC
Bini Smaghi: anche l'Italia non vuole dare risorse per emettere eurobond

Saggese e Venini a pagina 6

IN CAMPO LA PROCURA
Indagine per falso in bilancio, altra tegola su Bff Bank

Carrello e Gualtieri a pagina 11

EDF RESTERÀ SOPRA IL 50%
Edison al riassetto, sarà quotazione o partnership con un private equity

Carosielli a pagina 16



**NON PUOI
CAMBIARE
LA TUA
BANCA.**

**MA PUOI
CAMBIARE
BANCA.**

Trasferisci i tuoi Titoli e Fondi e ottieni **fino a 15.000€** in Buoni Amazon.

**CHANGE
IS GOOD.**

Scopri di più su [finacobbank.com](#)



FINECO



Agenzia stampa Mobilità

Primo Piano

Portualità italiana, incontro tra Paroli e presidente Assoporti Petri

Agenzia Stampa Mobilità

Un incontro conoscitivo ma anche una preziosa occasione di confronto sulle prospettive della portualità italiana ed, in particolare, dei Ports of Genoa. Nella giornata di venerdì il neo-presidente di **Assoporti**, **Roberto Petri**, è stato ricevuto nella sede dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale dal presidente Matteo Paroli. La visita di **Petri**, nominato lo scorso 20 dicembre, si inserisce in un ciclo di incontri istituzionali finalizzati a stabilire un primo contatto con il mosaico delle realtà portuali italiane e ad avviare un confronto diretto sui temi dirimenti per la portualità nazionale. Dopo le tappe di Cagliari ed Ancona, il giro di interlocuzioni prosegue a Genova, primo hub logistico italiano e sede di uno dei sistemi portuali più rilevanti a livello nazionale. Nel corso della visita, il presidente Paroli ha accompagnato il presidente di **Assoporti** alla scoperta di Palazzo San Giorgio, decennale sede dell'Ente. Un percorso che ha permesso di rievocare la storia secolare dell'edificio, inscindibilmente legata all'evoluzione della città e del suo porto. Costruito nella seconda metà del Duecento, l'edificio diviene nel 1407 la sede del Banco di San Giorgio, una delle più antiche e prestigiose istituzioni finanziarie al mondo ed illustre precorritore delle odierne banche centrali. Nel 1904 l'edificio viene individuato come sede del Consorzio autonomo del Porto di Genova, primo Ente deputato alla gestione tecnica ed economica del sistema portuale genovese. Nel 2016, in seguito alla riorganizzazione dei porti italiani, diventa sede dell'Autorità portuale del Mar Ligure occidentale, confermandosi come luogo simbolico della continuità tra storia, istituzioni e governance portuale. La visita è poi proseguita con la presentazione della nuova Torre Piloti, infrastruttura strategica per la sicurezza e l'efficienza delle operazioni portuali ma anche opera all'avanguardia, che esprime la vocazione dei Ports of Genoa al rinnovamento ed all'innovazione tecnologica. Numerosi gli argomenti trattati nel corso dell'incontro: dalle grandi opere infrastrutturali in corso alla transizione energetica, dalla competitività dei porti italiani nello scenario internazionale alle sfide legate alla governance, alla digitalizzazione e alla sicurezza. Il confronto si è svolto in un clima di piena collaborazione istituzionale e ha evidenziato la volontà condivisa di rafforzare il coordinamento tra **Assoporti** ed AdSP, in un'ottica di sviluppo sostenibile, di risposta alle sfide globali e di valorizzazione del sistema logistico-portuale italiano.



Economia Del Mare

Primo Piano

Portualità italiana, a Palazzo San Giorgio incontro tra Paroli e il presidente Assoporti Petri

Sinergia istituzionale per rafforzare il ruolo strategico dei porti Un incontro conoscitivo ma anche una preziosa occasione di confronto sulle prospettive della portualità italiana e, in particolare, dei Ports of Genoa . Nella giornata di venerdì il neopresidente di **Assoporti**, **Roberto Petri**, è stato ricevuto nella sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale dal Presidente Matteo Paroli La visita di **Petri**, nominato lo scorso 20 dicembre , si inserisce in un ciclo di incontri istituzionali finalizzati a stabilire un primo contatto con il mosaico delle realtà portuali italiane e ad avviare un confronto diretto sui temi dirimenti per la portualità nazionale. Dopo le tappe di Cagliari e Ancona , il giro di interlocuzioni prosegue a Genova , primo hub logistico italiano e sede di uno dei sistemi portuali più rilevanti a livello nazionale. Palazzo San Giorgio e la storia della governance portuale Nel corso della visita, il Presidente Paroli ha accompagnato il Presidente di **Assoporti** alla scoperta di Palazzo San Giorgio , decennale sede dell'Ente. Un percorso che ha permesso di rievocare la storia secolare dell'edificio, inscindibilmente legata all'evoluzione della città e del suo porto. Costruito nella seconda metà del Duecento , l'edificio diviene nel la sede del Banco di San Giorgio , una delle più antiche e prestigiose istituzioni finanziarie al mondo e illustre precorritore delle odierne banche centrali. Nel l'edificio viene individuato come sede del Consorzio Autonomo del Porto di Genova , primo Ente deputato alla gestione tecnica ed economica del sistema portuale genovese. Nel , in seguito alla riorganizzazione dei porti italiani, diventa sede dell'Autorità Portuale del Mar Ligure Occidentale , confermandosi come luogo simbolico della continuità tra storia, istituzioni e governance portuale. Infrastrutture, sicurezza e innovazione La visita è poi proseguita con la presentazione della nuova Torre Piloti , infrastruttura strategica per la sicurezza e l'efficienza delle operazioni portuali ma anche opera all'avanguardia, che esprime la vocazione dei Ports of Genoa al rinnovamento e all'innovazione tecnologica. Temi strategici per la portualità nazionale Numerosi gli argomenti trattati nel corso dell'incontro: dalle grandi opere infrastrutturali in corso alla transizione energetica , dalla competitività dei porti italiani nello scenario internazionale alle sfide legate alla governance , alla digitalizzazione e alla sicurezza . Il confronto si è svolto in un clima di piena collaborazione istituzionale e ha evidenziato la volontà condivisa di rafforzare il coordinamento tra **Assoporti** e AdSP , in un'ottica di sviluppo sostenibile, di risposta alle sfide globali e di valorizzazione del sistema logistico-portuale italiano. La dichiarazione del presidente di **Assoporti** "La mia visita all'Adsp del Mar Ligure Occidentale è stata molto utile per comprendere temi e criticità che dobbiamo affrontare tutti insieme in questa fase di trasformazione per la portualità. Con il



Economia Del Mare

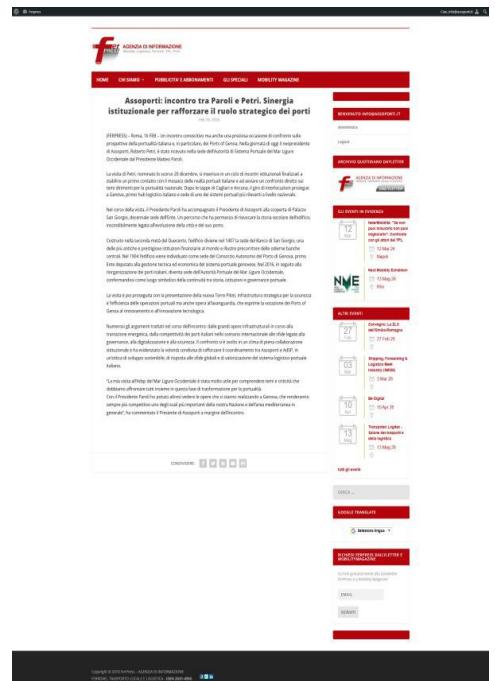
Primo Piano

Presidente Paroli ho potuto altresì vedere le opere che si stanno realizzando a Genova, che renderanno sempre più competitivo uno degli scali più importanti della nostra Nazione e dell'area mediterranea in generale", ha commentato il Presidente di **Assoporti** a margine dell'incontro.



Assoporti: incontro tra Paroli e Petri. Sinergia istituzionale per rafforzare il ruolo strategico dei porti

(FERPRESS) Roma, 16 FEB Un incontro conoscitivo ma anche una preziosa occasione di confronto sulle prospettive della portualità italiana e, in particolare, dei Ports of Genoa. Nella giornata di oggi il neopresidente di **Assoporti**, Roberto Petri, è stato ricevuto nella sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale dal Presidente Matteo Paroli. La visita di Petri, nominato lo scorso 20 dicembre, si inserisce in un ciclo di incontri istituzionali finalizzati a stabilire un primo contatto con il mosaico delle realtà portuali italiane e ad avviare un confronto diretto sui temi dirimenti per la portualità nazionale. Dopo le tappe di Cagliari e Ancona, il giro di interlocuzioni prosegue a Genova, primo hub logistico italiano e sede di uno dei sistemi portuali più rilevanti a livello nazionale. Nel corso della visita, il Presidente Paroli ha accompagnato il Presidente di **Assoporti** alla scoperta di Palazzo San Giorgio, decennale sede dell'Ente. Un percorso che ha permesso di rievocare la storia secolare dell'edificio, insindibilmente legata all'evoluzione della città e del suo porto. Costruito nella seconda metà del Duecento, l'edificio divenne nel 1407 la sede del Banco di San Giorgio, una delle più antiche e prestigiose istituzioni finanziarie al mondo e illustre precorritore delle odiene banche centrali. Nel 1904 l'edificio viene individuato come sede del Consorzio Autonomo del Porto di Genova, primo Ente deputato alla gestione tecnica ed economica del sistema portuale genovese. Nel 2016, in seguito alla riorganizzazione dei porti italiani, diventa sede dell'Autorità Portuale del Mar Ligure Occidentale, confermandosi come luogo simbolico della continuità tra storia, istituzioni e governance portuale. La visita è poi proseguita con la presentazione della nuova Torre Piloti, infrastruttura strategica per la sicurezza degli imbarcazioni e il monitoraggio del traffico marittimo. Con il presidente Paroli ho potuto altresì vedere le opere che si stanno realizzando a Genova, che renderanno sempre più competitivo uno degli scali più importanti della nostra Nazione e dell'area mediterranea in generale, ha commentato il Presidente di **Assoporti** a margine dell'incontro.



Informatore Navale

Primo Piano

Portualità italiana "Sinergia istituzionale per rafforzare il ruolo strategico dei porti" incontro tra Paroli e il presidente Assoporti Petri

Il neopresidente di **Assoporti**, **Roberto Petri**, è stato ricevuto nella sede dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale dal Presidente Matteo Paroli Un incontro conoscitivo ma anche una preziosa occasione di confronto sulle prospettive della portualità italiana e, in particolare, dei Ports of Genoa La visita di **Petri**, nominato lo scorso 20 dicembre, si inserisce in un ciclo di incontri istituzionali finalizzati a stabilire un primo contatto con il mosaico delle realtà portuali italiane e ad avviare un confronto diretto sui temi dirimenti per la portualità nazionale. Dopo le tappe di Cagliari e Ancona, il giro di interlocuzioni prosegue a Genova, primo hub logistico italiano e sede di uno dei sistemi portuali più rilevanti a livello nazionale. Nel corso della visita, il Presidente Paroli ha accompagnato il Presidente di **Assoporti** alla scoperta di Palazzo San Giorgio, decennale sede dell'Ente. Un percorso che ha permesso di rievocare la storia secolare dell'edificio, insindibilmente legata all'evoluzione della città e del suo porto. Costruito nella seconda metà del Duecento, l'edificio diviene nel 1407 la sede del Banco di San Giorgio, una delle più antiche e prestigiose istituzioni finanziarie al mondo e illustre precorritore delle odierne banche centrali. Nel 1904 l'edificio viene individuato come sede del Consorzio Autonomo del Porto di Genova, primo Ente deputato alla gestione tecnica ed economica del sistema portuale genovese. Nel 2016, in seguito alla riorganizzazione dei porti italiani, diventa sede dell'Autorità Portuale del Mar Ligure Occidentale, confermandosi come luogo simbolico della continuità tra storia, istituzioni e governance portuale. La visita è poi proseguita con la presentazione della nuova Torre Piloti, infrastruttura strategica per la sicurezza e l'efficienza delle operazioni portuali ma anche opera all'avanguardia, che esprime la vocazione dei Ports of Genoa al rinnovamento e all'innovazione tecnologica. Numerosi gli argomenti trattati nel corso dell'incontro: dalle grandi opere infrastrutturali in corso alla transizione energetica, dalla competitività dei porti italiani nello scenario internazionale alle sfide legate alla governance, alla digitalizzazione e alla sicurezza. Il confronto si è svolto in un clima di piena collaborazione istituzionale e ha evidenziato la volontà condivisa di rafforzare il coordinamento tra **Assoporti** e AdSP, in un'ottica di sviluppo sostenibile, di risposta alle sfide globali e di valorizzazione del sistema logistico-portuale italiano. "La mia visita all'Adsp del Mar Ligure Occidentale è stata molto utile per comprendere temi e criticità che dobbiamo affrontare tutti insieme in questa fase di trasformazione per la portualità. Con il Presidente Paroli ho potuto altresì vedere le opere che si stanno realizzando a Genova, che renderanno sempre più competitivo uno degli scali più importanti della nostra Nazione e dell'area mediterranea in generale", ha commentato il Presidente di **Assoporti** a margine dell'incontro.

Informatore Navale

Portualità italiana "Sinergia istituzionale per rafforzare il ruolo strategico dei porti"
incontro tra Paroli e il presidente Assoporti Petri

02/16/2026 19:50

Il neopresidente di **Assoporti**, Roberto Petri, è stato ricevuto nella sede dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale dal Presidente Matteo Paroli Un incontro conoscitivo ma anche una preziosa occasione di confronto sulle prospettive della portualità italiana e, in particolare, dei Ports of Genoa La visita di **Petri**, nominato lo scorso 20 dicembre, si inserisce in un ciclo di incontri istituzionali finalizzati a stabilire un primo contatto con il mosaico delle realtà portuali italiane e ad avviare un confronto diretto sui temi dirimenti per la portualità nazionale. Dopo le tappe di Cagliari e Ancona, il giro di interlocuzioni prosegue a Genova, primo hub logistico italiano e sede di uno dei sistemi portuali più rilevanti a livello nazionale. Nel corso della visita, il Presidente Paroli ha accompagnato il Presidente di **Assoporti** alla scoperta di Palazzo San Giorgio, decennale sede dell'Ente. Un percorso che ha permesso di rievocare la storia secolare dell'edificio, insindibilmente legata all'evoluzione della città e del suo porto. Costruito nella seconda metà del Duecento, l'edificio diviene nel 1407 la sede del Banco di San Giorgio, una delle più antiche e prestigiose istituzioni finanziarie al mondo e illustre precorritore delle odierne banche centrali. Nel 1904 l'edificio viene individuato come sede del Consorzio Autonomo del Porto di Genova, primo Ente deputato alla gestione tecnica ed economica del sistema portuale genovese. Nel 2016, in seguito alla riorganizzazione dei porti italiani, diventa sede dell'Autorità Portuale del Mar Ligure Occidentale, confermandosi come luogo simbolico della continuità tra storia, istituzioni e governance portuale. La visita è poi proseguita con la presentazione della nuova Torre Piloti, infrastruttura strategica per la sicurezza e l'efficienza delle operazioni portuali ma anche opera all'avanguardia, che esprime la vocazione dei Ports of Genoa al rinnovamento e all'innovazione tecnologica. Numerosi gli argomenti trattati nel corso dell'incontro: dalle grandi opere infrastrutturali in corso alla transizione energetica, dalla competitività dei porti italiani nello scenario internazionale alle sfide legate alla governance, alla digitalizzazione e alla sicurezza. Il confronto si è svolto in un clima di piena collaborazione istituzionale e ha evidenziato la volontà condivisa di rafforzare il coordinamento tra **Assoporti** e AdSP, in un'ottica di sviluppo sostenibile, di risposta alle sfide globali e di valorizzazione del sistema logistico-portuale italiano. "La mia visita all'Adsp del Mar Ligure Occidentale è stata molto utile per comprendere temi e criticità che dobbiamo affrontare tutti insieme in questa fase di trasformazione per la portualità. Con il Presidente Paroli ho potuto altresì vedere le opere che si stanno realizzando a Genova, che renderanno sempre più competitivo uno degli scali più importanti della nostra Nazione e dell'area mediterranea in generale", ha commentato il Presidente di **Assoporti** a margine dell'incontro.



Primo Magazine

Primo Piano

Incontro tra i Presidenti Mattioli e Petri

13 febbraio 2026 - L'11 febbraio, Mario Mattioli, Presidente della Federazione del Mare, accompagnato dal Segretario Generale, Laurence Martin, ha incontrato il neo Presidente di Assoporti, Roberto Petri, presso la sede della sua associazione a Roma. Dall'incontro è scaturito un cordiale e proficuo scambio di idee sulle principali tematiche del cluster marittimo con particolare attenzione alla portualità nazionale la cui riforma a breve inizierà l'iter parlamentare. Il Presidente Mattioli ha illustrato a grandi linee l'attività della Federazione ribadendo l'esigenza della più ampia collaborazione delle associazioni aderenti per portare avanti progetti e politiche di interesse comune anche in vista della prossima strategia industriale marittima e portuale dell'Ue. Il Presidente Petri, nel ribadire l'importanza di Assoporti nell'ambito del cluster marittimo e nell'assicurare la sempre maggiore partecipazione alle attività della Federazione del Mare, ha affermato la sua convinzione che solo un dialogo aperto e costruttivo tra tutte le parti interessate potrà produrre risultati positivi e vantaggiosi per l'intera blue economy italiana.

Primo Magazine
Incontro tra i Presidenti Mattioli e Petri



02/16/2026 11:31

MARIO MATTIOLI;

13 febbraio 2026 - L'11 febbraio, Mario Mattioli, Presidente della Federazione del Mare, accompagnato dal Segretario Generale, Laurence Martin, ha incontrato il neo Presidente di Assoporti, Roberto Petri, presso la sede della sua associazione a Roma. Dall'incontro è scaturito un cordiale e proficuo scambio di idee sulle principali tematiche del cluster marittimo con particolare attenzione alla portualità nazionale la cui riforma a breve inizierà l'iter parlamentare. Il Presidente Mattioli ha illustrato a grandi linee l'attività della Federazione ribadendo l'esigenza della più ampia collaborazione delle associazioni aderenti per portare avanti progetti e politiche di interesse comune anche in vista della prossima strategia industriale marittima e portuale dell'Ue. Il Presidente Petri, nel ribadire l'importanza di Assoporti nell'ambito del cluster marittimo e nell'assicurare la sempre maggiore partecipazione alle attività della Federazione del Mare, ha affermato la sua convinzione che solo un dialogo aperto e costruttivo tra tutte le parti interessate potrà produrre risultati positivi e vantaggiosi per l'intera blue economy italiana.

Ship 2 Shore

Primo Piano

Asse tra istituzioni e cluster della portualità: confronto su riforma, governance e grandi opere

Da Genova a Roma incontri tra Assoporti, AdSP e rappresentanze del mare: al centro competitività, transizione energetica e temistiche delle infrastrutture strategiche

Un dialogo a più livelli per rafforzare il ruolo strategico dei porti italiani nello scenario internazionale. È questo il filo rosso che lega gli incontri istituzionali che nelle ultime settimane hanno coinvolto **Roberto Petri**, neo presidente di **Assoporti**, con i vertici del sistema portuale e del cluster marittimo nazionale. A Genova, presso la sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, **Petri** è stato ricevuto dal presidente Matteo Paroli. L'incontro, inserito in un ciclo di visite istituzionali già avviato a Cagliari e Ancona, ha rappresentato un'occasione di confronto sulle prospettive della portualità italiana e, in particolare, dei Ports of Genoa, primo hub logistico nazionale. La visita è iniziata a Palazzo San Giorgio, storica sede dell'Autorità portuale, edificio simbolo della governance marittima genovese: costruito nel Duecento, fu sede dal 1407 del Banco di San Giorgio e, dal 1904, del Consorzio Autonomo del porto di Genova, fino a diventare nel 2016 quartier generale della nuova AdSP nata dalla riforma del sistema portuale. Il confronto si è poi spostato sui dossier operativi: grandi opere infrastrutturali, transizione energetica, digitalizzazione, sicurezza e competitività dei porti italiani nel contesto globale. Tra i temi affrontati anche la nuova Torre Piloti, infrastruttura strategica per la sicurezza delle operazioni portuali e simbolo del percorso di innovazione tecnologica avviato dallo scalo. La mia visita all'AdSP del Mar Ligure Occidentale è stata molto utile per comprendere temi e criticità che dobbiamo affrontare tutti insieme in questa fase di trasformazione per la portualità, ha commentato **Petri**, sottolineando come gli interventi in corso a Genova contribuiranno a rafforzare la competitività di uno degli scali chiave del Mediterraneo. Il dialogo istituzionale era già iniziato poche ore prima, a Roma, dove **Petri** ha incontrato Mario Mattioli, presidente della Federazione del Mare, accompagnato dal segretario generale Laurence Martin. Al centro del colloquio le principali tematiche del cluster marittimo, con particolare attenzione alla riforma della portualità nazionale, il cui iter parlamentare è atteso a breve. Mattioli ha ribadito l'esigenza di una collaborazione ampia e strutturata tra le associazioni aderenti, anche in vista della prossima strategia industriale marittima e portuale dell'Unione europea. **Petri**, da parte sua, ha rimarcato il ruolo di **Assoporti** all'interno del cluster e la necessità di un dialogo aperto e costruttivo tra tutti gli stakeholder per generare ricadute positive sull'intera blue economy italiana. Sempre a Genova, il tema della governance e della programmazione infrastrutturale è stato al centro dell'incontro tra Assagenti, guidata dal presidente Gianluca Croce, e il segretario generale dell'AdSP, Tito Vespasiani. Tra i punti sollevati dall'associazione degli agenti marittimi genovesi, la necessità



The screenshot shows a news article from the 'SHIP2SHORE' website. The headline reads 'Asse tra istituzioni e cluster della portualità: confronto su riforma, governance e grandi opere'. Below the headline, there's a sub-headline 'Da Genova a Roma incontri tra Assoporti, AdSP e rappresentanze del mare: al centro competitività, transizione energetica e temistiche delle infrastrutture strategiche'. The article text discusses the meetings between Roberto Petri (Assoporti), Matteo Paroli (AdSP), and Mario Mattioli (Federazione del Mare) in Genova and Rome, focusing on port reform, governance, and major infrastructure projects. It highlights the role of the Maritime Cluster and the need for a broad and constructive dialogue among stakeholders. There are several small images of the participants in the meetings.

Ship 2 Shore

Primo Piano

di una comunicazione costante e trasparente sullo stato di avanzamento delle grandi infrastrutture, a partire dalla nuova diga foranea, il cui completamento è atteso nel 2028. Croce ha rilanciato l'idea di un vero e proprio orologio' delle opere strategiche, uno strumento di monitoraggio pubblico e aggiornato che consenta al mercato internazionale dello shipping di programmare per tempo scelte operative e commerciali.Questi incontri istituzionali non sono forma, bensì sostanza ha sottolineato Croce . Con i tanti appuntamenti che attendono il porto di Genova, dal punto di vista infrastrutturale e delle scelte di governance, una finestra stabile di dialogo rappresenta una delle componenti determinanti per il successo dello scalo.Nel complesso, dagli incontri emerge una linea comune: rafforzare il coordinamento tra istituzioni, associazioni e operatori, in una fase di profonda trasformazione del sistema portuale italiano, chiamato a coniugare investimenti infrastrutturali, sostenibilità, riforme normative e competitività internazionale. Un percorso che passa, inevitabilmente, da una governance più integrata e da un confronto strutturato tra tutti gli attori del mare. F.N.



Genova, Assoporti: incontro tra Petri e Paroli per il rilancio strategico dei porti italiani

L'incontro rientra nel ciclo di visite istituzionali avviato da **Petri** dopo la nomina del 20 dicembre, con l'obiettivo di instaurare un dialogo diretto con le principali realtà portuali del Paese e affrontare i temi strategici per il settore. Un confronto istituzionale sulle prospettive della portualità italiana, con un focus sui Ports of Genoa, ha segnato la visita del presidente di **Assoporti, Roberto Petri**, nella sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. Ad accoglierlo il presidente Matteo Paroli. L'incontro rientra nel ciclo di visite istituzionali avviato da **Petri** dopo la nomina del 20 dicembre, con l'obiettivo di instaurare un dialogo diretto con le principali realtà portuali del Paese e affrontare i temi strategici per il settore. Dopo le tappe di Cagliari e Ancona, il tour è approdato a Genova, primo hub logistico nazionale e sede di uno dei più importanti sistemi portuali italiani. Nel corso della giornata, Paroli ha accompagnato il presidente di **Assoporti** in una visita a Palazzo San Giorgio, storica sede dell'ente portuale genovese. Un edificio la cui storia è strettamente legata a quella della città e del suo porto: costruito nella seconda metà del Duecento, divenne nel 1407 sede del Banco di San Giorgio, tra le più antiche istituzioni finanziarie al mondo. Dal 1904 ospitò il Consorzio Autonomo del Porto di Genova e, a seguito della riforma del sistema portuale del 2016, è divenuto sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. La visita è proseguita con la presentazione della nuova Torre Piloti, infrastruttura strategica per la sicurezza e l'efficienza delle operazioni portuali, simbolo del percorso di modernizzazione e innovazione tecnologica intrapreso dallo scalo ligure. Al centro del confronto, le grandi opere infrastrutturali in corso, la transizione energetica, la competitività dei porti italiani nello scenario internazionale e le sfide legate a governance, digitalizzazione e sicurezza. Un dialogo che si è svolto in un clima di piena collaborazione istituzionale e che ha ribadito la volontà di rafforzare il coordinamento tra **Assoporti** e l'AdSP ligure, in un'ottica di sviluppo sostenibile e di valorizzazione del sistema logistico-portuale nazionale. "La mia visita all'AdSP del Mar Ligure Occidentale è stata molto utile per comprendere temi e criticità che dobbiamo affrontare insieme in questa fase di trasformazione della portualità", ha dichiarato **Petri** a margine dell'incontro. "Le opere in corso a Genova renderanno sempre più competitivo uno degli scali più importanti del nostro Paese e dell'intera area mediterranea". Per restare sempre aggiornati sulle principali notizie sulla Liguria seguitemi sul canale Telenord, su Whatsapp, su Instagram, su Youtube e su Facebook. Condividi:..



TeleNord
Genova, Assoporti: incontro tra Petri e Paroli per il rilancio strategico dei porti italiani

02/16/2026 16:22

L'incontro rientra nel ciclo di visite istituzionali avviato da Petri dopo la nomina del 20 dicembre, con l'obiettivo di instaurare un dialogo diretto con le principali realtà portuali del Paese e affrontare i temi strategici per il settore. Un confronto istituzionale sulle prospettive della portualità italiana, con un focus sui Ports of Genoa, ha segnato la visita del presidente di Assoporti, Roberto Petri, nella sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. Ad accoglierlo il presidente Matteo Paroli. L'incontro rientra nel ciclo di visite istituzionali avviato da Petri dopo la nomina del 20 dicembre, con l'obiettivo di instaurare un dialogo diretto con le principali realtà portuali del Paese e affrontare i temi strategici per il settore. Dopo le tappe di Cagliari e Ancona, il tour è approdato a Genova, primo hub logistico nazionale e sede di uno dei più importanti sistemi portuali italiani. Nel corso della giornata, Paroli ha accompagnato il presidente di Assoporti in una visita a Palazzo San Giorgio, storica sede dell'ente portuale genovese. Un edificio la cui storia è strettamente legata a quella della città e del suo porto: costruito nella seconda metà del Duecento, divenne nel 1407 sede del Banco di San Giorgio, tra le più antiche istituzioni finanziarie al mondo. Dal 1904 ospitò il Consorzio Autonomo del Porto di Genova e, a seguito della riforma del sistema portuale del 2016, è divenuto sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. La visita è proseguita con la presentazione della nuova Torre Piloti, infrastruttura strategica per la sicurezza e l'efficienza delle operazioni portuali, simbolo del percorso di modernizzazione e innovazione tecnologica intrapreso dallo scalo ligure. Al centro del confronto, le grandi opere infrastrutturali in corso, la transizione energetica, la competitività dei porti italiani nello scenario internazionale e le sfide legate a governance, digitalizzazione e sicurezza. Un dialogo che si è svolto in un clima di piena collaborazione istituzionale e che ha ribadito la volontà di rafforzare il coordinamento tra Assoporti e l'AdSP ligure, in un'ottica di sviluppo sostenibile e di valorizzazione del sistema logistico-portuale nazionale. "La mia visita all'AdSP del Mar Ligure Occidentale è stata molto utile per comprendere temi e criticità che dobbiamo affrontare insieme in questa fase di trasformazione della portualità", ha dichiarato Petri a margine dell'incontro. "Le opere in corso a Genova renderanno sempre più competitivo uno degli scali più importanti del nostro Paese e dell'intera area mediterranea". Per restare sempre aggiornati sulle principali notizie sulla Liguria seguitemi sul canale Telenord, su Whatsapp, su Instagram, su Youtube e su Facebook. Condividi:..

Trieste, Serracchiani incalza Salvini: Nomine nel rispetto rigoroso della legge

TRIESTE La nomina del nuovo segretario generale dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Orientale accende il confronto politico. Al centro della polemica le indiscrezioni mai smentite sull'indicazione del capitano di fregata Gianluca Civitarese per l'incarico amministrativo apicale dello scalo giuliano. A sollevare formalmente la questione è stata la deputata del Partito Democratico Debora Serracchiani, con un'interrogazione parlamentare controfirmata dalla collega in Commissione Trasporti Valentina Ghio, rivolta al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini. Secondo Serracchiani, il ministro deve garantire che la nomina avvenga nel rigoroso rispetto dei requisiti di alta professionalità e competenza manageriale previsti dalla legge, adottando tutte le misure necessarie affinché asset strategici per il Paese non diventino terreno di occupazione politica a discapito dell'efficienza tecnica e amministrativa. In caso contrario, avverte la parlamentare, potrebbero aprirsi spazi per controversie legate all'eventuale mancato rispetto dei requisiti normativi. Il precedente del 2025 Nell'interrogazione viene ricostruito il contesto che ha preceduto l'attuale fase.

Serracchiani ricorda come già nel Giugno 2025 si fosse manifestato uno scontro politico attorno alla governance portuale, culminato con la rimozione del segretario generale allora in carica. Una decisione che, secondo la deputata, sarebbe stata indotta da forti pressioni politiche e legata agli equilibri interni al centrodestra sulle nomine nei porti. Pur precisando che è esclusa da ogni valutazione la figura e la carriera professionale del capitano di fregata Gianluca Civitarese e ribadendo altissima considerazione per il ruolo della Marina Militare e per le attività della Guardia Costiera, Serracchiani sottolinea le perplessità emerse all'interno della comunità portuale, tra istituzioni locali e in ambito governativo. Il nodo, secondo l'esponente dem, riguarda il metodo e i criteri di selezione: la preoccupazione è che la designazione possa essere percepita come basata su logiche di appartenenza politica anziché sulle competenze specifiche richieste dalla normativa per un incarico che incide direttamente sull'operatività e sulla governance di uno dei principali scali italiani. Un tema di governance strategica Il porto di Trieste rappresenta uno snodo chiave nei traffici dell'Alto Adriatico e nei corridoi logistici verso l'Europa centro-orientale. Per questo, osservano fonti parlamentari, la scelta del segretario generale assume un rilievo che va oltre la dimensione locale, toccando il tema più ampio della credibilità istituzionale e della continuità amministrativa delle Autorità di sistema portuale. Ora la parola passa al ministro Salvini, chiamato a chiarire in Parlamento i criteri e le procedure che accompagneranno l'eventuale nomina, in un contesto in cui trasparenza, competenza e stabilità gestionale restano elementi decisivi per la competitività del sistema portuale nazionale.



Messaggero Marittimo.it

Trieste, Serracchiani incalza Salvini: "Nomine nel rispetto rigoroso della legge"

TRIESTE – La nomina del nuovo segretario generale dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Orientale accende il confronto politico. Al centro della polemica le indiscrezioni – mai smentite – sull'indicazione del capitano di fregata Gianluca Civitarese per l'incarico amministrativo apicale dello scalo giuliano. A sollevare formalmente la questione è stata la deputata del Partito Democratico Debora Serracchiani, con un'interrogazione parlamentare controfirmata dalla collega in Commissione Trasporti Valentina Ghio, rivolta al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini.

Secondo Serracchiani, il ministro deve "garantire che la nomina avvenga nel rigoroso rispetto dei

Il Messaggero Marittimo - I contenuti sono di esclusiva proprietà e non possono essere divulgati sotto alcuna forma se non con il consenso. Copyright © 2025 - Editrice Commerciali Marittime s.r.l. Sede sociale: Piazza Cavour, 12 - Udine | Ufficio Registro delle Imprese di Udine n. 0008902497 | P.Iva 0008902497 | Capitale Sociale € 150.000,00 incremento versati

Porto di Trieste, chi è Gianluca Civitarese e perché la sua candidatura a segretario è un caso

16 Febbraio 2026 Fdl propone un militare per la guida del Porto di Trieste: ecco chi è e perché il caso finisce in Parlamento La designazione del segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale finisce in Parlamento: Fdl vorrebbe avere voce in capitolo anche sulla scelta dell'uomo che deve affiancare il neopresidente Marco Consalvo e avrebbe avanzato il nome dell'esperto capitano di fregata Gianluca Civitarese : un profilo troppo militare secondo le opposizioni, che promettono barricate. Sul caso si è mossa la dem Debora Serracchiani , che ha già richiesto un'interrogazione parlamentare al ministro Matteo Salvini . Mentre, stando a quanto riporta Il Piccolo , anche il governatore del Friuli Venezia Giulia, Massimiliano Fedriga , e la sottosegretaria al MEF Sandra Savino sarebbero in pressing affinché il presidente possa esercitare in autonomia la propria prerogativa di scelta, senza pressioni esterne. **L'INTERROGAZIONE PARLAMENTARE DI SERRACCHIANI PD E LO SCUDO DI FDI** La nomina del braccio destro del presidente Marco Consalvo sfocia in un'interrogazione presentata dalla deputata del Partito Democratico Debora Serracchiani e rivolta al ministro dei Trasporti Matteo Salvini . La parlamentare dem chiede al governo di garantire che la scelta ricada su un profilo dotato di comprovata competenza manageriale, come previsto dalla legge, evitando che asset strategici nazionali diventino oggetto di spartizione politica o occupazione di potere. La deputata sottolinea come la normativa vigente imponga requisiti tecnici rigorosi, paventando il rischio di ricorsi legali qualora la nomina non risultasse conforme. Di parere opposto è il capogruppo di Fratelli d'Italia in Consiglio regionale, Claudio Giacomelli , il quale ha definito le critiche dell'opposizione un'indegna gazzarra. Secondo l'esponente meloniano, il curriculum di Gianluca Civitarese sarebbe di altissimo livello, vantando una profonda conoscenza di ogni centimetro del porto di Trieste e delle sue procedure operative. **IL NODO SULLE COMPETENZE (E SULLA LAUREA) DI CIVITARESE** La nomina del segretario generale spetta formalmente al presidente dell'Autorità Portuale, Marco Consalvo , che deve sottoporre il nome al Comitato di gestione per l'approvazione. Nonostante si tratti di un incarico fiduciario, la maggioranza di centrodestra non sembra allineata ai diktat di via della Scrofa: sebbene i sostenitori ne sottolineino l'onestà e la profonda conoscenza del territorio, i critici evidenziano la mancanza di una specifica esperienza manageriale nel settore della logistica civile e del commercio marittimo internazionale, elementi ritenuti indispensabili per guidare la gestione amministrativa di uno dei porti più importanti del Mediterraneo. Al centro della disputa vi è l'interpretazione della legge 84/94, che stabilisce come il segretario generale debba essere scelto tra esperti di comprovata esperienza manageriale o qualificazione professionale nel settore portuale e amministrativo-contabile. Ma c'entra anche il curriculum professionale di Civitarese risultava

Policymaker

Porto di Trieste, chi è Gianluca Civitarese e perché la sua candidatura a segretario è un caso



02/16/2026 16:49

16 Febbraio 2026 Fdl propone un militare per la guida del Porto di Trieste: ecco chi è e perché il caso finisce in Parlamento La designazione del segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale finisce in Parlamento: Fdl vorrebbe avere voce in capitolo anche sulla scelta dell'uomo che deve affiancare il neopresidente Marco Consalvo e avrebbe avanzato il nome dell'esperto capitano di fregata Gianluca Civitarese : un profilo troppo "militare" secondo le opposizioni, che promettono barricate. Sul caso si è mossa la dem Debora Serracchiani , che ha già richiesto un'interrogazione parlamentare al ministro Matteo Salvini . Mentre, stando a quanto riporta Il Piccolo , anche il governatore del Friuli Venezia Giulia, Massimiliano Fedriga , e la sottosegretaria al MEF Sandra Savino sarebbero in pressing affinché il presidente possa esercitare in autonomia la propria prerogativa di scelta, senza pressioni esterne. **L'INTERROGAZIONE PARLAMENTARE DI SERRACCHIANI PD E LO SCUDO DI FDI** La nomina del braccio destro del presidente Marco Consalvo sfocia in un'interrogazione presentata dalla deputata del Partito Democratico Debora Serracchiani e rivolta al ministro dei Trasporti Matteo Salvini . La parlamentare dem chiede al governo di garantire che la scelta ricada su un profilo dotato di comprovata competenza manageriale, come previsto dalla legge, evitando che asset strategici nazionali diventino oggetto di spartizione politica o occupazione di potere. La deputata sottolinea come la normativa vigente imponga requisiti tecnici rigorosi, paventando il rischio di ricorsi legali qualora la nomina non risultasse conforme. Di parere opposto è il capogruppo di Fratelli d'Italia in Consiglio regionale, Claudio Giacomelli , il quale ha definito le critiche dell'opposizione un'indegna gazzarra. Secondo l'esponente meloniano, il curriculum di Gianluca Civitarese sarebbe di altissimo livello, vantando una profonda conoscenza di ogni centimetro del porto di Trieste e delle sue procedure operative. **IL NODO SULLE COMPETENZE (E SULLA LAUREA) DI CIVITARESE** La nomina del segretario generale spetta formalmente al presidente dell'Autorità Portuale, Marco Consalvo , che deve sottoporre il nome al Comitato di gestione per l'approvazione. Nonostante si tratti di un incarico fiduciario, la maggioranza di centrodestra non sembra allineata ai diktat di via della Scrofa: sebbene i sostenitori ne sottolineino l'onestà e la profonda conoscenza del territorio, i critici evidenziano la mancanza di una specifica esperienza manageriale nel settore della logistica civile e del commercio marittimo internazionale, elementi ritenuti indispensabili per guidare la gestione amministrativa di uno dei porti più importanti del Mediterraneo. Al centro della disputa vi è l'interpretazione della legge 84/94, che stabilisce come il segretario generale debba essere scelto tra esperti di comprovata esperienza manageriale o qualificazione professionale nel settore portuale e amministrativo-contabile. Ma c'entra anche il curriculum professionale di Civitarese risultava

Policymaker

Trieste

inizialmente il solo diploma, è recentemente emersa una laurea in Scienze della sicurezza conseguita presso la Supdi di Zugo, un istituto privato svizzero già oggetto di inchieste giornalistiche per la facilità nel rilascio di titoli accademici basati su crediti professionali. CHI È GIANLUCA CIVITARESE Gianluca Civitarese vanta una carriera militare quasi quarantennale anni nelle fila della Marina Militare. In forza al Reggimento San Marco come incursore, ha partecipato a diverse missioni internazionali nei primi anni Duemila. Da circa 9 anni presta servizio presso la Capitaneria di Porto di Trieste, dove ricopre il ruolo di capo dei servizi informativi marittimi. In questa veste si è occupato attivamente di sicurezza portuale e ha seguito da vicino le dinamiche tecniche dello scalo giuliano.



Fincantieri costruirà 3 navi per Norwegian Cruise Line Holdings, valore: 2 miliardi di euro

Gli ordini per Norwegian Cruise Line, Oceania Cruises e Regent Seven Seas Cruises prevedono consegne tra il 2036 e il 2037. Le navi saranno costruite nei cantieri italiani **Trieste** - Tris di ordini per Fincantieri da parte di Norwegian Cruise Line Holdings per un totale di oltre 2 miliardi di euro. Il gruppo triestino da acquisito una commessa per la costruzione di tre navi da crociera di nuova generazione, consolidando ulteriormente la storica collaborazione con l'armatore statunitense con sede a Bermuda. Le tre unità saranno costruite rispettivamente per Norwegian Cruise Line (stazza lorda di 227.000 tonnellate, con oltre 5.000 posti letto), Oceania Cruises (stazza lorda di 86.000 tonnellate e una capacità di circa 1.390 posti letto) e Regent Seven Seas Cruises (stazza lorda di 77.000 tonnellate e 822 posti letto), ciascuna come navi gemelle delle più recenti nuove costruzioni realizzate da Fincantieri per i relativi brand. Le navi saranno tutte realizzate nei cantieri italiani di Fincantieri, con consegne previste tra il 2036 e il 2037. "Queste unità - assicura la società - incorporeranno i più elevati standard di innovazione tecnologica, comfort e soluzioni a favore della sostenibilità ambientale, a testimonianza dell'impegno condiviso dei due gruppi verso una crescita responsabile e orientata al futuro". Nel dettaglio, la nuova nave per Norwegian Cruise Line avrà una stazza lorda di circa 227.000 tonnellate. Con oltre 5.000 posti letto, sarà progettata secondo i più alti standard di comfort e tecnologia. L'unità destinata a Regent Seven Seas Cruises avrà una stazza lorda di 77.000 tonnellate e circa 822 posti letto, confermando il posizionamento del brand nel segmento ultra-lusso. La nave per Oceania Cruises avrà una stazza lorda di 86.000 tonnellate e una capacità di circa 1.390 posti letto, in linea con il focus del brand su esperienze raffinate e centrate sulla valorizzazione delle destinazioni. Pierroberto Folgiero, amministratore delegato e direttore generale di Fincantieri, ha dichiarato: "Questo importante ordine, consolida la nostra leadership di lunga data nel settore crocieristico. Le navi di nuova generazione coniugheranno tecnologia avanzata, eccellenza del design, una forte attenzione alla sostenibilità, all'efficienza energetica e all'esperienza dei passeggeri, insieme alla forza industriale dei nostri cantieri, riaffermando il ruolo di Fincantieri in prima linea nell'innovazione del settore crocieristico. Con questo ordine, ampliamo ulteriormente la nostra visibilità di lungo periodo e assicuriamo un solido carico di lavoro per i nostri cantieri fino al 2037, creando le condizioni per pianificare futuri investimenti in capacità produttiva, digitalizzazione e cantieristica sostenibile".



02/16/2026 18:17

Tommy Periglino

Gli ordini per Norwegian Cruise Line, Oceania Cruises e Regent Seven Seas Cruises prevedono consegne tra il 2036 e il 2037. Le navi saranno costruite nei cantieri italiani Trieste - Tris di ordini per Fincantieri da parte di Norwegian Cruise Line Holdings per un totale di oltre 2 miliardi di euro. Il gruppo triestino da acquisito una commessa per la costruzione di tre navi da crociera di nuova generazione, consolidando ulteriormente la storica collaborazione con l'armatore statunitense con sede a Bermuda. Le tre unità saranno costruite rispettivamente per Norwegian Cruise Line (stazza lorda di 227.000 tonnellate, con oltre 5.000 posti letto), Oceania Cruises (stazza lorda di 86.000 tonnellate e una capacità di circa 1.390 posti letto) e Regent Seven Seas Cruises (stazza lorda di 77.000 tonnellate e 822 posti letto), ciascuna come navi gemelle delle più recenti nuove costruzioni realizzate da Fincantieri per i relativi brand. Le navi saranno tutte realizzate nei cantieri italiani di Fincantieri, con consegne previste tra il 2036 e il 2037. "Queste unità - assicura la società - incorporeranno i più elevati standard di innovazione tecnologica, comfort e soluzioni a favore della sostenibilità ambientale, a testimonianza dell'impegno condiviso dei due gruppi verso una crescita responsabile e orientata al futuro". Nel dettaglio, la nuova nave per Norwegian Cruise Line avrà una stazza lorda di circa 227.000 tonnellate. Con oltre 5.000 posti letto, sarà progettata secondo i più alti standard di comfort e tecnologia. L'unità destinata a Regent Seven Seas Cruises avrà una stazza lorda di 77.000 tonnellate e circa 822 posti letto, confermando il posizionamento del brand nel segmento ultra-lusso. La nave per Oceania Cruises avrà una stazza lorda di 86.000 tonnellate e una capacità di circa 1.390 posti letto, in linea con il focus del brand su esperienze raffinate e centrate sulla valorizzazione delle destinazioni. Pierroberto Folgiero, amministratore delegato e direttore generale di Fincantieri, ha dichiarato: "Questo importante ordine, consolida la nostra leadership di lunga data nel settore crocieristico. Le navi di nuova generazione coniugheranno tecnologia avanzata, eccellenza del design, una forte attenzione alla sostenibilità, all'efficienza energetica e all'esperienza dei passeggeri, insieme alla forza industriale dei nostri cantieri, riaffermando il ruolo di Fincantieri in prima linea nell'innovazione del settore crocieristico. Con questo ordine, ampliamo ulteriormente la nostra visibilità di lungo periodo e assicuriamo un solido carico di lavoro per i nostri cantieri fino al 2037, creando le condizioni per pianificare futuri investimenti in capacità produttiva, digitalizzazione e cantieristica sostenibile".

Grimaldi mette una quinta nave sull'autostrada del mare fra Trieste e la Turchia

Sulla linea verrà impiegata Eurocargo Bari con l'obiettivo di raggiungere una frequenza complessiva di dieci partenze settimanali e una capacità superiore a 4.500 unità rotabili. **Trieste** - Grimaldi annuncia la volontà di aumentare ulteriormente la capacità del proprio servizio di "autostrada del mare" fra **Trieste** e la Turchia. A darne notizia su LinkedIn è il commercial & operation manager della società armatrice napoletana, Nunzio Savarese, che informa della decisione del gruppo di schierare a breve una quinta nave ro-ro sulla rotta caratterizzata dalla dura competizione in atto con i danesi di Dfds. "Siamo pronti a impiegare la quinta nave, Eurocargo Bari, sulla linea, con l'obiettivo di raggiungere una frequenza complessiva di dieci partenze settimanali e una capacità superiore a 4.500 unità rotabili su base settimanale", scrive Savarese, sottolineando che Grimaldi ha nel frattempo ripristinato le otto partenze settimanali sulla linea **Trieste-Patrasso-Ambarli-Gemport**, "con una capacità complessiva di circa 4 mila unità rotabili su base settimanale". Come noto, "il servizio è operato con le navi della classe Eco, attualmente tra le più moderne, capienti ed ecosostenibili a livello mondiale". A **Trieste** i traghetti Grimaldi fanno scalo alla Piattaforma logistica gestita da Hhla Plt Italy, attualmente sottoposta a forte stress per la compresenza del gruppo napoletano e delle navi delle compagnie Dfds e Ulusoy, che dopo un richiamo dell'Autorità portuale hanno spostato parte delle proprie toccate settimanali nei terminal a gestione diretta, proprio per ridurre il carico sopportato dal terminal in concessione al terminalista tedesco.



Shipping Italy

Trieste

Nuovi rilanci di capacità fra Dfds e Grimaldi sulla rotta Turchia - Trieste

La shipping company danese ha inserito la nave Hafnia Sea mentre il competitor italiano preannuncia l'impiego di una quinta unità sullo stesso collegamento Torna nuovamente a vivacizzarsi lo scenario concorrenziale che vede contrapposte le compagnie di navigazione Dfds e Grimaldi Euromed sulla rotta che collega il mercato della Turchia con il centro Europa attraverso il **porto di Trieste**. La shipping company danese nei giorni scorsi ha infatti annunciato l'impiego (in charter) della nave ro-ro Hafnia Sea per il trasporto di carichi rotabili fra Turchia e Italia inserendo così sul mercato circa 3.300 metri lineari di capacità di garage. "Offriamo la più elevata frequenza e la maggiore capacità di carico ro-ro sul trade Turchia - Europa con 14 partenze settimanale a cui si aggiunge anche il servizio Egitto - Italia" è stato il commento di Lars Hoffman di Dfds. Poco dopo è stata Grimaldi a comunicare al mercato che sono state ripristinate otto partenze settimanali sulla linea Trieste-Patrasso-Ambarli-Gempot, con una capacità complessiva di circa 4.000 unità rotabili su base settimanale. In una nota rivolta ai clienti si legge che "il servizio è operato con le navi della classe Eco, attualmente tra le più moderne, capienti ed ecosostenibili a livello mondiale". Oltre a ciò viene preannunciata anche un'altra novità: "Siamo pronti a impiegare la quinta nave, Eurocargo Bari, sulla linea, con l'obiettivo di raggiungere una frequenza complessiva di dieci partenze settimanali e una capacità superiore a 4.500 unità rotabili su base settimanale. In collaborazione con tutti voi e con i nostri partner strategici, stiamo pianificando iniziative di primaria importanza volte a sostenere e sviluppare ulteriormente gli scambi commerciali tra l'Europa e la Turchia". N.C. 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.



Trieste

Trieste

Fare (eco)sistema dei porti, Adriafer si unisce alla Waterborne Technology Platform

ZENO SARACINO

16.02.2025 07.00 Adriafer , la controllata del porto di Trieste che gestisce le ferrovie interne dello scalo, ha fatto richiesta di essere parte della Waterborne Technology Platform (TP). Essenzialmente si tratta di una piattaforma tecnologica, di natura industriale, orientata ad assicurare un dialogo costante tra il settore marittimo europeo e le istituzioni europee, oltre ai rispettivi stati nazionali. L'idea è di riunire assieme, al di là delle differenze di convinzioni e idee, rappresentanti della catena logistica; armatori, proprietari di cantieri navali, autorità portuali, università attive nel campo e istituti di ricerca, onde fare azione di pressing a favore dello sviluppo della blue economy europea. Sebbene ciò sia ancora molto fumoso' nei termini utilizzati, la Waterborne Technology Platform' ha già delineato un abbozzo di obiettivi e di cronoprogramma onde sviluppare un ecosistema dei porti europei L'obiettivo sottostante, principale, rimane favorire l a trasformazione dei porti Europei in hub di nuova generazione per i servizi digitali, energetici, logistici e industriali, attrezzati per gestire le richieste di navi a zero emissioni, di tecnologie smart, catene logistiche a prova di stress e sistemi di produzione dell'energia offshore (ad es. piattaforme di pale eoliche). Ma il programma va oltre, delineando alcuni traguardi: entro il dare ai porti europei delle fondamenta pulite' e smart (nel senso di tecnologiche); entro il integrare l'automazione su larga scala negli scali; entro il avere ecosistemi portuali con zero emissioni, autonomi e integrati l'uno con l'altro. Allo stadio attuale, oltre ad enti e istituzioni, come Adriafer, Waterborne TP annivera anche diciannove stati membri europei e quattro nazioni europee connesse a Horizon Europe. L'ammissione di Adriafer Group alla Waterborne Technology Platform rappresenta un passo strategico per rafforzare il ruolo degli ecosistemi portuali come ambienti integrati, multimodali e orientati all'innovazione. In qualità di operatore di manovra ferroviaria e rappresentante dell'ecosistema portuale, portiamo la prospettiva operativa dell'interfaccia porto-entroterra , dove devono convergere decarbonizzazione, digitalizzazione ed efficienza logistica . Il nostro valore aggiunto risiede nel fare da ponte tra il dominio marittimo e quello ferroviario, contribuendo con casi d'uso concreti relativi a manovra intelligente, sistemi digitali di supporto alle decisioni, manutenzione predittiva e scambio dati multimodale sicuro. Siamo impegnati a sostenere lo sviluppo di roadmap tecnologiche che non siano solo visionarie, ma anche attuabili in contesti portuali e logistici reali, accelerando la transizione verso sistemi portuali europei resilienti, climaticamente neutri e interconnessi ha commentato Adriafer Jaap Gebraad , Segretario Generale di Waterborne TP, ha aggiunto: Gli ecosistemi portuali comprendono una vasta gamma di attori, inclusa la connessione critica tra il porto e l'entroterra. I contributi di Adriafer allo sviluppo delle nostre diverse roadmap



Trieste

Trieste

saranno fondamentali per garantire che la strategia includa la più ampia prospettiva dell'ecosistema, assicurando che le soluzioni sviluppate siano adeguatamente personalizzate e implementabili. Le roadmap tecnologiche saranno uno strumento chiave per supportare gli obiettivi delle prossime strategie marittime e portuali industriali, con il settore che fornisce input concreti sulle diverse fasi da realizzare nella transizione verso un futuro competitivo, resiliente e sostenibile. [z.s.] Zeno Saracino.



Trieste Prima

Trieste

Una divisa come numero due in porto: Serracchiani presenta un'interrogazione in Parlamento

Al ministro dei Trasporti Matteo Salvini, dopo l'indiscrezione della settimana scorsa che vede Fratelli d'Italia spingere perché il capitano di fregata Gianluca Civitarese, da quarant'anni in Marina militare, diventi segretario del **porto**. Normalmente si tratta di una posizione proposta dal presidente e approvata dal comitato di gestione L'indiscrezione della settimana scorsa sulla possibilità di un militare che ricopra la carica di segretario del **porto** di **Trieste** arriva in Parlamento. A portarcela la deputata dem Debora Serracchiani, firmataria di un'interrogazione indirizzata al ministro dei Trasporti Matteo Salvini in cui chiede conto della possibilità che il capitano di fregata Gianluca Civitarese - quasi quarant'anni in Marina, attualmente parte del reggimento San Marco e distaccato a supporto della Capitaneria di **porto** - sia eletto come secondo più importante esponente dopo Consalvo. L'interrogazione "Salvini - scrive Serracchiani - deve attuare ogni misura per evitare che asset strategici per il Paese diventino terreno di occupazione politica a discapito dell'efficienza tecnica e amministrativa": rischio, sostiene, "che potrebbe aprire spazi a controversie sull'eventuale mancato rispetto dei requisiti di legge". Se la nomina del presidente, infatti, è su base politica, quella del segretario sarebbe proposta da Consalvo e poi votata dal comitato di gestione, del quale fanno parte anche il comandante della Capitaneria e rappresentanti di Regione e Comune. Soprattutto, per legge il numero due dev'essere "scelto tra esperti di comprovata esperienza manageriale o qualificazione professionale nel settore disciplinato dalla presente legge nonché nelle materie amministrativo-contabili", come citato anche dalla parlamentare ex governatrice, per un mandato di quattro anni. A spingere per la nomina, tuttavia, sono prima di tutto gli esponenti locali e regionali di Fratelli d'Italia. Per l'opposizione è "militarizzazione" In un recente comunicato Serracchiani aveva anche chiesto a Fedriga di "mettersi di traverso" sulla nomina del capitano di fregata. Per altri esponenti dell'opposizione, invece, il problema è anche più radicale. Si tratta di "un grave atto che va nella direzione della militarizzazione del **porto**", come lo definiscono Avs e Sinistra italiana **Trieste**, secondo cui "non è la prima volta che viene avanzata l'ipotesi di militarizzare il **porto**".



Al ministro dei Trasporti Matteo Salvini, dopo l'indiscrezione della settimana scorsa che vede Fratelli d'Italia spingere perché il capitano di fregata Gianluca Civitarese, da quarant'anni in Marina militare, diventi segretario del porto. Normalmente si tratta di una posizione proposta dal presidente e approvata dal comitato di gestione L'indiscrezione della settimana scorsa sulla possibilità di un militare che ricopra la carica di segretario del porto di Trieste arriva in Parlamento. A portarcela la deputata dem Debora Serracchiani, firmataria di un'interrogazione indirizzata al ministro dei Trasporti Matteo Salvini in cui chiede conto della possibilità che il capitano di fregata Gianluca Civitarese - quasi quarant'anni in Marina, attualmente parte del reggimento San Marco e distaccato a supporto della Capitaneria di porto - sia eletto come secondo più importante esponente dopo Consalvo. L'interrogazione "Salvini - scrive Serracchiani - deve attuare ogni misura per evitare che asset strategici per il Paese diventino terreno di occupazione politica a discapito dell'efficienza tecnica e amministrativa": rischio, sostiene, "che potrebbe aprire spazi a controversie sull'eventuale mancato rispetto dei requisiti di legge". Se la nomina del presidente, infatti, è su base politica, quella del segretario sarebbe proposta da Consalvo e poi votata dal comitato di gestione, del quale fanno parte anche il comandante della Capitaneria e rappresentanti di Regione e Comune. Soprattutto, per legge il numero due dev'essere "scelto tra esperti di comprovata esperienza manageriale o qualificazione professionale nel settore disciplinato dalla presente legge nonché nelle materie amministrativo-contabili", come citato anche dalla parlamentare ex governatrice per un mandato di quattro anni. A spingere per la nomina, tuttavia, sono prima di tutto gli esponenti locali e regionali di Fratelli d'Italia. Per l'opposizione è "militarizzazione" In un recente comunicato Serracchiani aveva anche chiesto a Fedriga di "mettersi di traverso" sulla nomina del capitano di fregata. Per altri esponenti dell'opposizione, invece, il problema è anche più radicale. Si tratta di "un grave atto che va nella direzione della militarizzazione del porto", come lo definiscono Avs e Sinistra italiana Trieste, secondo cui "non è la prima volta che viene avanzata l'ipotesi di militarizzare il porto".

TRIESTE | CASO CIVITARESE AL PORTO: BOTTA E RISPOSTA A DISTANZA FRA SERRACCHIANI E GIACOMELLI

16/02/2026 TRIESTE Botta e risposta sulla nomina del segretario generale dell'Autorità Portuale fra l'Onorevole Debora Serracchiani del Partito Democratico e il consigliere regionale di Fratelli d'Italia Claudio Giacomelli. Al centro il nome di Gianluca Civitarese per cui Serracchiani ha pronta un'interrogazione al Ministro Salvini Intervistati ON. DEBORA SERRACCHIANI (DEPUTATA PARTITO DEMOCRATICO), CLAUDIO GIACOMELLI (CAPOGRUPPO FRATELLI D'ITALIA CONSIGLIO FVG) (Servizio di Bernardo Gulotta Fai clic per accettare i cookie marketing e abilitare questo contenuto Questo contenuto audiovisivo è di proprietà esclusiva di Medianordest. È vietato l'utilizzo, la distribuzione, la riproduzione, o qualsiasi altra forma di elaborazione o condivisione del materiale senza previa autorizzazione scritta da parte di Medianordest. videoid(UKoAl-JVQPw)finevideo-categoria(tgregionale)finecategoria.



Comunicato stampa. ADM E GDF VENEZIA: SEQUESTRATI 1400 BIDONI DI GAS REFRIGERANTI NEL PORTO DI VENEZIA

(AGENPARL) - Mon 16 February 2026 COMUNICATO STAMPA ADM e GdF Venezia: sequestrati 1400 bidoni di gas refrigeranti nel Porto di Venezia

Venezia, 16 febbraio 2026 - Il personale dell'Agenzia delle Dogane e Monopoli (ADM), in collaborazione con la Guardia di Finanza di Venezia, nell'ambito delle attività di vigilanza sulle merci in arrivo nel porto lagunare e soggette a particolari restrizioni ambientali, ha eseguito un'importante operazione che ha portato al sequestro di 1.400 bidoni di gas refrigerante di contrabbando (1.100 gas R134A, 300 gas R410A), introdotto irregolarmente nel territorio dell'Unione Europea in violazione del Regolamento (UE) 2024/573 sui gas fluorurati, per un valore commerciale complessivo stimato in 463.200 euro. Da un primo accertamento sul carico, è emerso che il prodotto trasportato consisteva in gas refrigeranti di tipo R134A e R410, appartenenti alla categoria dei gas fluorurati, sostanze soggette a rigorosi vincoli normativi in materia di importazione, sicurezza e tutela ambientale, disciplinati dal Regolamento (UE) 2024/573. Inoltre, l'etichettatura dei due gas non risultava conforme a quanto previsto dall'art. 12 del citato Regolamento Unionale. Il sopracitato Regolamento, in vigore dall'11 marzo 2024, ha infatti rafforzato il sistema di controllo sui HFC (idrofluorocarburi), gas ad elevato potenziale climatico, introducendo limiti più stringenti, obblighi di tracciabilità e severe restrizioni all'immissione sul mercato di prodotti e apparecchiature contenenti refrigeranti ad alto GWP (potenziale di riscaldamento globale). Proprio tali disposizioni rendono illecita l'introduzione di gas fluorurati senza autorizzazione e fuori dal sistema di quote. L'operazione conferma l'efficacia della cooperazione operativa tra ADM e Guardia di Finanza nel contrasto ai traffici illeciti e nella protezione dell'ambiente, del mercato e dei consumatori.

Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.

Agenparl

Comunicato stampa. ADM E GDF VENEZIA: SEQUESTRATI 1400 BIDONI DI GAS REFRIGERANTI NEL PORTO DI VENEZIA

02/16/2026 09:30

(AGENPARL) – Mon 16 February 2026 COMUNICATO STAMPA ADM e GdF Venezia: sequestrati 1400 bidoni di gas refrigeranti nel Porto di Venezia Venezia, 16 febbraio 2026 – Il personale dell'Agenzia delle Dogane e Monopoli (ADM), in collaborazione con la Guardia di Finanza di Venezia, nell'ambito delle attività di vigilanza sulle merci in arrivo nel porto lagunare e soggette a particolari restrizioni ambientali, ha eseguito un'importante operazione che ha portato al sequestro di 1.400 bidoni di gas refrigerante di contrabbando (1.100 gas R134A, 300 gas R410A), introdotto irregolarmente nel territorio dell'Unione Europea in violazione del Regolamento (UE) 2024/573 sui gas fluorurati, per un valore commerciale complessivo stimato in 463.200 euro. Da un primo accertamento sul carico, è emerso che il prodotto trasportato consisteva in gas refrigeranti di tipo R134A e R410, appartenenti alla categoria dei gas fluorurati, sostanze soggette a rigorosi vincoli normativi in materia di importazione, sicurezza e tutela ambientale, disciplinati dal Regolamento (UE) 2024/573. Inoltre, l'etichettatura dei due gas non risultava conforme a quanto previsto dall'art. 12 del citato Regolamento Unionale. Il sopracitato Regolamento, in vigore dall'11 marzo 2024, ha infatti rafforzato il sistema di controllo sui HFC (idrofluorocarburi), gas ad elevato potenziale climatico, introducendo limiti più stringenti, obblighi di tracciabilità e severe restrizioni all'immissione sul mercato di prodotti e apparecchiature contenenti refrigeranti ad alto GWP (potenziale di riscaldamento globale). Proprio tali disposizioni rendono illecita l'introduzione di gas fluorurati senza autorizzazione e fuori dal sistema di quote. L'operazione conferma l'efficacia della cooperazione operativa tra ADM e Guardia di Finanza nel contrasto ai traffici illeciti e nella protezione dell'ambiente, del mercato e dei consumatori. Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.

Agenzia Giornalistica Opinione

Venezia

GUARDIA DI FINANZA * «SEQUESTRATI 24 MILA KG DI GAS REFRIGERANTE AL PORTO DI VENEZIA, SCOPERTI 2 RESPONSABILI PER CONTRABBANDO AMBIENTALE»

GUARDIA DI FINANZA E AGENZIA DELLE DOGANE E DEI MONOPOLI: SEQUESTRATI AL **PORTO DI VENEZIA OLTRE 24MILA KG. DI GAS REFRIGERANTE** I Finanzieri del Comando Provinciale di **Venezia** i n collaborazione con i Funzionari dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM), nell'ambito delle attività di vigilanza sulle merci in arrivo nel **porto** lagunare, soggette a particolari restrizioni ambientali, hanno sequestrato in due distinti servizi oltre 24.000 kg. di gas refrigerante di contrabbando, contenuto in 1.400 bombole, per un valore commerciale complessivamente stimato pari a circa 465.000 euro, introdotto irregolarmente nel territorio dell'Unione Europea, in violazione al Regolamento (UE) 2024/573. I carichi di gas refrigerante, del tipo R134A e R410A, appartenente alla categoria dei gas fluorurati, sostanze soggette a rigorosi vincoli normativi in materia di importazione e tutela ambientale, riportavano una etichettatura non conforme in quanto sprovvista degli elementi obbligatori. Le successive attività di indagine hanno consentito di riscontrare l'origine extra unionale della merce e l'assenza di idonea documentazione doganale. Quantificati i diritti di confine evasi, il prodotto è stato sequestrato, segnalando all'A.G. due responsabili. L'operazione conferma l'efficacia della cooperazione operativa tra Guardia di Finanza e Agenzia delle Dogane e dei Monopoli nel contrasto ai traffici illeciti e nella protezione dell'ambiente, del mercato e dei consumatori. Il procedimento penale non risulta concluso e la colpevolezza dei soggetti dovrà essere accertata con sentenza irrevocabile.

Agenzia Giornalistica Opinione

GUARDIA DI FINANZA * «SEQUESTRATI 24 MILA KG DI GAS REFRIGERANTE AL PORTO DI VENEZIA, SCOPERTI 2 RESPONSABILI PER CONTRABBANDO AMBIENTALE»



02/16/2026 11:04

GUARDIA DI FINANZA E AGENZIA DELLE DOGANE E DEI MONOPOLI: SEQUESTRATI AL PORTO DI VENEZIA OLTRE 24MILA KG. DI GAS REFRIGERANTE I Finanzieri del Comando Provinciale di Venezia in collaborazione con i Funzionari dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM), nell'ambito delle attività di vigilanza sulle merci in arrivo nel porto lagunare, soggette a particolari restrizioni ambientali, hanno sequestrato in due distinti servizi oltre 24.000 kg. di gas refrigerante di contrabbando, contenuto in 1.400 bombole, per un valore commerciale complessivamente stimato pari a circa 465.000 euro, introdotto irregolarmente nel territorio dell'Unione Europea, in violazione al Regolamento (UE) 2024/573. I carichi di gas refrigerante, del tipo R134A e R410A, appartenente alla categoria dei gas fluorurati, sostanze soggette a rigorosi vincoli normativi in materia di importazione e tutela ambientale, riportavano una etichettatura non conforme in quanto sprovvista degli elementi obbligatori. Le successive attività di indagine hanno consentito di riscontrare l'origine extra unionale della merce e l'assenza di idonea documentazione doganale. Quantificati i diritti di confine evasi, il prodotto è stato sequestrato, segnalando all'A.G. due responsabili. L'operazione conferma l'efficacia della cooperazione operativa tra Guardia di Finanza e Agenzia delle Dogane e dei Monopoli nel contrasto ai traffici illeciti e nella protezione dell'ambiente, del mercato e dei consumatori. Il procedimento penale non risulta concluso e la colpevolezza dei soggetti dovrà essere accertata con sentenza irrevocabile.

Sequestrati al porto di Venezia 1.400 bidoni di gas refrigerante

Valore commerciale di 463.200 euro, intervento Adm e Guardia di Finanza L'Agenzia delle Dogane e Monopoli con la Guardia di Finanza ha sequestrato al **porto di Venezia** 1.400 bidoni di gas refrigerante di contrabbando introdotto irregolarmente nell'Ue per un valore commerciale complessivo di 463.200 euro. Da un primo accertamento sul carico, è emerso che il prodotto trasportato consisteva in gas refrigeranti appartenenti alla categoria dei gas fluorurati, sostanze soggette a rigorosi vincoli normativi in materia di importazione, sicurezza e tutela ambientale. Inoltre, l'etichettatura dei due gas non risultava conforme al Regolamento Ue.



Dogane e Finanza sequestrano 1.400 bidoni di gas irregolari nel porto di Venezia

Sono ritenuti a rischio per gli effetti sul clima, valore commerciale 460mila euro **VENEZIA**. A poche ore da quando all'aeroporto triestino di Ronchi dei Legionari un passeggero sloveno proveniente dall'India è stato trovato in possesso di 1.400 bustine di un farmaco contenente Sildenafil (utilizzato contro la disfunzione sessuale maschile ma privo di ogni autorizzazione), il personale dell'Agenzia delle Dogane e Monopoli (Adm) e quello della Guardia di Finanza, stavolta a **Venezia** e nella vigilanza portuale, hanno scovato 1.400 bidoni di gas refrigerante di contrabbando (segnatamente: 1.100 di gas R134A più 300 di gas R410A) che era stato introdotto irregolarmente nel territorio dell'Unione Europea. Da un primo accertamento sul carico è balzato agli occhi che quei bidoni contenevano gas refrigeranti appartenenti alla categoria dei gas fluorurati: si tratta di sostanze particolarmente delicate, che sono soggette a rigorosi vincoli normativi in materia di importazione, sicurezza e tutela ambientale. Ne è stato disposto il sequestro. Nel 2024 l'Unione Europea ha emanato un regolamento che rafforza il sistema di controllo sui Hfc (idrofluorocarburi) in quanto «gas ad elevato potenziale climatico». L'équipe che ha condotto l'operazione mette in risalto che i bidoni sequestrati hanno un valore commerciale di quasi mezzo milione di euro (oltre 460mila euro) e che la normativa europea ha introdotto «limiti più stringenti, obblighi di tracciabilità e severe restrizioni all'immissione sul mercato» di questi tipi di prodotti che contengono refrigeranti ad alto potenziale di riscaldamento globale. L'operazione - viene fatto rilevare - conferma «l'efficacia della cooperazione operativa tra Agenzia Dogane e Guardia di Finanza «nel contrasto ai traffici illeciti e nella protezione dell'ambiente, del mercato e dei consumatori».

La Gazzetta Marittima

Dogane e Finanza sequestrano 1.400 bidoni di gas irregolari nel porto di Venezia



02/16/2026 16:01

Sono ritenuti a rischio per gli effetti sul clima, valore commerciale 460mila euro VENEZIA. A poche ore da quando all'aeroporto triestino di Ronchi dei Legionari un passeggero sloveno proveniente dall'India è stato trovato in possesso di 1.400 bustine di un farmaco contenente Sildenafil (utilizzato contro la disfunzione sessuale maschile ma privo di ogni autorizzazione), il personale dell'Agenzia delle Dogane e Monopoli (Adm) e quello della Guardia di Finanza, stavolta a Venezia e nella vigilanza portuale, hanno scovato 1.400 bidoni di gas refrigerante di contrabbando (segnatamente: 1.100 di gas R134A più 300 di gas R410A) che era stato introdotto irregolarmente nel territorio dell'Unione Europea. Da un primo accertamento sul carico è balzato agli occhi che quei bidoni contenevano gas refrigeranti appartenenti alla categoria dei gas fluorurati: si tratta di sostanze particolarmente delicate, che sono soggette a rigorosi vincoli normativi in materia di importazione, sicurezza e tutela ambientale. Ne è stato disposto il sequestro. Nel 2024 l'Unione Europea ha emanato un regolamento che rafforza il sistema di controllo sui Hfc (idrofluorocarburi) in quanto «gas ad elevato potenziale climatico». L'équipe che ha condotto l'operazione mette in risalto che i bidoni sequestrati hanno un valore commerciale di quasi mezzo milione di euro (oltre 460mila euro) e che la normativa europea ha introdotto «limiti più stringenti, obblighi di tracciabilità e severe restrizioni all'immissione sul mercato» di questi tipi di prodotti che contengono refrigeranti ad alto potenziale di riscaldamento globale. L'operazione - viene fatto rilevare - conferma «l'efficacia della cooperazione operativa tra Agenzia Dogane e Guardia di Finanza «nel contrasto ai traffici illeciti e nella protezione dell'ambiente, del mercato e dei consumatori».

Shipping Italy

Venezia

Maxi sequestro di merce climalterante al Porto di Venezia

Dogana e Guardia di Finanza bloccano 1.400 bidoni di gas serra ad alto potenziale di riscaldamento globale introdotti illegalmente nell'Ue. In un'operazione di vigilanza i funzionari dell'Agenzia delle Dogane e Monopoli, in collaborazione con i militari della Guardia di Finanza di Venezia, hanno intercettato e sequestrato un ingente carico di gas refrigeranti di contrabbando nel porto lagunare. La merce, consistente in 1.400 bidoni di gas fluorurati, per un valore commerciale stimato in 463.200 euro, introdotta irregolarmente nel territorio dell'Unione europea, è stata bloccata prima che potesse essere immessa nel circuito commerciale. Nello specifico, il carico era composto da 1.100 unità di gas tipo R134A e 300 unità di gas R410A. Dagli accertamenti effettuati sul carico è emersa una doppia irregolarità: l'etichettatura dei bidoni non risultava conforme all'articolo 12 del Regolamento (Ue) 2024/573 e, ancora più grave, l'importazione violava i rigorosi vincoli del "sistema di quote" imposto dall'Unione Europea. I gas intercettati (Hfc - idrofluorocarburi) sono infatti sostanze ad alto potenziale di riscaldamento globale. Proprio su questo tipo di prodotti il nuovo Regolamento europeo, entrato in vigore l'11 marzo 2024, ha imposto obblighi di tracciabilità severissimi per contrastare il cambiamento climatico. L'introduzione di questi gas senza le dovute autorizzazioni non costituisce quindi solo un illecito amministrativo, ma un potenziale danno ambientale di vaste proporzioni. L'operazione odierna conferma l'efficacia del dispositivo di controllo messo in atto nel Porto di Venezia. "La cooperazione operativa tra Adm e Fiamme Gialle si dimostra ancora una volta fondamentale non solo per la tutela degli interessi erariali e del mercato legale, ma anche per la protezione della salute pubblica e dell'ecosistema, arginando l'ingresso di sostanze chimiche non tracciate e potenzialmente pericolose" conclude la nota congiunta. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.

Shipping Italy

Maxi sequestro di merce climalterante al Porto di Venezia



02/16/2026 10:51

Nicola Capuzzo

Dogana e Guardia di Finanza bloccano 1.400 bidoni di gas serra ad alto potenziale di riscaldamento globale introdotti illegalmente nell'Ue. In un'operazione di vigilanza i funzionari dell'Agenzia delle Dogane e Monopoli, in collaborazione con i militari della Guardia di Finanza di Venezia, hanno intercettato e sequestrato un ingente carico di gas refrigeranti di contrabbando nel porto lagunare. La merce, consistente in 1.400 bidoni di gas fluorurati, per un valore commerciale stimato in 463.200 euro, introdotta irregolarmente nel territorio dell'Unione europea, è stata bloccata prima che potesse essere immessa nel circuito commerciale. Nello specifico, il carico era composto da 1.100 unità di gas tipo R134A e 300 unità di gas R410A. Dagli accertamenti effettuati sul carico è emersa una doppia irregolarità: l'etichettatura dei bidoni non risultava conforme all'articolo 12 del Regolamento (Ue) 2024/573 e, ancora più grave, l'importazione violava i rigorosi vincoli del "sistema di quote" imposto dall'Unione Europea. I gas intercettati (Hfc - idrofluorocarburi) sono infatti sostanze ad alto potenziale di riscaldamento globale. Proprio su questo tipo di prodotti il nuovo Regolamento europeo, entrato in vigore l'11 marzo 2024, ha imposto obblighi di tracciabilità severissimi per contrastare il cambiamento climatico. L'introduzione di questi gas senza le dovute autorizzazioni non costituisce quindi solo un illecito amministrativo, ma un potenziale danno ambientale di vaste proporzioni. L'operazione odierna conferma l'efficacia del dispositivo di controllo messo in atto nel Porto di Venezia. "La cooperazione operativa tra Adm e Fiamme Gialle si dimostra ancora una volta fondamentale non solo per la tutela degli interessi erariali e del mercato legale, ma anche per la protezione della salute pubblica e dell'ecosistema, arginando l'ingresso di sostanze chimiche non tracciate e potenzialmente pericolose" conclude la nota congiunta. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.

Sequestrate 1400 bombole di gas refrigerante al porto di Venezia

Un doppio carico di contrabbando è stato individuato dalla guardia di finanza con il personale dell'Agenzia delle dogane. Un doppio carico illecito di gas refrigerante è stato individuato in questi giorni al **porto di Venezia** nell'ambito delle attività di vigilanza sulle merci in transito, eseguite dai finanzieri del comando provinciale in collaborazione con i funzionari dell'Agenzia delle dogane. Tutto il materiale - quantificato in 24mila chili di gas, conservati in 1400 bombole - è stato messo sotto sequestro. In base agli accertamenti si trattava di merce di contrabbando, introdotta irregolarmente nel territorio dell'Unione Europea in violazione ai regolamenti comunitari, con etichettatura non conforme perché sprovvista delle informazioni obbligatorie per legge. Il gas refrigerante, del tipo R134A e R410A, appartenente alla categoria dei gas fluorurati, è soggetto infatti a particolari vincoli normativi in materia di importazione e tutela ambientale. In totale, i carichi hanno valore commerciale stimato in circa 465mila euro. I successivi approfondimenti hanno permesso di risalire all'origine extraeuropea della merce e l'assenza dei documenti doganali. Quantificati i diritti di confine evasi, il prodotto è stato sequestrato e due persone, responsabili dei trasporti, sono state denunciate all'Autorità giudiziaria.



Venezia Today

Sequestrate 1400 bombole di gas refrigerante al porto di Venezia



02/16/2026 10:43

Un doppio carico di contrabbando è stato individuato dalla guardia di finanza con il personale dell'Agenzia delle dogane. Un doppio carico illecito di gas refrigerante è stato individuato in questi giorni al porto di Venezia nell'ambito delle attività di vigilanza sulle merci in transito, eseguite dai finanzieri del comando provinciale in collaborazione con i funzionari dell'Agenzia delle dogane. Tutto il materiale - quantificato in 24mila chili di gas, conservati in 1400 bombole - è stato messo sotto sequestro. In base agli accertamenti si trattava di merce di contrabbando, introdotta irregolarmente nel territorio dell'Unione Europea in violazione ai regolamenti comunitari, con etichettatura non conforme perché sprovvista delle informazioni obbligatorie per legge. Il gas refrigerante, del tipo R134A e R410A, appartenente alla categoria dei gas fluorurati, è soggetto infatti a particolari vincoli normativi in materia di importazione e tutela ambientale. In totale, i carichi hanno valore commerciale stimato in circa 465mila euro. I successivi approfondimenti hanno permesso di risalire all'origine extraeuropea della merce e l'assenza dei documenti doganali. Quantificati i diritti di confine evasi, il prodotto è stato sequestrato e due persone, responsabili dei trasporti, sono state denunciate all'Autorità giudiziaria.

Progetto seconda fase della nuova diga di Vado, dovrà essere sottoposto a VIA. Il Ministero: "Suscettibile di determinare impatti ambientali significativi e negativi"

La Regione aveva specificato che "la Valutazione di Incidenza a livello di Screening (Livello I) è da ritenersi negativa in riferimento alle ZSC 'Isola Bergeggi Punta Predani', 'Fondali Noli Bergeggi' e al SIC marino 'Tutela del Tursiope Mar Ligure' e si ritiene necessario la Valutazione di Incidenza di secondo livello". Il progetto di realizzazione della nuova diga di Vado Ligure, seconda fase, presentato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale è suscettibile di determinare impatti ambientali significativi e negativi e, pertanto, deve essere sottoposto al procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale. A disporlo il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica dopo che non è stato possibile escludere quindi la presenza di ricadute potenzialmente significative sull'ambiente marino e terrestre. L'Autorità Portuale aveva dichiarato che il progetto non ricadeva neppure parzialmente all'interno delle aree Natura 2000, ma gli impatti derivanti dalla sua attuazione potrebbero interferire con le Zone Speciali di Conservazione "Fondali Noli - Bergeggi" e "Isola Bergeggi - Punta Predani" e il Sito d'Importanza Comunitaria Tutela del Tursiope Mar Ligure. La Regione Liguria, con il parere dello scorso 23 dicembre 2025 aveva specificato che "la Valutazione di Incidenza a livello di Screening (Livello I) è da ritenersi negativa in riferimento alle ZSC 'Isola Bergeggi Punta Predani', 'Fondali Noli Bergeggi' e al SIC marino 'Tutela del Tursiope Mar Ligure' e si ritiene necessario la Valutazione di Incidenza di secondo livello". Inoltre hanno valutato che la realizzazione della nuova diga di Vado Ligure "comporta potenziali impatti non valutati adeguatamente sui litorali interessati dal medesimo. La sottocommissione VIA della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS aveva valutato anche che la documentazione presentata non consente, di fatto una valutazione compiuta degli effetti del progetto sui siti della Rete Natura 2000 presenti nell'intorno dell'area di intervento, con particolare riferimento alle interazioni dirette e indirette con gli obiettivi di conservazione dei siti medesimi". La stessa ha quindi valutato che il progetto è "suscettibile di determinare impatti ambientali significativi e negativi e, pertanto, deve essere sottoposto al procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale". Il progetto ha come scopo il completamento della protezione degli specchi acquei dello scalo marittimo di Vado Ligure, compresa la piattaforma Maersk, migliorando così la fruibilità del bacino portuale da parte delle unità navali che ci manovrano e prevede l'estensione per circa 230 metri del tratto realizzato nell'ambito della prima fase della nuova diga. La progettazione totale era stata divisa in tre fasi: la prima fase prevedeva la rimozione di una parte verso la testata della diga originaria e la realizzazione di un nuovo tratto, lungo circa 460 metri, di cui 100 metri definiranno un sistema di difesa di tipo provvisorio e la restante parte sarà di tipo definitivo con l'intervento che è in corso di realizzazione;



Savona News

Savona, Vado

la seconda fase prevede il completamento con l'estensione per ulteriori circa 230 metri della porzione d'opera di difesa realizzata nella prima fase, conferendo all'intera struttura protettiva un'estensione complessiva pari a circa 690 metri; la terza fase prevede il completamento delle opere foranee ed è prevista la realizzazione delle strutture di protezione. Avevano inviato le proprie osservazioni il WWF Italia e Savona, il Comune di Vado e di Bergeggi, Italia Nostra Savona, "Vivere Vado" e la Provincia di Savona.



Ex Ilva: da Confindustria Genova e Alessandria una proposta di sviluppo dell'attività siderurgica e industriale delle aree di Genova Cornigliano e Novi Ligure

Redazione Alessandria

Italia Confindustria Genova e Confindustria Alessandria hanno predisposto una proposta di sviluppo dell'attività siderurgica e industriale delle aree di Genova Cornigliano e Novi Ligure. Partendo da una analisi dell'evoluzione storica, fino alla situazione attuale, sottolineando la centralità dei due poli e preso atto dell'attuale crisi, è stata formulata una proposta di metodo da sottoporre a tutti i decisorи pubblici con la finalità di arrivare a una soluzione positiva per l'attività siderurgica e industriale delle aree. In particolare: dopo 25 anni di obiettivi parzialmente raggiunti per quanto riguarda lo sviluppo dell'industria e in generale dell'economia e dell'occupazione, i soggetti attori dell'Accordo di Programma del 1999 devono concordare di modificare lo stesso Accordo chiedendo la restituzione entro il 2026 di tutto il diritto di superficie alla Società per Cornigliano. Lo Stato darà alla Società attualmente Commissariata il compito di procedere alla bonifica delle aree da restituirs prima del 2065, salvo gli impianti e gli stabilimenti che rimarranno a Genova Cornigliano. Gli impianti esistenti e in buono stato (decapaggio e zincatura) possono rimanere in stretto contatto logistico con lo stabilimento di Novi Ligure, dove svilupparsi con ottime prospettive anche con quegli impianti per altri prodotti e mercati molto importanti per l'Italia (es. banda stagnata e lamierino magnetico). Lo Stato deve separare la trattativa con Taranto da quella per Cornigliano e Novi Ligure. Non è escluso che chiunque possa vincere entrambe le gare, cogliendo economia di scala, ma dipenderà da trattative diverse, separate anche da diversi e ulteriori obiettivi. L'eventuale definitiva acquisizione degli asset del Gruppo da parte di Flacks non pregiudicherebbe l'attuazione del piano sopra descritto, in quanto un ulteriore passaggio di proprietà ad altro produttore di acciaio sarebbe in linea con la natura finanziaria dell'acquisitore stesso. La Società per Cornigliano S.p.A. potrà essere estesa a entrambi gli stabilimenti e coi Soci attuali aggiungerà Regione Piemonte, Comune di Novi Ligure e Provincia di Alessandria. Le banchine lato Polcevera e canale di calma saranno in diretta gestione dell'Autorità Portuale del Mar Ligure Occidentale asservite a funzioni siderurgiche, industriali, energetiche e logistiche portuali. Società per Cornigliano S.p.A. gestirà l'offerta all'insediamento con diritto di superficie sia al settore siderurgico, sia a quello industriale (diretto e indiretto), sia a quello di miglioramento dell'assetto infrastrutturale e cittadino a completamento. Il nuovo Accordo di Programma potrà anche prevedere Lavori Socialmente Utili per utilizzare transitoriamente occupazione per dipendenti siderurgici. Per quanto riguarda Novi Ligure, la vocazione manifatturiera dell'area e il potenziamento ferroviario grazie al Terzo Valico dei Giovi rendono invece evidente la necessità non solo di conservare, ma possibilmente espandere l'attività dello stabilimento. Le direttive d'investimento devono necessariamente

Alessandria24
Ex Ilva: da Confindustria Genova e Alessandria una proposta di sviluppo dell'attività siderurgica e industriale delle aree di Genova Cornigliano e Novi Ligure



02/16/2026 13:00 Redazione Alessandria

Italia - Confindustria Genova e Confindustria Alessandria hanno predisposto una proposta di sviluppo dell'attività siderurgica e industriale delle aree di Genova Cornigliano e Novi Ligure. Partendo da una analisi dell'evoluzione storica, fino alla situazione attuale, sottolineando la centralità dei due poli e preso atto dell'attuale crisi, è stata formulata una proposta di metodo da sottoporre a tutti i decisorи pubblici con la finalità di arrivare a una soluzione positiva per l'attività siderurgica e industriale delle aree. In particolare: dopo 25 anni di obiettivi parzialmente raggiunti per quanto riguarda lo sviluppo dell'industria e in generale dell'economia e dell'occupazione, i soggetti attori dell'Accordo di Programma del 1999 devono concordare di modificare lo stesso Accordo chiedendo la restituzione entro il 2026 di tutto il diritto di superficie alla Società per Cornigliano. Lo Stato darà alla Società attualmente Commissariata il compito di procedere alla bonifica delle aree da restituirs prima del 2065, salvo gli impianti e gli stabilimenti che rimarranno a Genova Cornigliano. Gli impianti esistenti e in buono stato (decapaggio e zincatura) possono rimanere in stretto contatto logistico con lo stabilimento di Novi Ligure, dove svilupparsi con ottime prospettive anche con quegli impianti per altri prodotti e mercati molto importanti per l'Italia (es. banda stagnata e lamierino magnetico). Lo Stato deve separare la trattativa con Taranto da quella per Cornigliano e Novi Ligure. Non è escluso che chiunque possa vincere entrambe le gare, cogliendo economia di scala, ma dipenderà da trattative diverse, separate anche da diversi e ulteriori obiettivi. L'eventuale definitiva acquisizione degli asset del Gruppo da parte di Flacks non pregiudicherebbe l'attuazione del piano sopra descritto, in quanto un ulteriore passaggio di proprietà ad altro produttore di acciaio sarebbe in linea con la natura finanziaria dell'acquisitore stesso. La Società per Cornigliano S.p.A. potrà essere estesa a entrambi gli stabilimenti e coi Soci attuali aggiungerà Regione Piemonte, Comune di Novi Ligure e Provincia di Alessandria. Le banchine lato

Alessandria24

Genova, Voltri

tendere a rilanciare la focalizzazione sul mercato automotive, e potrebbero in estrema sintesi essere le seguenti: avviare i necessari ammodernamenti alle linee produttive (CAPL in primis) per produrre acciai altoresistenziali AHSS di terza generazione; svincolarsi dalla dipendenza dall'area a caldo di Taranto, facendo leva sulle buone connessioni ferroviarie (in ulteriore miglioramento) e la vicinanza al porto di Genova. Per servire il mercato automotive è necessario un rigoroso rispetto dei tempi di consegna richiesta, pena l'esclusione dalla supply chain. Se anche la vicenda di Taranto si avviasse a una conclusione positiva, non si può trascurare che un ammodernamento della sua area a caldo si svilupperà necessariamente su molti anni, peraltro con un potenziale abbassamento della qualità dell'acciaio dovuto al passaggio da altoforno a forno elettrico; una volta rinsaldati i rapporti con il mercato auto, sarebbe opportuno avviare nuovi investimenti per la produzione di lamierino magnetico. Aprire questo mercato, oltre che per gli acciai Grain Oriented (GO) necessari ai trasformatori, avviando una produzione per acciai Non Grain Oriented (NGO), soddisfarebbe anche i produttori di motori elettrici, presenti in gran numero in Italia nonostante l'assenza di produzione di materia prima; a seconda dell'evoluzione dello stabilimento di Genova, le aree di Novi sarebbero interessanti anche per eventuali spostamenti di linee produttive di difficile sviluppo futuro nel capoluogo ligure. Continua a leggere l'articolo dopo il banner.



Sequestrati a Milano Malpensa 400 kg di pesce e crostacei dalla Cina

Operazione AdM, Gdf e Capitaneria di **Genova** Una vasta operazione congiunta condotta dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, dalla Guardia di finanza e dalla Capitaneria di **Porto di Genova**, ha portato alla scoperta e alla distruzione di un ingente quantitativo di prodotti ittici illegalmente importati dalla Cina. I controlli, effettuati su 15 passeggeri in arrivo nello scalo internazionale di Milano Malpensa provenienti da Wenzhou hanno permesso di intercettare circa 400 kg di pesce e derivati privi dei necessari requisiti igienico-sanitari e documentali previsti dalla normativa europea e nazionale. Tra i prodotti ittici sequestrati figurano Arca asiatica, Bumalo in salamoia, Carassio dorato fresco non eviscerato, gamberi di acqua dolce e gamberetti essiccati. Si tratta di prodotti che non possono essere commercializzati né introdotti sul territorio nazionale sia per qualità che per quantità, poiché privi dei requisiti di edibilità, tracciabilità e conformità sanitaria richiesti dal Regolamento delegato Ue e dalla nomenclatura combinata doganale. Nel corso dei controlli, sono stati sequestrati e successivamente distrutti anche 150 kg di prodotti vegetali introdotti in violazione del regolamento comunitario 2031/2016, normativa che disciplina l'importazione di vegetali e materiali agricoli potenzialmente pericolosi per la salute delle colture europee e 70 cosmetici importati in quantità eccedenti i limiti previsti per l'uso personale.



Ex Ilva, Confindustria Alessandria e Genova propongono siderurgia a Novi

Lavoro congiunto anche per Cornigliano, svincolandosi da Taranto Confindustria Alessandria e Genova hanno predisposto una proposta di sviluppo dell'attività siderurgica e industriale delle aree ex Ilva di Novi Ligure e di Cornigliano. "In particolare, per quanto riguarda Novi, la vocazione manifatturiera e il potenziamento ferroviario grazie al Terzo Valico dei Giovi rendono evidente - spiega una nota - la necessità non solo di conservare, ma possibilmente espandere l'attività dello stabilimento". "Le direttive d'investimento - si legge ancora - devono necessariamente tendere a rilanciare la focalizzazione sul mercato automotive. In estrema sintesi servirebbe: avviare i necessari ammodernamenti alle linee produttive per produrre acciai altoresistenziali di terza generazione. Svincolarsi dalla dipendenza dall'area a caldo di Taranto, facendo leva sulle buone connessioni ferroviarie e la vicinanza al porto di Genova". "Una volta rinsaldati i rapporti con il mercato auto - prosegue il comunicato -, sarebbe opportuno avviare nuovi investimenti per la produzione di lamierino magnetico. Aprire questo mercato, oltre che per gli acciai Grain Oriented, necessari ai trasformatori, avviando una produzione per acciai Non Grain Oriented, soddisfarebbe anche i produttori di motori elettrici, presenti in gran numero in Italia nonostante l'assenza di produzione di materia prima. A seconda dell'evoluzione dello stabilimento di Genova, le aree di Novi sarebbero interessanti anche per eventuali spostamenti di linee produttive di difficile sviluppo futuro nel capoluogo ligure".



Ex Ilva, Confindustria Alessandria e Genova propongono siderurgia a Novi

02/16/2026 14:50

Lavoro congiunto anche per Cornigliano, svincolandosi da Taranto Confindustria Alessandria e Genova hanno predisposto una proposta di sviluppo dell'attività siderurgica e industriale delle aree ex Ilva di Novi Ligure e di Cornigliano. "In particolare, per quanto riguarda Novi, la vocazione manifatturiera e il potenziamento ferroviario grazie al Terzo Valico dei Giovi rendono evidente - spiega una nota - la necessità non solo di conservare, ma possibilmente espandere l'attività dello stabilimento". "Le direttive d'investimento - si legge ancora - devono necessariamente tendere a rilanciare la focalizzazione sul mercato automotive. In estrema sintesi servirebbe: avviare i necessari ammodernamenti alle linee produttive per produrre acciai altoresistenziali di terza generazione. Svincolarsi dalla dipendenza dall'area a caldo di Taranto, facendo leva sulle buone connessioni ferroviarie e la vicinanza al porto di Genova". "Una volta rinsaldati i rapporti con il mercato auto - prosegue il comunicato -, sarebbe opportuno avviare nuovi investimenti per la produzione di lamierino magnetico. Aprire questo mercato, oltre che per gli acciai Grain Oriented, necessari ai trasformatori, avviando una produzione per acciai Non Grain Oriented, soddisfarebbe anche i produttori di motori elettrici, presenti in gran numero in Italia nonostante l'assenza di produzione di materia prima. A seconda dell'evoluzione dello stabilimento di Genova, le aree di Novi sarebbero interessanti anche per eventuali spostamenti di linee produttive di difficile sviluppo futuro nel capoluogo ligure".

Ex Ilva, Confindustria Genova e Alessandria: a Cornigliano rivedere la superficie concessa

Odoardo Scaletti

Separare la trattativa per Novi e Cornigliano da quella per Taranto Separare la trattativa per Novi e Cornigliano da quella per Taranto e a Genova, rivedere a Cornigliano la concessione di oltre un milione di metri quadri al complesso siderurgico ex Ilva, destinando la superficie non utilizzabile ad altre attività produttive, manifatturiere e logistiche. È la proposta di sviluppo dell'attività siderurgica e industriale delle aree di Genova Cornigliano e Novi Ligure elaborata da Confindustria Genova e Confindustria Alessandria. Il documento ripercorre la storia della siderurgia italiana dagli anni Trenta a oggi (Per il testo completo vedi Position paper Confindustria Cornigliano e Novi Ligure). Dalla crisi della siderurgia pubblica iniziata alla fine degli anni Settanta si arriva al 1995 quando un impianto gigantesco, complesso da ristrutturare e da ridimensionare senza trauma sociale, arriva alla privatizzazione in particolare con Taranto, Genova Cornigliano e Novi Ligure passati al Gruppo Ilva/Riva con obiettivo primario la redditività, la continuità produttiva, la gestione più aziendale. Riva riuscirà in tutti questi intenti, ripristinando anche condizioni di legalità e sicurezza che, soprattutto nello stabilimento di Taranto, mancavano da decenni. Mentre il Gruppo Riva viene annoverato tra i 10 principali produttori siderurgici del mondo, nel 2007 si raggiunge il record di produzione di acciaio in Italia: 32 milioni di tonnellate, di cui 10 solo a Taranto. Tuttavia, un nodo ambientale esplosivo per regole e sensibilità ambientale mette fine alla gestione privata nel 2013. Il Decreto-legge n. 61/2013 avvia il Commissariamento (gestione straordinaria) dell'Ilva e il 5 giugno 2017 viene firmato il decreto di aggiudicazione degli asset a AM Investco (cordata ArcelorMittal/partner). Dopo sette anni di gestione non risolutiva e anzi avvolta su un'incapacità di proseguire in modi diversi in tutti gli stabilimenti (Taranto in particolare a Sud, con Genova Cornigliano e Novi Ligure a Nord), il 20 febbraio 2024 il Decreto Mimit apre l'Amministrazione Straordinaria di Acciaierie d'Italia S.p.A. con nomina dei commissari. E arriviamo a oggi. Alla data attuale è in corso la trattativa del Ministero con il Gruppo Flacks investitore internazionale, si osserva nel documento, senza esperienza di attività siderurgica per verificare la possibilità di concludere gli accordi per tutte le proprietà dell'Amministrazione Straordinaria di Acciaierie d'Italia spa. Confindustria Genova e Confindustria Alessandria non intervengono fornendo proposte per le trattative italiane fuori dal Nord Italia, perché solo i propri territori possono essere giudicati e supportati per la propria economia, la propria occupazione e anche la propria industria. A Cornigliano il passaggio-chiave è la dismissione a caldo: nel 2002 con la chiusura della cokeria (passo decisivo verso l'uscita dal ciclo integrale a Cornigliano) ultima colata è dell'8 ottobre 2005: accordi e atti che sanciscono l'intesa istituzionali e la restituzione di ampie aree con il passaggio di 343.000 mq direttamente alla



02/16/2026 13:13

Odoardo Scaletti

Separare la trattativa per Novi e Cornigliano da quella per Taranto Separare la trattativa per Novi e Cornigliano da quella per Taranto e a Genova, rivedere a Cornigliano la concessione di oltre un milione di metri quadri al complesso siderurgico ex Ilva, destinando la superficie non utilizzabile ad altre attività produttive, manifatturiere e logistiche. È la proposta di sviluppo dell'attività siderurgica e industriale delle aree di Genova Cornigliano e Novi Ligure elaborata da Confindustria Genova e Confindustria Alessandria. Il documento ripercorre la storia della siderurgia italiana dagli anni Trenta a oggi (Per il testo completo vedi Position paper Confindustria Cornigliano e Novi Ligure). Dalla crisi della siderurgia pubblica iniziata alla fine degli anni Settanta si arriva al 1995 quando "un impianto gigantesco, complesso da ristrutturare e da ridimensionare senza trauma sociale, arriva alla privatizzazione in particolare con Taranto, Genova Cornigliano e Novi Ligure passati al Gruppo Ilva/Riva con obiettivo primario la redditività, la continuità produttiva, la gestione più "aziendale". Riva riuscirà in tutti questi intenti, ripristinando anche condizioni di legalità e sicurezza che, soprattutto nello stabilimento di Taranto, mancavano da decenni. Mentre il Gruppo Riva viene annoverato tra i 10 principali produttori siderurgici del mondo, nel 2007 si raggiunge il record di produzione di acciaio in Italia: 32 milioni di tonnellate, di cui 10 solo a Taranto. Tuttavia, un nodo ambientale esplosivo per regole e sensibilità ambientale mette fine alla gestione privata nel 2013. Il Decreto-legge n. 61/2013 avvia il Commissariamento (gestione straordinaria) dell'Ilva e il 5 giugno 2017 viene firmato il decreto di aggiudicazione degli asset a AM Investco (cordata ArcelorMittal/partner). Dopo sette anni di gestione non risolutiva e anzi avvolta su un'incapacità di proseguire in modi diversi in tutti gli stabilimenti (Taranto in particolare a Sud, con Genova Cornigliano e Novi Ligure a Nord), il 20 febbraio 2024

Società pubblica costituita da Regione Liguria, Comune di Genova, Città Metropolitana di Genova e Invitalia, mentre 1.050.000 per 50 anni fino al 2065 vanno all'azienda al fine di ottenere degli obiettivi dichiarati. Dal gruppo Riva la concessione passerà all'Amministrazione controllata Dopo il 2005 Cornigliano resta soprattutto come sito di lavorazioni a valle (non acciaio primario con altiforni/cokerie), mantenendo però un ruolo industriale e logistico-portuale importante nel Nord-Ovest. A Novi Ligure, in Provincia di Alessandria si concentra dalla fondazione il cuore dei laminati e freddo e degli zincati, in particolare per la filiera dell'automotive. Novi è importante non perché fa acciaio liquido, ma perché trasforma coil laminati a caldo in prodotti di qualità più alta, in particolare con il decatreno, la ricottura continua Capl (Continuous Annealing Processing Line), le ricotture statiche e la zincatura. Ora si persegue la ristrutturazione di Taranto, Cornigliano e Novi Ligure. Ma, si osserva nel paper confindustriale, Al di là di avere un'unica trattativa con il Gruppo Flacks, che non ha alcuna esperienza dell'ambito siderurgico per tutte le aree, mantenere il diritto di superficie fino al 2065 per un milione di metri quadrati è contrario a ogni sviluppo delle attività industriali e logistiche a Genova. Esistono rileva il documento da 20 anni enormi aree dimesse e non restituite e quindi precedentemente non bonificate e riutilizzate. Al momento la produzione siderurgica a Cornigliano è circa di 4/500.000 tonnellate contro l'autorizzazione ambientale AIA di 2.200.000 tonnellate, in termini proporzionale al calo dell'occupazione (nel 2017 era circa 700.000 tonnellate). Attualmente la produzione e l'attività siderurgica mantengono l'area sempre in diritto di superficie fino al 2065, impedendo di sviluppare attività siderurgiche, ma anche industriali e logistiche. Una sola parentesi, che si è sviluppata dal 2016, riguarda lo stabilimento di Ansaldo Energia che, invece di andare in Toscana con trasporti eccezionali per terminare le attività industriali e imbarcare là con i propri impianti, si è ubicata a fianco delle banchine portuali genovesi. Oltre ad Ansaldo Energia, Confindustria Genova in meno di 6 mesi aveva identificato 17 richieste di occupare su offerta del Commissario ex Ilva fino a 100.000 mq per una somma (se disponibili e/o scelte) di circa mq 400.000 mq per 800 addetti, dei quali 180 potevano venire dagli occupati già presenti sull'area. In sostanza L'occupazione di tipo siderurgico ammonta a circa 1, max 2 lavoratori ogni 1.000 mq. Le aziende di tipo industriale (quali quelle ubicate a Genova) hanno una media di occupazione di grandezza 10 volte maggiore. Le aree di Cornigliano hanno un fondamentale valore di attività logistico portuale non solo siderurgico e tanto meno non solo di unico Gruppo operante in Italia. Per l'attività siderurgica si può mantenere in funzione al momento la linea di decatreno, decapaggio e le linee di zincatura. Non è possibile preventivare di installare un forno elettrico in compresenza di altri obiettivi. Le aree di Novi Ligure (a circa 30 km da Cornigliano) possono tenere le stesse attività attuali e i nuovi impianti (per esempio di banda stagnata e di lamierino magnetico) almeno per servire il mercato italiano Per quanto riguarda Novi Ligure, la vocazione manifatturiera dell'area e il potenziamento ferroviario grazie al Terzo Valico dei Giovi rendono invece evidente la necessità non solo di conservare, ma possibilmente espandere l'attività dello stabilimento. Per Novi Le direttive d'investimento devono necessariamente

BizJournal Liguria

Genova, Voltri

tendere a rilanciare la focalizzazione sul mercato automotive , e potrebbero in estrema sintesi essere le seguenti: avviare i necessari ammodernamenti alle linee produttive (CAPL in primis) per produrre acciai altoresistenziali AHSS di terza generazione; svincolarsi dalla dipendenza dall'area a caldo di Taranto, facendo leva sulle buone connessioni ferroviarie (in ulteriore miglioramento) e la vicinanza al porto di Genova. Per servire il mercato automotive è necessario un rigoroso rispetto dei tempi di consegna richiesta, pena l'esclusione dalla supply chain. Se anche la vicenda di Taranto si avvisasse a una conclusione positiva, non si può trascurare che un ammodernamento della sua area a caldo si svilupperà necessariamente su molti anni, peraltro con un potenziale abbassamento della qualità dell'acciaio dovuto al passaggio da altoforno a forno elettrico; una volta rinsaldati i rapporti con il mercato auto, sarebbe opportuno avviare nuovi investimenti per la produzione di lamierino magnetico. Attualmente l'unico polo di produzione per tale acciaio è Terni, limitatamente per gli acciai Grain Oriented (GO) necessari ai trasformatori. La proposta confindustriale è che I soggetti attori dell'Accordo di Programma del 1999 devono concordare di modificare lo stesso Accordo chiedendo la restituzione entro il 2026 di tutto il diritto di superficie alla Società per Cornigliano. Lo Stato darà alla Società attualmente Commissariata il compito di procedere alla bonifica delle aree da restituirs prima del 2065, salvo gli impianti e gli stabilimenti che rimarranno a Genova Cornigliano. Gli impianti esistenti e in buono stato (decapaggio e zincatura) possono rimanere in stretto contatto logistico con lo stabilimento di Novi Ligure, dove svilupparsi con ottime prospettive anche con quegli impianti per altri prodotti e mercati molto importanti per l'Italia (es. banda stagnata e lamierino magnetico). Lo Stato deve separare la trattativa con Taranto da quella per Cornigliano e Novi Ligure Non è escluso che chiunque possa vincere entrambe le gare, cogliendo economia di scala, ma dipenderà da trattative diverse, separate anche da diversi e ulteriori obiettivi. L'eventuale definitiva acquisizione degli asset del Gruppo da parte di Flacks non pregiudicherebbe l'attuazione del piano sopra descritto, in quanto un ulteriore passaggio di proprietà ad altro produttore di acciaio sarebbe in linea con la natura finanziaria dell'acquisitore stesso. La Società per Cornigliano spa potrà essere estesa a entrambi gli stabilimenti e ai Soci attuali aggiungerà Regione Piemonte, Comune di Novi Ligure e Provincia di Alessandria. Le banchine lato Polcevera e canale di calma saranno in diretta gestione dell'Autorità Portuale del Mar Ligure Occidentale asservite a funzioni siderurgiche, industriali, energetiche e logistiche portuali. Società per Cornigliano spa gestirà l'offerta all'insediamento con diritto di superficie sia al settore siderurgico, sia a quello industriale (diretto e indiretto), sia a quello di miglioramento dell'assetto infrastrutturale e cittadino a completamento. Il nuovo Accordo di Programma potrà anche prevedere Lavori Socialmente Utili per utilizzare transitoriamente occupazione per dipendenti siderurgici. Tags: home industria Direttore Responsabile: Odoardo Scaletti Invio Comunicati: Redazione: online@bjliguria.it Telefono: (+39) 393 887 8103 Pubblicità: Mail: commerciale@bjliguria.it Autorizzazione tribunale di Genova n. 15/2005 del 16 luglio 2005. Editore : Media4puntozero srl Via Maragliano, 10 16121 - Genova C.F. 02487770998.



Borsa Italiana

Genova, Voltri

Ex Ilva: Confindustria Genova e Alessandria, separare Taranto da siti del Nord -2-

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 16 feb - Nel dettaglio, la proposta avanzata da Confindustria Genova e Confindustria Alessandria prevede una serie di passaggi per garantire i siti del Nord dell'ex Ilva. Prima di tutto, secondo le due territoriali, i soggetti attori dell'Accordo di Programma del 1999 devono concordare di modificare lo stesso Accordo chiedendo la restituzione entro il 2026 di tutto il diritto di superficie alla societa' per Cornigliano. Lo Stato dara' alla societa' attualmente Commissariata il compito di procedere alla bonifica delle aree da restituirs prima del 2065, salvo gli impianti e gli stabilimenti che rimarranno a Genova Cornigliano. Gli impianti esistenti e in buono stato (decapaggio e zincatura) possono rimanere in stretto contatto logistico con lo stabilimento di Novi Ligure, dove svilupparsi con ottime prospettive anche con quegli impianti per altri prodotti e mercati molto importanti per l'Italia (es. banda stagnata e lamierino magnetico). Inoltre, lo Stato deve separare la trattativa con Taranto da quella per Cornigliano e Novi Ligure. Per le due territoriali di Confindustria, non e' escluso che chiunque possa vincere entrambe le gare, cogliendo economia di scala, ma dipendera' da trattative diverse, separate anche da diversi e ulteriori obiettivi. L'eventuale definitiva acquisizione degli asset del Gruppo da parte di Flacks (che e' in trattativa con i commissari di Adl in As e Ilva in As, ndr) non pregiudicherebbe l'attuazione del piano descritto, in quanto un ulteriore passaggio di proprieta' ad altro produttore di acciaio sarebbe in linea con la natura finanziaria del potenziale acquirente. E ancora, la Societa' per Cornigliano potra' essere estesa a entrambi gli stabilimenti e ai soci attuali aggiungera' Regione Piemonte, Comune di Novi Ligure e Provincia di Alessandria. Le banchine lato Polcevera e canale di calma saranno in diretta gestione dell'Autorita' Portuale del Mar Ligure Occidentale asservite a funzioni siderurgiche, industriali, energetiche e logistiche portuali. Il progetto prevede poi che la societa' per Cornigliano gestira' l'offerta all'insediamento con diritto di superficie sia al settore siderurgico, sia a quello industriale (diretto e indiretto), sia a quello di miglioramento dell'assetto infrastrutturale e cittadino a completamento. Infine, il nuovo Accordo di Programma potra' anche prevedere Lavori Socialmente Utili per utilizzare transitoriamente occupazione per dipendenti siderurgici. Fla- (RADIOCOR) 16-02-26 18:37:46 (0464) 5 NNNN.

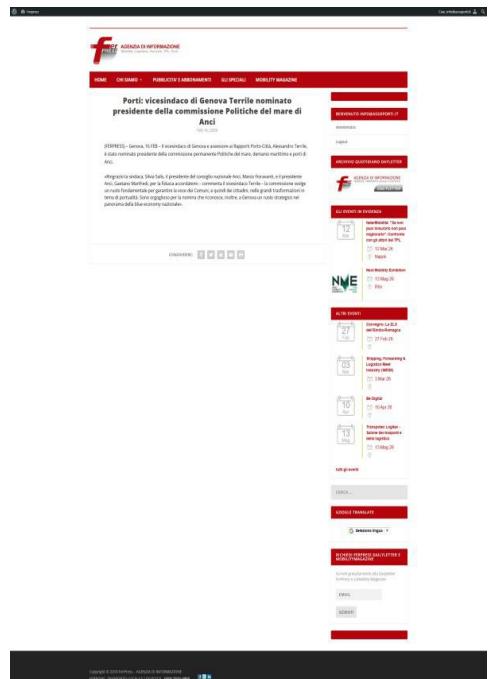
Borsa Italiana
Ex Ilva: Confindustria Genova e Alessandria, separare Taranto da siti del Nord -2-
02/16/2026 18:54

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 16 feb - Nel dettaglio, la proposta avanzata da Confindustria Genova e Confindustria Alessandria prevede una serie di passaggi per garantire i siti del Nord dell'ex Ilva. Prima di tutto, secondo le due territoriali, i soggetti attori dell'Accordo di Programma del 1999 devono concordare di modificare lo stesso Accordo chiedendo la restituzione entro il 2026 di tutto il diritto di superficie alla societa' per Cornigliano. Lo Stato dara' alla societa' attualmente Commissariata il compito di procedere alla bonifica delle aree da restituirs prima del 2065, salvo gli impianti e gli stabilimenti che rimarranno a Genova Cornigliano. Gli impianti esistenti e in buono stato (decapaggio e zincatura) possono rimanere in stretto contatto logistico con lo stabilimento di Novi Ligure, dove svilupparsi con ottime prospettive anche con quegli impianti per altri prodotti e mercati molto importanti per l'Italia (es. banda stagnata e lamierino magnetico). Inoltre, lo Stato deve separare la trattativa con Taranto da quella per Cornigliano e Novi Ligure. Per le due territoriali di Confindustria, non e' escluso che chiunque possa vincere entrambe le gare, cogliendo economia di scala, ma dipendera' da trattative diverse, separate anche da diversi e ulteriori obiettivi. L'eventuale definitiva acquisizione degli asset del Gruppo da parte di Flacks (che e' in trattativa con i commissari di Adl in As e Ilva in As, ndr) non pregiudicherebbe l'attuazione del piano descritto, in quanto un ulteriore passaggio di proprieta' ad altro produttore di acciaio sarebbe in linea con la natura finanziaria del potenziale acquirente. E ancora, la Societa' per Cornigliano potra' essere estesa a entrambi gli stabilimenti e ai soci attuali aggiungera' Regione Piemonte, Comune di Novi Ligure e Provincia di Alessandria. Le banchine lato Polcevera e canale di calma saranno in diretta gestione dell'Autorita' Portuale del Mar Ligure Occidentale asservite a funzioni siderurgiche, industriali, energetiche e logistiche portuali. Il progetto prevede poi che la societa' per Cornigliano gestira' l'offerta all'insediamento con diritto di superficie sia al settore siderurgico, sia a quello industriale (diretto e indiretto), sia a quello di miglioramento dell'assetto infrastrutturale e cittadino a completamento. Infine, il nuovo Accordo di Programma potra' anche prevedere Lavori Socialmente Utili per utilizzare transitoriamente occupazione per dipendenti siderurgici. Fla- (RADIOCOR) 16-02-26 18:37:46 (0464) 5 NNNN.



Porti: vicesindaco di Genova Terrile nominato presidente della commissione Politiche del mare di Anci

(FERPRESS) Genova, 16 FEB Il vicesindaco di Genova e assessore ai Rapporti Porto-Città, Alessandro Terrile, è stato nominato presidente della commissione permanente Politiche del mare, demanio marittimo e porti di Anci. «Ringrazio la sindaca, Silvia Salis, il presidente del consiglio nazionale Anci, Marco Fioravanti, e il presidente Anci, Gaetano Manfredi, per la fiducia accordatemi commenta il vicesindaco Terrile la commissione svolge un ruolo fondamentale per garantire la voce dei Comuni, e quindi dei cittadini, nelle grandi trasformazioni in tema di portualità. Sono orgoglioso per la nomina che riconosce, inoltre, a Genova un ruolo strategico nel panorama della blue economy nazionale».



Un milione di metri quadrati congelati fino al 2065: la proposta di Confindustria che vuole riscrivere il futuro di Cornigliano e Novi

Nel position paper firmato da Confindustria, il nodo è la restituzione anticipata delle aree in diritto di superficie e la separazione della partita ligure-piemontese da quella di Taranto: sul tavolo finiscono occupazione in calo, volumi produttivi molto sotto l'Autorizzazione integrata ambientale e un'idea di rilancio che punta su logistica e industria a Genova, e su automotive e nuovi acciai a Novi Il documento messo nero su bianco da Confindustria Genova e Confindustria Alessandria (datato 16 febbraio 2026) prova a spostare la discussione sulla siderurgia da una domanda che a Genova ritorna ciclicamente – "tornerà il caldo?" – a un'altra, molto più concreta e misurabile: che cosa fare, e con quali tempi, delle aree di Cornigliano e del ruolo industriale di Novi Ligure, mentre al Ministero delle Imprese e del Made in Italy è in corso una trattativa complessiva sugli asset di Acciaierie d'Italia in Amministrazione straordinaria. La tesi è netta: le due realtà del Nord-Ovest hanno una storia e una funzione specifiche, non possono restare appese agli esiti di un negoziato centrato soprattutto su Taranto e, soprattutto, non possono essere ingessate per decenni da un assetto di disponibilità delle aree che secondo Confindustria impedisce qualunque sviluppo credibile, non solo siderurgico ma anche industriale e logistico. Nel ricostruire il contesto, il paper ripercorre l'evoluzione della siderurgia pubblica dal dopoguerra, tra "modello Oscar Sinigaglia", grandi impianti a ciclo integrale e successiva crisi strutturale, fino alla privatizzazione degli anni Novanta e al successivo commissariamento legato al nodo ambientale. È dentro questa traiettoria che, per Confindustria, Cornigliano diventa "caso genovese" per definizione: grande industria incastonata tra città, porto e infrastrutture, con una pressione continua sulla compatibilità urbana e sulla qualità dell'aria, e con la svolta rappresentata dalla dismissione a caldo, culminata ricorda il documento con la chiusura della cokeria nel 2002 e l'ultima colata dell'8 ottobre 2005. Da lì, la fotografia proposta è doppia. Da un lato Cornigliano: non più acciaio primario con altiforni e cokerie, ma lavorazioni a valle e una funzione industriale-logistica che, sulla carta, avrebbe dovuto convivere con la restituzione e il riuso di porzioni importanti di aree. Dall'altro Novi Ligure: stabilimento del freddo e degli zincati, legato alla filiera dell'automotive, descritto come unico sito del gruppo in grado di produrre acciaio per quel comparto, inserito in una catena nazionale che parte dai coils laminati a caldo, transita per Genova e si completa a Novi con linee e processi ad alto valore. Il punto che Confindustria porta al centro, però, non è storico: è numerico. Il documento sostiene che gli obiettivi dell'Accordo di Programma (1999 e successive modifiche) non si siano concretizzati nei termini attesi, soprattutto su due indicatori: l'occupazione e la piena riconversione/riutilizzo delle aree. Sul fronte dei posti di lavoro, viene riportata una serie storica dei dipendenti a Cornigliano,

Genova Quotidiana

Un milione di metri quadrati "congelati" fino al 2065: la proposta di Confindustria che vuole riscrivere il futuro di Cornigliano e Novi

02/16/2026 10:44

Nel position paper firmato da Confindustria, il nodo è la restituzione anticipata delle aree in diritto di superficie e la separazione della partita ligure-piemontese da quella di Taranto: sul tavolo finiscono occupazione in calo, volumi produttivi molto sotto l'Autorizzazione integrata ambientale e un'idea di rilancio che punta su logistica e industria a Genova, e su automotive e nuovi acciai a Novi Il documento messo nero su bianco da Confindustria Genova e Confindustria Alessandria (datato 16 febbraio 2026) prova a spostare la discussione sulla siderurgia da una domanda che a Genova ritorna ciclicamente – "tornerà il caldo?" – a un'altra, molto più concreta e misurabile: che cosa fare, e con quali tempi, delle aree di Cornigliano e del ruolo industriale di Novi Ligure, mentre al Ministero delle Imprese e del Made in Italy è in corso una trattativa complessiva sugli asset di Acciaierie d'Italia in Amministrazione straordinaria. La tesi è netta: le due realtà del Nord-Ovest hanno una storia e una funzione specifiche, non possono restare appese agli esiti di un negoziato centrato soprattutto su Taranto e, soprattutto, non possono essere ingessate per decenni da un assetto di disponibilità delle aree che – secondo Confindustria – impedisce qualunque sviluppo credibile, non solo siderurgico ma anche industriale e logistico. Nel ricostruire il contesto, il paper ripercorre l'evoluzione della siderurgia pubblica dal dopoguerra, tra "modello Oscar Sinigaglia", grandi impianti a ciclo integrale e successiva crisi strutturale, fino alla privatizzazione degli anni Novanta e al successivo commissariamento legato al nodo ambientale. È dentro questa traiettoria che, per Confindustria, Cornigliano diventa "caso genovese" per definizione: grande industria incastonata tra città, porto e infrastrutture, con una pressione continua sulla compatibilità urbana e sulla qualità dell'aria, e con la svolta rappresentata dalla dismissione a caldo, culminata ricorda il documento con la chiusura della cokeria nel 2002 e l'ultima colata dell'8 ottobre 2005. Da lì, la fotografia proposta è doppia. Da un lato Cornigliano: non più acciaio primario con altiforni e cokerie, ma lavorazioni a valle e una funzione industriale-logistica che, sulla carta, avrebbe dovuto convivere con la restituzione e il riuso di porzioni importanti di aree. Dall'altro Novi Ligure: stabilimento del freddo e degli zincati, legato alla filiera dell'automotive, descritto come unico sito del gruppo in grado di produrre acciaio per quel comparto, inserito in una catena nazionale che parte dai coils laminati a caldo, transita per Genova e si completa a Novi con linee e processi ad alto valore. Il punto che Confindustria porta al centro, però, non è storico: è numerico. Il documento sostiene che gli obiettivi dell'Accordo di Programma (1999 e successive modifiche) non si siano concretizzati nei termini attesi, soprattutto su due indicatori: l'occupazione e la piena riconversione/riutilizzo delle aree. Sul fronte dei posti di lavoro, viene riportata una serie storica dei dipendenti a Cornigliano,



Genova Quotidiana**Genova, Voltri**

indicata come dato comunicato dall'azienda a Confindustria Genova, che descrive una discesa costante fino alla soglia attuale. ILVA ArcelorMittal ArcelorMittal Acciaierie d'Italia Acciaierie d'Italia Acciaierie d'Italia Acciaierie d'Italia Acciaierie d'Italia A questa curva, Confindustria affianca altri numeri che servono a sostenere l'idea di uno scollamento tra potenzialità autorizzate, produzione effettiva e ricadute occupazionali: la produzione a Cornigliano viene indicata oggi nell'ordine di 400-500 mila tonnellate annue, a fronte di un'Autorizzazione integrata ambientale da 2,2 milioni di tonnellate; e viene ricordato che nel 2017 la produzione era indicata attorno alle 700 mila tonnellate. La questione, però, non riguarda solo i volumi. Il documento insiste sulla dimensione e sul peso urbanistico-economico delle aree: dopo la dismissione a caldo, viene richiamato il passaggio di 343 mila metri quadrati a una società pubblica partecipata da Regione, Comune, Città Metropolitana e Invitalia, mentre per circa 1.050.000 metri quadrati viene indicato un diritto di superficie per 50 anni fino al 2065. È proprio questo vincolo temporale che Confindustria definisce incompatibile con qualunque sviluppo delle attività industriali e logistiche, specie in un contesto in cui viene citata l'Autorità portuale continua a manifestare l'esigenza di recuperare spazi per funzioni produttive connesse alla crescita del porto, esigenza che nel paper viene estesa anche all'aeroporto. Dentro questa cornice, la proposta assume una forma molto esplicita: Cornigliano, per Confindustria, va pensata come piattaforma a forte vocazione industriale e logistico-portuale, con la siderurgia limitata alle lavorazioni a valle oggi compatibili (nel testo si richiamano in particolare decatreno, decapaggio e linee di zincatura) e con un no secco all'ipotesi di installare un forno elettrico in compresenza con gli altri obiettivi dell'area. Il ragionamento che viene portato a supporto è anche di efficienza occupazionale: il documento afferma che l'occupazione tipicamente siderurgica vale circa 1, massimo 2 lavoratori ogni 1.000 metri quadrati, mentre le aziende industriali avrebbero una densità di occupazione di ordine di grandezza circa dieci volte maggiore. Sempre sul versante genovese, viene citato un precedente che Confindustria considera indicativo: l'insediamento di Ansaldo Energia nell'area a ridosso delle banchine, avviato dal 2016, interpretato come esempio di utilizzo portuale-industriale coerente con le esigenze logistiche della città. E viene aggiunto un altro elemento: in pochi mesi, Confindustria dichiara di aver raccolto 17 richieste di insediamento per superfici fino a 100 mila metri quadrati ciascuna, per un totale potenziale di circa 400 mila metri quadrati e 800 addetti complessivi, con la possibilità stimata che 180 posti possano essere coperti da lavoratori già presenti nell'area. Su Novi Ligure, invece, la linea è opposta: non solo difesa dello stabilimento, ma ambizione di crescita. Il paper lega questa prospettiva sia alla vocazione manifatturiera del territorio sia al potenziamento ferroviario connesso al Terzo Valico dei Giovi, e propone direttive di investimento che puntano a rendere lo stabilimento più autonomo dalla dipendenza dall'area a caldo di Taranto. Nella parte tecnica, vengono richiamati ammodernamenti alle linee (con enfasi sulla linea di ricottura continua, Continuous Annealing Processing Line) per produrre



Genova QuotidianaGenova, Voltri

acciai altoresistenziali di terza generazione (Advanced High Strength Steel), e viene citata anche la possibilità di aprire o rafforzare mercati come quello del lamierino magnetico, distinguendo tra acciai Grain Oriented e Non Grain Oriented e collegando quest'ultimo alla filiera dei motori elettrici. Nel quadro tracciato, Novi può anche diventare area di atterraggio per eventuali spostamenti di linee produttive che a Genova troverebbero ostacoli di spazio o compatibilità. La parte più politica del documento sta però nel metodo proposto, perché qui Confindustria lega direttamente la trasformazione delle aree a decisioni amministrative e di governance con scadenze ravvicinate. Il fulcro è chiedere che i soggetti dell'Accordo di Programma del 1999 concordino una modifica che porti alla restituzione entro il 2026 dell'intero diritto di superficie alla Società per Cornigliano; che lo Stato attribuisca al soggetto in gestione commissariale il compito di procedere alle bonifiche delle aree da restituire prima del 2065, lasciando in funzione gli impianti ritenuti compatibili; e che la trattativa su Taranto venga separata da quella su Cornigliano e Novi Ligure, pur senza escludere che un medesimo operatore possa risultare aggiudicatario di entrambe. A questo impianto si aggiungono altre leve di governance: l'idea di estendere la Società per Cornigliano anche a Novi con l'ingresso di Regione Piemonte, Comune di Novi Ligure e Provincia di Alessandria; l'indicazione che le banchine lato Polcevera e il canale di calma vadano in diretta gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, asservite a funzioni siderurgiche, industriali, energetiche e logistiche; e la proposta che la società pubblica gestisca l'offerta di insediamento con diritto di superficie, includendo anche obiettivi infrastrutturali e di completamento urbano, arrivando persino a ipotizzare Lavori Socialmente Utili come strumento transitorio per impiegare occupazione siderurgica. In controluce, la conclusione è una sola: Confindustria chiede di cambiare cornice, non di fare piccoli aggiustamenti. Cornigliano viene descritta come una risorsa scarsa e strategica per Genova, non sostituibile per dimensioni e posizione, e quindi non conservabile in una condizione di lunga attesa. Novi viene indicata come presidio industriale di qualità per l'automotive e, potenzialmente, per nuove filiere. Il messaggio politico-industriale che emerge dal position paper è che la chiusura del ciclo nazionale dell'acciaio non può tradursi, nel Nord-Ovest, in un semplice trascinamento della partita fin dentro il 2065: servono scelte prima, numeri verificabili, e una governance che separi i dossier, rimetta in circolo le aree e renda coerenti produzione, logistica e impatto sul territorio. Se non volete perdere le notizie seguite il nostro sito GenovaQuotidiana il nostro canale Bluesky , la nostra pagina X e la nostra pagina Facebook (ma tenete conto che Facebook sta cancellando in modo arbitrario molti dei nostri post quindi lì non trovate tutto). E iscrivetevi al canale Whatsapp dove vengono poste solo le notizie principali

Condividi: Mi piace:.



Genova Today

Genova, Voltri

Mancano i requisiti igienici: 400 kg di pesce sequestrati dalla capitaneria di porto di Genova

Alimenti che non possono essere commercializzati né introdotti sul territorio nazionale, sia per qualità sia per quantità, in quanto sprovvisti dei necessari requisiti di edibilità, tracciabilità e conformità sanitaria Una vasta operazione congiunta di controllo alle frontiere ha portato al sequestro e alla distruzione di circa 400 chili di pesce, alimenti privi dei necessari requisiti igienico sanitari e documentali previsti per legge. L'intervento è stato condotto dall'Agenzia delle dogane e dei monopoli , dalla guardia di finanza e dalla capitaneria di **porto di Genova**. La scoperta all'aeroporto di Malpensa I controlli hanno interessato 15 passeggeri in arrivo presso l'aeroporto di Milano Malpensa , provenienti dalla città di Wenzhou, in Cina . Nel corso delle verifiche sono stati intercettati circa 400 kg di prodotti ittici e derivati, privi dei requisiti. Tra i prodotti sequestrati figurano arca asiatica, bumalo in salamoia, carassio dorato fresco non eviscerato, gamberi di acqua dolce e gamberetti essiccati. Si tratta di alimenti che non possono essere commercializzati né introdotti sul territorio nazionale, sia per qualità sia per quantità, in quanto sprovvisti dei necessari requisiti di edibilità, tracciabilità e conformità sanitaria stabiliti dalle leggi nazionali ed europee. Sequestrati anche altri prodotti L'operazione non si è limitata ai soli prodotti ittici. Durante i controlli sono stati infatti sequestrati e distrutti anche 150 chilogrammi di prodotti vegetali introdotti in violazione del regolamento che disciplina l'importazione di materiali agricoli potenzialmente pericolosi per la salute delle colture europee. Infine, sono stati trovati e sequestrati 70 cosmetici importati in quantità eccedenti i limiti consentiti per uso personale: anche in questo caso esiste un regolamento europeo che impone restrizioni rigorose per l'ingresso nell'Unione di prodotti cosmetici non destinati alla vendita e privi delle necessarie verifiche di sicurezza.

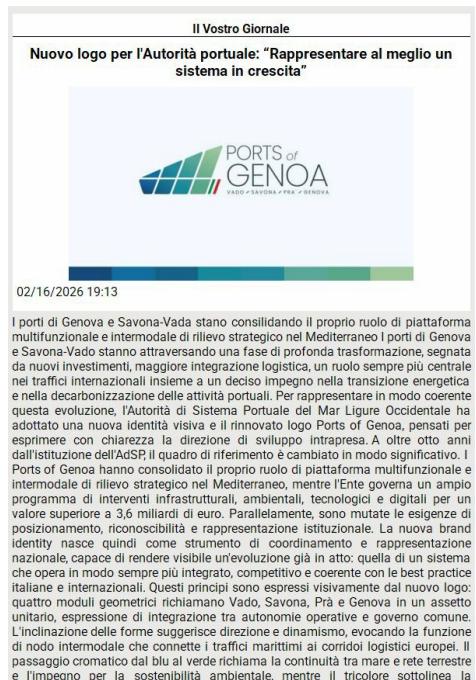


Il Vostro Giornale

Genova, Voltri

Nuovo logo per l'Autorità portuale: Rappresentare al meglio un sistema in crescita

I porti di Genova e Savona-Vado stanno consolidando il proprio ruolo di piattaforma multifunzionale e intermodale di rilievo strategico nel Mediterraneo. I porti di Genova e Savona-Vado stanno attraversando una fase di profonda trasformazione, segnata da nuovi investimenti, maggiore integrazione logistica, un ruolo sempre più centrale nei traffici internazionali insieme a un deciso impegno nella transizione energetica e nella decarbonizzazione delle attività portuali. Per rappresentare in modo coerente questa evoluzione, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha adottato una nuova identità visiva e il rinnovato logo Ports of Genoa, pensati per esprimere con chiarezza la direzione di sviluppo intrapresa. A oltre otto anni dall'istituzione dell'**AdSP**, il quadro di riferimento è cambiato in modo significativo. I Ports of Genoa hanno consolidato il proprio ruolo di piattaforma multifunzionale e intermodale di rilievo strategico nel Mediterraneo, mentre l'Ente governa un ampio programma di interventi infrastrutturali, ambientali, tecnologici e digitali per un valore superiore a 3,6 miliardi di euro. Parallelamente, sono mutate le esigenze di posizionamento, riconoscibilità e rappresentazione istituzionale. La nuova brand identity nasce quindi come strumento di coordinamento e rappresentazione nazionale, capace di rendere visibile un'evoluzione già in atto: quella di un sistema che opera in modo sempre più integrato, competitivo e coerente con le best practice italiane e internazionali. Questi principi sono espressi visivamente dal nuovo logo: quattro moduli geometrici richiamano Vado, Savona, Prà e Genova in un assetto unitario, espressione di integrazione tra autonomie operative e governo comune. L'inclinazione delle forme suggerisce direzione e dinamismo, evocando la funzione di nodo intermodale che connette i traffici marittimi ai corridoi logistici europei. Il passaggio cromatico dal blu al verde richiama la continuità tra mare e rete terrestre e l'impegno per la sostenibilità ambientale, mentre il tricolore sottolinea la dimensione nazionale e il ruolo strategico dell'**AdSP** nel sistema logistico italiano. La nuova immagine dell'Ente dichiara il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Matteo Paroli risponde all'esigenza di rappresentare in modo chiaro un sistema cresciuto in dimensione, responsabilità e complessità. Non è un'operazione estetica, ma uno strumento di governo e di rappresentanza istituzionale. Il nostro Sistema è oggi il primo in Italia per traffico diretto alle aree più produttive del Nord Ovest e svolge un ruolo centrale nei corridoi logistici europei. Era necessario disporre di un'identità capace di esprimere questa funzione strategica e di valorizzare il percorso compiuto. Il nuovo segno rende visibile un'evoluzione già in atto e rafforza la nostra capacità di rappresentare, in Italia e all'estero, un'infrastruttura determinante per la competitività del Paese. L'adozione della nuova identità visiva sarà implementata gradualmente su tutti i canali di comunicazione.



Il Vostro Giornale

Genova, Voltri

dell'Ente, assicurando uniformità espressiva e piena riconoscibilità istituzionale. Questo passaggio rappresenta un'evoluzione coerente con il percorso intrapreso e conferma l'impegno a rafforzare il coordinamento del Sistema, consolidarne il profilo a livello nazionale e accrescerne la capacità competitiva nei contesti internazionali.



La Gazzetta Marittima

Genova, Voltri

A Genova la guida della commissione Anci che si occupa di porti

Il vicesindaco Terrile: «Riconosciuto il ruolo strategico della mia città in questo campo» GENOVA. Al vicesindaco di Genova, Alessandro Terrile, titolare della delega di assessore ai rapporti porto-città, è stato affidato un importante incarico all'interno dell'Anci, l'organizzazione che raggruppa le amministrazioni comunali di tutta Italia: è stato nominato presidente della commissione permanente che si occupa di politiche del mare, demanio marittimo e porti di Anci. A darne notizia è il Comune di Genova, tenendo a sottolineare che a giudizio di Terrile, la nomina «riconosce a Genova un ruolo strategico nel panorama della blue economy nazionale». «Ringrazio la sindaca Silvia Salis, il presidente del consiglio nazionale Anci, Marco Fioravanti, e il presidente Anci, Gaetano Manfredi, per la fiducia che mi è stata accordata», dice Terrile: «La commissione svolge un ruolo fondamentale per garantire la voce dei Comuni, e quindi dei cittadini, nelle grandi trasformazioni in tema di portualità». Cosa accade se noi del naviglio minore siamo quasi guardati male Infrastrutture, innovazione e energia: questo l'identikit a prova del nove di un futuro incerto Nel mirino anche il toto-nomi per i segretari generali soprattutto a Livorno e Venezia Abbastanza bene i container, i ro-ro no. Exploit dei prodotti chimici: più che raddoppiati Sorpresa: nel pomeriggio di martedì il Molo Mediceo era accessibile sia da via Fagni che dal ponte ex Lips...

La Gazzetta Marittima
A Genova la guida della commissione Anci che si occupa di porti



02/16/2026 16:05

Il vicesindaco Terrile: «Riconosciuto il ruolo strategico della mia città in questo campo» GENOVA. Al vicesindaco di Genova, Alessandro Terrile, titolare della delega di assessore ai rapporti porto-città, è stato affidato un importante incarico all'interno dell'Anci, l'organizzazione che raggruppa le amministrazioni comunali di tutta Italia: è stato nominato presidente della commissione permanente che si occupa di politiche del mare, demanio marittimo e porti di Anci. A darne notizia è il Comune di Genova, tenendo a sottolineare che a giudizio di Terrile, la nomina «riconosce a Genova un ruolo strategico nel panorama della blue economy nazionale». «Ringrazio la sindaca Silvia Salis, il presidente del consiglio nazionale Anci, Marco Fioravanti, e il presidente Anci, Gaetano Manfredi, per la fiducia che mi è stata accordata», dice Terrile: «La commissione svolge un ruolo fondamentale per garantire la voce dei Comuni, e quindi dei cittadini, nelle grandi trasformazioni in tema di portualità». Cosa accade se noi del naviglio minore siamo quasi guardati male Infrastrutture, innovazione e energia: questo l'identikit a prova del nove di un futuro incerto Nel mirino anche il toto-nomi per i segretari generali soprattutto a Livorno e Venezia Abbastanza bene i container, i ro-ro no. Exploit dei prodotti chimici: più che raddoppiati Sorpresa: nel pomeriggio di martedì il Molo Mediceo era accessibile sia da via Fagni che dal ponte ex Lips...

Liguria 24

Genova, Voltri

Nuovo logo per l'Autorità portuale: Rappresentare al meglio un sistema in crescita

Redazione Ivg

I porti di Genova e Savona-Vado stanno attraversando una fase di profonda trasformazione, segnata da nuovi investimenti, maggiore integrazione logistica, un ruolo sempre più centrale nei traffici internazionali insieme a un deciso impegno nella transizione energetica e nella decarbonizzazione delle attività portuali. Per rappresentare in modo coerente questa evoluzione, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha adottato una nuova identità visiva e il rinnovato logo Ports of Genoa, pensati per esprimere con chiarezza la direzione di sviluppo intrapresa.

Liguria 24

Nuovo logo per l'Autorità portuale: "Rappresentare al meglio un sistema in crescita"



02/16/2026 19:23 Redazione Ivg

I porti di Genova e Savona-Vado stanno attraversando una fase di profonda trasformazione, segnata da nuovi investimenti, maggiore integrazione logistica, un ruolo sempre più centrale nei traffici internazionali insieme a un deciso impegno nella transizione energetica e nella decarbonizzazione delle attività portuali. Per rappresentare in modo coerente questa evoluzione, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha adottato una nuova identità visiva e il rinnovato logo Ports of Genoa, pensati per esprimere con chiarezza la direzione di sviluppo intrapresa.

Ex Ilva, patto d'acciaio del Nord: autonomia per Novi e Cornigliano

In un documento Confindustria Alessandria e Confindustria Genova si chiede la modifica dell'Accordo di Programma e il rafforzamento degli stabilimenti piemontesi e liguri. Nessuno spezzatino, ma una trattativa separata per garantirne l'attività Niente spezzatino, ma un destino il più possibile slegato alle incertezze della più grande acciaieria d'Europa. Gli industriali liguri e piemontesi alzano la voce e chiedono che il futuro degli stabilimenti ex Ilva di Novi Ligure (in Piemonte , a dispetto del nome) e Cornigliano Genova) venga separato da quello del mega impianto di Taranto, su cui continuano a gravare incognite industriali, ambientali e finanziarie. La proposta, messa nero su bianco da Confindustria Genova e Confindustria Alessandria , punta a svincolare la trattativa per i siti siderurgici del Nord-Ovest da quella per Taranto . Un doppio binario che, nelle intenzioni delle associazioni territoriali, consentirebbe di salvaguardare e rilanciare una filiera strategica senza restare impigliati nelle complesse vicende dell'ex Ilva pugliese. Tra altoforni e incertezze Taranto resta, nel bene e nel male, il nodo centrale della siderurgia italiana: altoforni che si spengono e si riaccendono, piani di riconversione verso il forno elettrico, criticità ambientali irrisolte e una difficile ricerca di investitori stabili. Una partita industriale e politica che procede tra rinvii e soluzioni tampone per scongiurare la chiusura definitiva. Proprio questa situazione di profonda instabilità preoccupa gli industriali del Nord-Ovest. Perché, spiegano nel documento, anche nel caso di una soluzione positiva per Taranto l'ammodernamento dell'area a caldo richiederà anni, con possibili ripercussioni sulla qualità dell'acciaio e sulla continuità delle forniture. Un fattore critico soprattutto per il mercato automotive, dove il rispetto rigoroso dei tempi di consegna è condizione essenziale per restare operativi nella supply chain. La proposta Il primo punto del documento è chiaro: lo Stato deve separare la trattativa per Taranto da quella per Cornigliano e Novi Ligure. Non è escluso che un unico soggetto possa aggiudicarsi entrambe le gare, beneficiando di economie di scala. Ma le procedure e soprattutto gli obiettivi industriali devono restare distinti. L'eventuale acquisizione degli asset da parte del fondo americano Flacks, osservano le due Confindustrie, non pregiudicherebbe il piano: trattandosi di un investitore finanziario, un successivo passaggio a un produttore siderurgico sarebbe coerente con la natura dell'operazione. Cornigliano e il nuovo Accordo di Programma Per Genova Cornigliano, il documento propone di rivedere l'Accordo di Programma del 1999, chiedendo entro il 2026 la restituzione del diritto di superficie alla Società per Cornigliano Spa. Lo Stato dovrebbe affidare alla società commissariata il compito di completare le bonifiche delle aree da restituire prima del 2065, mantenendo gli impianti produttivi destinati a restare operativi. Gli impianti in buono stato come decapaggio e zincatura potrebbero restare in



Lo Spiffero

Genova, Voltri

stretto collegamento logistico con Novi Ligure, sviluppando prodotti ad alto valore aggiunto come banda stagnata e lamierino magnetico. Unità d'intenti La proposta prevede inoltre il rafforzamento della Società per Cornigliano, estendendola a entrambi gli stabilimenti e coinvolgendo nuovi soci istituzionali: Regione Piemonte, Comune di Novi Ligure e Provincia di Alessandria. Le banchine lato Polcevera e canale di calma passerebbero sotto la gestione diretta dell'Autorità Portuale del Mar Ligure Occidentale (basata a Genova), a servizio di funzioni siderurgiche, industriali ed energetiche. Non manca poi un capitolo riservato al sociale: il nuovo Accordo di Programma potrebbe includere anche il ricorso a Lavori Socialmente Utili per garantire una gestione transitoria della situazione occupazionale. Novi Ligure, hub da potenziare Se Cornigliano è la cerniera portuale, Novi Ligure è il cuore manifatturiero del progetto. La sua vocazione industriale, unita al potenziamento ferroviario legato al Terzo Valico dei Giovi, rafforza secondo Confindustria la necessità non solo di conservare, ma di espandere l'attività. Le direttive di investimento sono precise: rilancio sul mercato automotive, ammodernamento delle linee produttive per produrre acciai altoresistenziali di terza generazione (AHSS), e soprattutto svincolo dalla dipendenza dall'area a caldo di Taranto. La vicinanza al porto di Genova e le connessioni ferroviarie rappresentano, in questo quadro, un forte vantaggio competitivo. Autonomia, non frammentazione Il messaggio che arriva da Alessandria e Genova può essere dunque riassunto in questo modo: nessuno spezzatino dell'ex Ilva, ma la possibilità per i siti del Nord di vivere e competere in modo autonomo, con una propria strategia industriale, infrastrutturale e logistica. Separare le trattative non significa dividere l'azienda, ma evitare che l'incertezza di Taranto trascini con sé stabilimenti che secondo gli industriali hanno le carte in regola per rilanciarsi. La partita ora passa al governo, chiamato a decidere se percorrere la strada di un destino unico o quella di una via autonoma per la siderurgia del Nord-Ovest, con più garanzie di restare in piedi e non essere trascinata a fondo dalla zavorra tarantina.



Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

L'AdSp del Mar Ligure Occidentale rinnova l'identità

GENOVA Una nuova immagine per rappresentare un sistema portuale in piena trasformazione. L' Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale ha adottato ufficialmente la nuova identità visiva e il rinnovato logo Ports of Genoa, segno distintivo di una fase di crescita che coinvolge i porti di Genova e SavonaVado. Negli ultimi anni lo scenario di riferimento è profondamente cambiato. A oltre otto anni dall'istituzione dell'AdSp, il sistema ha rafforzato il proprio ruolo di piattaforma logistica multifunzionale e intermodale strategica nel Mediterraneo, sostenuto da un imponente piano di investimenti che supera i 3,6 miliardi di euro. Interventi infrastrutturali, ambientali, tecnologici e digitali accompagnano una crescente centralità nei traffici internazionali e un impegno sempre più marcato nella transizione energetica e nella decarbonizzazione delle attività portuali. In questo contesto, la nuova brand identity non rappresenta un semplice restyling grafico, ma uno strumento di governo e di posizionamento istituzionale. L'obiettivo è rendere coerente e riconoscibile l'evoluzione di un sistema che opera in maniera integrata, competitiva e allineata alle migliori pratiche nazionali e internazionali. Il nuovo logo traduce visivamente questa strategia: quattro moduli geometrici richiamano i poli di Il Messaggero Marittimo I contenuti sono di esclusiva proprietà e non possono essere divulgati sotto alcuna forma se non con il consenso. Copyright © 2022 Edizioni Commerciali Marittime s.r.l. Sede sociale: Piazza Cavour, 12 Livorno | Ufficio Registro delle Imprese di Livorno n. 00088620497 | P.Iva 00088620497 | Capitale Sociale 100.000,00 interamente versati Vado, Savona, Prà e Genova, riuniti in un assetto unitario che esprime integrazione tra autonomie operative e governance comune. Le forme inclinate evocano dinamismo e direzione, sottolineando la funzione di nodo intermodale capace di connettere i traffici marittimi ai corridoi logistici europei. Il gradiente cromatico dal blu al verde richiama il legame tra mare e rete terrestre e l'attenzione alla sostenibilità ambientale, mentre il tricolore ribadisce la dimensione nazionale e il ruolo strategico dell'Autorità nel sistema logistico italiano. "La nuova immagine dell'Ente dichiara il presidente Matteo Paroli risponde all'esigenza di rappresentare in modo chiaro un sistema cresciuto in dimensione, responsabilità e complessità. Non è un'operazione estetica, ma uno strumento di rappresentanza istituzionale. Oggi il nostro sistema è il primo in Italia per traffici diretti alle aree produttive del Nord Ovest e svolge un ruolo centrale nei corridoi logistici europei. Era necessario disporre di un'identità capace di esprimere questa funzione strategica". L'adozione del nuovo marchio sarà progressiva e interesserà tutti i canali di comunicazione dell'Ente, con l'obiettivo di garantire uniformità e piena riconoscibilità. Un passaggio che si inserisce nel percorso di consolidamento del sistema portuale ligure occidentale, chiamato a rafforzare il proprio coordinamento interno e la propria competitività nei mercati internazionali.



Paroli: "Ad aprile inaugura il 70% della sopraelevata portuale". Ecco i vantaggi

Alleggerirà il traffico intorno alla zona del porto e di lungomare Canepa evitando blocchi quando ci sono assalti dei traghetti. Il rapporto, delicatissimo a Genova, tra città e porto. Le commistioni, a livello di traffico e inquinamento, che spesso rendono difficile la vita a chi abita nelle case che si affacciano sullo scalo, come ad esempio San Teodoro, Sampierdarena, Pra'. In tanti punti dell'intervista di Primocanale al presidente del porto di Genova-Savona **Matteo Paroli** si è toccato il tema relativo a questo equilibrio. Con un annuncio, ad esempio, che ha riguardato proprio il traffico intorno al porto. Meno rischi di congestione del traffico intorno al porto "Ad aprile, questo ve lo do come anteprima, aprile 2026, in questi casi è sempre bene specificare anche l'anno, inaugureremo il 70% della sopraelevata Ponte del Papa, credo sia questa la sua iconica denominazione. La apriremo per il primo 70%, mi sono assolutamente impegnato a farlo e ho chiesto alla mia direzione tecnica di assecondare questa mia volontà proprio perché l'apertura dell'opera, anche se non nella sua interezza, ad aprile, ci consentirà di affrontare l'estate, con la congestione derivante dall'aumento dei traffici rotabili e soprattutto dall'arrivo di importanti numeri di passeggeri destinati all'imbarco o allo sbarco, in maniera molto più efficiente di quanto non abbia sperimentato al mio arrivo a Genova lo scorso anno. Code all'imbarco per i traghetti a Genova Fu un bel battesimo... Un ottimo battesimo che però ci ha insegnato che non dobbiamo rassegnarci, ci sono strumenti per evitare simili disagi al porto e alla città e questo mi ha consentito di richiedere alla direzione tecnica, come le dicevo, di anticipare l'apertura almeno parziale, il totale dell'opera sarà collaudata a dicembre, ma ad aprile maggio noi avremo l'apertura del 70% dell'opera, quella che collega l'uscita del casello autostradale di aeroporto con Varco Etiopia, sostanzialmente un po' prima di Varco Etiopia: ci saranno due rampe di atterraggio che consentiranno ai mezzi pesanti di poter però confluire dalla soprelevata portuale direttamente in porto, non intersecando il traffico urbano di lungomare Canepa. Credo che sia un primo segnale di attenzione che il porto doverosamente deve dare alla città e che noi confidiamo alleggerirà moltissimo il traffico in ingresso e in uscita da quell'area. È evidente che poi i maggiori benefici dell'opera li percepiremo a dicembre 2026, nel momento in cui arriveremo fino all'uscita di San Benigno con ulteriori vantaggi sull'atterraggio anche in ambito traghetti di quello che sarà la maggior parte del traffico pesante".



Paroli: "Ad aprile inaugura il 70% della sopraelevata portuale". Ecco i vantaggi

02/16/2026 07:10

Elisabetta Biancalani

Alleggerirà il traffico intorno alla zona del porto e di lungomare Canepa evitando blocchi quando ci sono assalti dei traghetti! Il rapporto, delicatissimo a Genova, tra città e porto. Le commistioni, a livello di traffico e inquinamento, che spesso rendono difficile la vita a chi abita nelle case che si affacciano sullo scalo, come ad esempio San Teodoro, Sampierdarena, Pra'. In tanti punti dell'intervista di Primocanale al presidente del porto di Genova-Savona **Matteo Paroli** si è toccato il tema relativo a questo equilibrio. Con un annuncio, ad esempio, che ha riguardato proprio il traffico intorno al porto. Meno rischi di congestione del traffico intorno al porto "Ad aprile, questo ve lo do come anteprima, aprile 2026, in questi casi è sempre bene specificare anche l'anno, inaugureremo il 70% della sopraelevata Ponte del Papa, credo sia questa la sua iconica denominazione. La apriremo per il primo 70%, mi sono assolutamente impegnato a farlo e ho chiesto alla mia direzione tecnica di assecondare questa mia volontà proprio perché l'apertura dell'opera, anche se non nella sua interezza, ad aprile, ci consentirà di affrontare l'estate, con la congestione derivante dall'aumento dei traffici rotabili e soprattutto dall'arrivo di importanti numeri di passeggeri destinati all'imbarco o allo sbarco, in maniera molto più efficiente di quanto non abbia sperimentato al mio arrivo a Genova lo scorso anno. Code all'imbarco per i traghetti a Genova Fu un bel battesimo... Un ottimo battesimo che però ci ha insegnato che non dobbiamo rassegnarci, ci sono strumenti per evitare simili disagi al porto e alla città e questo mi ha consentito di richiedere alla direzione tecnica, come le dicevo, di anticipare l'apertura almeno parziale, il totale dell'opera sarà collaudata a dicembre, ma ad aprile maggio noi avremo l'apertura del 70% dell'opera, quella che collega l'uscita del casello autostradale di aeroporto con Varco Etiopia, sostanzialmente un po' prima di Varco Etiopia: ci saranno due rampe di atterraggio che consentiranno ai mezzi pesanti di poter però confluire dalla soprelevata portuale direttamente in porto, non intersecando il traffico urbano di lungomare Canepa. Credo che sia un primo segnale di attenzione che il porto doverosamente deve dare alla città e che noi confidiamo alleggerirà moltissimo il traffico in ingresso e in uscita da quell'area. È evidente che poi i maggiori benefici dell'opera li percepiremo a dicembre 2026, nel momento in cui arriveremo fino all'uscita di San Benigno con ulteriori vantaggi sull'atterraggio anche in ambito traghetti di quello che sarà la maggior parte del traffico pesante".

Sequestrati a Malpensa 400 chili di pesce stipato nelle valigie di turisti cinesi

La maxi operazione dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, dalla Guardia di finanza e dalla Capitaneria di **Porto di Genova**. Una vasta operazione congiunta condotta dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, dalla Guardia di finanza e dalla Capitaneria di **Porto di Genova**, ha portato alla scoperta e alla distruzione di un ingente quantitativo di prodotti ittici illegalmente importati dalla Cina. I controlli effettuati su 15 passeggeri in arrivo nello scalo internazionale di Milano Malpensa provenienti da Wenzhou hanno permesso di intercettare circa 400 kg di pesce e derivati privi dei necessari requisiti igienico-sanitari e documentali previsti dalla normativa europea e nazionale. I prodotti sequestrati Tra i prodotti ittici sequestrati figurano Arca asiatica, Bumalo in salamoia, Carassio dorato fresco non eviscerato, gamberi di acqua dolce e gamberetti essiccati. Si tratta di prodotti che non possono essere commercializzati né introdotti sul territorio nazionale sia per qualità che per quantità, poiché privi dei requisiti di edibilità, tracciabilità e conformità sanitaria richiesti dal Regolamento delegato Ue e dalla nomenclatura combinata doganale. Distrutti anche 150 kg di prodotti vegetali Nel corso dei controlli, sono stati sequestrati e successivamente distrutti anche 150 kg di prodotti vegetali introdotti in violazione del regolamento comunitario 2031/2016, normativa che disciplina l'importazione di vegetali e materiali agricoli potenzialmente pericolosi per la salute delle colture europee e 70 cosmetici importati in quantità eccedenti i limiti previsti per l'uso personale.



Confindustria, per ex Ilva a Novi e Cornigliano il futuro sono automotive e motori elettrici

Aggiornare le produzioni e sganciarsi da Taranto, sfruttando le infrastrutture del Terzo Valico e la vicinanza con il **porto di Genova** Innovazioni di prodotto, come l'introduzione di lamierino magnetico o di acciai di seconda e terza generazione adatti alla produzione di motori elettrici, sganciandosi dalla produzione di Taranto, e connessioni infrastrutturali da valorizzare, per gli stabilimenti ex Ilva di Piemonte e Liguria : le associazioni Confindustria Alessandria e **Genova** hanno predisposto una proposta di sviluppo dell'attività siderurgica e industriale delle aree ex Ilva di Novi Ligure e di Cornigliano. "In particolare, per quanto riguarda Novi, la vocazione manifatturiera e il potenziamento ferroviario grazie al Terzo Valico dei Giovi rendono evidente - spiega una nota - la necessità non solo di conservare, ma possibilmente espandere l'attività dello stabilimento" Novi, espandere la produzione focalizzandosi sul mercato automotive "Le direttive d'investimento - si legge ancora - devono necessariamente tendere a rilanciare la focalizzazione sul mercato automotive . In estrema sintesi servirebbe: avviare i necessari ammodernamenti alle linee produttive per produrre acciai altoresistenziali di terza generazione. Svincolarsi dalla dipendenza dall'area a caldo di Taranto, facendo leva sulle buone connessioni ferroviarie e la vicinanza al **porto di Genova** Gli investimenti: Novi potrebbe ampliarsi per accogliere linee produttive da Genova "Una volta rinsaldati i rapporti con il mercato auto - prosegue il comunicato - sarebbe opportuno avviare nuovi investimenti per la produzione di lamierino magnetico . Aprire questo mercato, oltre che per gli acciai Grain Oriented necessari ai trasformatori, avviando una produzione per acciai Non Grain Oriented soddisfarebbe anche i produttori di motori elettrici, presenti in gran numero in Italia nonostante l'assenza di produzione di materia prima . A seconda dell'evoluzione dello stabilimento di **Genova**, le aree di Novi sarebbero interessanti anche per eventuali spostamenti di linee produttive di difficile sviluppo futuro nel capoluogo ligure.



Ex Ilva, scontro sindacati-industriali sull'ipotesi "spezzatino"

Confindustria Alessandria e Confindustria Genova propongono un piano per gli stabilimenti del Nord, insorgono Fiom, Fim e Uilm: "Sciacallaggio sui lavoratori" "No alla separazione della trattativa su Taranto da quella degli stabilimenti del Nord". È la posizione di Fim, Fiom e Uilm dopo il comunicato di Confindustria Alessandria e Confindustria Genova, che invitano di fatto il Governo a dividere i negoziati sull'Ex Ilva. Una richiesta su cui i sindacati sollecitano "una determinata risposta da parte del governo". Per le organizzazioni metalmeccaniche "la priorità resta la tutela dell'occupazione in tutti gli stabilimenti. Emerge chiara la volontà di una vera e propria operazione di sciacallaggio ai danni dei lavoratori ex Ilva", un disegno "ora palesato senza scrupoli". Gli industriali piemontesi e liguri hanno di fatto predisposto una proposta di sviluppo alternativa per l'attività siderurgica e industriale delle aree ex Ilva di Novi Ligure e di Cornigliano. "In particolare, per quanto riguarda Novi, la vocazione manifatturiera e il potenziamento ferroviario grazie al Terzo Valico dei Giovi rendono evidente - spiegano - la necessità non solo di conservare, ma possibilmente espandere l'attività dello stabilimento". "Le direttive d'investimento - si legge ancora - devono necessariamente tendere a rilanciare la focalizzazione sul mercato automotive. In estrema sintesi servirebbe: avviare i necessari ammodernamenti alle linee produttive per produrre acciai altoresistenziali di terza generazione". E quindi: "Svincolarsi dalla dipendenza dall'area a caldo di Taranto, facendo leva sulle buone connessioni ferroviarie e la vicinanza al porto di Genova". Lo scontro è inevitabile. Fim, Fiom e Uilm ricordano invece che esiste "un accordo di programma che non può essere modificato senza il sindacato" e che "l'integrità del gruppo ha tutelato i lavoratori garantendo reddito e occupazione". "La sinergia industriale tra gli stabilimenti ha un unico obiettivo: difendere lavoro e prospettiva industriale", affermano, sottolineando che "sinergia non è sudditanza". I sindacati ribadiscono di essere "assolutamente favorevoli ai fornitori elettrici a Genova e a Taranto", e che "Genova e Novi Ligure devono avere le proprie produzioni da forno elettrico", soluzione "funzionale all'alimentazione degli impianti anche nei momenti di marcia ridotta di Taranto". "Le aree rappresentano un interesse economico che fa gola", aggiungono, ma "la soluzione non può arrivare con la resa e la svendita: i lavoratori e i loro rappresentanti non lo permetteranno".



Shipping Italy

Genova, Voltri

A Genova restituire aree ex Ilva a industria e porto

Nicola Capuzzo

Secondo un position paper di Confindustria Genova e Confindustria Alessandria le aree di Cornigliano hanno un fondamentale valore di attività logistico portuale non solo siderurgico e tanto meno non solo di unico gruppo operante in Italia Separare le partite per i diversi stabilimenti in particolare quella per Taranto da quelle per Cornigliano e Novi Ligure. Rivedere l'accordo di programma, siglato inizialmente nel 1999, i cui obiettivi sono stati raggiunti solo parzialmente, prevedendo la restituzione entro il 2026 di tutto il diritto di superficie delle aree interessate dalla attuale Acciaierie d'Italia alla Società per Cornigliano, per consentire finalmente alla ex Ilva di sprigionare il potenziale a favore non solo della siderurgia ma anche di altri ambiti produttivi e industriali. Sono due dei punti su cui si articola una proposta per il rilancio delle aree siderurgiche di Cornigliano e Novi Ligure presentata congiuntamente da Confindustria Genova e Confindustria Alessandria. Dopo una lunga disamina della storia della siderurgia italiana fino alla attuale trattativa in corso tra il ministero e il gruppo Flacks volta a verificare la possibilità di concludere gli accordi per tutte le proprietà dell'Amministrazione Straordinaria di Acciaierie d'Italia Spa il position paper delle due associazioni si concentra sulle prospettive attuali. Da un lato quelle per l'impianto di Cornigliano descritte come caso tipico di industria incastonata tra mare/porto e tessuto urbano che dal 2005 funziona soprattutto come sito di lavorazioni a valle mantenendo però un ruolo industriale e logistico-portuale. Passaggio chiave dell'accordo di programma, ricorda il documento, fu l'intesa istituzionalizzata per la restituzione di ampie aree, con il passaggio di 343.000 metri quadrati direttamente a Società per Cornigliano, ovvero la società pubblica costituita da Regione Liguria, Comune di Genova, Città Metropolitana di Genova e Invitalia, e per un'altra porzione da 1.050.000 metri quadrati il mantenimento in capo all'azienda per 50 anni fino al 2065, a fronte del raggiungimento di alcuni obiettivi, che ad oggi appaiono molto lontani. In particolare, evidenziano le associazioni, quello relativo al mantenimento e poi allo sviluppo occupazionale, dato che dai 2.596 dipendenti del 2006 nel 2025 l'azienda ne impiega ora solo 974, nonché quello relativo allo sviluppo produttivo, dato che a Cornigliano la produzione siderurgica è circa di 4/500.000 tonnellate, contro le circa 2.200.000 tonnellate per cui l'azienda gode di autorizzazione ambientale Aia. Dall'altro lato, l'impianto di Novi Ligure, su cui si concentra il cuore dei laminati e freddo e degli zincati, in particolare per la filiera dell'automotive. Il paper, come accennato, contesta innanzitutto il punto dell'accordo di programma che prevede il mantenimento del diritto di superficie fino al 2065 per un milione di metri quadrati a Cornigliano in capo all'azienda. Contrario ad ogni sviluppo delle attività industriali e logistiche a Genova, secondo le due associazioni confindustriali, tanto più

Shipping Italy

"A Genova restituire aree ex Ilva a industria e porto"



02/16/2026 13:03

Nicola Capuzzo

Secondo un position paper di Confindustria Genova e Confindustria Alessandria le aree di Cornigliano hanno "un fondamentale valore di attività logistico portuale non solo siderurgico e tanto meno non solo di unico gruppo operante in Italia". Separare le partite per i diversi stabilimenti – in particolare quella per Taranto da quelle per Cornigliano e Novi Ligure. Rivedere l'accordo di programma, siglato inizialmente nel 1999, i cui obiettivi sono stati raggiunti solo parzialmente, prevedendo la restituzione entro il 2026 di tutto il diritto di superficie delle aree interessate dalla attuale Acciaierie d'Italia alla Società per Cornigliano, per consentire finalmente alla ex Ilva di sprigionare il potenziale a favore non solo della siderurgia ma anche di altri ambiti produttivi e industriali. Sono due dei punti su cui si articola una proposta per il rilancio delle aree siderurgiche di Cornigliano e Novi Ligure presentata congiuntamente da Confindustria Genova e Confindustria Alessandria. Dopo una lunga disamina della storia della siderurgia italiana fino alla attuale trattativa in corso tra il ministero e il gruppo Flacks volta a verificare la possibilità di concludere gli accordi per tutte le proprietà dell'Amministrazione Straordinaria di Acciaierie d'Italia Spa – il position paper delle due associazioni si concentra sulle prospettive attuali. Da un lato quelle per l'impianto di Cornigliano – descritte come caso tipico di "industria incastonata tra mare/porto e tessuto urbano" – che dal 2005 funziona soprattutto come sito di lavorazioni a valle "mantenendo però un ruolo industriale e logistico-portuale". Passaggio chiave dell'accordo di programma, ricorda il documento, fu l'intesa istituzionalizzata per la restituzione di ampie aree, con il passaggio di 343.000 metri quadrati direttamente a Società per Cornigliano, ovvero la società pubblica costituita da Regione Liguria, Comune di Genova, Città Metropolitana di Genova e Invitalia, e per un'altra porzione da 1.050.000 metri quadrati il mantenimento in capo all'azienda per 50 anni fino al 2065, a fronte del raggiungimento di alcuni obiettivi, che ad oggi appaiono molto lontani. In particolare, evidenziano le associazioni, quello relativo al mantenimento e poi allo sviluppo occupazionale, dato che dai 2.596 dipendenti del 2006 nel 2025 l'azienda ne impiega ora solo 974, nonché quello relativo allo sviluppo produttivo, dato che a Cornigliano la produzione siderurgica è circa di 4/500.000 tonnellate, contro le circa 2.200.000 tonnellate per cui l'azienda gode di autorizzazione ambientale Aia. Dall'altro lato, l'impianto di Novi Ligure, su cui si concentra il cuore dei laminati e freddo e degli zincati, in particolare per la filiera dell'automotive. Il paper, come accennato, contesta innanzitutto il punto dell'accordo di programma che prevede il mantenimento del diritto di superficie fino al 2065 per un milione di metri quadrati a Cornigliano in capo all'azienda. Contrario ad ogni sviluppo delle attività industriali e logistiche a Genova, secondo le due associazioni confindustriali, tanto più

Shipping Italy

Genova, Voltri

sottolineano date le esigenze spesso manifestate ad esempio dalla Autorità di Sistema Portuale di voler recuperare spazi da riservare ad attività produttive connesse allo sviluppo del porto e le analoghe istanze avanzate dall'aeroporto. Al riguardo, il documento ricorda inoltre come l'occupazione di tipo siderurgico ammonti a circa 1, max 2 lavoratori ogni 1.000 mq, mentre le realtà di tipo industriale hanno una media di occupazione di grandezza 10 volte maggiore. Le aree di Cornigliano, insomma, hanno un fondamentale valore di attività logistico portuale non solo siderurgico e tanto meno non solo di unico gruppo operante in Italia, secondo le due associazioni. Pertanto, si legge ancora nel documento, per l'attività siderurgica si può mantenere in funzione al momento la linea di decatreno, decapaggio e le linee di zincatura mentre non è possibile preventivare di installare un forno elettrico in compresenza di altri obiettivi. Diverse le prospettive per Novi Ligure, che possono tenere le stesse attività attuali e i nuovi impianti (per esempio di banda stagnata e di lamierino magnetico) almeno per servire il mercato italiano. Data la vocazione manifatturiera dell'area e il potenziamento ferroviario grazie al Terzo Valico, è possibile ipotizzare una delle attività dello stabilimento, rilanciando la focalizzazione sul mercato automotive. Da queste premesse segue la proposta delle due associazioni. Il primo punto è prevedibilmente la modifica dell'accordo di programma, con il passaggio di tutto il diritto di superficie alla Società per Cornigliano. La stessa azienda dovrà procedere alla bonifica delle aree da restituirsì prima del 2065, salvo gli impianti e gli stabilimenti che rimarranno a Genova Cornigliano. Un altro punto centrale sarà la separazione della trattativa con Taranto da quella per Cornigliano e Novi Ligure. L'eventuale definitiva acquisizione degli asset del gruppo da parte di Flacks, non pregiudicherebbe quindi l'attuazione del piano sopra descritto. In questa prospettiva, inoltre, Società per Cornigliano Spa potrà espandersi includendo anche lo stabilimento di Novi e quindi aggiungendo ai suoi soci Regione Piemonte, Comune di Novi Ligure e Provincia di Alessandria. La proposta prevede inoltre che le banchine Iato Polcevera e canale di calma siano in diretta gestione dell'Autorità Portuale del Mar Ligure Occidentale, asservite a funzioni siderurgiche, industriali, energetiche e logistiche portuali, mentre Società per Cornigliano Spa gestirà l'offerta all'insediamento, garantendo diritto di superficie sia al settore siderurgico, sia a quello industriale sia per il miglioramento infrastrutturale. Il nuovo Accordo di Programma, infine, potrà anche prevedere Lavori Socialmente Utili per utilizzare transitoriamente occupazione per dipendenti siderurgici. 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

Genova, Voltri

Terrile presidente della commissione Politiche del mare e porti di Anci

"La commissione svolge un ruolo fondamentale per garantire la voce dei Comuni, e quindi dei cittadini, nelle grandi trasformazioni in tema di portualità" Il vicesindaco di Genova e assessore ai Rapporti Porto-Città, Alessandro Terrile (Pd), è stato nominato presidente della commissione permanente Politiche del mare, demanio marittimo e porti di Anci (Associazione Nazionale Comuni Italiani). "Ringrazio la sindaca, Silvia Salis, il presidente del consiglio nazionale Anci, Marco Fioravanti, e il presidente Anci, Gaetano Manfredi, per la fiducia accordatemi" è il commento del vicesindaco Terrile. "La commissione svolge un ruolo fondamentale per garantire la voce dei Comuni, e quindi dei cittadini, nelle grandi trasformazioni in tema di portualità. Sono orgoglioso per la nomina che riconosce, inoltre, a Genova un ruolo strategico nel panorama della blue economy nazionale". Terrile, avvocato, prima di essere eletto come vicesindaco di Genova è stato amministratore delegato della società Ente Bacini che gestisce i bacini di carenaggio del porto di Genova. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.

Shipping Italy

Terrile presidente della commissione Politiche del mare e porti di Anci



02/16/2026 21:47 Nicola Capuzzo

"La commissione svolge un ruolo fondamentale per garantire la voce dei Comuni, e quindi dei cittadini, nelle grandi trasformazioni in tema di portualità" Il vicesindaco di Genova e assessore ai Rapporti Porto-Città, Alessandro Terrile (Pd), è stato nominato presidente della commissione permanente Politiche del mare, demanio marittimo e porti di Anci (Associazione Nazionale Comuni Italiani). "Ringrazio la sindaca, Silvia Salis, il presidente del consiglio nazionale Anci, Marco Fioravanti, e il presidente Anci, Gaetano Manfredi, per la fiducia accordatemi" è il commento del vicesindaco Terrile. "La commissione svolge un ruolo fondamentale per garantire la voce dei Comuni, e quindi dei cittadini, nelle grandi trasformazioni in tema di portualità. Sono orgoglioso per la nomina che riconosce, inoltre, a Genova un ruolo strategico nel panorama della blue economy nazionale". Terrile, avvocato, prima di essere eletto come vicesindaco di Genova è stato amministratore delegato della società Ente Bacini che gestisce i bacini di carenaggio del porto di Genova. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.

AdI, Confindustria Genova chiede una trattativa separata

«Dividere il destino di Taranto da quello di Cornigliano e Novi Ligure. Nessun forno elettrico» TARANTO Portare avanti una trattativa separata per il futuro della siderurgia ex Ilva, distinguendo il destino di Taranto da quello di Genova-Cornigliano e Novi Ligure. È quanto chiede Confindustria Genova in un documento elaborato al termine di un lungo approfondimento sul caso industriale che riguarda una delle fabbriche simbolo della città: lo stabilimento siderurgico di Cornigliano. «Con l'accordo di programma di inizio degli anni Duemila, la fabbrica ha chiuso la sua area a caldo, concentrandosi sulle attività di laminazione, e soffre sempre più la crisi di Taranto, da cui dipende in modo esclusivo, con una produzione che in dieci anni è passata da 1,3 milioni di tonnellate a poco più di 300mila», ricordano dall'associazione degli industriali genovesi. Per questo, si legge nel position paper sulla siderurgia, «è venuto il momento di imporre una svolta a una vicenda che non si è mai risolta in modo compiuto». Secondo Confindustria Genova, la città ligure «non dovrà in futuro realizzare alcun forno elettrico, come prevede il piano del governo, ma al contrario dovrà ottimizzare e rimodulare le sue lavorazioni con Novi Ligure, potenziando le attività siderurgiche dello stabilimento del Basso Piemonte e ampliando le sue con lavorazioni industriali di altro tipo e aprendosi a servizi logistici». Per raggiungere questo obiettivo «sarà necessario restituire l'intero diritto di superficie di Cornigliano alla Società per Cornigliano, andando alla firma di un nuovo accordo di programma nel quale far entrare anche i soggetti di riferimento per gli impianti di Novi Ligure (Regione Piemonte, Comune di Novi Ligure e Provincia di Alessandria) e che possa prevedere lavori socialmente utili per gli addetti non impiegati nella siderurgia». «Dopo 25 anni di obiettivi solo parzialmente raggiunti sul piano dello sviluppo industriale, economico e occupazionale, i soggetti firmatari dell'accordo di programma del 1999 devono concordarne la modifica, chiedendo la restituzione entro il 2026 dell'intero diritto di superficie alla Società per Cornigliano», prosegue il documento. A quel punto «lo Stato darà alla stessa società il compito di procedere con la bonifica delle aree che dovranno essere restituite prima del 2065, a eccezione degli impianti e degli stabilimenti che rimarranno Cornigliano». Quanto agli impianti esistenti e in buono stato, «decapaggio e zincatura potranno rimanere in stretto collegamento logistico con lo stabilimento di Novi Ligure, dove svilupparsi con ottime prospettive anche con quegli impianti per altri prodotti e mercati molto importanti per l'Italia (banda stagnata e lamierino magnetico)». Anche nell'ipotesi di una conclusione della trattativa con Flacks Group, si potrebbe procedere secondo questo schema di separazione del futuro delle fabbriche, poiché «un ulteriore passaggio di proprietà ad altro produttore di acciaio sarebbe in linea con la natura finanziaria dell'acquisitore stesso». Infine, le banchine dello stabilimento di Cornigliano



SiderWeb

Genova, Voltri

affacciate sulla foce del torrente «passeranno alla gestione diretta dell'Autorità Portuale, asservite a funzioni siderurgiche, industriali, energetiche e logistiche portuali».



Per Confindustria le aree ex Ilva di Genova un fondamentale valore di attività logistico portuale

Le associazioni di Genova e Alessandria chiedono una revisione dell'accordo di programma e la restituzione all'industria e al porto delle superfici in capo all'azienda fino al 2065 di REDAZIONE SUPPLY CHAIN ITALY 16 Febbraio 2026 Separare le partite per i diversi stabilimenti in particolare quella per Taranto da quelle per Cornigliano e Novi Ligure. Rivedere l'accordo di programma, siglato inizialmente nel 1999, i cui obiettivi sono stati raggiunti solo parzialmente, prevedendo la restituzione entro il 2026 di tutto il diritto di superficie delle aree interessate dalla attuale Acciaierie d'Italia alla Società per Cornigliano, per consentire finalmente alla ex Ilva di sprigionare il potenziale a favore non solo della siderurgia ma anche di altri ambiti produttivi e industriali. Sono due dei punti su cui si articola una proposta per il rilancio delle aree siderurgiche di Cornigliano e Novi Ligure presentata congiuntamente da Confindustria Genova e Confindustria Alessandria. Dopo una lunga disamina della storia della siderurgia italiana fino alla attuale trattativa in corso tra il ministero e il gruppo Flacks volta a verificare la possibilità di concludere gli accordi per tutte le proprietà dell'Amministrazione Straordinaria di Acciaierie d'Italia Spa il position paper delle due associazioni si concentra sulle prospettive attuali. Da un lato quelle per l'impianto di Cornigliano descritto come caso tipico di industria incastonata tra mare/porto e tessuto urbano – che dal 2005 funziona soprattutto come sito di lavorazioni a valle “mantenendo però un ruolo industriale e logistico-portuale”. Passaggio chiave dell'accordo di programma, ricorda il documento, fu l'intesa istituzionalizzata per la restituzione di ampie aree, con il passaggio di 343.000 metri quadrati direttamente a Società per Cornigliano, ovvero la società pubblica costituita da Regione Liguria, Comune di Genova, Città Metropolitana di Genova e Invitalia, e per un'altra porzione da 1.050.000 metri quadrati il mantenimento in capo all'azienda per 50 anni fino al 2065, a fronte del raggiungimento di alcuni obiettivi, che ad oggi appaiono molto lontani. In particolare, evidenziano le associazioni, quello relativo al mantenimento e poi allo sviluppo occupazionale, dato che dai 2.596 dipendenti del 2006 nel 2025 l'azienda ne impiega ora solo 974, nonché quello relativo allo sviluppo produttivo, dato che a Cornigliano la produzione siderurgica è circa di 4/500.000 tonnellate, contro le circa 2.200.000 tonnellate per cui l'azienda gode di autorizzazione ambientale Aia. Dall'altro lato, l'impianto di Novi Ligure, su cui si concentra il cuore dei laminati e freddo e degli zincati, in particolare per la filiera dell'automotive. Il paper, come accennato, contesta innanzitutto il punto dell'accordo di programma che prevede il mantenimento del diritto di superficie fino al 2065 per un milione di metri quadrati a Cornigliano in capo all'azienda. Contrario ad ogni sviluppo delle attività industriali e logistiche a Genova, secondo le due associazioni confindustriali, tanto più

Supplychainitaly

Per Confindustria le aree ex Ilva di Genova "un fondamentale valore di attività logistico portuale"



02/16/2026 13:30

Le associazioni di Genova e Alessandria chiedono una revisione dell'accordo di programma e la "restituzione" all'industria e al porto delle superfici in capo all'azienda fino al 2065 di REDAZIONE SUPPLY CHAIN ITALY 16 Febbraio 2026 Separare le partite per i diversi stabilimenti - in particolare quella per Taranto da quella per Cornigliano e Novi Ligure. Rivedere l'accordo di programma, siglato inizialmente nel 1999, i cui obiettivi sono stati raggiunti solo parzialmente, prevedendo la restituzione entro il 2026 di tutto il diritto di superficie delle aree interessate dalla attuale Acciaierie d'Italia alla Società per Cornigliano, per consentire finalmente alla ex Ilva di sprigionare il potenziale a favore non solo della siderurgia ma anche di altri ambiti produttivi e industriali. Sono due dei punti su cui si articola una proposta per il rilancio delle aree siderurgiche di Cornigliano e Novi Ligure presentata congiuntamente da Confindustria Genova e Confindustria Alessandria. Dopo una lunga disamina della storia della siderurgia italiana fino alla attuale trattativa in corso tra il ministero e il gruppo Flacks volta a verificare la possibilità di concludere gli accordi per tutte le proprietà dell'Amministrazione Straordinaria di Acciaierie d'Italia Spa - il position paper delle due associazioni si concentra sulle prospettive attuali. Da un lato quelle per l'impianto di Cornigliano descritto come caso tipico di "industria incastonata tra mare/porto e tessuto urbano" - che dal 2005 funziona soprattutto come sito di lavorazioni a valle "mantenendo però un ruolo industriale e logistico-portuale". Passaggio chiave dell'accordo di programma, ricorda il documento, fu l'intesa istituzionalizzata per la restituzione di ampie aree, con il passaggio di 343.000 metri quadrati direttamente a Società per Cornigliano, ovvero la società pubblica costituita da Regione Liguria, Comune di Genova, Città Metropolitana di Genova e Invitalia, e per un'altra porzione da 1.050.000 metri quadrati il mantenimento in capo all'azienda per 50 anni fino al 2065, a fronte del raggiungimento di alcuni obiettivi, che ad oggi appaiono molto lontani. In particolare, evidenziano le associazioni, quello relativo al mantenimento e poi allo sviluppo occupazionale, dato che dai 2.596 dipendenti del 2006 nel 2025 l'azienda ne impiega ora solo 974, nonché quello relativo allo sviluppo produttivo, dato che a Cornigliano la produzione siderurgica è circa di 4/500.000 tonnellate, contro le circa 2.200.000 tonnellate per cui l'azienda gode di autorizzazione ambientale Aia. Dall'altro lato, l'impianto di Novi Ligure, su cui si concentra il cuore dei laminati e freddo e degli zincati, in particolare per la filiera dell'automotive. Il paper, come accennato, contesta innanzitutto il punto dell'accordo di programma che prevede il mantenimento del diritto di superficie fino al 2065 per un milione di metri quadrati a Cornigliano in capo all'azienda. Contrario ad ogni sviluppo delle attività industriali e logistiche a Genova, secondo le due associazioni confindustriali, tanto più

SupplychainitalyGenova, Voltri

sottolineano date le esigenze spesso manifestate ad esempio dalla Autorità di Sistema Portuale di voler recuperare spazi da riservare ad attività produttive connesse allo sviluppo del porto e le analoghe istanze avanzate dall'aeroporto. Al riguardo, il documento ricorda inoltre come l'occupazione di tipo siderurgico ammonti a circa 1, max 2 lavoratori ogni 1.000 mq, mentre le realtà di tipo industriale hanno una media di occupazione di grandezza 10 volte maggiore. Le aree di Cornigliano, insomma, hanno un fondamentale valore di attività logistico portuale non solo siderurgico e tanto meno non solo di unico gruppo operante in Italia, secondo le due associazioni. Pertanto, si legge ancora nel documento, per l'attività siderurgica si può mantenere in funzione al momento la linea di decatreno, decapaggio e le linee di zincatura mentre non è possibile preventivare di installare un forno elettrico in compresenza di altri obiettivi. Diverse le prospettive per Novi Ligure, che possono tenere le stesse attività attuali e i nuovi impianti (per esempio di banda stagnata e di lamierino magnetico) almeno per servire il mercato italiano. Data la vocazione manifatturiera dell'area e il potenziamento ferroviario grazie al Terzo Valico, è possibile ipotizzare una delle attività dello stabilimento, rilanciando la focalizzazione sul mercato automotive. Da queste premesse segue la proposta delle due associazioni. Il primo punto è prevedibilmente la modifica dell'accordo di programma, con il passaggio di tutto il diritto di superficie alla Società per Cornigliano. La stessa azienda dovrà procedere alla bonifica delle aree da restituirsì prima del 2065, salvo gli impianti e gli stabilimenti che rimarranno a Genova Cornigliano. Un altro punto centrale sarà la separazione della trattativa con Taranto da quella per Cornigliano e Novi Ligure. L'eventuale definitiva acquisizione degli asset del gruppo da parte di Flacks, non pregiudicherebbe quindi l'attuazione del piano sopra descritto. In questa prospettiva, inoltre, Società per Cornigliano Spa potrà espandersi includendo anche lo stabilimento di Novi e quindi aggiungendo ai suoi soci Regione Piemonte, Comune di Novi Ligure e Provincia di Alessandria. La proposta prevede inoltre che le banchine Iato Polcevera e canale di calma siano in diretta gestione dell'Autorità Portuale del Mar Ligure Occidentale, asservite a funzioni siderurgiche, industriali, energetiche e logistiche portuali, mentre Società per Cornigliano Spa gestirà l'offerta all'insediamento, garantendo diritto di superficie sia al settore siderurgico, sia a quello industriale sia per il miglioramento infrastrutturale. Il nuovo Accordo di Programma, infine, potrà anche prevedere Lavori Socialmente Utili per utilizzare transitoriamente occupazione per dipendenti siderurgici.



Ex Ilva, Confindustria Genova propone di separare il futuro di Genova e Novi Ligure da quello di Taranto

Il futuro industriale di Cornigliano e Novi Ligure potrebbe prendere una strada autonoma rispetto a quello di Taranto. È questa la linea tracciata dal documento congiunto di Confindustria Genova e Confindustria Alessandria, presentato nel pieno delle trattative nazionali sul destino di Acciaierie d'Italia, con l'obiettivo di rilanciare il Nord-Ovest e liberare entro il 2026 le aree attualmente vincolate. Al centro della proposta c'è lo stabilimento di Genova Cornigliano. Dopo la chiusura dell'area a caldo nel 2005, oltre un milione di metri quadrati sono rimasti concessi in diritto di superficie fino al 2065, bloccando di fatto uno sviluppo pieno delle attività industriali e logistiche legate al porto e all'aeroporto. Il documento sottolinea come gli obiettivi occupazionali dell'Accordo di Programma del 1999 non siano stati raggiunti: gli addetti sono scesi dai 2.596 del 2006 agli attuali 974, mentre la produzione, oggi intorno alle 400-500 mila tonnellate annue, resta ben al di sotto delle potenzialità autorizzate di 2,2 milioni. La proposta di Confindustria prevede una revisione dell'Accordo di Programma, con restituzione delle aree entro il 2026 e bonifica anticipata a carico dello Stato per le superfici non più utilizzate. Resterebbero operativi soltanto gli impianti strategici, come decapaggio e zincatura, mentre viene esclusa l'ipotesi di installare un forno elettrico a Cornigliano. Le aree libere, sottolineano gli industriali, assumono oggi un valore strategico che va oltre la siderurgia, essendo fondamentali per lo sviluppo logistico e portuale del Mar Ligure Occidentale. In quest'ottica, le banchine sul lato Polcevera e sul canale di calma dovrebbero passare sotto la gestione diretta dell'Autorità Portuale, mentre alla Società per Cornigliano spetterebbe il compito di coordinare nuovi insediamenti industriali, logistici e siderurgici. Diverso è lo scenario per Novi Ligure, polo specializzato nei laminati a freddo e nei prodotti zincati destinati all'automotive, oggi unico stabilimento del gruppo a servire il settore dei motori. Qui la strategia punta al rafforzamento e all'innovazione: ammodernamento delle linee produttive, sviluppo di acciai altoresistenziali di nuova generazione, riduzione della dipendenza dal ciclo a caldo di Taranto e investimenti nel lamierino magnetico, destinato al mercato dei motori elettrici. Il completamento del Terzo Valico è indicato come leva fondamentale per sostenere questa strategia. Uno dei passaggi chiave del documento è la richiesta di separare le trattative su Taranto da quelle su Cornigliano e Novi Ligure. Le esigenze del Nord porto, logistica, manifattura ad alto valore aggiunto vengono considerate diverse da quelle legate al ciclo integrale del Sud. L'obiettivo dichiarato è evitare che il destino industriale di Genova resti subordinato alle scelte sullo stabilimento pugliese. Dopo 25 anni di trasformazioni incomplete, Confindustria chiede l'apertura di una nuova fase, con al centro il sistema produttivo e logistico del Nord-Ovest e Genova in prima linea. Per restare



TeleNord

Genova, Voltri

sempre aggiornati sulle principali notizie sulla Liguria seguitemi sul canale Telenord, su Whatsapp, su Instagram, su Youtube e su Facebook. Condividi:.



ZIs della Spezia: mercoledì 18/2 evento sulle opportunità di sviluppo per le imprese

Organizzato da Confindustria La Spezia per illustrare le opportunità amministrative, fiscali e doganali della Zona logistica semplificata Le Zone Logistiche Semplificate rappresentano uno dei più importanti strumenti di politica industriale per rafforzare la competitività delle aree portuali e retroportuali. Per illustrare questa importante realtà, Confindustria La Spezia organizza l'evento: "Zona Logistica Semplificata **Porto e Retroporto della Spezia - Opportunità di sviluppo per imprese e territorio**" in programma mercoledì 18 febbraio alle ore 15.00, presso la propria sede. L'iniziativa nasce con l'obiettivo di fornire alle aziende un quadro chiaro e operativo delle opportunità amministrative, fiscali e doganali legate alla ZIs : procedure autorizzative più rapide e unificate, riduzione dei tempi burocratici, credito d'imposta per gli investimenti produttivi, possibili agevolazioni doganali e una governance dedicata capace di coordinare enti e istituzioni. La ZIs punta, infatti, a creare un contesto più favorevole per attrarre nuovi investimenti, sostenere l'ammodernamento delle imprese già insediate e rafforzare il ruolo del sistema logistico spezzino come hub strategico delle catene del valore europee e globali. Dichiara Alessandro Laghezza presidente di Confindustria La Spezia: «La Zona Logistica Semplificata rappresenta una leva strategica concreta per la crescita delle imprese e del territorio. Come Confindustria La Spezia sentiamo la responsabilità di accompagnare questa fase non solo con un ruolo di rappresentanza, ma soprattutto con un impegno operativo: vogliamo essere un punto di riferimento stabile per le aziende, facilitando il dialogo con le istituzioni, supportando la comprensione delle opportunità normative e fiscali e promuovendo l'incontro tra domanda e offerta di aree produttive. La ZIs deve diventare uno strumento realmente utilizzabile dalle imprese, non solo un'opportunità sulla carta. Per questo lavoreremo a stretto contatto con Comuni, Regione, Autorità Portuale e stakeholder locali per costruire un ecosistema favorevole agli investimenti, capace di attrarre nuove realtà produttive, generare occupazione qualificata e rafforzare il ruolo della Spezia come hub logistico e industriale di riferimento nel panorama nazionale ed europeo». Dopo i saluti istituzionali di Andrea Cantadori prefetto della Spezia e di Mario Gerini presidente di Confindustria Liguria, aprirà i lavori Alessandro Laghezza - presidente Confindustria La Spezia. Seguiranno gli interventi di Jacopo Riccardi - Regione Liguria: "Avvio ZIs e semplificazioni amministrative"; Simona Altrui - Confindustria: "Sostegno agli investimenti - Credito d'imposta ZIs"; seguirà la Tavola rotonda: "Is leva di competitività e sviluppo del territorio" con: Alessio Piana - assessore Sviluppo economico, Industria, Blue Economy, Porti, Logistica Regione Liguria; Giacomo Giampedrone - assessore Difesa del suolo, Protezione civile, Infrastrutture e Viabilità Regione Liguria; Pierluigi Peracchini - presidente Provincia della Spezia; Bruno Pisano

BizJournal Liguria

ZIs della Spezia: mercoledì 18/2 evento sulle opportunità di sviluppo per le imprese



**ZONALOGISTICA
SEMPLIFICATA
PORTO E RETROPORTO
DELLA SPEZIA**
**OPPORTUNITÀ
DI SVILUPPO
PER IMPRESE
E TERRITORIO**



18.02.2026 ORE 14.30
CONFININDUSTRIA LA SPEZIA

02/16/2026 10:13

Organizzato da Confindustria La Spezia per illustrare le opportunità amministrative, fiscali e doganali della Zona logistica semplificata Le Zone Logistiche Semplificate rappresentano uno dei più importanti strumenti di politica industriale per rafforzare la competitività delle aree portuali e retroportuali. Per illustrare questa importante realtà, Confindustria La Spezia organizza l'evento: "Zona Logistica Semplificata Porto e Retroporto della Spezia - Opportunità di sviluppo per imprese e territorio" in programma mercoledì 18 febbraio alle ore 15.00, presso la propria sede. L'iniziativa nasce con l'obiettivo di fornire alle aziende un quadro chiaro e operativo delle opportunità amministrative, fiscali e doganali legate alla ZIs : procedure autorizzative più rapide e unificate, riduzione dei tempi burocratici, credito d'imposta per gli investimenti produttivi, possibili agevolazioni doganali e una governance dedicata capace di coordinare enti e istituzioni. La ZIs punta, infatti, a creare un contesto più favorevole per attrarre nuovi investimenti, sostenere l'ammodernamento delle imprese già insediate e rafforzare il ruolo del sistema logistico spezzino come hub strategico delle catene del valore europee e globali. Dichiara Alessandro Laghezza presidente di Confindustria La Spezia: «La Zona Logistica Semplificata rappresenta una leva strategica concreta per la crescita delle imprese e del territorio. Come Confindustria La Spezia sentiamo la responsabilità di accompagnare questa fase non solo con un ruolo di rappresentanza, ma soprattutto con un impegno operativo: vogliamo essere un punto di riferimento stabile per le aziende, facilitando il dialogo con le istituzioni, supportando la comprensione delle opportunità normative e fiscali e promuovendo l'incontro tra domanda e offerta di aree produttive. La ZIs deve diventare uno strumento realmente utilizzabile dalle imprese, non solo un'opportunità sulla carta. Per questo lavoreremo a stretto contatto con Comuni, Regione, Autorità Portuale e stakeholder locali per costruire un ecosistema favorevole agli investimenti, capace di attrarre nuove realtà produttive, generare occupazione qualificata e rafforzare il ruolo della Spezia come hub logistico e industriale di riferimento nel panorama nazionale ed europeo». Dopo i saluti istituzionali di Andrea Cantadori prefetto della Spezia e di Mario Gerini presidente di Confindustria Liguria, aprirà i lavori Alessandro Laghezza - presidente Confindustria La Spezia. Seguiranno gli interventi di Jacopo Riccardi - Regione Liguria: "Avvio ZIs e semplificazioni amministrative"; Simona Altrui - Confindustria: "Sostegno agli investimenti - Credito d'imposta ZIs"; seguirà la Tavola rotonda: "Is leva di competitività e sviluppo del territorio" con: Alessio Piana - assessore Sviluppo economico, Industria, Blue Economy, Porti, Logistica Regione Liguria; Giacomo Giampedrone - assessore Difesa del suolo, Protezione civile, Infrastrutture e Viabilità Regione Liguria; Pierluigi Peracchini - presidente Provincia della Spezia; Bruno Pisano

BizJournal Liguria

La Spezia

- presidente Autorità Portuale Mar Ligure Orientale; Alessandro Laghezza - presidente Confindustria La Spezia. Modera: Raoul de Forcade - Il Sole 24 Ore. Chiuderà i lavori Marco Bucci Presidente Regione Liguria La partecipazione è libera previa iscrizione su www.confindustriasp.it Tags: Confindustria La Spezia zls spezia zona logistica semplificata Direttore Responsabile: Odoardo Scaletti Invio Comunicati: Redazione: online@bjliguria.it Telefono: (+39) 393 887 8103 Pubblicità: Mail: commerciale@bjliguria.it Autorizzazione tribunale di Genova n. 15/2005 del 16 luglio 2005. Editore : Media4puntozero srl Via Maragliano, 10 16121 - Genova C.F. 02487770998.



Messaggero Marittimo

La Spezia

ZLS Spezia, leva per investimenti e logistica

LA SPEZIA Le Zone Logistiche Semplificate entrano nel vivo del dibattito economico ligure come strumento di politica industriale capace di incidere concretamente sulla competitività dei territori portuali. Non più solo un quadro normativo di riferimento, ma una leva operativa per attrarre investimenti, ridurre i tempi amministrativi e rafforzare il ruolo dei porti nelle catene del valore europee. Con questa impostazione Confindustria La Spezia promuove il 18 febbraio, nella propria sede, un incontro dedicato alla ZLS del porto e retroporto spezzino, pensato per offrire alle imprese un orientamento chiaro sulle opportunità fiscali, doganali e procedurali connesse al nuovo regime. Al centro dell'attenzione vi sono autorizzazioni più snelle, sportelli unificati, credito d'imposta per gli investimenti produttivi e una governance in grado di coordinare in modo stabile istituzioni ed enti coinvolti. L'obiettivo dichiarato è costruire un ecosistema favorevole allo sviluppo industriale e logistico, capace di sostenere sia l'insediamento di nuove attività sia l'ammodernamento di quelle esistenti. In questa prospettiva la ZLS viene letta come fattore di posizionamento strategico della Spezia nei flussi commerciali internazionali. Il presidente di Confindustria La Spezia, Alessandro Laghezza, sottolinea che la Zona Logistica Semplificata rappresenta una leva strategica concreta per la crescita delle imprese e del territorio e rimarca la volontà dell'associazione di affiancare le aziende in modo operativo, favorendo il dialogo con le istituzioni e la comprensione delle opportunità normative e fiscali. La sfida, osserva, è trasformare la ZLS in uno strumento realmente utilizzabile, capace di generare occupazione qualificata e di consolidare il profilo della Spezia come hub logistico-industriale di rilievo nazionale ed europeo. L'incontro vedrà la partecipazione di rappresentanti istituzionali, Regione Liguria e Autorità di Sistema Portuale, con una tavola rotonda dedicata al ruolo della ZLS come motore di competitività territoriale. A chiudere i lavori sarà il presidente della Regione Liguria, Marco Bucci, a conferma della valenza strategica attribuita allo strumento a livello regionale.

The banner features the Confindustria logo and the text: "ZONA LOGISTICA SEMPLIFICATA PORTO E RETROPORTO DELLA SPEZIA OPPORTUNITÀ DI SVILUPPO PER IMPRESE E TERRITORIO". It also includes the date "18.02.2026 - ORE 14.30" and the location "CONFININDUSTRIA LA SPEZIA". Below the text is a small map of the port area.

ZLS Spezia, leva per investimenti e logistica

LA SPEZIA – Le Zone Logistiche Semplificate entrano nel vivo del dibattito economico ligure come strumento di politica industriale capace di incidere concretamente sulla competitività dei territori portuali. Non più solo un quadro normativo di riferimento, ma una leva operativa per attrarre investimenti, ridurre i tempi amministrativi e rafforzare il ruolo dei porti nelle catene del valore europee. Con questa impostazione Confindustria La Spezia promuove il 18 febbraio, nella propria sede, un incontro dedicato alla ZLS del porto e retroporto spezzino, pensato per offrire alle imprese un orientamento chiaro sulle opportunità fiscali, doganali e procedurali connesse al nuovo regime. Al centro dell'attenzione vi sono autorizzazioni più snelle, sportelli unificati, credito d'imposta per gli investimenti produttivi e una governance in grado di coordinare in modo stabile istituzioni ed enti coinvolti. L'obiettivo dichiarato è costruire un ecosistema favorevole allo sviluppo industriale e logistico, capace di sostenere sia l'insediamento di nuove attività sia l'ammodernamento di quelle esistenti. In questa prospettiva la ZLS viene letta come fattore di posizionamento strategico della Spezia nei flussi commerciali internazionali. Il presidente di Confindustria La Spezia, Alessandro Laghezza, sottolinea che l'la Zona Logistica Semplificata rappresenta una leva strategica concreta per la crescita delle imprese e del territorio.

Il Messaggero Marittimo - I contenuti sono di esclusiva proprietà e non possono essere divulgati sotto alcuna forma se non con il consenso. Copyright © 2026 - Editrice Commerciale Marittima s.r.l. Sede sociale: Piazza Cavour, 12 - Genova | Ufficio Registro delle Imprese di Genova n. 0008902497 | P.IVA 0008902497 | Capitale Sociale € 150.000,00 incremento versato

Arrivata al porto di Ravenna la nave Ong 'Solidaire'

A bordo 120 migranti. E' il 25/o sbarco nello scalo romagnolo di una nave Ong dal 2022 E' attraccata al **Porto di Ravenna** la nave Ong tedesca 'Solidaire' con a bordo 120 migranti. Si tratta del 25/o arrivo nello scalo romagnolo di una nave di una Ong dal 2022. Sabato una 25enne, con il figlio di 18 mesi ed il fratello della ragazza - tratti in salvo nei giorni scorsi nel mar Mediterraneo - erano stati fatti sbarcare a Brindisi senza attendere l'arrivo dell'imbarcazione al **porto** ravennate. E' la terza volta che la 'Solidaire' approda a **Ravenna** dopo gli sbarchi del 6 maggio e del 14 giugno. Giovedì scorso, in una lunga nota, il sindaco, Alessandro Barattoni, aveva bollato come "solita propaganda sui migranti", l'annunciato arrivo del natante commentato la decisione del Governo di riassegnare **Ravenna** come scalo di sbarco dopo oltre cinque mesi.



Arrivata al porto di Ravenna la nave della ong "Solidaire", a bordo 114 migranti

Dopo gli accertamenti sanitari e di polizia, adulti e famiglie verranno portati a Bologna e da lì ripartiti tra le province dell'Emilia-Romagna. Destinati fuori regione 49 minori non accompagnati Scendono lentamente dalla nave per salire sul pullman della Croce Rossa. Uomini, donne, bambini. Nuovo sbarco di migranti al **porto** di Fabbrica Vecchia a Marina di **Ravenna**. Il 25esimo, da fine 2022. Sono in , tra cui 49 minori non accompagnati e altri tre con i genitori. Diverse le provenienze: principalmente somali e del Sud Sudan, ma a bordo si contano anche pakistani, bengalesi, afgani, un siriano e un egiziano. Per loro, questo è il termine di una lunga navigazione. L'imbarcazione della ong argentina Solidaire li aveva infatti soccorsi nelle acque tra Tunisia, Libia e Malta. Discrete le condizioni di salute, riferisce la prefettura. Dopo gli accertamenti sanitari e di polizia, adulti e famiglie verranno portati a Bologna e da lì ripartiti tra le province della regione . I minori non accompagnati, invece, sono destinati a strutture fuori dall'Emilia-Romagna , tra Campobasso, Chieti e Firenze. Un nuovo sbarco a **Ravenna**, dunque, a quasi sei mesi di distanza dal precedente, mentre in città tiene banco l'inchiesta sulle certificazioni per l'idoneità ai centri per il rimpatrio (Cpr) , che vede sei medici indagati. Oggi flash mob di solidarietà ai sanitari davanti all'ospedale di **Ravenna** e al Bufalini di Cesena.



Ravenna Today

Ravenna

Giunta in porto la nave 'Solidaire', partito lo sbarco degli oltre cento migranti a bordo

Si tratta del 25esimo sbarco di migranti per Ravenna, il primo dopo quasi sei mesi. È attraccata al **porto** di Fabbrica Vecchia a Marina di Ravenna questa mattina la nave della ong Solidaire che nei giorni scorsi ha tratto in salvo 120 migranti nelle acque del mar Mediterraneo. Una traversata partita ben cinque giorni fa, con lo sbarco che era inizialmente previsto nella notte fra sabato e domenica. Come spiega Rai News, tuttavia, sarebbe stato necessario uno sbarco di emergenza a Brindisi per far scendere dalla nave una donna di 25 anni, insieme a suo fratello e al figlio di 18 mesi. I tre sono poi stati affidati al pronto soccorso della città pugliese. Questo quindi chiarirebbe il ritardo nell'arrivo della nave a Ravenna. Sono state quindi avviate le operazioni di sbarco in banchina, con il personale sanitario e delle forze dell'ordine impegnati nelle attività del caso. Per Ravenna si tratta del 25esimo sbarco dal 31 dicembre 2022 e il primo a quasi sei mesi di distanza dal precedente arrivo di una nave di migranti.



Sbarcati i migranti della Solidaire, 52 sono minorenni. De Pascale: "Umanità e organizzazione sono i nostri principi"

Al circolo nautico della Standiana saranno completate le procedure di identificazione e gli approfondimenti sanitari e sociali. Sono ormai concluse le operazioni di sbarco della nave della ong Solidaire (battente bandiera tedesca), arrivata questa mattina alla banchina della Fabbrica Vecchia del porto di Marina di Ravenna+. Terminate le verifiche a bordo delle condizioni sanitarie dei passeggeri, non pomeriggio le operazioni di sbarco si sono avviate alla conclusione. Le persone a bordo, che sono state soccorse nel corso di tre interventi nel mar Mediterraneo . Nel bilancio finale fornito dalla Regione sono 114 le persone sbarcate, 52 sono minori e di questi 49 non sono accompagnati. Quasi tutti sono in buone condizioni sanitarie. A coordinare le operazioni il Comune di Ravenna, la Prefettura, le forze dell'ordine, la Croce Rossa, la Protezione civile e i medici dell'Uffici di Sanità Marittima, Aerea e di Frontiera (Usmaf). Presente sul posto il delegato del presidente de Pascale per l'immigrazione e la cooperazione, Luca Rizzo Nervo. "Come sempre la Regione Emilia-Romagna farà la propria parte affinché queste persone, costrette a fuggire da situazioni drammatiche, possano ricevere l'aiuto di cui hanno urgente bisogno - afferma il presidente della Regione Michele de Pascale - La nostra politica di accoglienza mette al centro due principi fondamentali: umanità e organizzazione, e anche in questa occasione ci siamo fatti trovare pronti a ricevere con dignità persone che hanno trascorso molti giorni in mare dopo essere sopravvissuti a un naufragio. A tutti gli operatori che in queste ore stanno lavorando senza sosta con professionalità e generosità, per prestare le cure necessarie a coloro che ne hanno più bisogno, va il ringraziamento della Regione Emilia-Romagna". Terminate le operazioni di sbarco, i passeggeri transiteranno nei locali del circolo nautico della Standiana, dove saranno completate le procedure di identificazione e saranno fatti ulteriori approfondimenti sanitari e sociali per far partire la presa in carico.



02/16/2026 15:27

Al circolo nautico della Standiana saranno completate le procedure di identificazione e gli approfondimenti sanitari e sociali. Sono ormai concluse le operazioni di sbarco della nave della ong Solidaire (battente bandiera tedesca), arrivata questa mattina alla banchina della Fabbrica Vecchia del porto di Marina di Ravenna+. Terminate le verifiche a bordo delle condizioni sanitarie dei passeggeri, non pomeriggio le operazioni di sbarco si sono avviate alla conclusione. Le persone a bordo, che sono state soccorse nel corso di tre interventi nel mar Mediterraneo . Nel bilancio finale fornito dalla Regione sono 114 le persone sbarcate, 52 sono minori e di questi 49 non sono accompagnati. Quasi tutti sono in buone condizioni sanitarie. A coordinare le operazioni il Comune di Ravenna, la Prefettura, le forze dell'ordine, la Croce Rossa, la Protezione civile e i medici dell'Uffici di Sanità Marittima, Aerea e di Frontiera (Usmaf). Presente sul posto il delegato del presidente de Pascale per l'immigrazione e la cooperazione, Luca Rizzo Nervo. "Come sempre la Regione Emilia-Romagna farà la propria parte affinché queste persone, costrette a fuggire da situazioni drammatiche, possano ricevere l'aiuto di cui hanno urgente bisogno - afferma il presidente della Regione Michele de Pascale - La nostra politica di accoglienza mette al centro due principi fondamentali: umanità e organizzazione, e anche in questa occasione ci siamo fatti trovare pronti a ricevere con dignità persone che hanno trascorso molti giorni in mare dopo essere sopravvissuti a un naufragio. A tutti gli operatori che in queste ore stanno lavorando senza sosta con professionalità e generosità, per prestare le cure necessarie a coloro che ne hanno più bisogno, va il ringraziamento della Regione Emilia-Romagna". Terminate le operazioni di sbarco, i passeggeri transiteranno nei locali del circolo nautico della Standiana, dove saranno completate le procedure di identificazione e saranno fatti ulteriori approfondimenti sanitari e sociali per far partire la presa in carico.

FOTO - Arrivata a Marina la nave ONG Solidaire con 114 migranti a bordo

Le operazioni di sbarco si sono concluse alle 13.30, 50 i minori non accompagnati che saranno accolti in strutture fuori regione Sono iniziate alle ore 10.30, presso la banchina "Fabbrica Vecchia" di Marina di Ravenna, le operazioni di sbarco e accoglienza della nave ONG Solidaire , di bandiera tedesca, giunta per la terza volta nel porto ravennate. A bordo dell'imbarcazione viaggiavano 114 migranti: La maggior parte delle persone proviene da Somalia, Pakistan e Sud Sudan; sono inoltre presenti cittadini di Afghanistan, Bangladesh, Siria, Eritrea ed Egitto. Il dispositivo di accoglienza, coordinato dalla Prefettura, ha operato secondo un modello organizzativo ormai consolidato, che ha visto l'impiego del personale delle Forze dell'Ordine, della Capitaneria di Porto - Guardia Costiera, della Polizia Locale, dei Vigili del Fuoco, dei Servizi Sociali del Comune di Ravenna, nonché degli operatori sanitari (medici e infermieri) della Croce Rossa, dell'USMAF e dell'AUSL Romagna. Fondamentale, come sempre, il contributo del volontariato e dei mediatori culturali. « Ravenna continua a dimostrare, con concretezza e senso di responsabilità, la propria capacità di affrontare situazioni complesse attraverso un lavoro di squadra che coinvolge tutte le componenti del territorio - ha dichiarato il Prefetto Ricciardi -. Ogni sbarco rappresenta un momento particolarmente impegnativo, che viene gestito grazie alla sinergia tra istituzioni, amministrazioni locali, autorità portuale, forze dell'ordine, operatori sanitari e realtà del volontariato. La nostra provincia sta offrendo un contributo significativo nell'ambito del sistema nazionale di accoglienza, facendo leva su un'organizzazione strutturata e su una rete territoriale che nel tempo ha dimostrato affidabilità, coesione ed efficienza. È proprio questa collaborazione tra le diverse componenti locali a garantire una gestione ordinata, efficace e rispettosa delle persone ». Le operazioni di sbarco si sono concluse alle ore 13.30. Sono quindi immediatamente iniziati gli screening sanitari di secondo livello e gli adempimenti di polizia presso la Standiana. Le attività proseguiranno nelle prossime ore fino al completamento delle procedure e al successivo trasferimento dei migranti verso le strutture di destinazione individuate dal sistema di accoglienza: i minori stranieri non accompagnati saranno accolti in strutture fuori regione; gli altri saranno ridistribuiti nelle varie strutture di accoglienza presenti in Emilia-Romagna.



Tele Romagna 24

Ravenna

RAVENNA: Arrivata al porto la nave Ong 'Solidaire'

E' attraccata al **Porto di Ravenna** la nave Ong tedesca 'Solidaire' con a bordo 120 migranti. Si tratta del 25° arrivo nello scalo romagnolo di una nave di una Ong dal 2022. Sabato una 25enne, con il figlio di 18 mesi ed il fratello della ragazza - tratti in salvo nei giorni scorsi nel mar Mediterraneo - erano stati stati fatti sbarcare a Brindisi senza attendere l'arrivo dell'imbarcazione al **porto** ravennate. E' la terza volta che la 'Solidaire' approda a **Ravenna** dopo gli sbarchi del 6 maggio e del 14 giugno. Giovedì scorso, in una lunga nota, il sindaco, Alessandro Barattini, aveva bollato come "solita propaganda sui migranti", l'annunciato arrivo del natante commentato la decisione del Governo di riassegnare **Ravenna** come scalo di sbarco dopo oltre cinque mesi.

Tele Romagna 24

RAVENNA: Arrivata al porto la nave Ong 'Solidaire'



02/16/2026 10:59

Romina Bravetti

E' attraccata al Porto di Ravenna la nave Ong tedesca 'Solidaire' con a bordo 120 migranti. Si tratta del 25° arrivo nello scalo romagnolo di una nave di una Ong dal 2022. Sabato una 25enne, con il figlio di 18 mesi ed il fratello della ragazza - tratti in salvo nei giorni scorsi nel mar Mediterraneo - erano stati stati fatti sbarcare a Brindisi senza attendere l'arrivo dell'imbarcazione al porto ravennate. E' la terza volta che la 'Solidaire' approda a Ravenna dopo gli sbarchi del 6 maggio e del 14 giugno. Giovedì scorso, in una lunga nota, il sindaco, Alessandro Barattini, aveva bollato come "solita propaganda sui migranti", l'annunciato arrivo del natante commentato la decisione del Governo di riassegnare Ravenna come scalo di sbarco dopo oltre cinque mesi.

Banchinamento del Molo Clementino, per Roberta Coletta (Pci): «Il tempo delle ambiguità è finito. Si revochi la delibera che diede inizio all'iter»

La segretaria locale della sezione "Tina Modotti" del Partito Comunista Italiano ribadisce ancora una volta l'assoluta contrarietà al progetto e chiede al sindaco atti concreti per impedirlo, non solo parole e intenzioni ANCONA - Il Partito Comunista Italiano torna a farsi sentire sul Molo Clementino e la possibilità che questi possa diventare un hub per l'attracco delle grandi navi da crociera dopo che, due settimane fa circa, il ministero dell'Ambiente ha approvato la documentazione che nel 2023 era stata inviata dall'**Autorità di sistema portuale** del Mare Adriatico. La loro posizione, oggi come sempre, è di assoluta contrarietà al progetto che favorirebbe solamente le grandi compagnie crocieristiche e non Ancona e l'ambiente. A parlare è Roberta Coletta , segretaria della locale sezione "Tina Modotti": «Ora che l'iter autorizzativo dell'hub grandi navi da crociera al Molo Clementino è in dirittura d'arrivo il tempo delle furbizie e delle ambiguità è finito. Il sindaco Silvetti continua a dichiarare la sua contrarietà al progetto, ma finora non ha compiuto un solo atto per bloccarlo realmente». Eppure «la maggioranza aveva la possibilità di farlo revocando la delibera n. 50 del 2019, come aveva proposto il consigliere di Altra Idea di Città Francesco Rubini, ma in Consiglio comunale, nel 2024, si sono astenuti, nascondendosi dietro al Pd, deciso a confermare il progetto, già adottato dalla sindaca Mancinelli, assieme all'**Autorità portuale**». Coletta ricorda poi un particolare non molto distante nel tempo: «Alle recenti elezioni regionali, nella coalizione a sostegno di Matteo Ricci, si era vantato che nel programma firmato anche dal Pd si affermava il No alla banchina grandi navi. Ma, come era facile immaginare e come il Pci marchigiano aveva denunciato, era un mero espediente elettorale per raccattare qualche voto in più» tanto è vero che «oggi il Pd conferma senza nessun ripensamento la scelta del 2019». Roberta Coletta Ora «la nuova proposta di variante, vidimata dal ministero dell'Ambiente, è ora sottoposta alla valutazione delle Istituzioni, delle Associazioni e dei cittadini, che avranno tempo fino all'inizio di aprile per inviare osservazioni». Proprio per questo «il Pci di Ancona farà le sue, come pure verranno da Comitati, Associazioni, movimenti politici e cittadini, con cui negli anni non si è smesso di lottare7. Per tutti questi motivi il partito Comunista Italiano chiede «al Comune e alla Regione di esprimere parere contrario in maniera chiara e senza ambiguità. E al Consiglio comunale di revocare la delibera 50 del 2019, con cui si autorizzava la Variante funzionale al Piano regolatore: un passaggio politico e giuridico fondamentale per porre fine, finalmente, a un'opera dannosa per le attività e la circolazione nel porto, per la salute di chi ci lavora e dei cittadini tutti, oltre che sovrastante l'Arco di Traiano con oltraggio al patrimonio storico e culturale di Ancona, tra le principali attrattive turistiche, che si vorrebbero sacrificare al puro transito di imbarco



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

e sbarco senza ricadute di qualità». In conclusione per Roberta Coletta del Pci «questa "grande opera" ambientalmente devastante non s'ha da fare e non si farà».



Banchinamento del Molo Clementino, per Andrea Nobili (Avs): «È ora di un indirizzo chiaro e preciso da parte della Regione»

Il capogruppo di Alleanza Verdi Sinistra ha presentato un interpellanza dove, oltre a esprimere la propria contrarietà al progetto, chiede alla Giunta Acquaroli di agire in nome della salute e dell'ambiente ANCONA - «È ora di un indirizzo chiaro e preciso da parte della Regione, per la salute, il rispetto socio-culturale e la sostenibilità della città». È questo il cuore dell'interpellanza presentata dal capogruppo di alleanza Verdi Sinistra in Regione Andrea Nobili alla Giunta regionale, con cui si chiedono risposte più incisive sul progetto dell'hub crocieristico per meganavi al **porto** storico di Ancona, oggi in corso di valutazione al ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica nella procedura Via-Vas, cioè la Valutazione di impatto ambientale integrata e strategica. Nobili spiega: «Basta prese di posizione ambigue su questioni che riguardano salute, ambiente e patrimonio storico-archeologico di Ancona e sul progetto, ancora tutto da definire, dell'elettrificazione delle banchine al Molo Clementino. La Regione deve decidere da che parte stare. Il silenzio - ritiene - equivale ad accettare che un'opera disastrosa per il centro storico e per la qualità della vita di Ancona. Parliamo - l'esponente di Avs prosegue a spiegare

- di flussi di traffico di proporzioni enormi: 5mila persone a imbarco, due volte alla settimana, con un impatto che congestionerebbe strade già inadeguate al traffico attuale». Andrea Nobili La critica al banchinamento del Molo Clementino prosegue: «Sono ancora troppi i nodi da sciogliere e da chiarire. La stessa Regione Marche ha dichiarato pubblicamente che l'opera non dovrebbe realizzarsi mai senza elettrificazione delle banchine eppure a oggi - precisa Nobili - dalla documentazione disponibile non emerge ancora quale sia il progetto esecutivo, la copertura finanziaria e i tempi di attuazione. Per questo chiediamo alla Giunta di dare un indirizzo chiaro: vietare l'utilizzo del banchinamento al Clementino finché non ci sarà un disegno certo e verificabile». Tuttavia, anche qualora il cosiddetto cold ironing fosse attivato «restano criticità da governare: rumore e traffico indotto, tenuta delle infrastrutture, dragaggi e gestione dei sedimenti, qualità delle acque, trasformazione paesaggistica e tutela del patrimonio storico-archeologico. Tutti vettori che devono essere valutati nel loro impatto cumulativo e non uno a uno, senza considerare i reciproci effetti moltiplicatori. Chiediamo alla Giunta se intenda domandare una valutazione prudenziale d'insieme, prima che sia troppo tardi e vengano prese decisioni irreversibili». Per Andrea Nobili tutto ciò «è una questione di salute pubblica, vivibilità urbana e tutela del patrimonio. La Regione ha strumenti per intervenire e deve usarli: chiediamo - conclude il suo intervento - una presa di posizione netta e atti consequenti, non formule di principio».



Ordigni bellici al largo di Ancona, la bonifica della Nave Numana

Operazione per realizzare l'Adriatic Link. La visita del comandante a Silvetti La Marina Militare ha rimosso e neutralizzato una mina e un colpo di mortaio dal fondale marino a circa undici miglia nautiche dal **porto di Ancona**. Le operazioni, condotte dal 26 gennaio all'11 febbraio dalla Nave Numana e dai palombari del Gruppo Operativo Subacquei, si sono rese necessarie, fa sapere il Comune di **Ancona**, per la realizzazione dell'Adriatic Link: il nuovo collegamento elettrico da 500 chilovolt tra le sponde adriatiche, progetto che viene ritenuto di interesse strategico nazionale per la transizione energetica. Il cacciamine Numana, di stanza nelle acque antistanti **Ancona** nelle scorse settimane nell'ambito dell'Operazione Fondali Sicuri, è impiegato nella sorveglianza dei cavi sottomarini e delle infrastrutture critiche per l'approvvigionamento energetico. Il comandante Lorenzo Remiddi ha fatto visita al sindaco di **Ancona** Daniele Silvetti.



Ordigni bellici al largo di Ancona, la bonifica della Nave Numana



02/16/2026 18:35

Operazione per realizzare l'Adriatic Link. La visita del comandante a Silvetti La Marina Militare ha rimosso e neutralizzato una mina e un colpo di mortaio dal fondale marino a circa undici miglia nautiche dal porto di Ancona. Le operazioni, condotte dal 26 gennaio all'11 febbraio dalla Nave Numana e dai palombari del Gruppo Operativo Subacquei, si sono rese necessarie, fa sapere il Comune di Ancona, per la realizzazione dell'Adriatic Link: il nuovo collegamento elettrico da 500 chilovolt tra le sponde adriatiche, progetto che viene ritenuto di interesse strategico nazionale per la transizione energetica. Il cacciamine Numana, di stanza nelle acque antistanti Ancona nelle scorse settimane nell'ambito dell'Operazione Fondali Sicuri, è impiegato nella sorveglianza dei cavi sottomarini e delle infrastrutture critiche per l'approvvigionamento energetico. Il comandante Lorenzo Remiddi ha fatto visita al sindaco di Ancona Daniele Silvetti.

Shipping Italy

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Fincantieri dovrà pagare 600mila euro per il salvataggio di una nave ad Ancona

La Corte d'Appello ribalta la sentenza di primo grado e riconosce il 'premio di salvataggio' alla società Corima Fincantieri dovrà versare 600.000 euro alla società di rimorchiatori Corima. Lo hanno stabilito i giudici della Corte d'Appello (sezione civile), chiudendo un contenzioso nato dopo la violenta tempesta che il 9 luglio 2019 colpì il **porto di Ancona**, mettendo a rischio una nave da crociera, al tempo in costruzione. La sentenza, riportata dal corriereadriatico.it, rivede nettamente la decisione di primo grado, che aveva fissato il compenso a soli 107mila euro. I giudici d'Appello hanno accolto il ricorso di Corima, applicando i parametri della Convenzione Internazionale di Salvataggio di Londra del 1989. È stato riconosciuto che l'intervento dei rimorchiatori non fu una semplice assistenza, ma un vero e proprio salvataggio determinante per evitare un aggravamento della situazione. In attesa del verdetto, la nave (nel frattempo consegnata a un gruppo genovese) era stata sottoposta a sequestro conservativo. Ripercorrendo gli eventi: nel giorno dell'incidente le condizioni meteo avverse causarono il collasso della bitta di prora. La rottura degli ormeggi provocò la rotazione e lo scarroccio della nave che, trattenuta solo dai cavi di poppa, finì contro la scogliera prospiciente la banchina. Secondo la perizia tecnica, la situazione era critica: la rottura dei cavi residui avrebbe aggravato i danni allo scafo e creato un potenziale pericolo per le circa 250 maestranze che si trovavano a bordo. L'intervento dei rimorchiatori Corima fu decisivo: riuscirono a disincagliare la nave, riportarla in banchina e mantenerla in posizione fino al ripristino della sicurezza. Il perno della disputa legale ha riguardato la natura dell'intervento. Fincantieri contestava l'importo richiesto ritenendolo eccessivo. La Corte, ha calcolato l'importo di 600mila euro basandosi sul valore reale della nave (stimato in 318 milioni di euro all'epoca) e sull'efficacia dell'operazione. La cifra è stata però calmierata rispetto alle richieste massime valutando alcuni fattori: l'assenza di un rischio immediato di affondamento (poiché la nave era incagliata, fatto che ha limitato anche il pericolo di vita per le maestranze), la breve durata dell'intervento e la collaborazione con ormeggiatori e Capitaneria di **Porto**. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.



Shipping Italy
Fincantieri dovrà pagare 600mila euro per il salvataggio di una nave ad Ancona

02/16/2026 15:14 Nicola Capuzzo

La Corte d'Appello ribalta la sentenza di primo grado e riconosce il 'premio di salvataggio' alla società Corima Fincantieri dovrà versare 600.000 euro alla società di rimorchiatori Corima. Lo hanno stabilito i giudici della Corte d'Appello (sezione civile), chiudendo un contenzioso nato dopo la violenta tempesta che il 9 luglio 2019 colpì il porto di Ancona, mettendo a rischio una nave da crociera, al tempo in costruzione. La sentenza, riportata dal corriereadriatico.it, rivede nettamente la decisione di primo grado, che aveva fissato il compenso a soli 107mila euro. I giudici d'Appello hanno accolto il ricorso di Corima, applicando i parametri della Convenzione Internazionale di Salvataggio di Londra del 1989. È stato riconosciuto che l'intervento dei rimorchiatori non fu una semplice assistenza, ma un vero e proprio salvataggio determinante per evitare un aggravamento della situazione. In attesa del verdetto, la nave (nel frattempo consegnata a un gruppo genovese) era stata sottoposta a sequestro conservativo. Ripercorrendo gli eventi: nel giorno dell'incidente le condizioni meteo avverse causarono il collasso della bitta di prora. La rottura degli ormeggi provocò la rotazione e lo scarroccio della nave che, trattenuta solo dai cavi di poppa, finì contro la scogliera prospiciente la banchina. Secondo la perizia tecnica, la situazione era critica: la rottura dei cavi residui avrebbe aggravato i danni allo scafo e creato un potenziale pericolo per le circa 250 maestranze che si trovavano a bordo. L'intervento dei rimorchiatori Corima fu decisivo: riuscirono a disincagliare la nave, riportarla in banchina e mantenerla in posizione fino al ripristino della sicurezza. Il perno della disputa legale ha riguardato la natura dell'intervento. Fincantieri contestava l'importo richiesto ritenendolo eccessivo. La Corte, ha calcolato l'importo di 600mila euro basandosi sul valore reale della nave (stimato in 318 milioni di euro all'epoca) e sull'efficacia dell'operazione. La cifra è stata però calmierata rispetto alle richieste massime

Coletta (Segretaria Sezione PCI di Ancona): "Grandi navi al Molo Clementino, il tempo delle ambiguità è finito"

Ora che l'iter autorizzativo dell'hub grandi navi da crociera al Molo Clementino è in dirittura d'arrivo il tempo delle furbizie e delle ambiguità è finito. Il Sindaco Silvetti continua a dichiarare la sua contrarietà al progetto, ma finora non ha compiuto un solo atto per bloccarlo realmente. La maggioranza aveva la possibilità di farlo revocando la delibera n. 50 del 2019, come aveva proposto il consigliere di Altra Idea di Città Francesco Rubini, ma in Consiglio comunale, nel 2022, si sono astenuti, nascondendosi dietro al PD deciso a confermare il progetto, già adottato dalla sindaca Mancinelli, assieme all'**Autorità Portuale**, a sostegno degli interessi della multinazionale crocieristica MSC. Alle recenti elezioni regionali nella coalizione a sostegno di Matteo Ricci si era vantato che nel programma firmato anche dal PD si affermava il NO alla banchina grandi navi, ma come era facile immaginare e come il PCI marchigiano aveva denunciato, era un mero espediente elettorale per raccattare qualche voto in più. Tanto è vero che oggi il PD conferma senza nessun ripensamento la scelta del 2019. La nuova proposta di variante vidimata dal Ministero dell'Ambiente è ora sottoposta alla valutazione delle Istituzioni, delle Associazioni e dei cittadini, che avranno tempo fino all'inizio di aprile per inviare osservazioni. Il PCI di Ancona farà le sue, come pure verranno da Comitati, Associazioni, movimenti politici e cittadini, con cui negli anni non si è smesso di lottare. Chiediamo al Comune e alla Regione di esprimere parere contrario in maniera chiara e senza ambiguità. E al Consiglio comunale di revocare la delibera 50 del 2019, con cui si autorizzava la Variante funzionale al Piano Regolatore: un passaggio politico e giuridico fondamentale per porre fine, finalmente, ad un'opera dannosa per le attività e la circolazione nel porto, per la salute di chi ci lavora e dei cittadini tutti, oltre che sovrastante l'Arco di Traiano con oltraggio al patrimonio storico e culturale di Ancona, tra le principali attrattive turistiche, che si vorrebbero sacrificare al puro transito di imbarco e sbarco senza ricadute di qualità. Questa "grande opera" ambientalmente devastante non s'ha da fare e non si farà! Questo è un comunicato stampa pubblicato il 16-02-2026 alle 09:49 sul giornale del 16 febbraio 2026 0 letture Commenti.



L'Agone

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Boat Days: a Civitavecchia la quinta edizione del "parco giochi" dei veri appassionati di mare, con espositori sold out

Riceviamo e pubblichiamo Dopo quattro edizioni di successo e con il sold out degli espositori già raggiunto, Boat Days approda a Civitavecchia con la sua quinta edizione, in programma dal 20 al 22 marzo e dal 27 al 29 marzo 2026. Due weekend interamente dedicati al mare e alla nautica da diporto, in un evento che trasforma la città in un grande spazio espositivo a cielo aperto. Gommoni, imbarcazioni, motori fuoribordo, accessori e sport acquatici animeranno un percorso espositivo diffuso, che avrà come protagonista assoluto il mare e il suo profondo legame con il territorio. Il percorso prenderà il via da Piazza della Vita e si snoderà sotto lo scenografico Forte Michelangelo, dove saranno presenti le federazioni sportive con attività legate al mare, tra dimostrazioni e momenti informativi aperti al pubblico. L'area espositiva proseguirà poi sul Molo San Giovanni Paolo II, con imbarcazioni, gommoni, fuoribordo, motori entrobordo ed entrofuoribordo per giungere infine nei pressi dello storico Muro di Bonifacio VIII. Lungo il muro, una vasta esposizione di imbarcazioni, di gommoni e di motori fuoribordo, con la prestigiosa Fontana del Vanvitelli a fare da cornice ad un itinerario unico tra mare, storia e innovazione. I visitatori avranno l'opportunità di scoprire da vicino le numerose attività sportive legate al mare e di incontrare gli operatori della nautica da diporto. Il mare di Civitavecchia diventerà così la scenografia di un vero e proprio "parco giochi" per gli amanti del mare, dove ogni area invita a toccare con mano modelli e tecnologie, a confrontarsi con professionisti e a condividere la stessa passione. Che si tratti di diportisti, di pescatori o di semplici innamorati del mare, Boat Days saprà far sentire tutti come bambini in un grande parco divertimenti fatto di innovazione e di vento salato. Boat Days si conferma così un appuntamento di riferimento per il settore nautico, capace di rinnovarsi e di guardare al futuro con visione e con concretezza. L'ingresso alla manifestazione è completamente gratuito, tutti i giorni dalle ore 10.00 alle ore 18.00. E se Boat Days apre le sue porte gratuitamente per tutta la durata dell'evento, nel primo weekend di sabato 21 e domenica 22 marzo 2026 l'esperienza si arricchisce ulteriormente grazie alle Giornate FAI di Primavera: anche il Forte Michelangelo sarà aperto al pubblico con ingresso gratuito. Un'occasione speciale per vivere il mare e la nautica senza barriere, unendo alla passione per l'acqua la scoperta di uno dei simboli storici più importanti di Civitavecchia, l'imponente fortezza cinquecentesca voluta da Papa Giulio II. Boat Days è organizzato dal Consorzio Mare Lazio, in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale e con il contributo del Comune di Civitavecchia. L'evento gode del patrocinio di Confindustria Nautica, Guardia Costiera, Regione Lazio, Sport e Salute, CONI, Federazione Italiana Vela, Lega Navale Italiana, Federazione Italiana Canoa Kayak, Federazione



Boat Days: a Civitavecchia la quinta edizione del "parco giochi" dei veri appassionati di mare, con espositori sold out



02/16/2026 16:18

Riceviamo e pubblichiamo Dopo quattro edizioni di successo e con il sold out degli espositori già raggiunto, Boat Days approda a Civitavecchia con la sua quinta edizione, in programma dal 20 al 22 marzo e dal 27 al 29 marzo 2026. Due weekend interamente dedicati al mare e alla nautica da diporto, in un evento che trasforma la città in un grande spazio espositivo a cielo aperto. Gommoni, imbarcazioni, motori fuoribordo, accessori e sport acquatici animeranno un percorso espositivo diffuso, che avrà come protagonista assoluto il mare e il suo profondo legame con il territorio. Il percorso prenderà il via da Piazza della Vita e si snoderà sotto lo scenografico Forte Michelangelo, dove saranno presenti le federazioni sportive con attività legate al mare, tra dimostrazioni e momenti informativi aperti al pubblico. L'area espositiva proseguirà poi sul Molo San Giovanni Paolo II, con imbarcazioni, gommoni, fuoribordo, motori entrobordo ed entrofuoribordo per giungere infine nei pressi dello storico Muro di Bonifacio VIII. Lungo il muro, una vasta esposizione di imbarcazioni, di gommoni e di motori fuoribordo, con la prestigiosa Fontana del Vanvitelli a fare da cornice ad un itinerario unico tra mare, storia e innovazione. I visitatori avranno l'opportunità di scoprire da vicino le numerose attività sportive legate al mare e di incontrare gli operatori della nautica da diporto. Il mare di Civitavecchia diventerà così la scenografia di un vero e proprio "parco giochi" per gli amanti del mare, dove ogni area invita a toccare con mano modelli e tecnologie, a confrontarsi con professionisti e a condividere la stessa passione. Che si tratti di diportisti, di pescatori o di semplici innamorati del mare, Boat Days saprà far sentire tutti come bambini in un grande parco divertimenti fatto di innovazione e di vento salato. Boat Days si conferma così un appuntamento di riferimento per il settore nautico, capace di rinnovarsi e di guardare al futuro con visione e con concretezza. L'ingresso alla manifestazione è completamente gratuito, tutti i giorni dalle ore 10.00 alle ore 18.00. E se Boat Days apre le sue porte gratuitamente per tutta la durata dell'evento, nel primo weekend di sabato 21 e domenica 22 marzo 2026 l'esperienza si arricchisce ulteriormente grazie alle Giornate FAI di Primavera: anche il Forte Michelangelo sarà aperto al pubblico con ingresso gratuito. Un'occasione speciale per vivere il mare e la nautica senza barriere, unendo alla passione per l'acqua la scoperta di uno dei simboli storici più importanti di Civitavecchia, l'imponente fortezza cinquecentesca voluta da Papa Giulio II. Boat Days è organizzato dal Consorzio Mare Lazio, in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale e con il contributo del Comune di Civitavecchia. L'evento gode del patrocinio di Confindustria Nautica, Guardia Costiera, Regione Lazio, Sport e Salute, CONI, Federazione Italiana Vela, Lega Navale Italiana, Federazione Italiana Canoa Kayak, Federazione

L'Agone
Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Italiana Nuoto e Federazione Italiana Surfing, Sci Nautico e Wakeboard. Technical Partners di questa edizione IDI farmaceutici, Idisole, Orsolini e Toio.



Boat Days torna a Civitavecchia con la quinta edizione: due weekend dedicati alla nautica

La quinta edizione di Boat Days si terrà a Civitavecchia in due weekend consecutivi, dal 20 al 22 marzo e dal 27 al 29 marzo 2026. La manifestazione, che ha già registrato il sold out degli spazi espositivi, trasformerà il **centro portuale** in un'area dedicata alla nautica da diporto. Il percorso espositivo si svilupperà attraverso diverse zone della città. Il punto di partenza sarà Piazza della Vita, da cui il percorso proseguirà verso il Forte Michelangelo, dove le federazioni sportive organizzeranno attività e dimostrazioni legate agli sport acquatici. L'area espositiva continuerà sul Molo San Giovanni Paolo II, con imbarcazioni, gommoni e motori di vario tipo, per concludersi nei pressi del Muro di Bonifacio VIII, con un'esposizione di imbarcazioni e motori fuoribordo in prossimità della Fontana del Vanvitelli. L'evento prevede l'esposizione di gommoni, imbarcazioni, motori fuoribordo, entrobordo ed entrofuoribordo, oltre ad accessori per la nautica. I visitatori potranno incontrare gli operatori del settore e osservare le attività delle federazioni sportive. L'ingresso alla manifestazione è gratuito tutti i giorni dalle 10 alle 18. Nel primo weekend, sabato 21 e domenica 22 marzo 2026, in occasione delle Giornate FAI di Primavera, anche il Forte Michelangelo sarà aperto al pubblico con ingresso gratuito. La fortezza cinquecentesca fu commissionata da Papa Giulio II. Boat Days è organizzato dal Consorzio Mare Lazio, in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale e con il contributo del Comune di Civitavecchia. L'evento ha ottenuto il patrocinio di Confindustria Nautica, Guardia Costiera, Regione Lazio, Sport e Salute, CONI, Federazione Italiana Vela, Lega Navale Italiana, Federazione Italiana Canoa Kayak, Federazione Italiana Nuoto e Federazione Italiana Surfing, Sci Nautico e Wakeboard. I partner tecnici dell'edizione sono IDI farmaceutici, Idisole, Orsolini e Toio.

Pressmare

Boat Days torna a Civitavecchia con la quinta edizione: due weekend dedicati alla nautica



02/16/2026 09:25

La quinta edizione di Boat Days si terrà a Civitavecchia in due weekend consecutivi, dal 20 al 22 marzo e dal 27 al 29 marzo 2026. La manifestazione, che ha già registrato il sold out degli spazi espositivi, trasformerà il centro portuale in un'area dedicata alla nautica da diporto. Il percorso espositivo si svilupperà attraverso diverse zone della città. Il punto di partenza sarà Piazza della Vita, da cui il percorso proseguirà verso il Forte Michelangelo, dove le federazioni sportive organizzeranno attività e dimostrazioni legate agli sport acquatici. L'area espositiva continuerà sul Molo San Giovanni Paolo II, con imbarcazioni, gommoni e motori di vario tipo, per concludersi nei pressi del Muro di Bonifacio VIII, con un'esposizione di imbarcazioni e motori fuoribordo in prossimità della Fontana del Vanvitelli. L'evento prevede l'esposizione di gommoni, imbarcazioni, motori fuoribordo, entrobordo ed entrofuoribordo, oltre ad accessori per la nautica. I visitatori potranno incontrare gli operatori del settore e osservare le attività delle federazioni sportive. L'ingresso alla manifestazione è gratuito tutti i giorni dalle 10 alle 18. Nel primo weekend, sabato 21 e domenica 22 marzo 2026, in occasione delle Giornate FAI di Primavera, anche il Forte Michelangelo sarà aperto al pubblico con ingresso gratuito. La fortezza cinquecentesca fu commissionata da Papa Giulio II. Boat Days è organizzato dal Consorzio Mare Lazio, in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale e con il contributo del Comune di Civitavecchia. L'evento ha ottenuto il patrocinio di Confindustria Nautica, Guardia Costiera, Regione Lazio, Sport e Salute, CONI, Federazione Italiana Vela, Lega Navale Italiana, Federazione Italiana Canoa Kayak, Federazione Italiana Nuoto e Federazione Italiana Surfing, Sci Nautico e Wakeboard. I partner tecnici dell'edizione sono IDI farmaceutici, Idisole, Orsolini e Toio.

Agenparl
Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Contributi per sostenere la ripresa del settore della pesca. Lo Fazio e Corrado: "La Regione faccia presto, anche per l'escavo"

"La delibera con la quale la Regione Lazio ha stanziato 800.000 euro per sostenere la ripresa del settore della pesca è un passo in avanti, ma ora occorre fare presto e ristorare i lavoratori che hanno subito due mesi di fermo" A dirlo sono il sindaco di Anzio, Aurelio Lo Fazio, e l'assessore alle attività produttive, Valentina Corrado. La Regione, nei giorni scorsi, ha deliberato il ristoro legato all'ultimo fermo biologico che aveva pesantemente penalizzato la marineria di Anzio, unitamente a quelle del Tirreno, a causa del lungo prolungamento. "I ristori andranno dati al più presto - dice il sindaco - perché parliamo di un settore strategico dell'economia del mare e di una filiera importantissima non solo per Anzio. Al tempo stesso, chiedo alla Regione di sederci immediatamente intorno a un tavolo insieme agli assessori Ghera e Ciacciarelli, che hanno già dimostrato la loro disponibilità, al fine di affrontare la vicenda dei lavori di rimozione della sabbia nell'area prospiciente il porto ai fini del ripascimento e di quelli dell'escavo, in quanto il canale si sta riducendo notevolmente. Torno a chiedere - aggiunge Lo Fazio - l'acquisto di una draga da parte della Regione, da destinare a servizio dei **porti** come il nostro che hanno problemi di insabbiamento". Già qualche giorno fa il sindaco si era rivolto all'assessore Fabrizio Ghera affinché partisse al più presto i lavori banditi dalla Regione per la rimozione della sabbia, ora la richiesta si fa più urgente. "Sarà bene prevedere - dice ancora l'assessore Corrado - ulteriori indennizzi vista l'impossibilità di uscita in mare, a causa delle oggettive condizioni legate all'insabbiamento per le ultime perturbazioni". Comments are closed.

Agenparl
Agenparl

Contributi per sostenere la ripresa del settore della pesca. Lo Fazio e Corrado: "La Regione faccia presto, anche per l'escavo"



02/16/2026 16:06

"La delibera con la quale la Regione Lazio ha stanziato 800.000 euro per sostenere la ripresa del settore della pesca è un passo in avanti, ma ora occorre fare presto e ristorare i lavoratori che hanno subito due mesi di fermo" A dirlo sono il sindaco di Anzio, Aurelio Lo Fazio, e l'assessore alle attività produttive, Valentina Corrado. La Regione, nei giorni scorsi, ha deliberato il ristoro legato all'ultimo fermo biologico che aveva pesantemente penalizzato la marineria di Anzio, unitamente a quelle del Tirreno, a causa del lungo prolungamento. "I ristori andranno dati al più presto - dice il sindaco - perché parliamo di un settore strategico dell'economia del mare e di una filiera importantissima non solo per Anzio. Al tempo stesso, chiedo alla Regione di sederci immediatamente intorno a un tavolo insieme agli assessori Ghera e Ciacciarelli, che hanno già dimostrato la loro disponibilità, al fine di affrontare la vicenda dei lavori di rimozione della sabbia nell'area prospiciente il porto ai fini del ripascimento e di quelli dell'escavo, in quanto il canale si sta riducendo notevolmente. Torno a chiedere - aggiunge Lo Fazio - l'acquisto di una draga da parte della Regione, da destinare a servizio dei porti come il nostro che hanno problemi di insabbiamento". Già qualche giorno fa il sindaco si era rivolto all'assessore Fabrizio Ghera affinché partisse al più presto i lavori banditi dalla Regione per la rimozione della sabbia, ora la richiesta si fa più urgente. "Sarà bene prevedere - dice ancora l'assessore Corrado - ulteriori indennizzi vista l'impossibilità di uscita in mare, a causa delle oggettive condizioni legate all'insabbiamento per le ultime perturbazioni". Comments are closed.

Piazzale Molinari, l'AdSP replica: Area consegnata al Comune il 9 dicembre

Dopo l'articolo sul degrado, l'Autorità di Sistema Portuale precisa: Spazi già nella piena disponibilità e gestione del Comune di Fiumicino Nel comunicato stampa inviato alla nostra redazione, l'Autorità portuale precisa che l'area demaniale denominata ex Piazzale Mediterraneo, oggi piazzale Molinari, è stata ufficialmente consegnata lo scorso 9 dicembre al Comune di Fiumicino. Si tratta di uno spazio complessivo di oltre 7 mila metri quadri, comprendente anche i locali dell'ex Stazione Marittima (235 metri quadri) e il relativo spazio esterno di 110 metri quadri. Secondo quanto riportato nella nota, oggi le aree in oggetto sono nella piena disponibilità e gestione del Comune stesso. Una precisazione che interviene direttamente su uno dei punti sollevati nell'articolo pubblicato questa mattina, dove si evidenziava come la situazione di mancata pulizia potesse essere legata al non perfezionamento del passaggio di consegne tra Autorità Portuale e amministrazione comunale. Alla luce della comunicazione ufficiale dell'AdSP, la gestione e gli eventuali interventi di manutenzione e decoro dell'area risultano quindi di competenza del Comune di Fiumicino. Resta ora aperto il tema del ripristino del decoro in uno dei punti più frequentati del territorio, meta di passeggiate di residenti e visitatori, soprattutto nei fine settimana.

Fiumicino Online

Piazzale Molinari, l'AdSP replica: "Area consegnata al Comune il 9 dicembre"



02/16/2026 18:29

Dopo l'articolo sul degrado, l'Autorità di Sistema Portuale precisa: "Spazi già nella piena disponibilità e gestione del Comune di Fiumicino" Nel comunicato stampa inviato alla nostra redazione, l'Autorità portuale precisa che l'area demaniale denominata ex "Piazzale Mediterraneo", oggi piazzale Molinari, è stata ufficialmente consegnata lo scorso 9 dicembre al Comune di Fiumicino. Si tratta di uno spazio complessivo di oltre 7 mila metri quadri, comprendente anche i locali dell'ex Stazione Marittima (235 metri quadri) e il relativo spazio esterno di 110 metri quadri. Secondo quanto riportato nella nota, "oggi le aree in oggetto sono nella piena disponibilità e gestione del Comune stesso". Una precisazione che interviene direttamente su uno dei punti sollevati nell'articolo pubblicato questa mattina, dove si evidenziava come la situazione di mancata pulizia potesse essere legata al non perfezionamento del passaggio di consegne tra Autorità Portuale e amministrazione comunale. Alla luce della comunicazione ufficiale dell'AdSP, la gestione e gli eventuali interventi di manutenzione e decoro dell'area risultano quindi di competenza del Comune di Fiumicino. Resta ora aperto il tema del ripristino del decoro in uno dei punti più frequentati del territorio, meta di passeggiate di residenti e visitatori, soprattutto nei fine settimana.

Agenzia Giornalistica Opinione

Napoli

COMUNE DI NAPOLI * :«LA COELMO NAPOLI CITY HALF MARATHON 2026: VIABILITÀ CITTADINA E PORTUALE»

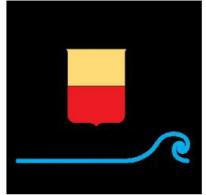
Coelmo Napoli City Half Marathon 2026: disposizioni per la viabilità cittadina e portuale In occasione della manifestazione podistica internazionale "Coelmo Napoli City Half Marathon", prevista per domenica 22 febbraio 2026, il Comune di Napoli e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale hanno emesso due ordinanze per garantire lo svolgimento in sicurezza della gara e regolare il traffico veicolare.

1. Limitazioni alla viabilità cittadina Secondo l'ordinanza dirigenziale n. 76 del Comune di Napoli, il dispositivo di traffico prevede: Viale Kennedy: Chiusura al transito veicolare e divieto di sosta con rimozione forzata dalle ore 22:00 di sabato 21 febbraio fino alle 12:30 di domenica 22 febbraio. Percorso di gara: Dalle ore 7:00 alle 12:30 di domenica 22 febbraio sarà interdetta la circolazione lungo le principali direttrici interessate dagli atleti, tra cui via Giulio Cesare, via Fuorigrotta, Galleria Laziale, via Caracciolo, via Acton, via Colombo, via Nuova Marina e Corso Umberto I. Servizi pubblici: Durante l'evento saranno sospese le fermate dei mezzi di linea, le aree taxi e le piste ciclabili lungo il percorso.

2. Chiusura dei varchi portuali L'Autorità di Sistema Portuale, con l'ordinanza n. 13/2026, ha disposto la chiusura dei principali punti di accesso al porto per evitare interferenze con il passaggio degli atleti su via Acton e via Nuova Marina: Orari e varchi interessati: Dalle ore 8:00 alle ore 11:00 di domenica 22 febbraio rimarranno chiusi i varchi di Calata Beverello, Piazzale Immacolatella Vecchia, Pisacane e Sant'Erasmo. Accessi alternativi: Durante la fascia di chiusura, l'unico punto di ingresso e uscita per i veicoli sarà il Varco Bausan. Gestione Area Beverello: I veicoli diretti o provenienti dall'area Beverello dovranno utilizzare esclusivamente la corsia di emergenza tra Beverello e Angioino, presidiata e gestita a senso unico alternato.

Agenzia Giornalistica Opinione

COMUNE DI NAPOLI * :«LA COELMO NAPOLI CITY HALF MARATHON 2026: VIABILITÀ CITTADINA E PORTUALE»



02/16/2026 12:03

Coelmo Napoli City Half Marathon 2026: disposizioni per la viabilità cittadina e portuale in occasione della manifestazione podistica internazionale "Coelmo Napoli City Half Marathon", prevista per domenica 22 febbraio 2026. Il Comune di Napoli e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale hanno emesso due ordinanze per garantire lo svolgimento in sicurezza della gara e regolare il traffico veicolare.

1. Limitazioni alla viabilità cittadina Secondo l'ordinanza dirigenziale n. 76 del Comune di Napoli, il dispositivo di traffico prevede: Viale Kennedy: Chiusura al transito veicolare e divieto di sosta con rimozione forzata dalle ore 22:00 di sabato 21 febbraio fino alle 12:30 di domenica 22 febbraio. Percorso di gara: Dalle ore 7:00 alle 12:30 di domenica 22 febbraio sarà interdetta la circolazione lungo le principali direttrici interessate dagli atleti, tra cui via Giulio Cesare, via Fuorigrotta, Galleria Laziale, via Caracciolo, via Acton, via Colombo, via Nuova Marina e Corso Umberto I. Servizi pubblici: Durante l'evento saranno sospese le fermate dei mezzi di linea, le aree taxi e le piste ciclabili lungo il percorso.

2. Chiusura dei varchi portuali L'Autorità di Sistema Portuale, con l'ordinanza n. 13/2026, ha disposto la chiusura dei principali punti di accesso al porto per evitare interferenze con il passaggio degli atleti su via Acton e via Nuova Marina: Orari e varchi interessati: Dalle ore 8:00 alle ore 11:00 di domenica 22 febbraio rimarranno chiusi i varchi di Calata Beverello, Piazzale Immacolatella Vecchia, Pisacane e Sant'Erasmo. Accessi alternativi: Durante la fascia di chiusura, l'unico punto di ingresso e uscita per i veicoli sarà il Varco Bausan. Gestione Area Beverello: I veicoli diretti o provenienti dall'area Beverello dovranno utilizzare esclusivamente la corsia di emergenza tra Beverello e Angioino, presidiata e gestita a senso unico alternato.

La Gazzetta Marittima

Napoli

L'odissea della piccola nautica: finché la barca "non" va

Cosa accade se noi del naviglio minore siamo quasi guardati male **NAPOLI**.

La nautica da diporto, escludendo il settore dei grandi yacht (che tra l'altro difficilmente battono bandiera italiana), sta confermando il periodo difficile: sia dalla netta caduta di adesioni e visitatori al recente "NauticSud" di **Napoli**, sia dai vari incontri di settore, come di recente con la Lni a Manfredonia sulla sicurezza della navigazione. Partiamo da Manfredonia. Il dibattito si è svolto sulla base della disamina delle dotazioni di sicurezza obbligatorie e raccomandate, con le nuove norme che introducono requisiti più stringenti ma anche alcune semplificazioni tecnologiche: pensate secondo il legislatore per facilitarne il rispetto. Il comandante della locale Capitaneria cv Pepe ha posto sull'importanza dei comportamenti prudenti da parte dei diportisti, come la pianificazione delle navigazioni, la gestione delle emergenze, il rispetto dei limiti di velocità e delle indicazioni di sicurezza, l'uso corretto delle comunicazioni radio. Un lungo rapporto, indubbiamente utile e chiarificatore, con solo una notazione (negativa da parte del sottoscritto, in base alle foto della sala) la quasi totale assenza di giovani. Riflessione: resistiamo in barca solo noi diversamente giovani, o le nuove leve sanno già tutto? Dal "NauticSud" arriva poi un segnale che sa di emergenza: meno espositori, meno visitatori, meno vendite. Tanto che l'organizzazione ha deciso di spostare la data del salone a ottobre, abbandonando quella storica di febbraio. Motivo ufficiale: dare più tempo ai cantieri di programmare la produzione per la stagione successiva. Motivo più o meno altrettanto reale: l'impegno di forzare la mano agli enti locali, Regioni, Province e Comuni, per creare posti barca da naviglio minore, oggi pochi e disputati a peso d'oro. Tra gli spunti polemici emersi è che la piccola nautica, quella dei natanti, ha scarsa attenzione rispetto ai grandi e lussuosi "marinas" che invece continuano a moltiplicarsi, ma tagliando a volte ferocemente ogni servizio anche per le barchette. E come se, in campo automobilistico, si moltiplicassero i servizi stradali per le Ferrari e le Maserati ma non si trovasse un buco per parcheggiare una Panda. (A.F.).

La Gazzetta Marittima

L'odissea della piccola nautica: finché la barca "non" va...

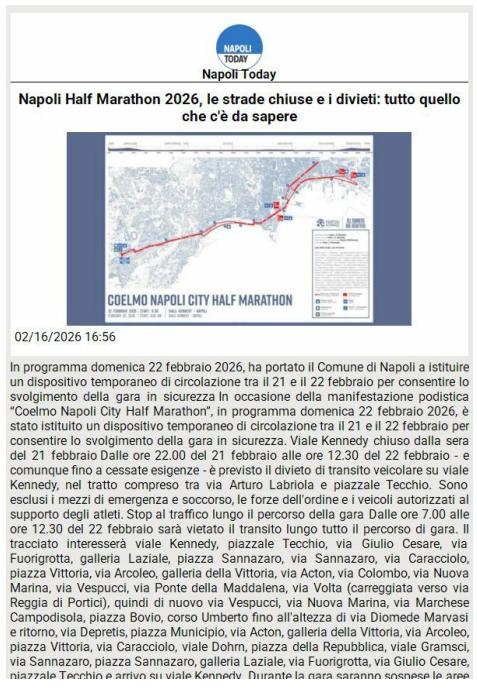


02/16/2026 11:50

Cosa accade se noi del naviglio minore siamo quasi guardati male NAPOLI. La nautica da diporto, escludendo il settore dei grandi yacht (che tra l'altro difficilmente battono bandiera italiana), sta confermando il periodo difficile: sia dalla netta caduta di adesioni e visitatori al recente "NauticSud" di Napoli, sia dai vari incontri di settore, come di recente con la Lni a Manfredonia sulla sicurezza della navigazione. Partiamo da Manfredonia. Il dibattito si è svolto sulla base della disamina delle dotazioni di sicurezza obbligatorie e raccomandate, con le nuove norme che introducono requisiti più stringenti ma anche alcune semplificazioni tecnologiche: pensate secondo il legislatore per facilitarne il rispetto. Il comandante della locale Capitaneria cv Pepe ha posto sull'importanza dei comportamenti prudenti da parte dei diportisti, come la pianificazione delle navigazioni, la gestione delle emergenze, il rispetto dei limiti di velocità e delle indicazioni di sicurezza, l'uso corretto delle comunicazioni radio. Un lungo rapporto, indubbiamente utile e chiarificatore, con solo una notazione (negativa da parte del sottoscritto, in base alle foto della sala) la quasi totale assenza di giovani. Riflessione: resistiamo in barca solo noi diversamente giovani, o le nuove leve sanno già tutto? Dal "NauticSud" arriva poi un segnale che sa di emergenza: meno espositori, meno visitatori, meno vendite. Tanto che l'organizzazione ha deciso di spostare la data del salone a ottobre, abbandonando quella storica di febbraio. Motivo ufficiale: dare più tempo ai cantieri di programmare la produzione per la stagione successiva. Motivo più o meno altrettanto reale: l'impegno di forzare la mano agli enti locali, Regioni, Province e Comuni, per creare posti barca da naviglio minore, oggi pochi e disputati a peso d'oro. Tra gli spunti polemici emersi è che la piccola nautica, quella dei natanti, ha scarsa attenzione rispetto ai grandi e lussuosi "marinas" che invece continuano a moltiplicarsi, ma tagliando a volte ferocemente ogni servizio anche per le barchette. E come se, in campo automobilistico, si moltiplicassero i servizi stradali per le Ferrari e le Maserati ma non si trovasse un buco per parcheggiare una Panda. (A.F.).

Napoli Half Marathon 2026, le strade chiuse e i divieti: tutto quello che c'è da sapere

In programma domenica 22 febbraio 2026, ha portato il Comune di Napoli a istituire un dispositivo temporaneo di circolazione tra il 21 e il 22 febbraio per consentire lo svolgimento della gara in sicurezza. In occasione della manifestazione podistica "Coelmo Napoli City Half Marathon", in programma domenica 22 febbraio 2026, è stato istituito un dispositivo temporaneo di circolazione tra il 21 e il 22 febbraio per consentire lo svolgimento della gara in sicurezza. Viale Kennedy chiuso dalla sera del 21 febbraio Dalle ore 22.00 del 21 febbraio alle ore 12.30 del 22 febbraio - e comunque fino a cessate esigenze - è previsto il divieto di transito veicolare su viale Kennedy, nel tratto compreso tra via Arturo Labriola e piazzale Tecchio. Sono esclusi i mezzi di emergenza e soccorso, le forze dell'ordine e i veicoli autorizzati al supporto degli atleti. Stop al traffico lungo il percorso della gara Dalle ore 7.00 alle ore 12.30 del 22 febbraio sarà vietato il transito lungo tutto il percorso di gara. Il tracciato interesserà viale Kennedy, piazzale Tecchio, via Giulio Cesare, via Fuorigrotta, galleria Laziale, piazza Sannazaro, via Sannazaro, via Caracciolo, piazza Vittoria, via Arcoleo, galleria della Vittoria, via Acton, via Colombo, via Nuova Marina, via Vespucci, via Ponte della Maddalena, via Volta (carreggiata verso via Reggia di Portici), quindi di nuovo via Vespucci, via Nuova Marina, via Marchese Campodisola, piazza Bovio, corso Umberto fino all'altezza di via Diomede Marvasi e ritorno, via Depretis, piazza Municipio, via Acton, galleria della Vittoria, via Arcoleo, piazza Vittoria, via Caracciolo, viale Dohrn, piazza della Repubblica, viale Gramsci, via Sannazaro, piazza Sannazaro, galleria Laziale, via Fuorigrotta, via Giulio Cesare, piazzale Tecchio e arrivo su viale Kennedy. Durante la gara saranno sospese le aree taxi, le fermate del trasporto pubblico lungo il percorso, gli stalli per bus turistici su via Marina e zona Porta di Massa, le piste ciclabili e l'area di stazionamento autobus in piazzale Campi Flegrei. In piazzale Atleti Azzurri d'Italia, nel parcheggio antistante lo stadio lato Distinti, sarà attivata un'area di sosta per autobus di linea. Le modifiche su via Volta e i divieti di sosta Dalle ore 5.00 alle ore 12.30 del 22 febbraio sarà inoltre vietato il transito in via Alessandro Volta sulla carreggiata direzione via Reggia di Portici. Nello stesso orario la corsia preferenziale centrale sarà aperta anche al traffico privato. Dalle ore 22.00 del 21 febbraio alle ore 12.30 del 22 febbraio sarà in vigore anche il divieto di sosta con rimozione forzata su viale Kennedy, piazzale Tecchio, via Giulio Cesare, via Fuorigrotta, via Sannazaro, via Caracciolo (tra via Sannazaro e piazza Vittoria), viale Dohrn e viale Gramsci. Chiusura dei varchi portuali Per quanto riguarda l'area portuale, dalle ore 8.00 e presumibilmente fino alle ore 11.00 del 22 febbraio, e comunque fino al termine delle esigenze, saranno chiusi i varchi di collegamento tra **porto** e città in corrispondenza di



Napoli Today

Napoli

Calata Beverello, piazzale Immacolatella Vecchia, Pisacane e Sant'Erasmo. Durante la chiusura l'accesso al **porto** sarà consentito solo dal varco Bausan. I veicoli diretti o provenienti dall'area Beverello dovranno utilizzare la corsia di emergenza tra Beverello e Angioino, gestita a senso unico alternato.



Salerno, barca non rimossa nonostante la diffida della Capitaneria: pronto l'esposto

A segnalarlo è l'associazione "Nuova Gioventù Balnea" che gestisce l'omonima spiaggia nel quartiere Mercatello La barca Nuovo caso di presunta occupazione impropria e degrado nell'area della spiaggia Balnea nel quartiere Mercatello. A segnalarlo è l'associazione Nuova Gioventù Balnea , che annuncia la richiesta di intervento alle autorità competenti e, in assenza di riscontri, il ricorso a un esposto alla Procura. Lo scorso 25 novembre la Capitaneria di Porto di Salerno aveva notificato una formale diffida ai proprietari o utilizzatori di un'imbarcazione presente da tempo sull'arenile, intimando la rimozione entro il primo dicembre. L'avviso, affisso direttamente sull'unità, richiamava le sanzioni previste dall'articolo 1161 del Codice della Navigazione in caso di inottemperanza. Il fatto Secondo quanto denunciato dall'associazione sui social, il provvedimento non sarebbe stato rispettato. Nei giorni successivi, inoltre, le mareggiate avrebbero spostato la barca sul piazzale comunale adiacente alla spiaggia. Non solo: nelle vicinanze del natante sarebbero stati accumulati anche materiali di risulta, con un conseguente peggioramento delle condizioni dell'area pubblica. Per i referenti di Nuova Gioventù Balnea la situazione configurerrebbe la mancata ottemperanza alla diffida e potrebbe aprire a ulteriori violazioni di natura amministrativa o penale, oltre a determinare il permanere di un'occupazione ritenuta irregolare di suolo pubblico. Da qui la richiesta di verifiche e di interventi rapidi per ripristinare la legalità in uno spazio che - ricordano dall'associazione - è destinato ad attività sociali e inclusive, rivolte in particolare a persone con disabilità, anziani e cittadini fragili. In mancanza di provvedimenti, l'associazione fa sapere di essere pronta a rivolgersi alla Procura della Repubblica. La diffida SalernoToday è anche su Mobile! Scarica l'App per rimanere sempre aggiornato.



Salerno, traffico paralizzato anche oggi sul Viadotto Gatto: i disagi

Il Viadotto Gatto a Salerno è ormai un punto critico della città di Salerno, teatro di traffico intenso ogni giorno, soprattutto nelle ore di punta. L'arteria collega il centro alla zona portuale ed è percorsa da auto, pendolari e numerosi mezzi pesanti diretti al [porto](#), causando code frequenti e rallentamenti. I disagi Nonostante gli interventi di manutenzione straordinaria e i controlli sul traffico, i cittadini anche oggi segnalano disagi quotidiani e problemi di sicurezza, sottolineando come servano soluzioni strutturali più efficaci per alleggerire il flusso di veicoli e migliorare la mobilità urbana. SalernoToday è anche su Mobile! Scarica l'App per rimanere sempre aggiornato.



Porto, ricorso al Consiglio di Stato contro sentenza Cartour

Filt Cgil Campania e Filt Cgil Salerno annunciando il deposito del ricorso, contro la sentenza del Tar che ha autorizzato la società Cartour srl a svolgere in proprio le operazioni di rizzaggio e derizzaggio all'interno del porto commerciale Modello Cartour: le segreterie di Filt Cgil Campania e Filt Cgil Salerno annunciano il deposito del ricorso "ad adiuwando" al Consiglio di Stato, al fianco dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale contro la sentenza del Tar Salerno che ha autorizzato la società Cartour srl a svolgere in proprio le operazioni di rizzaggio e derizzaggio all'interno del porto commerciale di Salerno. La storia L'azione legale è stata affidata all'avvocato Pasquale Biondi, che ha già condotto con successo l'iniziativa giudiziaria del sindacato nell'intricata vertenza legale dinanzi al Consiglio di Stato per l'apertura dell'Aeroporto di Salerno-Costa d'Amalfi. "Questa operazione - spiegano il segretario generale Filt Cgil Campania, Angelo Lustro e il segretario generale Filt Cgil Salerno, Gerardo Arpino - colpisce mortalmente la Culp di Salerno, soggetto autorizzato a fornire manodopera temporanea. Bisogna ribadire che i lavoratori rappresentano il pilastro fondamentale per l'organizzazione dei porti d'Italia e, in particolare, per il porto di Salerno. Questi lavoratori - rimarcano - sono gli unici soggetti specializzati e abilitati a intervenire, garantendo la necessaria flessibilità e sicurezza soprattutto nei picchi di lavoro. Non possiamo accettare che si scavalchi chi opera nel rispetto della professionalità: difendere la Culp significa difendere il lavoro di qualità contro il lavoro povero". L'intervento sindacale pone al centro la questione della sicurezza, ricordando la tragedia del 2023, quando un giovane ufficiale perse la vita durante le operazioni a terra di una nave Cartour. "Non permetteremo - si legge nella nota - che la nostra regione diventi il laboratorio della precarizzazione selvaggia. La sentenza del Tar apre una breccia pericolosissima: Cartour pretende di operare come impresa portuale pur non avendone la struttura reale, servendo esclusivamente le proprie navi con equipaggi di bordo affiancati da pochi lavoratori part-time. Un evidente escamotage per aggirare i vincoli di legge che rischia di destabilizzare l'intero sistema a tutela del lavoro marittimo e portuale". Il sindacato denuncia infine la violazione della "Dockers Clause", la clausola internazionale che riserva le operazioni di fissaggio del carico ai portuali, nata proprio per proteggere l'incolumità dei marittimi. "Il modello avallato dal Tar - sostengono Lustro e Arpino - calpesta accordi sottoscritti a livello internazionale, sostituendo personale specializzato con lavoratori che dovrebbero riposare dopo la navigazione. È paradossale che norme di civiltà, scritte per salvare vite umane, vengano cancellate localmente per pure logiche di profitto. Non permetteremo che si torni indietro di trent'anni sulla sicurezza". SalernoToday è anche su Mobile! Scarica l'App per rimanere sempre aggiornato.



Filt Cgil e Adsp insieme nel ricorso contro l'ok del Tar all'autoproduzione di Cartour a Salerno

Nel mirino la sentenza favorevole alla compagnia di navigazione per lo svolgimento in proprio (con i marittimi) delle attività di rizzaggio e derizzaggio dei carichi rotabili a bordo nave I sindacati Filt Cgil Campania e Filt Cgil Salerno hanno annunciato ufficialmente il deposito del ricorso ad adiuvandum dinanzi al Consiglio di Stato schierandosi al fianco dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale nell'appello contro la sentenza del Tar Salerno che ha autorizzato la società Cartour S.r.l. a svolgere in proprio le operazioni di rizzaggio e derizzaggio dei carichi rotabili a bordo nave . L'azione legale è stata affidata all'avv. Pasquale Biondi, legale fiduciario della Fil Cgil Campania, che ha già condotto con successo l'iniziativa giudiziaria del sindacato in un'intricata vertenza legale dinanzi al Consiglio di Stato per l'apertura dell'aeroporto di Salerno-Costa d'Amalfi. "Ci affidiamo a una difesa tecnica di comprovata esperienza" dichiarano le Segreterie, "perché questa battaglia per la legalità è fondamentale quanto quella vinta per lo scalo aeroportuale". "Non permetteremo che la nostra regione diventi il laboratorio della precarizzazione selvaggia" dichiara Angelo Lustro, segretario generale Filt Cgil Campania. "La sentenza del Tar apre una breccia pericolosissima: Cartour pretende di operare come impresa portuale pur non avendone la struttura reale, servendo esclusivamente le proprie navi con equipaggi di bordo affiancati da pochi lavoratori part-time. È un evidente escamotage per aggirare i vincoli di legge che rischia di destabilizzare l'intero sistema a tutela del lavoro marittimo e portuale". A entrare nel merito delle ricadute sul tessuto lavorativo locale è Gerardo Arpino, segretario generale della Filt Cgil Salerno, che lancia l'allarme sulla tenuta occupazionale dello scalo: "Questa operazione finisce per colpire mortalmente la Culp di Salerno, soggetto autorizzato ai sensi dell'art. 17 L. 84/94 a fornire manodopera temporanea. Bisogna ribadire che i lavoratori dell'articolo 17 rappresentano il pilastro fondamentale per l'organizzazione dei porti d'Italia e, in particolare, per il porto di Salerno: questi lavoratori sono gli unici soggetti specializzati e abilitati a intervenire, garantendo la necessaria flessibilità e sicurezza soprattutto nei picchi di lavoro. Non possiamo accettare che si scavalchi chi opera nel rispetto della professionalità: difendere la Culp significa difendere il lavoro di qualità contro il lavoro povero". L'intervento sindacale pone inoltre al centro la questione della sicurezza, ricordando la tragedia del 2023 quando un giovane ufficiale perse la vita , investito da una ralla di un'impresa portuale, durante le operazioni a terra di una nave Cartour. "Quell'incidente drammatico - prosegue Arpino - ha dimostrato che la promiscuità tra equipaggio e banchina genera rischi incalcolabili. Le operazioni portuali di rizzaggio e derizzaggio richiedono una specializzazione che i marittimi non hanno: essi non sono iscritti nei registri delle



Shipping Italy

Salerno

Autorità di Sistema Portuale e non possono, per legge, svolgere tali attività. Autorizzare oggi un modello che istituzionalizza l'uso dei marittimi significa creare un 'rischio organizzativo', ignorando che il pesante stress della navigazione è incompatibile con i carichi delle operazioni portuali". Il sindacato denuncia infine la violazione della "Dockers' Clause", la clausola internazionale che riserva le operazioni di fissaggio del carico (lashing) esclusivamente ai portuali. A scandire la posizione netta dell'organizzazione è Angelo Lustro: "Il modello avallato dal Tar calpesta accordi sottoscritti a livello internazionale, sostituendo personale specializzato con lavoratori che dovrebbero riposare dopo la navigazione. È paradossale che norme di civiltà, scritte per salvare vite umane, vengano cancellate localmente per pure logiche di profitto. Non permetteremo che si torni indietro di trent'anni sulla sicurezza". Le segreterie delle sigle sindacali lanciano questo appello: "Il lavoro portuale è specializzazione e professionalità, non manovalanza fungibile. Siamo pronti a difendere ogni singolo posto di lavoro e la centralità dei lavoratori dell'articolo 17 della legge 84/94 con tutti gli strumenti a nostra disposizione" dichiara Arpino. "Con il nostro ricorso chiediamo al Consiglio di Stato di ripristinare la legalità, annullando una sentenza sbagliata che se confermata apre al Far West non solo nel Porto di Salerno ma in tutti i porti italiani. Non accetteremo mai una competizione drogata, giocata sulla pelle dei lavoratori e sulla compressione dei diritti" è la conclusione di Angelo Lustro. 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 Cartour (C&T) apre una breccia nel divieto di autoproduzione.



Brindisi Report

Brindisi

Il porto diventa un set: le star di Bollywood approdano al Monumento al Marinaio

Il "ciak" del film Bollywood "Cask...M Kash..." è fissato per la giornata di domani, martedì 17 febbraio 2026 **BRINDISI** - Il fascino del **porto di Brindisi** si prepara a fare il giro del mondo, trasformandosi nella cornice d'eccezione per una nuova produzione cinematografica internazionale: al via le riprese del film Bollywood "Cask...M Kash...", una produzione indiana che porta la firma di Images international e Anti Matter Films, con la collaborazione esecutiva della società Tecnologia Robotica S.r.l.s.. Nei giorni scorsi il Comune di **Brindisi** ha autorizzato le riprese disponendo le modifiche alla viabilità. Il "ciak" è fissato per la giornata di domani, martedì 17 febbraio 2026. Le operazioni, che interesseranno l'area del Monumento al Marinaio, inizieranno alle ore 8 per concludersi intorno alle 19. Per permettere l'allestimento del campo base e la sosta dei mezzi tecnici necessari alle riprese, sono state predisposte alcune modifiche temporanee alla circolazione. Divieto di sosta con rimozione forzata: il provvedimento riguarderà tutti i veicoli nel piazzale situato in Via Tito Minniti. Nei giorni scorsi le riprese hanno interessato la Basilicata, come riporta un sito locale (www.basilicatadigitalchannel.com), il nuovo film, che circolerà solo nel mercato indiano è la storia di quattro amici indiani che vengono in Italia per cercare lavoro ma si ritrovano poi a vivere tutta una serie di vicissitudini (leggi qui). La protagonista è una delle attrici più popolari in India, Surbhi Chandna, che ha collezionato numerosi premi. In molti oggi si sono assiepati attorno alla zona interessata dall'allestimento del campo base incuriositi dalle macchine da presa. 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/> BrindisiReport è in caricamento.



Ericsson con Leonardo e Marina militare per il 5G Standalone in mare aperto

Sperimentazione si è conclusa con successo in condizioni operative diurne e notturne Roma - Ericsson, Leonardo e la Marina militare italiana hanno condotto un test di connettività marittima basato su un sistema '5G Standalone' di Ericsson. La sperimentazione, spiega una nota, si è conclusa con successo, abilitando comunicazioni affidabili tra unità navali impegnate in uno scenario addestrativo svolto in mare aperto , in condizioni operative sia diurne sia notturne. Nel corso di una recente campagna di sperimentazione, a bordo della nave anfibia da sbarco San Giorgio della Marina Militare italiana - unità capofila delle attività di prova - è stata implementata una rete Ericsson 5G Standalone completamente autonoma ed end-to-end. Su una seconda unità della Marina Militare, la nave da combattimento multiuso Raimondo Montecuccoli, sono stati installati apparati locali 'Customer Premises Equipment' Ericsson per il '5G Standalone' . Leonardo ed Ericsson hanno collaborato nel quadro del progetto 'Edf 5G Compad', i cui risultati sono stati dimostrati durante l'Operational Experimentation 2-25 della Marina Militare italiana nel Golfo di Taranto. Grazie alla connettività Ericsson 5G Standalone e alla soluzione di cifratura Leonardo Nine la sperimentazione ha consentito lo scambio sicuro e in tempo reale di informazioni classificate e non classificate tra due unità navali.

Ship Mag

Ericsson con Leonardo e Marina militare per il 5G Standalone in mare aperto



02/16/2026 19:07

Sperimentazione si è conclusa con successo in condizioni operative diurne e notturne Roma - Ericsson, Leonardo e la Marina militare italiana hanno condotto un test di connettività marittima basato su un sistema '5G Standalone' di Ericsson. La sperimentazione, spiega una nota, si è conclusa con successo, abilitando comunicazioni affidabili tra unità navali impegnate in uno scenario addestrativo svolto in mare aperto , in condizioni operative sia diurne sia notturne. Nel corso di una recente campagna di sperimentazione, a bordo della nave anfibia da sbarco San Giorgio della Marina Militare italiana - unità capofila delle attività di prova - è stata implementata una rete Ericsson 5G Standalone completamente autonoma ed end-to-end. Su una seconda unità della Marina Militare, la nave da combattimento multiuso Raimondo Montecuccoli, sono stati installati apparati locali 'Customer Premises Equipment' Ericsson per il '5G Standalone' . Leonardo ed Ericsson hanno collaborato nel quadro del progetto 'Edf 5G Compad', i cui risultati sono stati dimostrati durante l'Operational Experimentation 2-25 della Marina Militare italiana nel Golfo di Taranto. Grazie alla connettività Ericsson 5G Standalone e alla soluzione di cifratura Leonardo Nine la sperimentazione ha consentito lo scambio sicuro e in tempo reale di informazioni classificate e non classificate tra due unità navali.

Corriere di Taranto

Taranto

Ex Ilva, Fim Fiom e Uilm: Priorità l'occupazione

"Confindustria Genova e Alessandria vogliono dividere la trattativa di Taranto dagli stabilimenti del Nord: non lo permetteremo" Apprendiamo da un comunicato di Confindustria Alessandria e Confindustria Genova dell'invito cui chiediamo una determinata risposta da parte del governo di dividere la trattativa di Taranto da quella degli stabilimenti del Nord. Non è affatto piaciuta a Fiom Cgil, Fim Cisl e Uilm Uil la presa di posizione dei due enti nel cui comunicato emerge chiara la volontà di una vera e propria operazione di sciacallaggio, tra l'altro spesso accennata, ma ora palesata senza scrupoli, ai danni dei lavoratori ex Ilva . Le tre sigle evidenziano che Confindustria dimentica l'esistenza di un accordo di programma che non può essere modificato senza il sindacato e che l'integrità del gruppo ha tutelato i lavoratori, garantendo reddito e occupazione. Il gruppo siderurgico coinvolge sul territorio nazionale circa 20 mila lavoratori e le loro famiglie, e la sinergia industriale tra gli stabilimenti ha per le organizzazioni sindacali proprio questo unico obiettivo". Per Fiom, Fim e Uilm "sinergia non è suffitanza, perché siamo sempre stati assolutamente favorevoli ai fornì elettrici a Genova e a Taranto e che in particolare, Genova e Novi Ligure avessero le proprie produzioni da forno elettrico. Prospettiva promossa dal governo che vedeva favorevoli anche le istituzioni locali, convergenti sul piano dei commissari. Forno elettrico funzionale all'alimentazione degli impianti di Genova, Novi e gli altri stabilimenti anche nei momenti di marcia ridotta di Taranto". È evidente, concludono i sindacati, che le aree rappresentano un interesse economico che fa gola a Confindustria Alessandria e Confindustria Genova. Abbiamo sempre auspicato la presenza di industriali italiani nelle cordate che si presentavano per l'acquisizione della ex Ilva e la loro assenza, probabilmente, concorre alle difficoltà attuali della soluzione della vertenza. Soluzione che non può arrivare con la resa e la svendita delle aree: questo, i lavoratori e i loro rappresentanti, non lo permetteranno. Ma cosa hanno scritto nel loro comunicato congiunto Confindustria Genova e Confindustria Alessandria? La loro proposta è quella di portare avanti una trattativa separata per il futuro della siderurgia ex Ilva, con Taranto da una parte e Genova-Cornigliano e Novi Ligure dall'altra . Che trova fondamento all'interno di un documento al termine di un lungo lavoro di approfondimento sul caso industriale che riguarda una delle fabbriche-simbolo della città, lo stabilimento siderurgico di Cornigliano. Con l'accordo di programma di inizio degli anni Duemila, la fabbrica ha chiuso la sua area a caldo, concentrandosi sulle attività di laminazione, e soffre sempre più la crisi di Taranto, da cui dipende in modo esclusivo, con una produzione che in dieci anni è passata da 1,3 milioni di tonnellate a poco più di 300mila viene riportato nel documento. Proprio per questo, nel loro position paper sulla siderurgia, si legge che è venuto il momento di imporre una svolta alla vicenda che non

Corriere di Taranto

Ex Ilva, Fim Fiom e Uilm: "Priorità l'occupazione"



02/16/2026 21:13

"Confindustria Genova e Alessandria vogliono dividere la trattativa di Taranto dagli stabilimenti del Nord: non lo permetteremo" Apprendiamo da un comunicato di Confindustria Alessandria e Confindustria Genova dell'invito - cui chiediamo una determinata risposta da parte del governo - di dividere la trattativa di Taranto da quella degli stabilimenti del Nord". Non è affatto piaciuta a Fiom Cgil, Fim Cisl e Uilm Uil la presa di posizione dei due enti nel cui comunicato emerge chiara la volontà di una vera e propria operazione di sciacallaggio, tra l'altro spesso accennata, ma ora palesata senza scrupoli, ai danni dei lavoratori ex Ilva ". Le tre sigle evidenziano che "Confindustria dimentica l'esistenza di un accordo di programma che non può essere modificato senza il sindacato e che l'integrità del gruppo ha tutelato i lavoratori, garantendo reddito e occupazione. Il gruppo siderurgico coinvolge sul territorio nazionale circa 20 mila lavoratori e le loro famiglie, e la sinergia industriale tra gli stabilimenti ha per le organizzazioni sindacali proprio questo unico obiettivo". Per Fiom, Fim e Uilm "sinergia non è suffitanza, perché siamo sempre stati assolutamente favorevoli ai fornì elettrici a Genova e a Taranto e che in particolare, Genova e Novi Ligure avessero le proprie produzioni da forno elettrico. Prospettiva promossa dal governo che vedeva favorevoli anche le istituzioni locali, convergenti sul piano dei commissari. Forno elettrico funzionale all'alimentazione degli impianti di Genova, Novi e gli altri stabilimenti anche nei momenti di marcia ridotta di Taranto". È evidente, concludono i sindacati, che le aree rappresentano un interesse economico che fa gola a Confindustria Alessandria e Confindustria Genova. Abbiamo sempre auspicato la presenza di industriali italiani nelle cordate che si presentavano per l'acquisizione della ex Ilva e la loro assenza, probabilmente, concorre alle difficoltà attuali della soluzione della vertenza. Soluzione che non può arrivare con la resa e la svendita delle aree: questo, i lavoratori e i loro rappresentanti, non lo

Corriere di Taranto**Taranto**

si è mai risolta in modo compiuto. La città ligure per gli industriali genovesi non dovrà in futuro realizzare alcun forno elettrico, come prevede il piano del governo, ma al contrario dovrà ottimizzare e rimodulare le sue lavorazioni con Novi Ligure, potenziando le attività siderurgiche dello stabilimento del Basso Piemonte e ampliando le sue con lavorazioni industriali di altro tipo e aprendosi a servizi logistici. Per fare questo sarà necessario restituire l'intero diritto di superficie di Cornigliano alla Società per Cornigliano, andando alla firma di un nuovo accordo di programma nel quale far entrare anche i soggetti di riferimento per gli impianti di Novi Ligure (Regione Piemonte, Comune di Novi Ligure e Provincia di Alessandria) e che possa prevedere lavori socialmente utili per gli addetti non impiegati nella siderurgia. Dopo 25 anni di obiettivi parzialmente raggiunti per quanto riguarda lo sviluppo dell'industria e in generale dell'economia e dell'occupazione, i soggetti attori dell'Accordo di Programma del 1999 devono concordare di modificare lo stesso Accordo chiedendo la restituzione entro il 2026 di tutto il diritto di superficie alla Società per Cornigliano spiega ancora Confindustria Genova nel suo documento. A quel punto lo Stato darà alla stessa società il compito di procedere con la bonifica delle aree che dovranno essere restituite prima del 2065, a eccezione degli impianti e degli stabilimenti che rimarranno Cornigliano. Gli impianti esistenti e in buono stato (decapaggio e zincatura) possono rimanere in stretto contatto logistico con lo stabilimento di Novi Ligure, dove svilupparsi con ottime prospettive anche con quegli impianti per altri prodotti e mercati molto importanti per l'Italia (banda stagnata e lamierino magnetico) prosegue il documento. Anche nel caso di conclusione di trattativa con il fondo Flacks si potrebbe procedere secondo questo schema della divisione del futuro delle fabbriche in quanto un ulteriore passaggio di proprietà ad altro produttore di acciaio sarebbe in linea con la natura finanziaria dell'acquirente stesso. Le banchine dello stabilimento di Cornigliano che si affacciano sulla foce del torrente, infine, passeranno alla gestione diretta dell'Autorità Portuale asservite a funzioni siderurgiche, industriali, energetiche e logistiche portuali. Sicuramente la trattativa per la futura vendita dell'ex Ilva non sarà facile né di breve durata. (leggi tutti gli articoli sull'ex Ilva <https://www.corriereditaranto.it/?s=ilva&submit=Go Commenta>.



Il Nautilus

Cagliari

Il mistero della nave russa Sparta IV intorno alla Sardegna rimane

(Immagini satellitari courtesy Agenzia Spaziale Europea) I movimenti del gruppo di navi russe sono stati costantemente seguiti da unità navali della Marina Militare italiana e in zona ha operato anche un Atr della Guardia di Finanza. Il gruppo di navi è stato visto allontanarsi dalle coste italiane e si dirige verso lo Stretto di Gibilterra per poi raggiungere il **porto** di Kaliningrad, sul Mar Baltico (in territorio russo). Roma . Negli ultimi giorni una 'flottiglia russa' ha stazionato in acque internazionali davanti alle coste sarde, muovendosi in modo insolito e alimentando interrogativi sulle sue reali intenzioni. Le unità coinvolte identificate sono: - la Sparta IV, un cargo della cosiddetta flotta ombra russa, spesso usato per trasportare armamenti o petrolio aggirando le sanzioni. È l'unica nave che ha mantenuto l'AIS acceso e quindi tracciabile. - la Severomorsk, un cacciatorpediniere della Marina russa che funge da scorta. - e la Kama, una petroliera utilizzata come nave appoggio e rifornimento. La navigazione della Sparta IV Il mercantile Sparta IV (IMO 9743033), sotto bandiera russa, ha lasciato Baltiysk, Russia, il 31 dicembre 2025; ha proseguito la navigazione verso sud dal Mar Baltico in direzione del Mediterraneo. La Sparta IV è stata monitorata con un'altra nave cargo russa, la Mys Zhelaniya (IMO 9366110). Entrambe le navi sono partite da Baltiysk scortate da un cacciatorpediniere russo della classe Udaloy, il Severomorsk. La destinazione dichiarata della Sparta IV era Port Said, Egitto, ma la nave è arrivata a Tartus, Siria, il 19 gennaio 2026. Sparta IV poi è tornata verso ovest nel Mar Mediterraneo centrale, cambiando bruscamente rotta e spostandosi verso nord nel Mar Tirreno centrale, più vicino alle coste italiane. La nuova rotta ha portato la nave a est della Sardegna la sera del 3 febbraio. Le condizioni marine nell'area sarda erano moderatamente difficili, con onde del mare alte circa 2,5 mt. La Sparta IV è scortata dal cacciatorpediniere della Marina Russa RFS Severomorsk e dalla petroliera della flotta russa Kama. Il 4 febbraio, la Sparta IV si trovava in acque internazionali al largo dell'Ogliastra, a est della Sardegna, accanto alle altre due navi. E' rimasta per alcuni giorni su una rotta ellittica stabile nord-sud con manovre eseguite a una velocità costante di circa 10-11 nodi. La Sparta IV è soprannominata "corriere della morte" perché usata dal Ministero della Difesa russo per trasportare armi in scenari di guerra. Fa parte della rete di petroliere e cargo che Mosca utilizza per aggirare le sanzioni. Monitoraggio militare italiano La Guardia di Finanza italiana ha effettuato sorveglianza aerea con un aereo da pattugliamento marittimo P-72B. La Marina italiana ha inviato la fregata classe FREMM ITS Spartaco Schergat (F598) per sorvegliare le navi russe (sempre rimaste in acque internazionali) lungo la costa sarda a nord dell'isola, operando per circa due giorni nell'area al largo di Capo Comino. Segno che la situazione è considerata sensibile e visto



02/16/2026 12:11

(Immagini satellitari courtesy Agenzia Spaziale Europea) I movimenti del gruppo di navi russe sono stati costantemente seguiti da unità navali della Marina Militare italiana e in zona ha operato anche un Atr della Guardia di Finanza. Il gruppo di navi è stato visto allontanarsi dalle coste italiane e si dirige verso lo Stretto di Gibilterra per poi raggiungere il porto di Kaliningrad, sul Mar Baltico (in territorio russo). Roma . Negli ultimi giorni una 'flottiglia russa' ha stazionato in acque internazionali davanti alle coste sarde, muovendosi in modo insolito e alimentando interrogativi sulle sue reali intenzioni. Le unità coinvolte identificate sono: - la Sparta IV, un cargo della cosiddetta flotta ombra russa, spesso usato per trasportare armamenti o petrolio aggirando le sanzioni. È l'unica nave che ha mantenuto l'AIS acceso e quindi tracciabile. - la Severomorsk, un cacciatorpediniere della Marina russa che funge da scorta. - e la Kama, una petroliera utilizzata come nave appoggio e rifornimento. La navigazione della Sparta IV Il mercantile Sparta IV (IMO 9743033), sotto bandiera russa, ha lasciato Baltiysk, Russia, il 31 dicembre 2025; ha proseguito la navigazione verso sud dal Mar Baltico in direzione del Mediterraneo. La Sparta IV è stata monitorata con un'altra nave cargo russa, la Mys Zhelaniya (IMO 9366110). Entrambe le navi sono partite da Baltiysk scortate da un cacciatorpediniere russo della classe Udaloy, il Severomorsk. La destinazione dichiarata della Sparta IV era Port Said, Egitto, ma la nave è arrivata a Tartus, Siria, il 19 gennaio 2026. Sparta IV poi è tornata verso ovest nel Mar Mediterraneo centrale, cambiando bruscamente rotta e spostandosi verso nord nel Mar Tirreno centrale, più vicino alle coste italiane. La nuova rotta ha portato la nave a est della Sardegna la sera del 3 febbraio. Le condizioni marine nell'area sarda erano moderatamente difficili, con onde del mare alte circa 2,5 mt. La Sparta IV è scortata dal cacciatorpediniere della Marina Russa RFS Severomorsk e dalla petroliera della flotta russa Kama. Il 4 febbraio, la Sparta IV si trovava in acque internazionali al largo dell'Ogliastra, a est della Sardegna, accanto alle altre due navi. E' rimasta per alcuni giorni su una rotta ellittica stabile nord-sud con manovre eseguite a una velocità costante di circa 10-11 nodi. La Sparta IV è soprannominata "corriere della morte" perché usata dal Ministero della Difesa russo per trasportare armi in scenari di guerra. Fa parte della rete di petroliere e cargo che Mosca utilizza per aggirare le sanzioni. Monitoraggio militare italiano La Guardia di Finanza italiana ha effettuato sorveglianza aerea con un aereo da pattugliamento marittimo P-72B. La Marina italiana ha inviato la fregata classe FREMM ITS Spartaco Schergat (F598) per sorvegliare le navi russe (sempre rimaste in acque internazionali) lungo la costa sarda a nord dell'isola, operando per circa due giorni nell'area al largo di Capo Comino. Segno che la situazione è considerata sensibile e visto

Il Nautilus

Cagliari

che in quest'area - stando alle notizie diffuse - si trovano il poligono militare di Quirra, centro di sperimentazione della Nato, usato per test missilistici e radar, oltre alla base aerea di Decimomannu, utilizzata dall'aeronautica statunitense. Tutta l'operazione fa parte della missione Mediterraneo Sicuro, con la Nato che ha già attivato la sorveglianza in Sicilia. Durante quest'ultimo periodo, la Marina Militare Italiana ha operato la sorveglianza con una fregata ulteriore classe FREMM, l'ITS Emilio Bianchi (F589), per assistere nel monitoraggio dei modelli di navigazione delle navi russe. Il mistero rimane. In questo ultimo periodo, si può collegare la presenza della nave a un contesto più ampio di operazioni ibride russe, tra cui cyberattacchi e attività di intelligence nello spazio europeo. Per essere pratici, l'Italia non può esimersi dall'obbligo dell'osservanza del principio del 'passaggio inoffensivo' delle navi straniere, che rimane sempre permesso laddove non si traduca in azioni che possano rappresentare una minaccia/pericolo per la sicurezza o anche l'organizzazione dello Stato costiero interessato. Anche la stessa Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare (articolo 19 Convenzione cosiddetta UNCLOS), firmata a Montego Bay nel lontano 1982, è chiara sullo specifico aspetto. E comunque, senza prove, l'Italia non poteva ispezionare una nave battente bandiera straniera solo per il fatto che la sua navigazione appariva anomala. Quindi il mistero rimane. Si possono solo fare delle ipotesi: - si sia trattato di un "transito di facciata" con obiettivi logistici non dichiarati. - Una dimostrazione di presenza nel Mediterraneo, in un momento geopolitico delicato. - Una presenza per raccogliere informazioni su infrastrutture strategiche (cavi sottomarini, rotte Nato). - Infine, per operazioni di copertura per movimenti di altre unità non tracciabili o per qualche avaria evidenziata a bordo delle stesse. Considerando che le navi della flotta ombra collegata alla Russia sono state precedentemente coinvolte in operazioni di intelligence o attività strettamente correlate, inclusi sabotaggi, si potrebbe collegare la loro presenza nelle vicinanze della Sardegna per un monitoraggio limitato della zona, viste anche le capacità delle navi coinvolte. Abele Carruezzo (Tracciato VesselFinder) (La nave russa Sparta IV; foto courtesy VesselFinder).



Il Fatto Nisseno

Catania

Porto Rifugio di Gela: avviato il tavolo permanente sulle criticità

Lun, 16/02/2026 - 14:57 Si è ufficialmente insediato il tavolo permanente sulle criticità del Porto Rifugio di Gela, nato con l'obiettivo di affrontare in maniera concreta e condivisa le problematiche che da tempo interessano l'infrastruttura portuale e di avviare un percorso istituzionale unitario volto alla sua piena fruibilità. All'incontro hanno preso parte il Sindaco Terenziano di Stefano, il Senatore Pietro Lorefice, il deputato regionale Salvatore Scuvera, i rappresentanti del Comitato del Porto di Gela, il presidente della Commissione Mare Alberto Zappietro, gli assessori Peppe Di Cristina e Giuseppe Fava, il Presidente del Consiglio comunale Paola Giudice e diversi consiglieri comunali. L'incontro ha rappresentato un momento di forte collaborazione istituzionale e civica, finalizzato a rivendicare con determinazione un porto pienamente operativo, funzionale e sicuro, attraverso richieste chiare e interventi concreti. Tra le prime decisioni condivise dal tavolo permanente vi è la richiesta urgente all'Autorità Portuale di procedere con interventi immediati di dragaggio, ritenuti indispensabili per garantire la fruibilità del porto in condizioni di sicurezza, anche alla luce della presenza della Bioraffineria e delle attività industriali connesse all'area portuale oltre a garantire la fruizione agli operatori commerciali e ai diportisti. Contestualmente, sarà formalmente richiesto un incontro urgente con l'Autorità Portuale per fare chiarezza sullo stato di avanzamento del progetto relativo al Porto Rifugio e sul primo iter amministrativo, riprendendo quanto emerso nell'ultimo confronto istituzionale dell'11 novembre 2025, durante il quale è stato presentato il più recente resoconto sintetico sulla situazione del porto presso il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica. Il tavolo permanente nasce con l'intento di mantenere alta l'attenzione istituzionale e di operare in maniera coordinata, affinché il Porto Rifugio di Gela possa finalmente tornare a svolgere pienamente il proprio ruolo strategico per la sicurezza, l'economia e lo sviluppo del territorio.



Il Nautilus

Palermo, Termini Imerese

MSC CROCIERE CERCA GIOVANI TALENTI A PALERMO E AGRIGENTO

Aperte le candidature per accedere alla prima fase di selezione durante i recruitment days il 4 e 6 marzo con il supporto di Leader School. **Palermo** - MSC Crociere, terza compagnia di crociere più grande al mondo e leader di mercato in Italia ed Europa, cerca ad Agrigento e **Palermo** giovani talenti da impiegare a bordo delle proprie navi. La Compagnia, infatti, organizzerà in collaborazione con Leader School, realtà d'eccellenza nella formazione linguistica e professionale, due giornate dedicate al recruitment: la prima il 4 marzo ad Agrigento presso il centro per l'impiego in Via Acrone, 51, la seconda il 6 marzo a **Palermo** presso la sede di Confcommercio in via E. Amari, 11. Per partecipare alle giornate di recruitment ed accedere così alla prima fase di selezione, è necessario inviare la candidatura entro il 23 febbraio attraverso i seguenti link:

Palermo
<https://forms.gle/2rf4UtEgjs5jx5Bz6>

Agrigento
<https://forms.gle/TkGRHjXQ4EwsywxB9>

Durante le due giornate i team di talent acquisition di MSC Crociere e di Leader School illustreranno le dinamiche lavorative a bordo e svolgerà i colloqui conoscitivi con i candidati. La ricerca è aperta a numerose figure professionali, tra cui cuochi, pasticceri, pizzaioli, animatori, receptionist e molti altri profili operativi dal Front Desk al Food & Beverage. Altre figure ricercate sono quelle di personale marittimo, tra cui I e II ufficiale di macchina. Fondamentale per tutti, in un contesto internazionale come quello in cui opera la Compagnia, è la conoscenza dell'inglese e la padronanza di altre lingue straniere. Fortuna Izzo, Talent Acquisition team MSC Crociere, sottolinea il valore di questa collaborazione: "Crediamo fortemente nel valore del territorio siciliano e nel grande potenziale dei suoi talenti. Lavorare a bordo di una nave significa operare in un contesto internazionale e multiculturale, dove le competenze linguistiche rappresentano uno strumento fondamentale di crescita professionale e personale. Investire sulla formazione linguistica significa offrire ai candidati maggiori opportunità di carriera e prepararli ad affrontare con successo le sfide del mercato globale". Dello stesso avviso Fabio Cappellano, CEO di Leader School, il quale dichiara: "Il nostro compito è fornire ai candidati la chiave per aprire le porte di una carriera internazionale. Attraverso la nostra esperienza nella formazione linguistica, e non solo, prepariamo i professionisti a comunicare con sicurezza ed efficacia in un ambiente multiculturale. Vogliamo garantire che il talento del nostro territorio sia sostenuto da una preparazione linguistica adeguata agli standard richiesti da un leader mondiale del settore marittimo. Inoltre, un ringraziamento particolare va al Dott. Costa e a tutta la Confcommercio **Palermo** ed al Dirigente dott. Pasquale Patti e alla Funzionaria Dott.ssa Schirò del C.P.I. di Agrigento per la disponibilità, per il supporto operativo e logistico, confermando la centralità delle istituzioni locali nel favorire l'incontro tra domanda e offerta di lavoro". L'evento rappresenta

Il Nautilus

MSC CROCIERE CERCA GIOVANI TALENTI A PALERMO E AGRIGENTO



02/16/2026 13:28

Aperte le candidature per accedere alla prima fase di selezione durante i recruitment days il 4 e 6 marzo con il supporto di Leader School. Palermo – MSC Crociere, terza compagnia di crociere più grande al mondo e leader di mercato in Italia ed Europa, cerca ad Agrigento e Palermo giovani talenti da impiegare a bordo delle proprie navi. La Compagnia, infatti, organizzerà in collaborazione con Leader School, realtà d'eccellenza nella formazione linguistica e professionale, due giornate dedicate al recruitment: la prima il 4 marzo ad Agrigento presso il centro per l'impiego in Via Acrone, 51, la seconda il 6 marzo a Palermo presso la sede di Confcommercio in via E. Amari, 11. Per partecipare alle giornate di recruitment ed accedere così alla prima fase di selezione, è necessario inviare la candidatura entro il 23 febbraio attraverso i seguenti link: Palermo <https://forms.gle/2rf4UtEgjs5jx5Bz6> Agrigento <https://forms.gle/TkGRHjXQ4EwsywxB9> Durante le due giornate i team di talent acquisition di MSC Crociere e di Leader School illustreranno le dinamiche lavorative a bordo e svolgerà i colloqui conoscitivi con i candidati. La ricerca è aperta a numerose figure professionali, tra cui cuochi, pasticceri, pizzaioli, animatori, receptionist e molti altri profili operativi dal Front Desk al Food & Beverage. Altre figure ricercate sono quelle di personale marittimo, tra cui I e II ufficiale di macchina. Fondamentale per tutti, in un contesto internazionale come quello in cui opera la Compagnia, è la conoscenza dell'inglese e la padronanza di altre lingue straniere. Fortuna Izzo, Talent Acquisition team MSC Crociere, sottolinea il valore di questa collaborazione: "Crediamo fortemente nel valore del territorio siciliano e nel grande potenziale dei suoi talenti. Lavorare a bordo di una nave significa operare in un contesto internazionale e multiculturale, dove le competenze linguistiche rappresentano uno strumento fondamentale di crescita professionale e personale. Investire sulla formazione linguistica significa offrire ai candidati maggiori opportunità di carriera e prepararli ad affrontare con successo le sfide del mercato globale". Dello stesso avviso Fabio Cappellano, CEO di Leader School, il quale dichiara: "Il nostro compito è fornire ai candidati la chiave per aprire le porte di una carriera internazionale. Attraverso la nostra esperienza nella formazione linguistica, e non solo, prepariamo i professionisti a comunicare con sicurezza ed efficacia in un ambiente multiculturale. Vogliamo garantire che il talento del nostro territorio sia sostenuto da una preparazione linguistica adeguata agli standard richiesti da un leader mondiale del settore marittimo. Inoltre, un ringraziamento particolare va al Dott. Costa e a tutta la Confcommercio **Palermo** ed al Dirigente dott. Pasquale Patti e alla Funzionaria Dott.ssa Schirò del C.P.I. di Agrigento per la disponibilità, per il supporto operativo e logistico, confermando la centralità delle istituzioni locali nel favorire l'incontro tra domanda e offerta di lavoro". L'evento rappresenta

Il Nautilus

Palermo, Termini Imerese

un'opportunità unica per i giovani professionisti siciliani di interfacciarsi con una realtà in forte espansione in un settore in cui è possibile conoscere persone di culture diverse e viaggiare in tutto il mondo.



La Gazzetta Marittima

Palermo, Termini Imerese

Msc Crociere: in Sicilia all'inizio di marzo il via alla selezione per reclutare personale

PALERMO. Msc Crociere presenta il proprio biglietto da visita di terza compagnia di crociera più grande al mondo («e leader di mercato in Italia ed Europa»): lo fa per annunciare il via alla campagna di reclutamento di giovani talenti da impiegare a bordo delle proprie navi. Si parte con un doppio round ad Agrigento e a **Palermo**: in collaborazione con Leader School, una realtà che si occupa di formazione linguistica e professionale, vengono organizzate in Sicilia due giornate dedicate al recruitment. Appuntamento il 4 marzo ad Agrigento al Centro per l'impiego in via Acrone 51 e il 6 marzo a **Palermo** nella sede di Confcommercio in via E. Amari 11. Chi vuol partecipare e accedere così alla prima fase di selezione, deve inviare la candidatura entro il 23 febbraio attraverso i seguenti link :

Palermo:
<https://forms.gle/2rf4UtEgjs5jx5Bz6>

Agrigento:

<https://forms.gle/TkGRHjXQ4EwsywxB9> Durante le due giornate i team di Msc Crociere e di Leader School illustreranno le dinamiche lavorative a bordo e svolgeranno i colloqui conoscitivi con i candidati. La ricerca è aperta a numerose figure professionali, tra cui cuochi, pasticceri, pizzaioli, animatori, receptionist e molti altri profili operativi dal Front Desk al Food & Beverage. Altre figure ricercate sono quelle di personale marittimo, tra cui I e II ufficiale di macchina. Fondamentale per tutti, in un contesto internazionale come quello in cui opera la compagnia, è la conoscenza dell'inglese e la padronanza di altre lingue straniere. Queste le parole di Fortuna Izzo, che in Msc Crociere fa parte del team che mira ad acquisire giovani talenti: «Crediamo fortemente nel valore del territorio siciliano e nel grande potenziale dei suoi talenti. Lavorare a bordo di una nave significa operare in un contesto internazionale e multiculturale, dove le competenze linguistiche rappresentano uno strumento fondamentale di crescita professionale e personale. Investire sulla formazione linguistica significa offrire ai candidati maggiori opportunità di carriera e prepararli ad affrontare con successo le sfide del mercato globale». Così il commento di Fabio Cappellano, amministratore delegato di Leader School: «Il nostro compito è fornire ai candidati la chiave per aprire le porte di una carriera internazionale. Attraverso la nostra esperienza nella formazione linguistica, e non solo, prepariamo i professionisti a comunicare con sicurezza ed efficacia in un ambiente multiculturale. Vogliamo garantire - afferma ringraziando Confcommercio e Centro Impiego per la collaborazione - che il talento del nostro territorio sia sostenuto da una preparazione linguistica adeguata agli standard richiesti da un leader mondiale del settore marittimo».

La Gazzetta Marittima

Msc Crociere: in Sicilia all'inizio di marzo il via alla selezione per reclutare personale



02/16/2026 15:57

PALERMO. Msc Crociere presenta il proprio biglietto da visita di terza compagnia di crociera più grande al mondo («e leader di mercato in Italia ed Europa»): lo fa per annunciare il via alla campagna di reclutamento di giovani talenti da impiegare a bordo delle proprie navi. Si parte con un doppio round ad Agrigento e a Palermo: in collaborazione con Leader School, una realtà che si occupa di formazione linguistica e professionale, vengono organizzate in Sicilia due giornate dedicate al recruitment. Appuntamento il 4 marzo ad Agrigento al Centro per l'impiego in via Acrone 51 e il 6 marzo a Palermo nella sede di Confcommercio in via E. Amari 11. Chi vuol partecipare e accedere così alla prima fase di selezioni deve inviare la candidatura entro il 23 febbraio attraverso i seguenti link: Palermo: <https://forms.gle/2rf4UtEgjs5jx5Bz6> e Agrigento: <https://forms.gle/TkGRHjXQ4EwsywxB9>. Durante le due giornate i team di Msc Crociere e di Leader School illustreranno le dinamiche lavorative a bordo e svolgeranno i colloqui conoscitivi con i candidati. La ricerca è aperta a numerose figure professionali, tra cui cuochi, pasticceri, pizzaioli, animatori, receptionist e molti altri profili operativi dal Front Desk al Food & Beverage. Altre figure ricercate sono quelle di personale marittimo, tra cui I e II ufficiale di macchina. Fondamentale per tutti, in un contesto internazionale come quello in cui opera la compagnia, è la conoscenza dell'inglese e la padronanza di altre lingue straniere. Queste le parole di Fortuna Izzo, che in Msc Crociere fa parte del team che mira ad acquisire giovani talenti: «Crediamo fortemente nel valore del territorio siciliano e nel grande potenziale dei suoi talenti. Lavorare a bordo di una nave significa operare in un contesto internazionale e multiculturale, dove le competenze linguistiche rappresentano uno strumento fondamentale di crescita professionale e personale. Investire sulla formazione linguistica significa offrire ai candidati maggiori opportunità di carriera e prepararli ad affrontare con successo le sfide del mercato globale». Così il commento di Fabio Cappellano, amministratore delegato di Leader School: «Il nostro compito è fornire ai candidati la chiave per aprire le porte di una carriera internazionale. Attraverso la nostra esperienza nella formazione linguistica, e non solo, prepariamo i professionisti a comunicare con sicurezza ed efficacia in un ambiente multiculturale. Vogliamo garantire - afferma ringraziando Confcommercio e Centro Impiego per la collaborazione - che il talento del nostro territorio sia sostenuto da una preparazione linguistica adeguata agli standard richiesti da un leader mondiale del settore marittimo».

Sea Reporter

Palermo, Termini Imerese

Nuove opportunità di carriera: al via le candidature per i Recruitment Days del 4 e 6 marzo con il supporto di Leader School

Feb 16, 2026 - MSC Crociere, terza compagnia di crociere più grande al mondo e leader di mercato in Italia ed Europa, cerca ad Agrigento e Palermo giovani talenti da impiegare a bordo delle proprie navi. La Compagnia, infatti, organizzerà in collaborazione con Leader School, realtà d'eccellenza nella formazione linguistica e professionale, due giornate dedicate al recruitment: la prima il 4 marzo ad Agrigento presso il centro per l'impiego in Via Acrone, 51, la seconda il 6 marzo a Palermo presso la sede di Confcommercio in via E. Amari, 11. Per partecipare alle giornate di recruitment ed accedere così alla prima fase di selezione, è necessario inviare la candidatura entro il 23 febbraio attraverso i seguenti link: Per partecipare alle giornate di recruitment ed accedere così alla prima fase di selezione, è necessario inviare la candidatura entro il 23 febbraio attraverso i seguenti link: Palermo: <https://forms.gle/2rf4UtEgjs5jx5Bz6>

Agrigento: <https://forms.gle/TkGRHjXQ4EwsywxB9>

Durante le due giornate i team di talent acquisition di MSC Crociere e di Leader School illustreranno le dinamiche lavorative a bordo e svolgerà i colloqui conoscitivi con i candidati. La ricerca è aperta a numerose figure professionali, tra cui cuochi, pasticceri, pizzaioli, animatori, receptionist e molti altri profili operativi dal Front Desk al Food & Beverage. Altre figure ricercate sono quelle di personale marittimo, tra cui I e II ufficiale di macchina. Fondamentale per tutti, in un contesto internazionale come quello in cui opera la Compagnia, è la conoscenza dell'inglese e la padronanza di altre lingue straniere. Fortuna Izzo, Talent Acquisition team MSC Crociere, sottolinea il valore di questa collaborazione: "Crediamo fortemente nel valore del territorio siciliano e nel grande potenziale dei suoi talenti. Lavorare a bordo di una nave significa operare in un contesto internazionale e multiculturale, dove le competenze linguistiche rappresentano uno strumento fondamentale di crescita professionale e personale. Investire sulla formazione linguistica significa offrire ai candidati maggiori opportunità di carriera e prepararli ad affrontare con successo le sfide del mercato globale". Dello stesso avviso Fabio Cappellano, CEO di Leader School, il quale dichiara: "Il nostro compito è fornire ai candidati la chiave per aprire le porte di una carriera internazionale. Attraverso la nostra esperienza nella formazione linguistica, e non solo, preparamo i professionisti a comunicare con sicurezza ed efficacia in un ambiente multiculturale. Vogliamo garantire che il talento del nostro territorio sia sostenuto da una preparazione linguistica adeguata agli standard richiesti da un leader mondiale del settore marittimo. Inoltre, un ringraziamento particolare va al Dott. Costa e a tutta la Confcommercio Palermo ed al Dirigente dott. Pasquale Patti e alla Funzionaria Dott.ssa Schirò del C.P.I. di Agrigento per la disponibilità, per il supporto operativo e logistico, confermando la centralità delle istituzioni"



02/16/2026 15:07 Redazione Seareporter

Sea Reporter
Nuove opportunità di carriera: al via le candidature per i Recruitment Days del 4 e 6 marzo con il supporto di Leader School



Redazione Seareporter

Feb 16, 2026 – MSC Crociere, terza compagnia di crociere più grande al mondo e leader di mercato in Italia ed Europa, cerca ad Agrigento e Palermo giovani talenti da impiegare a bordo delle proprie navi. La Compagnia, infatti, organizzerà in collaborazione con Leader School, realtà d'eccellenza nella formazione linguistica e professionale, due giornate dedicate al recruitment: la prima il 4 marzo ad Agrigento presso il centro per l'impiego in Via Acrone, 51, la seconda il 6 marzo a Palermo presso la sede di Confcommercio in via E. Amari, 11. Per partecipare alle giornate di recruitment ed accedere così alla prima fase di selezione, è necessario inviare la candidatura entro il 23 febbraio attraverso i seguenti link: Per partecipare alle giornate di recruitment ed accedere così alla prima fase di selezione, è necessario inviare la candidatura entro il 23 febbraio attraverso i seguenti link: Palermo: <https://forms.gle/2rf4UtEgjs5jx5Bz6> Agrigento: <https://forms.gle/TkGRHjXQ4EwsywxB9> Durante le due giornate i team di talent acquisition di MSC Crociere e di Leader School illustreranno le dinamiche lavorative a bordo e svolgerà i colloqui conoscitivi con i candidati. La ricerca è aperta a numerose figure professionali, tra cui cuochi, pasticceri, pizzaioli, animatori, receptionist e molti altri profili operativi dal Front Desk al Food & Beverage. Altre figure ricercate sono quelle di personale marittimo, tra cui I e II ufficiale di macchina. Fondamentale per tutti, in un contesto internazionale come quello in cui opera la Compagnia, è la conoscenza dell'inglese e la padronanza di altre lingue straniere. Fortuna Izzo, Talent Acquisition team MSC Crociere, sottolinea il valore di questa collaborazione: "Crediamo fortemente nel valore del territorio siciliano e nel grande potenziale dei suoi talenti. Lavorare a bordo di una nave significa operare in un contesto internazionale e multiculturale, dove le competenze linguistiche rappresentano uno strumento fondamentale di crescita professionale e personale. Investire sulla formazione linguistica significa offrire ai candidati maggiori opportunità di carriera e prepararli ad affrontare con successo le sfide del mercato globale". Dello stesso avviso Fabio Cappellano, CEO di Leader School, il quale dichiara: "Il nostro compito è fornire ai candidati la chiave per aprire le porte di una carriera internazionale. Attraverso la nostra esperienza nella formazione linguistica, e non solo, preparamo i professionisti a comunicare con sicurezza ed efficacia in un ambiente multiculturale. Vogliamo garantire che il talento del nostro territorio sia sostenuto da una preparazione linguistica adeguata agli standard richiesti da un leader mondiale del settore marittimo. Inoltre, un ringraziamento particolare va al Dott. Costa e a tutta la Confcommercio Palermo ed al Dirigente dott. Pasquale Patti e alla Funzionaria Dott.ssa Schirò del C.P.I. di Agrigento per la disponibilità, per il supporto operativo e logistico, confermando la centralità delle istituzioni"

Sea Reporter

Palermo, Termini Imerese

locali nel favorire l'incontro tra domanda e offerta di lavoro". L'evento rappresenta un'opportunità unica per i giovani professionisti siciliani di interfacciarsi con una realtà in forte espansione in un settore in cui è possibile conoscere persone di culture diverse e viaggiare in tutto il mondo.



Trapani Oggi

Trapani

Sinistra Italiana Trapani: "Il fermo della Humanity 1 è una condanna a morte per chi soffre in mare"

La ong nei giorni scorsi ha soccorso 33 migranti sbarcati poi a **Trapani** - Dallo scorso 13 febbraio e per 60 giorni la Nave della Ong tedesca SOS Humanity1, rimane ferma al **porto di Trapani**, disposto dalle autorità italiane «Le autorità - si legge nella nota dell'Ong - accusano l'equipaggio di non aver comunicato con il Centro di coordinamento dei soccorsi libico. L'ordine di fermo è arrivato poco dopo che il governo italiano ha presentato un disegno di legge che consentirebbe un "blocco navale", una nuova misura contro le navi di soccorso delle Ong». Sulla vicenda interviene Antonella Parisi responsabile Sinistra Italiana **Trapani** di Sinistra Italiana **Trapani** che sottolinea come "Il fermo della Humanity 1 è una condanna a morte per chi soffre in mare" ed esprime profonda indignazione per il fermo amministrativo di 60 giorni imposto alla nave Humanity 1, una decisione che colpisce prima di tutto la dignità umana e il diritto universale alla vita. Questa sanzione punisce paradossalmente chi ha scelto di proteggere 33 naufraghi, già provati da torture e violenze inenarrabili subite in Libia, rifiutando di collaborare con milizie armate che calpestano sistematicamente i diritti fondamentali.



Trapani Oggi

Sinistra Italiana Trapani: "Il fermo della Humanity 1 è una condanna a morte per chi soffre in mare"

Arbitrary: Humanity 1 detained for 60 days!

Italy's Interior Minister attacks SOS Humanity publicly – detention clearly politically motivated.
 

02/16/2026 18:51

La ong nei giorni scorsi ha soccorso 33 migranti sbarcati poi a Trapani - Dallo scorso 13 febbraio e per 60 giorni la Nave della Ong tedesca SOS Humanity1, rimane ferma al porto di Trapani, disposto dalle autorità italiane «Le autorità - si legge nella nota dell'Ong - accusano l'equipaggio di non aver comunicato con il Centro di coordinamento dei soccorsi libico. L'ordine di fermo è arrivato poco dopo che il governo italiano ha presentato un disegno di legge che consentirebbe un "blocco navale", una nuova misura contro le navi di soccorso delle Ong». Sulla vicenda interviene Antonella Parisi responsabile Sinistra Italiana Trapani di Sinistra Italiana Trapani che sottolinea come "Il fermo della Humanity 1 è una condanna a morte per chi soffre in mare" ed esprime profonda Indignazione per il fermo amministrativo di 60 giorni imposto alla nave Humanity 1, una decisione che colpisce prima di tutto la dignità umana e il diritto universale alla vita. Questa sanzione punisce paradossalmente chi ha scelto di proteggere 33 naufraghi, già provati da torture e violenze inenarrabili subite in Libia, rifiutando di collaborare con milizie armate che calpestano sistematicamente i diritti fondamentali.

Il Nautilus

Focus

ACAMPORA RICONFERMATO ALLA PRESIDENZA DI ASSONAUTICA

Un'elezione avvenuta all'unanimità, con la totale condivisione dell'Assemblea dei Soci, composta dalle Assonautiche territoriali, dal sistema camerale e da Unioncamere Nazionale e coordinata dal Segretario Generale Antonio Bufalari. "Entriamo in una fase nuova - ha dichiarato il Presidente Giovanni Acampora - in cui, grazie al completamento del percorso di consolidamento gestionale, Assonautica potrà valorizzare pienamente il lavoro svolto negli ultimi anni e rafforzare ulteriormente la propria presenza nei territori e nelle istituzioni. La Blue Economy rappresenta una delle leve strategiche per lo sviluppo del Paese, e Assonautica continuerà a essere un interlocutore autorevole e propositivo per il sistema camerale, il Governo e gli operatori del settore". Sono stati eletti all'unanimità nel Consiglio Direttivo in rappresentanza del territorio nazionale: Ciulla Andrea, De Gioia Roberto, Di Filippo Francesco, Giancarlo Cerisola, Maglio Maurizio, Molinari Gianluigi, Mastero Marino, Pesto Fabio, Sabatini Gino, Nigro Imperiale Domenico, Conoci Giovanni, Danese Giuseppe, Toninato Rudy. In rappresentanza di Unioncamere subentra ad Amedeo del Principe, il Vicesegretario Generale Tiziana Pompei. Il presidente ha altresì anticipato che procederà a breve ad indicare i vicepresidenti con relative deleghe, ma anche la volontà di estendere il numero dei componenti del Direttivo al fine di consentire una più ampia partecipazione. Il Collegio dei Revisori è composto dal dott. Francesco Caldiero con funzioni di Presidente, membri effettivi dott. Salvatore Di Cecca e il dott. Marco Di Nucci, come membri supplenti il dott. Alessandro Fasciani e la dott.ssa Maria Teresa Corrado. Il Collegio dei Proibiviri è costituito dall'avv. Paolo Lorenzo Gamba con funzioni di Presidente, l'avv. Andrea Di Croce e la dott.ssa Sonia Mazzucco, membri supplenti la dott.ssa Alba Rosito e l'avv. Federica Turco. La nuova Presidenza punta a rafforzare la presenza delle Assonautiche provinciali e interprovinciali, sostenendo la nascita di nuove realtà in collaborazione con le Camere di Commercio. Tra le iniziative strategiche rientra l'attivazione di corsi per patente nautica D1, comandante del diporto di II classe e mediatore del diporto, oltre al percorso di integrazione con la Federazione Italiana Vela per consentire alle sezioni locali di operare come ASD riconosciute dal CONI. Negli ultimi anni Assonautica ha consolidato la propria autorevolezza istituzionale, contribuendo ai lavori del Dipartimento per le Politiche del Mare e supportando Governo ed enti locali nella definizione delle politiche per la Blue Economy, con particolare attenzione a semplificazione normativa, tutela ambientale, digitalizzazione e applicazioni dell'intelligenza artificiale. Sono stati avviati protocolli d'intesa con Unioncamere, il Polo Nazionale della Subacquea, la Federazione Italiana Vela, l'Osservatorio Nazionale per la Tutela del Mare e il Ministero del Turismo. La nuova Presidenza lavorerà alla finalizzazione di ulteriori accordi con ISPRA, ANCIM e Lega Navale Italiana,

Il Nautilus
ACAMPORA RICONFERMATO ALLA PRESIDENZA DI ASSONAUTICA



02/16/2026 14:26

Un'elezione avvenuta all'unanimità, con la totale condivisione dell'Assemblea dei Soci, composta dalle Assonautiche territoriali, dal sistema camerale e da Unioncamere Nazionale e coordinata dal Segretario Generale Antonio Bufalari. "Entriamo in una fase nuova - ha dichiarato il Presidente Giovanni Acampora - in cui, grazie al completamento del percorso di consolidamento gestionale, Assonautica potrà valorizzare pienamente il lavoro svolto negli ultimi anni e rafforzare ulteriormente la propria presenza nei territori e nelle istituzioni. La Blue Economy rappresenta una delle leve strategiche per lo sviluppo del Paese, e Assonautica continuerà a essere un interlocutore autorevole e propositivo per il sistema camerale, il Governo e gli operatori del settore". Sono stati eletti all'unanimità nel Consiglio Direttivo in rappresentanza del territorio nazionale: Ciulla Andrea, De Gioia Roberto, Di Filippo Francesco, Giancarlo Cerisola, Maglio Maurizio, Molinari Gianluigi, Mastero Marino, Pesto Fabio, Sabatini Gino, Nigro Imperiale Domenico, Conoci Giovanni, Danese Giuseppe, Toninato Rudy. In rappresentanza di Unioncamere subentra ad Amedeo del Principe, il Vicesegretario Generale Tiziana Pompei. Il presidente ha altresì anticipato che procederà a breve ad indicare i vicepresidenti con relative deleghe, ma anche la volontà di estendere il numero dei componenti del Direttivo al fine di consentire una più ampia partecipazione. Il Collegio dei Revisori è composto dal dott. Francesco Caldiero con funzioni di Presidente, membri effettivi dott. Salvatore Di Cecca e il dott. Marco Di Nucci, come membri supplenti il dott. Alessandro Fasciani e la dott.ssa Maria Teresa Corrado. Il Collegio dei Proibiviri è costituito dall'avv. Paolo Lorenzo Gamba con funzioni di Presidente, l'avv. Andrea Di Croce e la dott.ssa Sonia Mazzucco, membri supplenti la dott.ssa Alba Rosito e l'avv. Federica Turco. La nuova Presidenza punta a rafforzare la presenza delle Assonautiche provinciali e interprovinciali, sostenendo la nascita di nuove realtà in collaborazione con le Camere di Commercio. Tra le iniziative strategiche rientra l'attivazione di corsi per patente nautica D1, comandante del diporto di II classe e mediatore del diporto, oltre al percorso di integrazione con la Federazione Italiana Vela per consentire alle sezioni locali di operare come ASD riconosciute dal CONI. Negli ultimi anni Assonautica ha consolidato la propria autorevolezza istituzionale, contribuendo ai lavori del Dipartimento per le Politiche del Mare e supportando Governo ed enti locali nella definizione delle politiche per la Blue Economy, con particolare attenzione a semplificazione normativa, tutela ambientale, digitalizzazione e applicazioni dell'intelligenza artificiale. Sono stati avviati protocolli d'intesa con Unioncamere, il Polo Nazionale della Subacquea, la Federazione Italiana Vela, l'Osservatorio Nazionale per la Tutela del Mare e il Ministero del Turismo. La nuova Presidenza lavorerà alla finalizzazione di ulteriori accordi con ISPRA, ANCIM e Lega Navale Italiana,"

Il Nautilus

Focus

valorizzando il ruolo dell'Advisory Board come luogo di progettazione condivisa. Assonautica continuerà inoltre a seguire i principali dossier legislativi, tra cui il ddl "Risorsa Mare", la riforma delle concessioni demaniali marittime, la normativa sui Marina Resort e i regolamenti attuativi della legge "Salva Mare". Particolare attenzione sarà dedicata allo sviluppo delle acque interne, settore strategico per il turismo e l'economia locale. Un ruolo centrale continuerà a essere svolto dal Blue Forum Italia Network, organizzato con la Camera di Commercio di Frosinone-Latina, Informare/Ossermare e Unioncamere, ormai punto di riferimento istituzionale per il Cluster Marittimo italiano. Nel prossimo quinquennio Assonautica rafforzerà la propria presenza nei principali eventi del settore: dal Salone Nautico Internazionale di **Genova** alla Barcolana, dalla BIT di Milano al TTG di Rimini, fino alle manifestazioni territoriali come SNIM, Sottocosta e Seacily. È allo studio anche la partecipazione al Salone Nautico Internazionale di Cannes nel 2026.



Informare**Focus**

L'America's Maritime Action Plan prospetta una nuova tassa per le navi costruite all'estero provenienti da qualsiasi nazione che entrano nei porti USA

Verrebbe utilizzata per finanziare il nuovo Maritime Security Trust Fund "Istituire una tassa generale per le navi costruite all'estero provenienti da qualsiasi nazione che entrano nei **porti statunitensi**". Lo stabilisce l'"America's Maritime Action Plan", il nuovo piano reso noto venerdì dall'amministrazione governativa statunitense in cui sono esplicitate le misure per rivitalizzare l'industria marittima americana, in particolare quella della cantieristica navale, annunciate lo scorso aprile dal presidente Donald Trump che aveva firmato un apposito decreto esecutivo del 10 aprile Il piano elenca una serie di misure per rilanciare l'industria navalmeccanica nazionale e spiega genericamente che saranno promosse e finanziate principalmente con l'introduzione di incentivi fiscali ed economici e tramite strumenti finanziari. Tra questi ultimi c'è il Maritime Security Trust Fund (MSTF), la cui istituzione ha l'obiettivo - specifica il piano - di fornire "un flusso di finanziamenti dedicato e obbligatorio a sostegno di programmi volti a rafforzare l'industria marittima e la marina mercantile statunitensi. Attraverso la captazione di determinati specifici ricavi - si sottolinea - l'MSTF garantirebbe investimenti costanti e a lungo termine nella capacità cantieristica, nell'espansione della flotta e nella forza lavoro marittima americana". Questo flusso costante di determinati specifici ricavi verrebbe generato, appunto, dall'istituzione di una tassa a carico delle navi costruite all'estero che giungono nei **porti statunitensi**, imposta - precisa il piano - "da calcolare in base al peso del tonnellaggio importato in arrivo sulla nave". Il documento evidenzia che "una tassa di un centesimo per chilogrammo sulle navi costruite all'estero genererebbe circa 66 miliardi di dollari di entrate in dieci anni, mentre una tassa di 25 centesimi per chilogrammo genererebbe quasi 1.500 miliardi di dollari di entrate (cifra che rivela la noncuranza per i 'dettagli' dell'attuale amministrazione presidenziale, ndr), che potrebbero essere utilizzate per il Maritime Security Trust Fund. Dato che le navi costruite all'estero beneficiano dell'accesso al mercato statunitense - rileva il piano rispecchiando uno dei cardini del Trump-pensiero - questa politica garantisce che contribuiscano alla rivitalizzazione a lungo termine delle capacità marittime americane". L'America's Maritime Action Plan amplierebbe quindi a tutte le navi costruite all'estero il programma di applicazione di specifiche ulteriori tariffe alle navi che scalano i **porti statunitensi** che in prima battuta l'amministrazione Trump aveva prospettato a carico delle sole navi costruite in Cina oppure operate da entità cinesi o di proprietà di entità cinesi, misura poi congelata per un anno dopo un accordo con Pechino del 30 ottobre 2025), e delle car carrier costruite in qualsiasi nazione estera, misura che era stata criticata dall'associazione internazionale World

Informare

L'America's Maritime Action Plan prospetta una nuova tassa per le navi costruite all'estero provenienti da qualsiasi nazione che entrano nei porti USA



02/16/2026 10:38

Verrebbe utilizzata per finanziare il nuovo Maritime Security Trust Fund "Istituire una tassa generale per le navi costruite all'estero provenienti da qualsiasi nazione che entrano nei porti statunitensi". Lo stabilisce l'"America's Maritime Action Plan", il nuovo piano reso noto venerdì dall'amministrazione governativa statunitense in cui sono esplicate le misure per rivitalizzare l'industria marittima americana, in particolare quella della cantieristica navale, annunciate lo scorso aprile dal presidente Donald Trump che aveva firmato un apposito decreto esecutivo del 10 aprile Il piano elenca una serie di misure per rilanciare l'industria navalmeccanica nazionale e spiega genericamente che saranno promosse e finanziate principalmente con l'introduzione di incentivi fiscali ed economici e tramite strumenti finanziari. Tra questi ultimi c'è il Maritime Security Trust Fund (MSTF), la cui istituzione ha l'obiettivo - specifica il piano - di fornire "un flusso di finanziamenti dedicato e obbligatorio a sostegno di programmi volti a rafforzare l'industria marittima e la marina mercantile statunitensi. Attraverso la captazione di determinati specifici ricavi - si sottolinea - l'MSTF garantirebbe investimenti costanti e a lungo termine nella capacità cantieristica, nell'espansione della flotta e nella forza lavoro marittima americana". Questo flusso costante di determinati specifici ricavi verrebbe generato, appunto, dall'istituzione di una tassa a carico delle navi costruite all'estero che giungono nei porti statunitensi, imposta - precisa il piano - "da calcolare in base al peso del tonnellaggio importato in arrivo sulla nave". Il documento evidenzia che "una tassa di un centesimo per chilogrammo sulle navi costruite all'estero genererebbe circa 66 miliardi di dollari di entrate in dieci anni, mentre una tassa di 25 centesimi per chilogrammo genererebbe quasi 1.500 miliardi di dollari di entrate (cifra che rivela la noncuranza per i 'dettagli' dell'attuale amministrazione presidenziale, ndr), che potrebbero essere utilizzate per il Maritime Security Trust Fund. Dato che le navi costruite all'estero beneficiano dell'accesso al mercato statunitense - rileva il piano rispecchiando uno dei cardini del Trump-pensiero - questa politica garantisce che contribuiscano alla rivitalizzazione a lungo termine delle capacità marittime americane". L'America's Maritime Action Plan amplierebbe quindi a tutte le navi costruite all'estero il programma di applicazione di specifiche ulteriori tariffe alle navi che scalano i porti statunitensi che in prima battuta l'amministrazione Trump aveva prospettato a carico delle sole navi costruite in Cina oppure operate da entità cinesi o di proprietà di entità cinesi, misura poi congelata per un anno dopo un accordo con Pechino del 30 ottobre 2025), e delle car carrier costruite in qualsiasi nazione estera, misura che era stata criticata dall'associazione internazionale World

Informare

Focus

Shipping Council del 18 aprile e 19 maggio.

Informare**Focus**

Norwegian Cruise Line Holdings ordina tre nuove navi da crociera a Fincantieri

Sono destinate alle compagnie Norwegian Cruise Line, Oceania Cruises e Regent Seven Seas Cruises Il gruppo **crocieristico** statunitense Norwegian Cruise Line Holdings (NCLH) ha ordinato all'italiana Fincantieri la progettazione e la costruzione di tre navi da crociera destinate ai tre marchi del gruppo americano: Norwegian Cruise Line, Oceania Cruises e Regent Seven Seas Cruises. Una delle tre nuove navi sarà gemella della Oceania Sonata , un'altra sarà gemella della Seven Seas Prestige e la terza sarà gemella delle navi recentemente commissionate dalla NCLH alla stessa Fincantieri del 5 febbraio Le tre navi saranno realizzate in Italia e verranno consegnate tra il 2036 e il 2037. La nuova nave per Norwegian Cruise Line avrà una stazza lorda di circa 227.000 tonnellate e oltre 5.000 posti letto. L'unità ultra-lusso destinata a Regent Seven Seas Cruises avrà una stazza lorda di 77.000 tonnellate e circa 822 posti letto. La nave per Oceania Cruises avrà una stazza lorda di 86.000 tonnellate e una capacità di circa 1.390 posti letto. La nuova commessa porta a 17 il totale delle nuove navi in ordine da parte di NCLH, di cui otto navi in costruzione entro il 2037 per Norwegian Cruise Line, cinque nuove navi per Oceania Cruises in consegna entro il 2037 e quattro nuove navi per Regent Seven Seas Cruises in consegna entro il 2036.

Informare

Norwegian Cruise Line Holdings ordina tre nuove navi da crociera a Fincantieri



02/16/2026 19:10

Sono destinate alle compagnie Norwegian Cruise Line, Oceania Cruises e Regent Seven Seas Cruises Il gruppo **crocieristico** statunitense Norwegian Cruise Line Holdings (NCLH) ha ordinato all'italiana Fincantieri la progettazione e la costruzione di tre navi da crociera destinate ai tre marchi del gruppo americano: Norwegian Cruise Line, Oceania Cruises e Regent Seven Seas Cruises. Una delle tre nuove navi sarà gemella della Oceania Sonata , un'altra sarà gemella della Seven Seas Prestige e la terza sarà gemella delle navi recentemente commissionate dalla NCLH alla stessa Fincantieri del 5 febbraio Le tre navi saranno realizzate in Italia e verranno consegnate tra il 2036 e il 2037. La nuova nave per Norwegian Cruise Line avrà una stazza lorda di circa 227.000 tonnellate e oltre 5.000 posti letto. L'unità ultra-lusso destinata a Regent Seven Seas Cruises avrà una stazza lorda di 77.000 tonnellate e circa 822 posti letto. La nave per Oceania Cruises avrà una stazza lorda di 86.000 tonnellate e una capacità di circa 1.390 posti letto. La nuova commessa porta a 17 il totale delle nuove navi in ordine da parte di NCLH, di cui otto navi in costruzione entro il 2037 per Norwegian Cruise Line, cinque nuove navi per Oceania Cruises in consegna entro il 2037 e quattro nuove navi per Regent Seven Seas Cruises in consegna entro il 2036.

Informazioni Marittime

Focus

Porti Usa, proposta una tassa per navi costruite all'estero provenienti da qualsiasi nazione

L'imposta rientrerebbe nell'ambito dell'America's Maritime Action Plan, il nuovo piano reso noto dall'amministrazione Trump. Una tassa generale per le navi costruite all'estero provenienti da qualsiasi nazione che entrano negli scali statunitensi. Propone di istituirla al più presto l' il nuovo piano reso noto dall'amministrazione Trump in cui sono esplicitate le misure per rivitalizzare l'industria marittima americana, in particolare quella della cantieristica navale. Le misure per rilanciare l'industria navalmeccanica statunitense saranno promosse e finanziate principalmente con l'introduzione di incentivi fiscali ed economici e tramite strumenti finanziari. Secondo le stime del piano, un prelievo di un centesimo per chilogrammo potrebbe generare circa 66 miliardi di dollari in dieci anni, mentre una tariffa di 25 centesimi arriverebbe a quasi 1.500 miliardi di dollari, risorse destinate a finanziare un nuovo Maritime Security Trust Fund (Mstf), la cui istituzione ha l'obiettivo - è scritto nel piano - di fornire "un flusso di finanziamenti dedicato e obbligatorio a sostegno di programmi volti a rafforzare l'industria marittima e la marina mercantile statunitensi". Condividi Tag **porti** Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Porti Usa, proposta una tassa per navi costruite all'estero provenienti da qualsiasi nazione



02/16/2026 16:38

L'imposta rientrerebbe nell'ambito dell'America's Maritime Action Plan, il nuovo piano reso noto dall'amministrazione Trump. Una tassa generale per le navi costruite all'estero provenienti da qualsiasi nazione che entrano negli scali statunitensi. Propone di istituirla al più presto l' il nuovo piano reso noto dall'amministrazione Trump in cui sono esplicitate le misure per rivitalizzare l'industria marittima americana, in particolare quella della cantieristica navale. Le misure per rilanciare l'industria navalmeccanica statunitense saranno promosse e finanziate principalmente con l'introduzione di incentivi fiscali ed economici e tramite strumenti finanziari. Secondo le stime del piano, un prelievo di un centesimo per chilogrammo potrebbe generare circa 66 miliardi di dollari in dieci anni, mentre una tariffa di 25 centesimi arriverebbe a quasi 1.500 miliardi di dollari, risorse destinate a finanziare un nuovo Maritime Security Trust Fund (Mstf), la cui istituzione ha l'obiettivo - è scritto nel piano - di fornire "un flusso di finanziamenti dedicato e obbligatorio a sostegno di programmi volti a rafforzare l'industria marittima e la marina mercantile statunitensi". Condividi Tag **porti** Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Focus

Per Fincantieri ordine da 2 miliardi di euro da Norwegian Cruise Line

Tre unità di ultima generazione per i marchi Norwegian, Oceania e Regent. Una ad alta capacità e due di lusso. Saranno tutte costruite in Italia con consegna tra il 2036 e il 2037. Fincantieri annuncia l'acquisizione di un importante ordine da Norwegian Cruise Line Holdings per la costruzione di tre navi da crociera di nuova generazione. Il valore dell'accordo, soggetto a finanziamento e ad altri termini e condizioni tipici di questo tipo di contratti, è superiore ai 2 miliardi di euro. Le tre unità saranno costruite una ciascuna per Norwegian Cruise Line, Oceania Cruises e Regent Seven Seas Cruises, le tre compagnie crocieristiche gestite dalla holdings statunitense, ciascuna come navi gemelle. Le navi saranno tutte realizzate nei cantieri italiani del Gruppo, con consegne previste tra il 2036 e il 2037. Nel dettaglio, la nuova nave per Norwegian Cruise Line avrà una stazza lorda di circa 227.000 tonnellate e oltre 5.000 posti letto. L'unità destinata a Regent Seven Seas Cruises avrà una stazza lorda di 77.000 tonnellate e circa 822 posti letto (sarà una nave del segmento ultra-lusso). La nave per Oceania Cruises avrà una stazza lorda di 86.000 tonnellate e una capacità di circa 1.390 posti letto (lusso). Pierroberto Folgiero, Amministratore Delegato e Direttore Generale di Fincantieri, ha così commentato: "Siamo orgogliosi di annunciare questo importante ordine, che rafforza ulteriormente la nostra collaborazione con un partner prestigioso e visionario come Norwegian Cruise Line Holdings e consolida la leadership di lunga data di Fincantieri nel settore crocieristico. Questo traguardo riflette i pilastri fondamentali della nostra strategia, così come delineato nel Piano Industriale 2026-2030: leadership, innovazione e capacità di guidare la trasformazione dell'industria cantieristica a livello globale. Queste navi di nuova generazione coniugheranno tecnologia avanzata, eccellenza del design, una forte attenzione alla sostenibilità, all'efficienza energetica e all'esperienza dei passeggeri, insieme alla forza industriale dei nostri cantieri, riaffermando il ruolo di Fincantieri in prima linea nell'innovazione del settore crocieristico. Con questo ordine, ampliamo ulteriormente la nostra visibilità di lungo periodo e assicuriamo un solido carico di lavoro per i nostri cantieri fino al 2037, creando le condizioni per pianificare futuri investimenti in capacità produttiva, digitalizzazione e cantieristica sostenibile. Insieme, stiamo contribuendo a definire il futuro delle crociere, generando valore nel lungo termine e nuovi parametri di eccellenza". Condividi Tag crociere fincantieri Articoli correlati.



Informazioni Marittime
Per Fincantieri ordine da 2 miliardi di euro da Norwegian Cruise Line



02/16/2026 16:59

Tre unità di ultima generazione per i marchi Norwegian, Oceania e Regent. Una ad alta capacità e due di lusso. Saranno tutte costruite in Italia con consegna tra il 2036 e il 2037. Fincantieri annuncia l'acquisizione di un importante ordine da Norwegian Cruise Line Holdings per la costruzione di tre navi da crociera di nuova generazione. Il valore dell'accordo, soggetto a finanziamento e ad altri termini e condizioni tipici di questo tipo di contratti, è superiore ai 2 miliardi di euro. Le tre unità saranno costruite una ciascuna per Norwegian Cruise Line, Oceania Cruises e Regent Seven Seas Cruises, le tre compagnie crocieristiche gestite dalla holdings statunitense, ciascuna come navi gemelle. Le navi saranno tutte realizzate nei cantieri italiani del Gruppo, con consegne previste tra il 2036 e il 2037. Nel dettaglio, la nuova nave per Norwegian Cruise Line avrà una stazza lorda di circa 227.000 tonnellate e oltre 5.000 posti letto. L'unità destinata a Regent Seven Seas Cruises avrà una stazza lorda di 77.000 tonnellate e circa 822 posti letto (sarà una nave del segmento ultra-lusso). La nave per Oceania Cruises avrà una stazza lorda di 86.000 tonnellate e una capacità di circa 1.390 posti letto (lusso). Pierroberto Folgiero, Amministratore Delegato e Direttore Generale di Fincantieri, ha così commentato: "Siamo orgogliosi di annunciare questo importante ordine, che rafforza ulteriormente la nostra collaborazione con un partner prestigioso e visionario come Norwegian Cruise Line Holdings e consolida la leadership di lunga data di Fincantieri nel settore crocieristico. Questo traguardo riflette i pilastri fondamentali della nostra strategia, così come delineato nel Piano Industriale 2026-2030: leadership, innovazione e capacità di guidare la trasformazione dell'industria cantieristica a livello globale. Queste navi di nuova generazione coniugheranno tecnologia avanzata, eccellenza del design, una forte attenzione alla sostenibilità, all'efficienza energetica e all'esperienza dei passeggeri, insieme alla forza

Fincantieri, ordine da Norwegian Cruise Line Holdings per 3 nuovi navi da crociera. Folgiero "In prima linea nel settore"

Fincantieri annuncia l'acquisizione di un importante ordine da Norwegian Cruise Line Holdings Ltd. per la costruzione di tre navi da crociera ROMA (ITALPRESS) - di nuova generazione, consolidando ulteriormente la storica collaborazione tra i due Gruppi. Il valore dell'accordo, soggetto a finanziamento e ad altri termini e condizioni tipici di questo tipo di contratti, è considerato come "molto importante". Le tre unità saranno costruite rispettivamente per Norwegian Cruise Line, Oceania Cruises e Regent Seven Seas Cruises, ciascuna come navi gemelle delle più recenti nuove costruzioni realizzate da Fincantieri per i relativi brand. Le navi saranno tutte realizzate nei cantieri italiani del Gruppo, con consegne previste tra il 2036 e il 2037. Queste unità incorporeranno i più elevati standard di innovazione tecnologica, comfort e soluzioni a favore della sostenibilità ambientale, a testimonianza dell'impegno condiviso dei due Gruppi verso una crescita responsabile e orientata al futuro. Nel dettaglio, la nuova nave per Norwegian Cruise Line avrà una stazza lorda di circa 227.000 tonnellate. Con oltre 5.000 posti letto, sarà progettata secondo i più alti standard di comfort e tecnologia. L'unità destinata a Regent Seven Seas Cruises avrà una stazza lorda di 77.000 tonnellate e circa 822 posti letto, confermando il posizionamento del brand nel segmento ultra-lusso. La nave per Oceania Cruises avrà una stazza lorda di 86.000 tonnellate e una capacità di circa 1.390 posti letto, in linea con il focus del brand su esperienze raffinate e centrate sulla valorizzazione delle destinazioni. "Siamo orgogliosi di annunciare questo importante ordine, che rafforza ulteriormente la nostra collaborazione con un partner prestigioso e visionario come Norwegian Cruise Line Holdings e consolida la leadership di lunga data di Fincantieri nel settore **crocieristico**. Questo traguardo riflette i pilastri fondamentali della nostra strategia, così come delineato nel Piano Industriale 2026-2030: leadership, innovazione e capacità di guidare la trasformazione dell'industria cantieristica a livello globale" - afferma Pierroberto Folgiero, Amministratore Delegato e Direttore Generale di Fincantieri -. Queste navi di nuova generazione coniugheranno tecnologia avanzata, eccellenza del design, una forte attenzione alla sostenibilità, all'efficienza energetica e all'esperienza dei passeggeri, insieme alla forza industriale dei nostri cantieri, riaffermando il ruolo di Fincantieri in prima linea nell'innovazione del settore **crocieristico**. Con questo ordine, ampliamo ulteriormente la nostra visibilità di lungo periodo e assicuriamo un solido carico di lavoro per i nostri cantieri fino al 2037, creando le condizioni per pianificare futuri investimenti in capacità produttiva, digitalizzazione e cantieristica sostenibile. Insieme, stiamo contribuendo a definire il futuro delle crociere, generando valore nel lungo termine e nuovi parametri di **eccellenza**" - foto IPA Agency - (ITALPRESS). Vuoi pubblicare i contenuti di Italpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul



02/16/2026 16:51

Fincantieri, ordine da Norwegian Cruise Line Holdings per 3 nuovi navi da crociera. Folgiero "In prima linea nel settore"

Fincantieri annuncia l'acquisizione di un importante ordine da Norwegian Cruise Line Holdings Ltd. per la costruzione di tre navi da crociera ROMA (ITALPRESS) - di nuova generazione, consolidando ulteriormente la storica collaborazione tra i due Gruppi. Il valore dell'accordo, soggetto a finanziamento e ad altri termini e condizioni tipici di questo tipo di contratti, è considerato come "molto importante". Le tre unità saranno costruite rispettivamente per Norwegian Cruise Line, Oceania Cruises e Regent Seven Seas Cruises, ciascuna come navi gemelle delle più recenti nuove costruzioni realizzate da Fincantieri per i relativi brand. Le navi saranno tutte realizzate nei cantieri italiani del Gruppo, con consegne previste tra il 2036 e il 2037. Queste unità incorporeranno i più elevati standard di innovazione tecnologica, comfort e soluzioni a favore della sostenibilità ambientale, a testimonianza dell'impegno condiviso dei due Gruppi verso una crescita responsabile e orientata al futuro. Nel dettaglio, la nuova nave per Norwegian Cruise Line avrà una stazza lorda di circa 227.000 tonnellate. Con oltre 5.000 posti letto, sarà progettata secondo i più alti standard di comfort e tecnologia. L'unità destinata a Regent Seven Seas Cruises avrà una stazza lorda di 77.000 tonnellate e circa 822 posti letto, confermando il posizionamento del brand nel segmento ultra-lusso. La nave per Oceania Cruises avrà una stazza lorda di 86.000 tonnellate e una capacità di circa 1.390 posti letto, in linea con il focus del brand su esperienze raffinate e centrate sulla valorizzazione delle destinazioni. "Siamo orgogliosi di annunciare questo importante ordine, che rafforza ulteriormente la nostra collaborazione con un partner prestigioso e visionario come Norwegian Cruise Line Holdings e

nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all'indirizzo info@italpress.com.

Istat, Italia regina d'Europa nel turismo crocieristico

Sul pennone più alto d'Europa sventola ancora il tricolore. L'Istat certifica che l'Italia si conferma la regina continentale nel turismo crocieristico per numero di passeggeri imbarcati e sbarcati nei porti nazionali, oltre 88 milioni: un primato detenuto negli ultimi 10 anni, con la sola eccezione del 2020, quando la pandemia ha paralizzato le attività del settore. Civitavecchia, inoltre, si conferma il **porto** più trafficato nel 2024 a livello crocieristico, sia per numero di passeggeri che per toccate: 1,8 milioni le persone imbarcate e sbarcate (+7,8% rispetto all'anno precedente) e 888 navi da crociera approdate. Italiani i primi tre porti europei per traffico di passeggeri: Messina, Reggio Calabria e Napoli. "Rispetto all'anno precedente - osserva l'Istat - il numero di crocieristi è aumentato del 2,0%, mentre quello delle navi da crociera arrivate nei porti italiani è cresciuto dello 0,9%. Nonostante questi risultati positivi, si riscontra ancora da colmare un divario dell'1,6% di crocieristi sbarcati e imbarcati nei porti italiani, rispetto ai livelli pre-pandemia del 2019, quando i flussi raggiungevano numeri ancora più elevati". Tra i porti, dopo Civitavecchia, Genova, con oltre 600mila passeggeri (+6% rispetto al 2023), seguita da Venezia con 494mila (+16,5% rispetto al 2023). Se si considera invece il numero di toccate, la piazza d'onore nel 2024 va al **porto** di Napoli con 488 approdi, e a seguire a **Livorno**, con 382 toccate. Proprio il **porto** di Napoli è quello con la crescita di passeggeri più significativa, +26,5% rispetto al 2023, a fronte di un aumento per Messina e Reggio Calabria, rispettivamente a +2,8% e +2,3%. Il principale flusso si registra sullo stretto di Messina, con oltre 11 milioni di persone imbarcate e sbarcate ogni anno per la tratta Messina-Reggio Calabria (+2,6% rispetto al 2023). Le rotte più importanti corrispondono ai collegamenti con le isole minori, in particolare Napoli-Capri e Napoli-Ischia, con oltre 4 milioni di passeggeri; Piombino-Isola d'Elba, con 2,8 milioni, Palau-La Maddalena con 2,4 milioni, **Livorno-Olbia** con 2,1 milioni. Chiudono la classifica delle prime 10 tratte, ciascuna con oltre un milione di passeggeri, Trapani-Isole Egadi, Sorrento-Capri, Milazzo-Isole Eolie e Napoli-Procida. Per quanto riguarda le rotte internazionali, i collegamenti con maggiore affluenza, quantificabile in oltre 600mila passeggeri imbarcati e sbarcati, sono quelli tra il **porto** di **Livorno** e la Francia, sul versante tirrenico, e tra il **porto** di Bari e l'Albania, sul versante adriatico. Il Mar Tirreno detiene la quota maggiore di crocieristi, il 47,6% del totale dei passeggeri imbarcati o sbarcati, seguito dal Mar Adriatico con il 28,1% e dal Mar Ligure con il 22,0%. Imbarcate e sbarcate oltre 488 milioni di tonnellate di merci, una quantità sostanzialmente stabile rispetto all'anno precedente (-0,07%). I due principali porti italiani per il trasporto merci, Trieste e Genova, figurano nella top 20 dell'Ue27 e guadagnano entrambi una posizione rispetto al 2023.



L'agenzia di Viaggi

Focus

Explora Journeys apre le prenotazioni del giro del mondo

Un giro del mondo in crociera: c'è chi lo può solo sognare e c'è chi se lo può permettere. A loro, Explora Journeys, il brand di viaggi oceanici di lusso del Gruppo Msc, annuncia l'apertura delle prenotazioni per il suo attesissimo viaggio intorno al mondo inaugurale, con partenza il 6 gennaio 2029 da Dubai e arrivo a Barcellona il 14 maggio 2029. Con Endless Worlds a bordo di Explora I, i croceristi navigheranno lungo quattro continenti per arrivare in 63 destinazioni uniche, con 12 soste notturne che permetteranno un'immersione più profonda e prolungata. Il viaggio dura 128 giorni ed è caratterizzato da 44 nuovi scali in destinazioni e regioni nuove per Explora Journeys, dall'Oceano Indiano all'Australia e alla Nuova Zelanda, fino alle acque del Pacifico meridionale e al Perù. Per chi non può dedicare tanto tempo alla crociera, il brand ha introdotto due diverse opzioni di durata offrendo flessibilità nei **porti** di sbarco per coloro che desiderano rimanere negli Stati Uniti prima della traversata transatlantica di Explora I: un viaggio di 112 giorni con arrivo a New York City il 28 aprile 2029 oppure un viaggio di 108 giorni con arrivo a Miami il 24 aprile 2029. «Con l'apertura delle vendite, invitiamo i nostri ospiti ad assicurarsi un posto su un viaggio raro, progettato attorno al vero lusso del tempo. Ogni opzione riflette i valori distintivi di Explora Journeys: scoperta senza fretta, curiosità culturale, servizio intuitivo e una profonda connessione con il mare. Che si tratti della tranquillità spirituale di un tempio balinese o dell'immenso palcoscenico dell'oceano aperto, offriamo un rifugio dal quale osservare il mondo nella sua forma più autentica», ha dichiarato Anna Nash, presidente di Explora Journeys. Il servizio door-to-door di Explora Journeys gestisce ogni dettaglio, dai voli internazionali in Business Class inclusi ai trasferimenti privati, fino alla gestione dei bagagli e delle pratiche per i visti. L'offerta distintiva del brand comprende nove esperienze gastronomiche, un programma di intrattenimento e approfondimento con esperti e performer di livello mondiale, pensato su misura per ogni destinazione. Gli ospiti riceveranno inoltre un Journey Experience Credit fino a 1.000 euro. L'immersione in ogni regione è completata da fino a sette Destination Experiences curate e tre eventi celebrativi esclusivi a terra, ciascuno progettato per favorire un coinvolgimento più profondo con la cultura locale. Da Dubai a Singapore (20 notti): verso i paesaggi desertici della Penisola Arabica e i **porti** profumati di spezie dell'India, prima di costeggiare le lussureggianti rive dello Sri Lanka e di Langkawi; Da Singapore a Sydney (23 notti): da Bali, ai paesaggi primordiali di Komodo e Papua Nuova Guinea, seguendo poi la Grande Barriera Corallina fino a Sydney; Da Sydney ad Auckland (14 notti): dai vigneti urbani australiani ai maestosi fiordi della Nuova Zelanda passando per i confini selvaggi della Tasmania; Da Auckland a Tahiti (17 notti): attraverso le acque più blu del Pacifico verso le Fiji e le Isole



L'agenzia di Viaggi

Focus

Cook, attraversando la quiete turchese della Polinesia Francese; Da Papeete a Valparaíso (14 notti): alla ricerca di rivelazioni remote unisce la calma di Fakarava e il mistero di Pitcairn agli echi di pietra ancestrali dell'Isola di Pasqua; Da Valparaíso a Miami (21 notti): la nave segue la spina dorsale del Sud America, con una sosta prolungata a Lima che consente un'immersione più profonda nell'eredità sacra quechua di Cusco e Machu Picchu. Il viaggio prosegue attraverso il capolavoro ingegneristico del Canale di Panama, per poi scoprire la ricca scena artistica di Cartagena e le spiagge idilliache dei Caraibi; Da Miami a Barcellona (20 notti): il capitolo finale, fa tappa a New York City prima di attraversare l'Atlantico verso le vette vulcaniche delle Azzorre. Le soste a Lisbona e Cadice anticipano l'arrivo della nave a Barcellona.



Port Logistic Press

Focus

Fincantieri si aggiudica contratto per tre navi da crociera di nuova generazione

Trieste - Fincantieri annuncia l'acquisizione di un importante ordine da Norwegian Cruise Line Holdings Ltd. per la costruzione di tre navi da crociera di nuova generazione, consolidando ulteriormente la storica collaborazione tra i due Gruppi. Le tre unità saranno costruite rispettivamente per Norwegian Cruise Line Oceania Cruises e Regent Seven Seas Cruises, ciascuna come navi gemelle delle più recenti nuove costruzioni realizzate da Fincantieri per i relativi brand. Le navi saranno tutte realizzate nei cantieri italiani del Gruppo, con consegne previste tra il 2036 e il 2037. Queste unità incorporeranno i più elevati standard di innovazione tecnologica, comfort e soluzioni a favore della sostenibilità ambientale, a testimonianza dell'impegno condiviso dei due Gruppi verso una crescita responsabile e orientata al futuro. Nel dettaglio, la nuova nave per Norwegian Cruise Line avrà una stazza lorda di circa 227.000 tonnellate. Con oltre 5.000 posti letto, sarà progettata secondo i più alti standard di comfort e tecnologia. L'unità destinata a Regent Seven Seas Cruises avrà una stazza lorda di 77.000 tonnellate e circa 822 posti letto, confermando il posizionamento del brand nel segmento ultra-lusso. La nave per Oceania Cruises avrà una stazza lorda di 86.000 tonnellate e una capacità di circa 1.390 posti letto, in linea con il focus del brand su esperienze raffinate e centrate sulla valorizzazione delle destinazioni. "Siamo orgogliosi di annunciare - dice Pierroberto Folgiero Amministratore Delegato e Direttore Generale di Fincantieri - questo importante ordine, che rafforza ulteriormente la nostra collaborazione con un partner prestigioso e visionario come Norwegian Cruise Line Holdings e consolida la leadership di lunga data di Fincantieri nel settore **crocieristico**. Questo traguardo riflette i pilastri fondamentali della nostra strategia, così come delineato nel Piano Industriale 2026-2030: leadership, innovazione e capacità di guidare la trasformazione dell'industria cantieristica a livello globale. Queste navi di nuova generazione coniugheranno tecnologia avanzata, eccellenza del design, una forte attenzione alla sostenibilità, all'efficienza energetica e all'esperienza dei passeggeri, insieme alla forza industriale dei nostri cantieri, riaffermando il ruolo di Fincantieri in prima linea nell'innovazione del settore **crocieristico**. Con questo ordine, ampliamo ulteriormente la nostra visibilità di lungo periodo e assicuriamo un solido carico di lavoro per i nostri cantieri fino al 2037, creando le condizioni per pianificare futuri investimenti in capacità produttiva, digitalizzazione e cantieristica sostenibile. Insieme, stiamo contribuendo a definire il futuro delle crociere, generando valore nel lungo termine e nuovi parametri di eccellenza". Genoa - Giovanni Acampora was unanimously confirmed by the assembly of Assonautica Italiana as president for the.

Port Logistic Press

Fincantieri si aggiudica contratto per tre navi da crociera di nuova generazione



02/16/2026 20:50

Ufficio Stampa

Trieste - Fincantieri annuncia l'acquisizione di un importante ordine da Norwegian Cruise Line Holdings Ltd. per la costruzione di tre navi da crociera di nuova generazione, consolidando ulteriormente la storica collaborazione tra i due Gruppi. Le tre unità saranno costruite rispettivamente per Norwegian Cruise Line Oceania Cruises e Regent Seven Seas Cruises, ciascuna come navi gemelle delle più recenti nuove costruzioni realizzate da Fincantieri per i relativi brand. Le navi saranno tutte realizzate nei cantieri italiani del Gruppo, con consegne previste tra il 2036 e il 2037. Queste unità incorporeranno i più elevati standard di innovazione tecnologica, comfort e soluzioni a favore della sostenibilità ambientale, a testimonianza dell'impegno condiviso dei due Gruppi verso una crescita responsabile e orientata al futuro. Nel dettaglio, la nuova nave per Norwegian Cruise Line avrà una stazza lorda di circa 227.000 tonnellate. Con oltre 5.000 posti letto, sarà progettata secondo i più alti standard di comfort e tecnologia. L'unità destinata a Regent Seven Seas Cruises avrà una stazza lorda di 77.000 tonnellate e circa 822 posti letto, confermando il posizionamento del brand nel segmento ultra-lusso. La nave per Oceania Cruises avrà una stazza lorda di 86.000 tonnellate e una capacità di circa 1.390 posti letto, in linea con il focus del brand su esperienze raffinate e centrate sulla valorizzazione delle destinazioni. "Siamo orgogliosi di annunciare - dice Pierroberto Folgiero Amministratore Delegato e Direttore Generale di Fincantieri - questo importante ordine, che rafforza ulteriormente la nostra collaborazione con un partner prestigioso e visionario come Norwegian Cruise Line Holdings e consolida la leadership di lunga data di Fincantieri nel settore **crocieristico**. Questo traguardo riflette i pilastri fondamentali della nostra strategia, così come delineato nel Piano Industriale 2026-2030: leadership, innovazione e capacità di guidare la trasformazione dell'industria cantieristica a livello globale. Queste navi di nuova generazione coniugheranno tecnologia avanzata, eccellenza del design, una forte attenzione alla sostenibilità, all'efficienza energetica e all'esperienza dei passeggeri, insieme alla forza industriale dei nostri cantieri, riaffermando il ruolo di Fincantieri in prima linea nell'innovazione del settore **crocieristico**. Con questo ordine, ampliamo ulteriormente la nostra visibilità di lungo periodo e assicuriamo un solido carico di lavoro per i nostri cantieri fino al 2037, creando le condizioni per pianificare futuri investimenti in capacità produttiva, digitalizzazione e cantieristica sostenibile. Insieme, stiamo contribuendo a definire il futuro delle crociere, generando valore nel lungo termine e nuovi parametri di eccellenza". Genoa - Giovanni Acampora was unanimously confirmed by the assembly of Assonautica Italiana as president for the.

Fincantieri costruirà tre nuove navi da crociera per Norwegian Cruise Line Holdings

Trieste - Nuovo traguardo per Fincantieri , che annuncia la firma di un importante ordine con Norwegian Cruise Line Holdings Ltd. per la costruzione di tre navi da crociera di nuova generazione. L'accordo, definito "molto importante" dal gruppo cantieristico, consolida una partnership storica e strategica nel panorama mondiale delle costruzioni navali. Le tre unità saranno destinate ai brand Norwegian Cruise Line Oceania Cruises e Regent Seven Seas Cruises , ciascuna progettata come gemella delle più recenti costruzioni realizzate da Fincantieri per le rispettive compagnie. Tutte le navi saranno costruite nei cantieri italiani del gruppo, con consegne previste tra il 2036 e il 2037. Le nuove unità rappresenteranno un concentrato di tecnologia e sostenibilità: dai sistemi avanzati di efficienza energetica alle soluzioni innovative per ridurre l'impatto ambientale, fino a un design pensato per garantire il massimo comfort a bordo. Nel dettaglio, la nave per Norwegian Cruise Line avrà una stazza lorda di circa 227.000 tonnellate e offrirà oltre 5.000 posti letto , imponendosi come una delle più grandi mai costruite dal gruppo. L'unità per Regent Seven Seas Cruises avrà una stazza di 77.000 tonnellate e 822 posti letto , rafforzando la posizione del brand nel segmento dell'ultra-lusso. Infine, la nave per Oceania Cruises , di 86.000 tonnellate e con 1.390 posti letto , sarà dedicata a un'esperienza raffinata e orientata alla scoperta delle destinazioni. " Siamo orgogliosi di annunciare questo importante ordine, che rafforza la collaborazione con un partner prestigioso e visionario come Norwegian Cruise Line Holdings - ha dichiarato Pierroberto Folgiero , amministratore delegato e direttore generale di Fincantieri -. È un passo che conferma la nostra leadership globale e la capacità di guidare la trasformazione del settore, coniugando innovazione, sostenibilità ed eccellenza industriale". Folgiero ha sottolineato come il nuovo contratto garantisca visibilità di lungo periodo fino al 2037 , assicurando ai cantieri italiani un significativo carico di lavoro e la possibilità di investire ulteriormente in digitalizzazione, capacità produttiva e cantieristica sostenibile Con questo accordo, Fincantieri e Norwegian Cruise Line Holdings rafforzano un'alleanza che guarda al futuro dell'industria **crocieristica**, puntando su qualità, innovazione e responsabilità ambientale come nuovi standard di riferimento a livello internazionale.



02/16/2026 22:41

Redazione Seareporter

Trieste – Nuovo traguardo per Fincantieri , che annuncia la firma di un importante ordine con Norwegian Cruise Line Holdings Ltd. per la costruzione di tre navi da crociera di nuova generazione. L'accordo, definito "molto importante" dal gruppo cantieristico, consolida una partnership storica e strategica nel panorama mondiale delle costruzioni navali. Le tre unità saranno destinate ai brand Norwegian Cruise Line Oceania Cruises e Regent Seven Seas Cruises , ciascuna progettata come gemella delle più recenti costruzioni realizzate da Fincantieri per le rispettive compagnie. Tutte le navi saranno costruite nei cantieri italiani del gruppo, con consegne previste tra il 2036 e il 2037. Le nuove unità rappresenteranno un concentrato di tecnologia e sostenibilità: dai sistemi avanzati di efficienza energetica alle soluzioni innovative per ridurre l'impatto ambientale, fino a un design pensato per garantire il massimo comfort a bordo. Nel dettaglio, la nave per Norwegian Cruise Line avrà una stazza lorda di circa 227.000 tonnellate e offrirà oltre 5.000 posti letto , imponendosi come una delle più grandi mai costruite dal gruppo. L'unità per Regent Seven Seas Cruises avrà una stazza di 77.000 tonnellate e 822 posti letto , rafforzando la posizione del brand nel segmento dell'ultra-lusso. Infine, la nave per Oceania Cruises , di 86.000 tonnellate e con 1.390 posti letto , sarà dedicata a un'esperienza raffinata e orientata alla scoperta delle destinazioni. " Siamo orgogliosi di annunciare questo importante ordine, che rafforza la collaborazione con un partner prestigioso e visionario come Norwegian Cruise Line Holdings - ha dichiarato Pierroberto Folgiero , amministratore delegato e direttore generale di Fincantieri -. È un passo che conferma la nostra leadership globale e la capacità di guidare la trasformazione del settore, coniugando innovazione, sostenibilità ed eccellenza industriale". Folgiero ha sottolineato come il nuovo contratto garantisca visibilità di lungo periodo fino al 2037 , assicurando ai cantieri italiani un significativo carico di lavoro e la possibilità di investire ulteriormente in digitalizzazione, capacità produttiva e cantieristica sostenibile Con questo accordo, Fincantieri e Norwegian Cruise Line Holdings rafforzano un'alleanza che guarda al futuro dell'industria **crocieristica**, puntando su qualità, innovazione e responsabilità ambientale come nuovi standard di riferimento a livello internazionale.