



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti**  
**venerdì, 20 febbraio 2026**



### Prime Pagine

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

### Trieste

19/02/2026	<b>Il Goriziano</b>	26
«Stallo» nella nomina del segretario generale per l'Autorità portuale. Azione, Ora!, Pld e Radicali Italiani: «No a logiche partitiche»		



19/02/2026	<b>Melting Pot</b>	<i>Giulia Ingallina, Arianna Locatelli</i>	27
Trieste. Continuano gli sgomberi al Porto Vecchio			
19/02/2026	<b>Trieste</b>	<i>Benedetta Marchetti</i>	33
RIVIERADE, avviato a Trieste un progetto di ricerca europeo per mari e coste più resilienti			
19/02/2026	<b>Trieste</b>	<i>Yvel Errante</i>	34
Nomina a segretario dell'Autorità portuale di Trieste e Monfalcone, Uiltrasporti dà il placet a Civitarese			

## Savona, Vado

19/02/2026	<b>Albenga Corsara</b>	<i>Redazione Corsara</i>	35
A Vado Ligure apre una mostra su impresa e territorio con immagini aeree artistiche			

## Genova, Voltri

19/02/2026	<b>BizJournal Liguria</b>		36
Giardini Govi, il punto sulla rigenerazione: uno skate park per tutti, esclusi i campi da padel			
19/02/2026	<b>Genova Today</b>		38
Giardini Govi: cosa prevede il nuovo progetto di riqualificazione			
19/02/2026	<b>Genova24</b>	<i>Nicola Giordanella</i>	40
Giardini Govi, parte il confronto per i nuovi allestimenti: skate park, aree verdi e un punto di ristoro			
19/02/2026	<b>Il Vostro Giornale</b>	<i>Giulia Magnaldi</i>	43
A Genova tassa sui crocieristi, Savona aspetta. Russo: Ora non è sul tavolo, valutabile in futuro			
19/02/2026	<b>Liguria 24</b>	<i>Redazione Ivg</i>	44
A Genova tassa sui crocieristi, Savona aspetta. Russo: Ora non è sul tavolo, valutabile in futuro			
19/02/2026	<b>Liguria 24</b>	<i>Redazione Genova</i>	45
Giardini Govi, parte il confronto per i nuovi allestimenti: skate park, aree verdi e un punto di ristoro			
19/02/2026	<b>PrimoCanale.it</b>	<i>Elisabetta Biancalani</i>	46
Fumi delle navi, Paroli: "A giugno operativo il cold ironing". I passaggi che mancano			

## La Spezia

19/02/2026	<b>Citta della Spezia</b>		49
Ampliato il protocollo anti caporalato nella filiera della nautica: "Il primo scoglio è la lingua"			
19/02/2026	<b>Citta della Spezia</b>		51
Sepor vara nuovo sterilizzatore di rifiuti alimentari. Pisano: "Adsp continua a lavorare per progetti green, sia in autonomia, sia con privati che ne condivido obbiettivi"			
19/02/2026	<b>FerPress</b>		52
AdSP Mar Ligure Orientale continua a lavorare a progetti green. Nuovo sterilizzatore per rifiuti alimentari da navi extra-UE			
19/02/2026	<b>Informazioni Marittime</b>		53
Alla Spezia il nuovo sterilizzatore per i rifiuti alimentari da navi extra-Ue			
19/02/2026	<b>Messaggero Marittimo</b>		54
Spezia, nuovo scudo biologico per i rifiuti alimentari delle navi extra-UE			

## Ravenna

19/02/2026	<b>Ravenna e Dintorni</b>	56
<hr/>		
19/02/2026	<b>Ravenna e Dintorni</b>	58
<hr/>		
19/02/2026	<b>Ravenna Today</b>	60
<hr/>		
19/02/2026	<b>Ravenna Today</b>	62
<hr/>		
19/02/2026	<b>RavennaNotizie.it</b>	63
<hr/>		
20/02/2026	<b>Settesere</b> <i>MARIANNA CARNOLI</i>	64
<hr/>		

## Marina di Carrara

19/02/2026	<b>Messaggero Marittimo</b>	67
<hr/>		

## Livorno

19/02/2026	<b>Corriere Marittimo</b>	68
<hr/>		

## Piombino, Isola d' Elba

19/02/2026	<b>Toscana24 Sole24Ore</b> <i>LEONARDO TESTAI</i>	69
<hr/>		

## Ancona e porti dell'Adriatico centrale

19/02/2026	<b>Adsp del Mare Adriatico Centrale</b>	71
<hr/>		
19/02/2026	<b>Ancona Today</b>	72
<hr/>		
19/02/2026	<b>Ancona Today</b>	73
<hr/>		

19/02/2026	<b>Ansa.it</b>	74
<hr/>		
19/02/2026	<b>corriereadriatico.it</b>	75
<hr/>		
20/02/2026	<b>corriereadriatico.it</b>	76
<hr/>		
19/02/2026	<b>Il Nautilus</b>	77
<hr/>		
19/02/2026	<b>Informatore Navale</b>	78
<hr/>		
19/02/2026	<b>Informazioni Marittime</b>	79
<hr/>		
19/02/2026	<b>Primo Comunicazione</b>	80
<hr/>		
19/02/2026	<b>Ship Mag</b>	81
<hr/>		
19/02/2026	<b>vivereancona.it</b>	82
<hr/>		
19/02/2026	<b>vivereancona.it</b>	83
<hr/>		

## Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

19/02/2026	<b>CivOnline</b>	85
<hr/>		
19/02/2026	<b>CivOnline</b>	87
<hr/>		
19/02/2026	<b>La Provincia di Civitavecchia</b>	89
<hr/>		
19/02/2026	<b>La Provincia di Civitavecchia</b>	91
<hr/>		
19/02/2026	<b>Notiziario Finanziario</b>	93
<hr/>		
19/02/2026	<b>TRC Giornale</b>	95
<hr/>		

## Napoli

19/02/2026	<b>lldenaro.it</b>	96
<hr/>		

## Taranto

19/02/2026	<b>Ansa.it</b>	99
<hr/>		

19/02/2026	<b>Corriere di Taranto</b>	<i>Giacomo Rizzo</i>	100
<hr/>			
19/02/2026	<b>Cronache Tarantine</b>		102
Taranto al centro del Mediterraneo: Cruises & Port Cities sceglie la città ionica per il suo primo incontro operativo (VIDEO)			
<hr/>			
19/02/2026	<b>Taranto Buonasera</b>	<i>Francesco Alberti</i>	104
Vertice sulla transizione energetica: accordo per accelerare la reindustrializzazione			
<hr/>			
19/02/2026	<b>Taranto Buonasera</b>	<i>Giulia Inversi</i>	106
Taranto si apre al mondo delle crociere sostenibili. Le foto			
<hr/>			
19/02/2026	<b>Taranto Buonasera</b>	<i>Francesco Alberti</i>	108
Ecco gli interventi per il sostegno e la riqualificazione dei lavoratori delle aree in crisi			
<hr/>			

## Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

19/02/2026	<b>Calabria 7</b>		110
Rinnovo alla Meridionale petroli', Italia nostra Vibo incalza il sindaco: Proponga opposizione alla Meloni			
<hr/>			
19/02/2026	<b>Il Vibonese</b>		112
Serbatoi Meridionale Petroli a Vibo Marina, l'alert di Italia Nostra: «C'è tempo solo fino al 21 febbraio per opporsi»			
<hr/>			

## Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

19/02/2026	<b>98Zero.com</b>	<i>Benedetto Orti Tullo</i>	114
in Messina , Politica Ponte sullo Stretto, Salvini: La Lega alla manifestazione del 28 marzo per il Sì. E io ci sarò Tempo di lettura: 1 minuto 19 Feb 2026 - 6 minuti fa			
<hr/>			
19/02/2026	<b>giornaledisicilia.it</b>		115
Salvini a Messina, la Lega agli alleati: non faremo più sconti. Mpa: non siamo noi quelli sleali			
<hr/>			
20/02/2026	<b>Letteraemme</b>		116
Ponte, Matteo Salvini annuncia la sua presenza al corteo del 28 marzo			
<hr/>			
19/02/2026	<b>LiveSicilia</b>		117
Pace Schifani-Lega sull'Autorità portuale, Salvini: "Bis del governatore"			
<hr/>			
19/02/2026	<b>Stretto Web</b>		118
Messina: riunione all'AdSP dello Stretto, importante novità per il porto di Villa San Giovanni			
<hr/>			
19/02/2026	<b>Telemia</b>	<i>Giuseppe Mazzaferro</i>	120
Passo avanti per l'ampliamento dell'Autorità portuale dello Stretto: la Metrocity al tavolo istituzionale di Messina			
<hr/>			
19/02/2026	<b>TempoStretto</b>		121
Manifestazione "Sì Ponte" a Messina, Salvini annuncia: "Io ci sarò"			
<hr/>			

## Palermo, Termini Imerese

19/02/2026	<b>Balarm</b>	<i>Alice Marchese</i>	122
Dopo anni resta (ancora) al buio: disagi e caos al porto dell'Arenella, che succede			
<hr/>			
19/02/2026	<b>Blog Sicilia</b>		124
L'Università di Palermo annuncia il primo modello previsionale di accumulo di microplastiche nel Mediterraneo centrale			
<hr/>			

19/02/2026	<b>Blog Sicilia</b>	Manlio Viola	128
Un Presidente della Lega in Sicilia, il sogno di Salvini ma solo dopo lo Schifani bis			
19/02/2026	<b>Il Nautilus</b>		129
L'Università di Palermo annuncia il primo modello previsionale di accumulo di microplastiche nel Mediterraneo centrale			
19/02/2026	<b>IL Sicilia</b>		133
Schifani firma intesa al Mit, Tardino presidente dell'Autorità portuale della Sicilia occidentale			
19/02/2026	<b>MeridioNews</b>		134
Schifani firma intesa al Mit, Tardino presidente Autorità portuale Sicilia occidentale			
19/02/2026	<b>Palermo Today</b>		135
VIDEO   Quante microplastiche ci saranno nel Mediterraneo tra 10 anni? L'università prova a prevederlo			
19/02/2026	<b>Ship Mag</b>		138
Schifani firma l'intesa a Salvini per la nomina di Tardino a presidente del porto di Palermo			
19/02/2026	<b>Sicilia Oggi Notizie</b>		139
L'Università di Palermo annuncia il primo modello previsionale di accumulo di microplastiche nel Mediterraneo centrale			

## Focus

19/02/2026	<b>Ansa.it</b>		143
Con Sailors For Kid nel 2025 hanno navigato oltre 200 ragazzi			
19/02/2026	<b>Friuliserà.it</b>		144
Ogs. Al via Rivierade: la scienza del clima per mari e coste europee più resilienti			
19/02/2026	<b>Il Nautilus</b>		146
Circle GROUP: completato con successo il secondo varco automatizzato del progetto GOS a Marina di Carrara			
19/02/2026	<b>Il Nautilus</b>		147
Segnalazioni di chiusura dello Stretto di Hormuz, pura propaganda politica			
19/02/2026	<b>Il Nautilus</b>		149
Mediterraneo, logistica marittima e sostenibilità: un cambio di paradigma			
19/02/2026	<b>Informare</b>		151
Lo scorso anno il traffico delle merci nei porti del Montenegro è cresciuto del +1,6%			
19/02/2026	<b>Informare</b>		152
Politica e Assiterminal festeggiano la proroga del bonus portuale			
19/02/2026	<b>Informatore Navale</b>		155
ASSITERMINAL - Bonus Portuale "Quando il lavoro di squadra funziona!"			
19/02/2026	<b>Informatore Navale</b>		156
PONANT EXPLORATIONS ALLA SCOPERTA DEI CINQUE ARCIPELAGHI DELLA POLINESIA FRANCESE			
19/02/2026	<b>Informazioni Marittime</b>		158
La Pasqua mediterranea di Grimaldi Lines Tour Operator			
19/02/2026	<b>Italpress.it</b>		159
Marocco, per la Banca mondiale il Paese può diventare un hub per l'idrogeno verde			
19/02/2026	<b>La Gazzetta Marittima</b>		160
Fincantieri costruirà (in Italia) tre nuove navi da crociera per Norwegian Cruise			
19/02/2026	<b>La Gazzetta Marittima</b>		162
Moda "usa e getta", nel mirino del maxi-blitz un milione di chili di rifiuti illeciti			

20/02/2026	<b>La Gazzetta Marittima</b>		165
Confindustria: Baroncelli presenta la sua squadra, Laviosa numero due			
19/02/2026	<b>Messaggero Marittimo</b>		167
Bonus Portuale, Ferrari: Un risultato che dimostra il valore della partnership pubblico-privato			
19/02/2026	<b>Messaggero Marittimo</b>		169
Ok a emendamento per i porti nel Milleproroghe			
19/02/2026	<b>Port Logistic Press</b>	<i>Ufficio Stampa</i>	170
Milleproroghe, via libera a emendamento della Lega salva lavoro e competitività nei porti			
19/02/2026	<b>Pressmare</b>		171
Alex Simonet nuovo Operations Manager di Acquera Yachting per Francia e Monaco			
19/02/2026	<b>Sea Reporter</b>		172
Porti, decollo con il freno a mano: c'è la Spa, ma il tesoretto non si trova			
19/02/2026	<b>Sea Reporter</b>		174
Bonus Porti, la riforma è realtà: così il lavoro di squadra ha sbloccato la formazione			
19/02/2026	<b>Ship Mag</b>		175
Hhla, nel 2025 fatturato e volumi in crescita, ma utili giù e niente dividendo			
19/02/2026	<b>Ship Mag</b>		176
Ad Ports entra nella concessione del nuovo terminal rinfuse di Douala 19 Febbraio 2026 - Redazione			
19/02/2026	<b>Ship Mag</b>		177
Cambia la proprietà degli aeroporti Save: accanto a Finint e Ardian anche Sviluppo 87			
19/02/2026	<b>Shipping Italy</b>		179
Entra in servizio per Liberty Lines la nuova nave ibrida HSC Laura Sangiovanni			
19/02/2026	<b>Shipping Italy</b>		180
Nella flotta Msc entrano altre due locomotive per Medway in Italia			
19/02/2026	<b>Shipping Italy</b>		181
Musolino: "Serve un censimento nazionale puntuale dell'offerta di banchina portuale"			
19/02/2026	<b>Shipping Italy</b>		182
La nuova bettolina Maya Cosulich entra in servizio a Gibilterra			
19/02/2026	<b>The Medi Telegraph</b>		183
Boom di Tanger Med, "i porti Ue penalizzati dall'Ets"			
19/02/2026	<b>Travelnostop</b>	<i>Monia Marchese</i>	184
A Madeira si riunisce il gotha della crocieristica per CLIA European Summit			



## CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821  
Roma, Via Campana 39/C - Tel. 06 688281

FONDATO NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63797310  
mail: servizioclienti@corriere.ittuttigiorni  
la spesa giusta

**Parla l'atleta ucraino escluso**  
I russi alle Paralimpiadi  
«Il Cio fa il gioco di Mosca»  
di **Bonarrigo, L. Cremonesi e Frignani**  
alle pagine 40 e 41



**Il saggio di Antonelli**  
L'italiano ai tempi  
di hashtag e meme  
di **Paolo Di Stefano**  
alle pagine 34 e 35

tuttigiorni  
la spesa giusta

È accusato di aver girato notizie riservate al finanziere pedofilo. Rilasciato in serata. Festini, ragazze, foto: così ha perso i titoli

## La caduta reale: fermato Andrea

Choc a Londra, l'ex principe travolto dal caso Epstein. Re Carlo: l'indagine faccia il suo corso

## LA CORONA IN CRISI

di **Luigi Ippolito**

Tutte le famiglie con una pecora nera si assomigliano fra loro, ma una famiglia reale con una pecora nera ha i guai a suo modo. E l'ex principe Andrea, oggi semplice signor Mountbatten-Windsor, nonché per qualche ora detenuto comune, ce l'ha messa tutta per svolgere quel ruolo e trascinare nel discredito i suoi augusti congiunti. Coccolato, vezzeggiato, blandito per tutta la sua esistenza, si è rivelato alla fine il tarlo che rischia di far crollare l'intero edificio della monarchia. E pensare che era il favorito di Elisabetta.

continua a pagina 8

## I FANTASMI INGLESI

di **Matteo Persivale**

I fantasmi sono ovunque, in Shakespeare, messaggeri di sventura, vendicatori di omicidi, infestano le notti dei vivi ricordando loro i crimini commessi. È shakespeareana la caduta simultanea del «principe delle tenebre» di Westminster e dell'ex principe-duca di York, privati dei loro titoli dal fantasma di Jeffrey Epstein. Vite lontanissime e parallele: Peter Mandelson e Andrew Mountbatten-Windsor, l'architetto delle vittorie laburiste dopo decenni di umiliazioni e il fratello minore del futuro re.

continua a pagina 5



P. De Carolis, Roddolo da pagina 2 a pagina 9

## L'INCARICO, I DATI SENSIBILI

**Le sue mail con i dossier governativi**

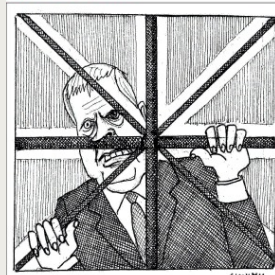
a pagina 3

## I RAPPORTI, LO SCANDALO

**Sesso e soldi Lui e Jeffrey amici dal '99**

alle pagine 6 e 7

## GIANNELLI



GEMELLI

## IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Dal vangelo secondo Petrecca

Nemmeno papa Ratzinger si dimise con la semplice citazione di un versetto del Vangelo. Ci è riuscito Paolo Petrecca, direttore di Raitop e medaglia d'oro nella Combinata Grossa, ottenuta grazie alla sua performance durante la cerimonia inaugurale dei Giochi Invernali, quando confuse San Siro con l'Olimpico, la figlia di Mattarella con la presidente del Cio e sé stesso con un telecronista. «In verità, vi dico: uno di voi mi tradirà» ha postato criptico e lapidario sui suoi social, accanto a un quadro raffigurante l'evangelista Matteo. Il riferimento alle parole rivolte agli apostoli durante l'Ultima Cena lascia spazio alle più disparate congetture sull'identità di Giuda, ma non su quella di Gesù: Petrecca medesimo, che dopo una vita passata



a saltare tra «Dio Patria e Famiglia» ha finito per identificarsi col primo.

Intendiamoci, un dirigente Rai che si dimette per manifesta inadeguatezza ha tutte le caratteristiche del miracolo. Il problema è che Petrecca non se ne va perché sospetta di avere sbagliato, ma perché è convinto di essere stato tradito, nel senso di non più sufficientemente coperto, protetto e difeso da quel mondo di destra nel cui grembo ha costruito la sua carriera. È la logica di ogni comunità, politica o no, dove i vincoli di fedeltà e appartenenza prevalgono a tal punto sui meriti che chi ne fa parte finisce per convincersi che i meriti non contano, anzi non esistono. A differenza dei traditori.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## TRUMP: VIGILERÀ SULL'ONU

**Gaza, debutto del Board con 17 miliardi in dote**

di **Galluzzo e Mazza**

alle pagine 10 e 11



## L'ULTIMATUM DEL LEADER USA

**«Sull'attacco all'Iran decido in dieci giorni»**

di **Privitera e Rampini**

a pagina 12

Il caso La premier: la campagna per il referendum sia sul merito

**Meloni, tensione con Macron «Giustizia, no lotta nel fango»**

Ancora frizioni tra Roma e Parigi. Macron attacca Meloni: «Io non commento i fatti degli altri». Lo stupore di Palazzo Chigi. Polemiche sulla giustizia. La premier: «No a una lotta nel fango. Referendum, si decida sul merito».

a pagina 13 a pagina 15  
Canettieri, Di Caro  
Montefiori, Sirignano

## DECRETO MILLEPROROGHE

**Quella scelta di colpire editoria e stampa**

di **Daniele Manca**

a pagina 31

## LE URLA, IL DISIMPEGNO

**L'ESTREMISMO QUOTIDIANO (E CHI NON VA PIÙ A VOTARE)**

di **Walter Veltroni**

Se le cose non stessero come ci appaiono? Se il nuovo mainstream fosse prevalentemente una illusione ottica, forse non innocente? Davvero dovremmo accettare l'idea che le opinioni pubbliche occidentali siano rappresentate dalle posizioni sempre più estreme, da quell'impasto di estremismo e di rancore, di odio e di delegittimazione che ormai è diventato l'esperanto di tutti i social e della politica moderna?

continua a pagina 26

REFERENDUM: COSA SAPERE PER POTER DECIDERE

**GHERARDO COLOMBO**  
**LA GIUSTIZIA ITALIANA IN 10 RISPOSTE**

Garzanti



Ponte Italiane Sped. in A.P. - D.L. 35/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c. 1, D3 Milano





**Il duo Calenda&Picierno insultano per l'ennesima volta il Fatto ("putiniano") e il nostro giornalista Lorenzo Giarelli. Combattono le autocrazie imitandole**



Venerdì 20 febbraio 2026 - Anno 18 - n° 50  
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma  
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



€ 2,00 - Annetrati: € 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

## ERRORI DELLA POLIZIA

**"Aska", le accuse degli agenti: "Mal gestita la piazza"**



● BISSIGLIA E MARCHINA  
A PAG. 4

## IL QUINTO È NEI GUAI

**Rogoredo, nuova versione dai 4 poliziotti indagati**

● MILOSA A PAG. 4

## DONALD STRA-BORD

**Trump: su Gaza affari da 10 mld con base militare**

● ANTONUCCI E FESTA A PAG. 10

## IL CDA IN EMERGENZA

**Olimpiadi: buco di 100 milioni, in realtà di 500**

● VENDEMIALE A PAG. 6

## «CREATO DA 5 STUDENTI

**Le due mascotte olimpiche: logo pagato 35 euro**

» Giuseppe Pietrobelli

Hanno speso 2 miliardi per organizzare le Olimpiadi, ma ai ragazzini della scuola calabrese che hanno inventato le mascotte Tina e Milo, hanno regalato due pupazzetti. Non due a testa, bensì due per tutte e cinque. Sono di taglia "media" e costano 35 euro l'uno. Per grazia ricevuta, Fondazione Milano Cortina 2026 ha accompagnato l'omaggio con un paio di bandierine e 4 teli olimpici.

A PAG. 6

Mannelli



(IN)GIUSTIZIA Meloni: "Fango da altri". Fdl contro Mediaset

## Legge Nordio: l'arrestando va sentito in eterno a ogni prova

■ I pm dovranno farlo interrogare di nuovo dal gip se nel frattempo hanno compiuto ulteriori atti e raccolto altri elementi che dimostrano la colpevolezza di chi hanno incriminato

● MARRA, MILELLA, PIPTONE E SALVINI A PAG. 3



## LA STANGATA 115 EURO A POCHI ANZICHÉ 200 A 20 MILIONI

# Fregatura bollette: via il bonus per le famiglie



**ANNUNCI E REALTÀ**  
MELONI SPACCIA PER SOLUZIONE AL CARO ENERGIA POCHI SPICCI AL POSTO DELL'AUTO DEL 2025 (CHE NON VIENE RIFINANZIATO)

● DE RUBERTIS A PAG. 7

**LITE TRA MINISTRI: LAVORO VS GIUSTIZIA**  
La riforma Nordio dell'avvocatura non piace a Calderone e consulenti del lavoro: bloccata dalle faide Fdl

● A PAG. 7

## ARRESTATO PER 12 ORE

**Andrew, bugie e insabbiamenti: la Corona trema**



● CALABRÒ E PROVENZANI  
A PAG. 8-9

## LE NOSTRE FIRME

- Spinelli L'Ue bellicista come gli Usa a pag. 17
- Fini Londra scova i neonati criminali a pag. 16
- Tescaroli Per chi svela la schiavitù a pag. 13
- Mazzarella Pure Trump sa del clima a pag. 13
- Barbacetto Spese olimpiche sul Pil a pag. 13
- Luttazzi Le mie chiacchiere con l'IA a pag. 12

## DA GIRAUD A RAVENNA

**Teatro, invasione degli ultracomici: stand-up e social**

● FERASIN A PAG. 18



## La cattiveria

Board of Peace: il governo Meloni voleva partecipare, ma non poteva farlo. Soluzione: mandarci Tajani

LA PALESTRA/DAVIDE TASSI

## Separare le balles

» Marco Travaglio

Ogni giorno Giorgia Meloni pesca una sentenza senza leggerla e ce la spiega per convincerci a votare. Si alla sua "riforma" che non ha letto o non ha capito. Altrimenti non la spaccerebbe per un farmaco miracoloso che imporrà ai magistrati di decidere come vuole lei, visto che per farlo non le basterebbe riformare sette articoli della Costituzione: dovrebbe proprio abolirla. Martedì se l'è presa col giudice "politicizzato" che le avrebbe vietato di rimpatriare l'algerino irregolare Redouane Laaleg, 11 volte arrestato, 23 volte condannato e 2 volte espulso per "pericolosità sociale", ma mai mossosi dall'Italia. Purtroppo nessun giudice ha vietato di espellerlo (se ha 23 condanne e 11 arresti è grazie ai giudici): è il governo che non lo espelle, un po' perché il regime alleato di Algeri non collabora, un po' perché gli incapaci del Viminale, anziché rispettarlo in Algeria, gli hanno comunicato il trasferimento a Brindisi e poi, con l'inganno, l'hanno portato nel centro vuoto in Albania (da cui non può essere rimpatriato, se non rientrando in Italia). E non gli hanno neppure notificato la misura. Così l'avvocato ha chiesto e ottenuto dal giudice Bile (così politicizzato che era consulente di B.) la condanna del governo inetto a pagarli 700 euro di danni.

Mercoledì la Meloni ha sventolato un'altra "sentenza assurda": quella del Tribunale civile di Palermo che condanna lo Stato a risarcire un totale di 90 mila euro all'ong SeaWatch per il sequestro della nave capitanata da Carola Rackete che nel 2019 salvò dei migranti e poi irruppe in porto contro il divieto del Viminale, speronando una motovedetta della Gdf. Ma la sentenza non cita neppure la spontratrice. Si occupa di ciò che accade dopo: il fermo amministrativo della nave. E non dice affatto che fosse illegittimo. SeaWatch ricorse alla Prefettura di Agrigento che, anziché replicare entro 10 giorni come impone la legge confermando o revocando il fermo, non rispose niente. Quei 10 giorni di silenzio-assenso resero nullo il fermo, ma la nave restò bloccata altri due mesi. Quindi il giudice ha dovuto risarcire SeaWatch per i 60 giorni di fermo illegale, che sarebbe stato legale se il prefetto l'avesse ribadito. L'avvocatura dello Stato ha ammesso l'errore, sostenendo però che le leggi sono ambigue: il ricorso andava rivolto alla Gdf. Purtroppo il modulo consegnato ai marinai diceva che dovevano ricorrere al prefetto: un altro errore del Viminale, che ci costa 90 mila euro (almeno in primo grado: il governo può fare appello). Fra l'altro, nelle cause civili ci sono i giudici, ma non i pm: la separazione delle carriere non c'entra una mazzetta. Per scoprirlo, la Meloni deve armarsi di santa pazienza e fare come chiunque voglia criticare le sentenze: cioè leggerle.





ANNO XXXI NUMERO 43 DIRETTORE CLAUDIO CERASA VENERDÌ 20 FEBBRAIO 2026 - € 1,80 + € 0,50 con REVIEW n. 48

Il principe e il diavolo. Il problema nell’algoritmo impazzito del dossier Epstein è che tutto si mescola: colpa e tentazione, perversione e vanità

**I**l caso Epstein ha raggiunto ieri un altro culmine drammaturgico con l'arresto del principe Andrea figlio prediletto della principessa Elisabetta II, o Andrew Mountbatten Windsor, come ridenominato dal re Carlo III e da altri monarchi che inseguono il bruto dei titoli reali (Principe o come vuole il sovrano). Marjorie Taylor Greene, una deputata della Georgia che si era mischiata assai con i teorici della cospirazione del celebre QAnon e del Pizzagate, quelli che i Clinton e altri democratici "nazisti" facevano le messe nere pedofile in un seminterrato di una pizzeria di Washington, prima sostenitrice giogatta e poi "traditrice" di Trump per aver invocato la pubblicazione integrale degli Epstein files, aveva notato che, stringi stringi, nessun maschio del giro predatorio era stato arrestato. Ora è accontentata dalla Thames Valley Police,

sebbene per accuse che riguardano la violazione, in combutta con Epstein, del codice di riservatezza di stato del suo paese, la prima scena. Di gente esposta ce n'è in abbondanza, la crema della crema delle classi dirigenti di finanza, accademia, politica e star system, e una pleiade di avvocati, giornalisti investigativi, testimoni senza titolo, cercatori d'oro francesi e sterco, è viceversa incline a esporre chi deve essere espulso. Il caso Epstein è aperto, un open secret, dal 2008 almeno, quando il finanziere amico dei ricchi and famous, e per esempio di Donald Trump e di Elon Musk, fu arrestato e finì in galera in Florida per sex trafficking. Risuoi a convegnia, la sua faccia duola, perché in America tutto si contratta, anche i dettagli del processo di giustizia secondo procedure legali complicate che portano ad accertare la verità possibile e alla emanazione di

condanne con la stessa facilità con cui portano talvolta a occultare morti più che di rint. Che Epstein fosse il capo di una banda di stema flessibile, di cui il finanziere approfittò largamente e che gli consentì di sopravvivere alla vergogna. Poi, dopo una fallita indagine con tanto di teste d'accusa e documentazione fotografica, e il testare Jean-Luc Brunel, lo scout francese di Sharon Stone, diventa perfettamente professionale e legale i delitti di violenza o ghi di di ogni parte del mondo tratte in cattività di nate e sessuale per favorire le voglie del suo committente Epstein e del circolo dei potenti (provò a incastrare il socio nel 2016, poi rinviato), nel 2019 il secondo arresto, lo scandalo mondiale, la galera a Manhattan, il suicidio o di di lui. E forse stavolta "gli parve che la vergogna dovesse sopravvivere". Così è stato. Fanno seguito il suicidio in carcere di Brunel nel 2022 e il suicidio della principale testimone e vittima delle violenze sessuali,

l'australiana Virginia Giuffrè nel 2023. L'indagine è ormai cosa morta più che di rint. Che Epstein fosse il capo di una banda di predatori e un lobbista onnipotente ma non onnipotente, uno che alla fine realizzò ben poco e compì parecchio male la sua parabola denaro e donne si sa, corte alla mano. Il problema è appunto nelle carte. Quando sono tante, tantissime, truppe, a milioni, quando mescolano frequentazione e complicità, colpa grave e tentazione spiccia, perversione e vanità, complicità e associazione delinquenziale, la questione del disseminamento diventa dirimente. E nell'algoritmo impazzito del Grande Dossier Mondiale, come in piccolo nella storica italiana della P2 o nella altrettanto universale persecuzione della chiesa cattolica e dei suoi preti, tutto si mescola, il disseminamento combatte con l'occhio avidamente strumentale, e il diavolo è ovvia- mente nel dettaglio, salvo che il dettaglio è il diavolo in persona.

I soldati della centrale elettrica

Dopo ogni attacco si precipitano, rischiano, lavorano mentre il vento gli tira addosso rasoiate di gelo, nel fango, contro i russi e contro il tempo. Una mattina con gli operai della Dtek in un impianto distrutto, a Odessa

Odessa, dalla nostra inviata. Una centrale elettrica è un muscolo capace di mettere in moto una città. Pompa, brontola e non dorme mai. E' di MICOL FLAMMINI

va, è vita. Se un drone le si getta addosso, la centrale rantola e per tenerla sveglia, cosciente, serve che una squadra di uomini corra, non stante gli allarmi, nonostante i droni, nonostante il gelo, prima per spegnere l'incendio causato dall'esplosione, poi per mettere mano a quell'ammasso di fili, cavi e lamiere che, come nervi e pelle saltati per aria, sono i segni più visibili del danno. Della centrale colpita rimane un sarcofago confuso, in cui gli operai entrano a cercarlo di ritrovare un senso. Entrano, e il primo calcolo che fanno ri-

guarda il numero di zone, e quindi di persone, senza energia. Una delle stazioni ad alto voltaggio di Odessa, attaccata a gennaio, è ora un grande cantiere, in cui gli operai della Dtek, la più grande compagnia privata nel settore dell'energia in Ucraina, lavorano nel fango e nel ghiaccio. Un via via continuo di escavatori che cercano di spianare il terreno davanti alla centrale. Dmytro Hryhoriv, amministratore delegato della sezione odessita della Dtek, si raccomanda di non fotografare il terreno e le case attorno, nulla deve essere identificabile, nemmeno il nome della centrale può essere rivelato. Deve bastare un'informazione: è una delle più importanti per la città, "non sappiamo quando saremo in grado di rimetterla in funzione". (segue nell'inserto II)

La tenda della pace di Trump

La prima riunione del Consiglio sembra un summit dei Brics

Roma. "E' meglio avere i propri nemici dentro la tenda a pisciare fuori che fuori a pisciare dentro". La frase di Lyndon Johnson sembra animare il Consiglio della pace di Trump. Alcuni membri del Consiglio esecutivo di Gaza presenti ieri alla riunione inaugurale dell'organizzazione di Trump sono gli stessi che hanno finanziato e fornito un porto sicuro a Hamas, dal ministro degli Esteri turco Hakan Fidan al premier del Qatar al Thani nella photo opportunity vicino al ministro degli Esteri israeliano, Gideon Sa'ar. Qatar, Bahrain e Indonesia sono gli unici paesi ad aver mandato figure di alto profilo al consiglio di Trump, che più

che "niente di più potente e prestigioso", è sembrato una riunione di Brics senza i più potenti e pericolosi (Cina e Russia). Trump ha annunciato che "dieci giorni" per decidere cosa fare con l'Iran: bombe o diplomazia. Il Consiglio della pace sembra utile a raccogliere fondi per Gaza (ai cinque miliardi raccolti si aggiungono i dieci miliardi offerti ieri da Trump, con Rafah che sarà la prima città a essere ricostruita), in attesa di capire se e chi disarmerà Hamas. I membri del Board si sono impegnati a fornire ulteriori informazioni sulla situazione di stabilizzazione, autorizzata dal Consiglio di sicurezza a mantenere la pace nell'enclave. (segue nell'inserto II)

Gli ultimatum del tycoon

L'assetto militare americano contro l'Iran passa per Diego Garcia

Roma. Alla prima riunione del Board of Peace per Gaza, il presidente americano Donald Trump ha detto che i paesi partecipanti stanno lavorando insieme perché vogliono un medio oriente "libero dall'estremismo e dal terrore", e poi si è rivolto al regime iraniano, dicendo che non può "continuare a minacciare la stabilità dell'intera regione e deve raggiungere un accordo". Se l'accordo non ci sarà, "accadranno cose molto brutte". Continua la strategia del bastone e della carota della Casa Bianca, che ha ammassato un numero di armamenti, navi da guerra e velivoli nella regione pari solo all'invasione dell'Iraq del 2003, e ha annunciato

pubblicamente pure un orizzonte temporale sul via libera all'azione militare: dieci giorni, il tempo che ha la leadership di Teheran per presentare una proposta scritta all'America. Qualche ora prima Trump aveva avuto un briefing con i suoi consiglieri, tra cui gli inviati speciali Jared Kushner e Steve Witkoff, e il segretario di stato Marco Rubio, che alla scadenza dell'ultimatum, il 28 febbraio, dovrebbe trovarsi in Israele. L'assetto da guerra americano contro l'Iran è quasi completo, manca l'arrivo del gruppo d'attacco della USS Gerald Ford e un dettaglio non proprio di poco conto: l'appoggio del Regno Unito di Keir Starmer. (Fiammi segue nell'inserto II)

L'Iran al vertice della Carta dell'Onu

Un'altra nomina per la dittatura. Intanto il boia non si ferma

Roma. Sabato 14 febbraio: sedici impiccagioni. Domenica 15 febbraio: quindici impiccagioni. Lunedì 16 febbraio: quindici impiccagioni. Martedì 17 febbraio: dodici impiccagioni. Un festino di colli iraniani spezzati che farebbe arrischiare anche il boia di Baghdad degli anni Ottanta. Da nessuna parte nella Carta delle Nazioni Unite, firmata nel 1945, c'è una riga che autorizzi un governo a strangolare manifestanti con una corda. C'è invece scritto a chiare lettere: mantenimento della pace e della sicurezza internazionale, divieto dell'uso della forza, diritto all'autodeterminazione dei popoli,

rispetto universale dei diritti umani e delle libertà fondamentali. Eppure ora come vicepresidente della commissione incaricata di attuare la Carta delle Nazioni Unite c'è il paese che in quattro giorni ha trasformato le forme in catena di montaggio. Prima il regime iraniano è stato eletto vicepresidente (Abbas Tajik) della commissione Onu per lo Sviluppo sociale, che occupa della "promozione della democrazia, l'uguaglianza di genere e la garanzia della tolleranza e della non violenza". L'elezione è avvenuta per acclamazione e senza obiezioni da parte degli stati membri. (Motti segue nell'inserto II)

Meloni forti

Duella con Macron, le lobby green e le società energetiche. Il rischio di ritorsioni dai pm di Milano

Roma. Ai francesi le balle ancora gli girano e Meloni ora si incazza. Macron ammonisce Meloni e Meloni gli dà del permaloso. L'Eliseo sembra la Rai (il direttore di Rai Sport, Petrecca, si è dimesso, adieu!). Il governo è di lotta, di bolletta e di referendum. Il caso è Macron che si offende perché la premier ha osato parlare dell'omicidio di Quentin Deranque, attivista picchiato a morte dalla sinistra radicale. Uno sgarbo. La Francia consiglia a Meloni di "non commentare gli affari francesi" e Chigi fa sapere che le parole di Macron destano "stupore". Stanno tornando i Meloni forti. Guardate che non è un semplice decreto Energia, quello approvato in Cdm. C'è nuovamente esce di FdI contro "i poteri forti", la lotta contro "il rinnovabile integralista" della lobby green. Sono esercitazioni di allarme egiziani de la Meloni. (Carnesi segue nell'inserto II)

Strategia referendum

Meloni ha chiesto di compilare un dossier sulla malgiustizia. E prepara un tour per l'Italia

Roma. La presidente del Consiglio, Giorgia Meloni, ha chiesto che venga compilato a Palazzo Chigi un dossier sulla malgiustizia. Lo userà negli ultimi dieci giorni della campagna referendaria. In tv. Ma non è l'unica novità strategica. La premier vuole riprendere a girare i suoi discorsi in lingua, una campagna elettorale, verso le elezioni politiche. Negli ultimi due giorni i video per commentare le sentenze dei giudici che a suo dire si muovono contro la lotta del governo all'immigrazione clandestina - come quello che riguardava le decisioni sulla Sea Watch di Carola Rackete - sono stati diffusi dalla spuntatissima Dc. Da un episodio del Trono di Spade. Ormai il film è iniziato e non c'è modo di fermarlo. Ed è pure divertente. (segue nell'inserto IV)

Il Papa globetrotter

Agenda fitta di viaggi per Leone XIV, che ad agosto andrà pure al Meeting di Rimini

Roma. Non sapendo nulla di Robert Francis Prevost, nei giorni immediatamente successivi all'elezione a Pontefice si diceva "è uno che viaggia molto". Lo raccontavano i confratelli agostiniani, che ricordano il giro del mondo fatto dall'allora priore durante i suoi due mandati consecutivi alla guida dell'ordine. Nove mesi dopo, stando alla brochure diffusa ieri dalla Prefettura della Casa Pontificia, si può dire che tale informazione era corretta. Non confermati ancora i viaggi internazionali in Africa (in lizza quattro paesi, a cominciare dall'Algeria), Spagna e America latina, ecco che da maggio ad agosto il mese presenta un Papa globetrotter. Quasi giovanpaulino, si potrebbe dire senza timore d'essere smentiti, data la propensione a viaggiare. Primo appuntamento in agenda, l'8 maggio, anniversario dell'elezione: Leone XIV sarà a Pompei per la Supplica alla Madonna. Celebrerà la messa e dopo pranzo si sposterà a Napoli. (Mazzuca segue a pagina quattro)

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 20.30

Garantismo vs gargarismo

Meloni, la giustizia e le due svolte sui migranti: non si difende lo stato di diritto giocando con le garanzie

Pestare duro è un conto, e in una campagna elettorale è lecito e persino legittimo, anche con qualche colpo basso. Ma pestare duro pestando una buccia di banana è un altro conto, è autolesionistico, è pericoloso ed è quello che è successo a Giorgia Meloni nelle ultime settimane, parlando di "immigrazione" e "sicurezza" e di scelta di puntare forte sul tema del referendum costituzionale, con il suo governo, per provare a unire il centrodestra intorno a una battaglia di civiltà che non può che appassionare chiunque abbia a cuore la tutela dei valori non negoziabili di uno stato di diritto, il garantismo. La riforma della giustizia, al di là delle chiacchiere, è una riforma al centro della quale vi è un tentativo di offrire ai cittadini più garanzie, attraverso una magistratura più responsabilizzata, una maggiore terzietà del giudice, un tentativo di scardinare il clientelismo che spinge molti magistrati a essere promossi più sulla base dell'appartenenza che per il merito. (segue nell'inserto IV)

Referendum teatrale

Fascismo o immigrazione? Il melodramma politico batte la noiosa separazione delle carriere

Samattina abbiamo provato a cercare la parola "fascismo" nel testo della riforma costituzionale. Risultati: zero. Abbiamo cercato "immigrazione". Niente. "Sharchi"? Nibsa. "Invasione"? Manco per sogno. Eppure, a giudicare da quello che dicono la Lega, il Pd, Fratelli d'Italia, Avs e le tribune di Left e Rete 4, sembrerebbe che il quesito sia: "Preferite Benito Mussolini o un milione di clandestini"? Scegliete uno dei due per favore". Non è un referendum, è un episodio del Trono di Spade. Ormai il film è iniziato e non c'è modo di fermarlo. Ed è pure divertente. (segue nell'inserto IV)

IL PRECUPPATO SI DA SINISTRA DI POMENI

Rizzini nell'inserto IV

Andrea's Version

Sta per uscire, lo so perfino io, l'ennesimo saggio del molto divertente professor Alessandro Barbero, cioè è un post-professor. Il professore è un fenomeno non soltanto per la sua mai abbastanza benedetta difformità dagli accademici barbos che hanno in odio l'insegnamento. Lo è anche per il legittimo orgoglio dell'ultimo compagno istrutto che la racconta para-para. Barbero, cioè, è un post-professor Canfora espresso a fumetti, è la Storia diffusa come la concepiva non saprei se Renzo De Felice, Enzo Biagi di sicuro. E' un fenomeno perché ha la forza, se preferite la vivacità intellettuale, di affermare una cosa mentre la contesta nel nome di una sinistra in divenire. Da semicomunista già moderno, invoca contro gli editori capitalisti che negavano al popolo il diritto gratuito alla cultura. Da modernissimo, accetta la caducità del proletariato e ricorre per sé, stucco di modernismo, a un milione di euri a volumetto. Ps. "Eadem semper repuntur". Come Gad Lerner, commessato da e perciò adorante di Norberto Bobbio, scoprì Mario Giordano, così il grande Paolo Mieli, sfrecciando alla sinistra di papa De Felice, ci ammolò Barbero.

E la chiamano libertà

Washington lancia un portale per raccogliere i contenuti vietati in Europa: hate speech e propaganda

Milano. Edward Coristine, classe 2005, nickname "Big Balls", nome colonnello del Kgb giustiziato dai sovietici per aver lavorato per gli americani, è un programmatore di Neuralink, società di Elon Musk, che poi è stato portato dal suo capo al Doge, il finto ministero per l'Efficienza che ha massacrato l'amministrazione pubblica americana e ora non si sa bene che altri danni sta facendo. Ieri Coristine ha postato su X: "Freedom is coming" (tutto in maiuscolo), linkando il sito freedom.gov, ancora in costruzione, e confermando così uno scoop della Reuters: il dipartimento di stato americano sta costruendo un portale online in cui tutti potranno vedere i contenuti online vietati dal governo europeo - quindi incitamento all'odio, propaganda terroristica, antisemitismo, fake news, complottismi vari. "E' una mossa - scrive la Reuters - che Washington vede come un modo per contrastare la censura", la censura europea, l'ossessione di questa Amministrazione che leva le licenze alle emittenti televisive perché i comici parlino male di Donald Trump, ma crea un portale in cui, volendo impraticarsi con l'hate speech, si troverà molto materiale. Secondo una fonte, si vuole includere in freedoom.gov anche un'azione per la Vpn, in modo che gli europei che vi accederanno appariranno come americani e non potranno essere tracciati: non sia mai che la polizia del pensiero europeo li vada a prendere. Il progetto è diretto dalla solita Sarah Rogers, la sottosegretaria del dipartimento di stato che si è intestata la battaglia per la libertà d'espressione contro le violazioni europee - violazioni che stanno condannando il nostro continente al declino e all'autodistruzione - e che la vuole combattere assieme ai partiti ai centri studi di estrema destra e liberticidi. L'annuncio avrebbe dovuto coronare la missione trumpiana alla Conferenza di Monaco, ma è stato rimandato: il dipartimento di stato ha deciso che il ritardo sia dovuto al fatto che gli avvocati del ministero abbiano detto: non ci sembra una buona idea. (Paola Peduzzi)

Ma Letta su Fabregas?

Pestiamo basiti e un po' concernati, noi che avevamo preso dattamamente sul serio il richiamo all'onestà. CONTRO MASTRO CILIEGIA

tà-tà nel gioco del pallone, noi che avevamo preso in seria considerazione tutte le sentenze scagliate come fulmini dal sinidrio sportivo - quello delle tivù importanti, quello delle tivù ruspanti, quello dei commentatori autorizzati e anche degli improvvisati. E soprattutto quello dei politici, primo tra tutti Enrico Letta, che dopo la partita Inter-Juventus aveva lanciato un claim durato due giorni, "Bastoni non deve essere convocato in Nazionale". Si erano aperte le cattedre dello stadio globale, ognuno a pronunciare la sua condanna; e chi (da ex calciatore) aveva più lunga la coda di paglia, più sentenzia. Poi ieri sera Cesc Fabregas, allenatore del Como che come secondo lavoro potrebbe fare l'intellettuale poliglotta, ne ha combinata una peggio, ha stratonato da fuori campo uno dei Milan. Allegri, quantomeno una persona di buonsenso, no moralisti, si è incalzato a bisca: "Sei un bambino che ha iniziato ad allenare ora", e altro meno scrivibile. Nessuno dei sinidrio che abbia chiesto la testa di Fabregas. Aspettiamo ancora il post di Letta che chiede di cacciare dalla Ue. Tutti zitti, al festival dell'ipocrisia. Tale qua, quando a dire incenzie è Gratteri. (Maurizio Orappa)

Le oscene bandiere

L'ingiustificata scelta dell'Ipe di riannettere Russia e Bielorussia alle Paralimpiadi

E' il giorno in cui il Con annuncia che i due portabandiera italiani per la cerimonia di chiusura all'Arena di Verona saranno Lisa L'ANELLO DEBOLE

Vitozzi, medaglia d'oro nella 10 km a inseguimento del biathlon, e Davide Chitto, oro nell'inseguimento a squadre di pattinaggio, onore ai campioni. Ma nel giorno in cui le Olimpiadi si avviano al gran finale con le belle bandiere di ogni nazione, pronte a lasciare il posto ai Giochi paralimpici invernali che debutteranno il 6 marzo, ecco che dagli organizzatori, il Comitato paralimpico internazionale, arriva un ossequio insolito, e senza plausibile giustificazione, ai valori stessi dell'olimpismo. L'Ipe ha infatti deciso di far sventolare bandiere che non dovevano esserci: quelle della Russia e della Bielorussia. Erano state bandite dal 2022, dopo l'invasione dell'Ucraina (gli atleti erano parzialmente riammessi ma senza simboli a Parigi 2024). In gara alle Paralimpiadi ci saranno sei russi e quattro bielorussi. Decisione sconcertante. (Crippa segue a pagina quattro)

Board of cheese

Contro i russi in arrivo alle Paralimpiadi, Cortina si gioca la carta culinaria

Cortina d'Ampezzo. Arrivano i Russi. Non poteva mancare la polemica, vero sport che mette d'accordo tutti, per concludere questa gloriosa Milano-AZZURRO DI DISCUTERE

no-Cortina 2026. A far sciocure è l'arrivo delle nazionali russe e (per non farsi mancare nulla) bielorussa, alle paralimpiadi di marzo (dal 6 al 15), "coda" e ripresa dei Giochi che intanto si concluderanno domenica. Sei atleti russi e quattro bielorussi potranno infatti gareggiare con bandiera nazionale e inno, quindi senza più la formula dei "neutrali". In gara alle Paralimpiadi International Paralympic Committee (Ipc), che pare un gran paravento come comitato, dopo che invece i poveri ucraini non son stati fatti gareggiare col famoso casco-spoon river. Già, un'altra delle polemiche olimpiche, in realtà non molte, eppure dolorose. (Mammi segue a pagina quattro)

**CAMBIARE LA GIUSTIZIA**  
E' GIUSTO E NON E' DI DESTRA

Perché è ora di porre un limite ai veri poteri che soffocano il paese. Risposta per il Sì al referendum. Un'intervista ad Augusto Barbero, ex presidente della Corte costituzionale ed ex ministro progressista di Giuseppe Aranci

IL FOGLIO

Ragioni per il Sì al referendum. Da domani in edicola con il Foglio il libro "Quel che quando a dire incenzie è Gratteri". (Maurizio Orappa)



**CALCIO**  
**AMICA Chips**  
  
 9 771124 883008

**Quarant'anni fa Berlusconi acquistò il Milan. Baresi: «Ci trasformò nei migliori»**  
**il Giornale**  
 Direttore editoriale **VITTORIO FELTRI**  
 FONDATO DA **INDRO MONTANELLI**  
 Direttore responsabile **TOMMASO CERNO**

**AMICA Chips**  
 www.ilgiornale.it  
 ISSN 1120-3471 (Giornale) (ed. nazionale online)  
 VENERDI 20 FEBBRAIO 2026  
 Anno LIII - Numero 43 - 1.50 euro\*\*\*



controcorrente

## LA PECORELLA SMARRITA

di Tommaso Cerno

**Q**ui di pecora ce n'è una sola. E si chiama Emmanuel Macron. È la pecorella smarrita, l'ex leader della grandeur française rotolato a terra nei sondaggi, che si affanna a tenere in piedi un'Europa che non sa più che pesci pigliare. Se poi gli capita di incrociare Giorgia Meloni perde la testa, perché soffre il peso che il governo italiano ha assunto in questa fase di ridefinizione della grammatica che regola l'Occidente. E così, nottetempo, mentre l'incubo Le Pen gli turba il sonno, deve essergli capitato di sentirsi François Mitterrand, perché l'ultima sparata da come argomento un pallino dell'ex inquilino socialista dell'Eliseo: la difesa dei terroristi di sinistra abituati, evidentemente, a burro e brioche dall'alba dei tempi. Tanto che il presidente più spennacchiato d'Europa è riuscito ad attaccare la premier italiana spiegandoci, lui che dei fatti nostri se ne fa sempre troppi, che è vietato parlare delle nuove «brigate Antifa» che hanno assassinato il giovane Quentin. Un fatto per nulla francese, perché i tentacoli di questo nuovo terrorismo arrivano in Italia e si muovono fra web e rete anarchica, saldata ormai con l'islamismo radicale sui due versanti delle Alpi. E così ricordando il vecchio presidente socialista che proteggeva i brigatisti italiani scappati a Parigi, con la scusa del pentimento sotto la tour Eiffel, il pastore Macron ci fa l'esempio delle pecore. Ognuno nel suo ovile. Parole che avremmo preferito sentirgli pronunciare a Ventimiglia, quando i suoi confini colabrodo rimandavano i clandestini in Italia.

### L'OMICIDIO DI ROGOREDO

**Pd choc: Sala si schiera contro i poliziotti**

Bassi e Fazzo a pagina 9



### IL COMMENTO

**Chi vuole bloccare le forze dell'ordine**

di Vittorio Feltri

**I**l caso Ramy continua a sorprenderci con i pirotecnici colpi di scena. Negli ultimi giorni la Procura di Milano (...) segue a pagina 19

### MARION MARÉCHAL

**«Il vostro allarme è giustificato»**

Francesco Boezi alle pagine 2-3

### RAPPORTI IN SALITA

**Tre anni di gelo tra Roma e Parigi**

Adalberto Signore a pagina 3

### Rilasciato in serata

**Epstein, arrestato Andrea: un colpo pure per Carlo**

Gala Cesare ed Erica Orsini alle pagine 14-15



EX PRINCIPE Andrea tra William (alle spalle) e re Carlo

### IL PERSONAGGIO

**Il figlio prediletto della regina Elisabetta: un passato da ufficiale per nulla gentiluomo**

di Tony Damascelli a pagina 14

### GIÙ LA MASCHERA

di Luigi Mascheroni

### OLIMPIADI SOVRANISTE

**«A**lle Olimpiadi finire secondi ti porta un argento. In politica solo l'oblio», diceva Richard Nixon, peraltro l'unico presidente americano a dimettersi in corsa.

Cosa c'entra? Nulla. Ma ci è venuto in mente, tirando un primo bilancio dei Giochi che stanno per chiudersi, pensando alla destra che in fondo ha vinto l'oro e alla sinistra radicale che, se esistessero le Olimpiadi per i perdenti, trionfarebbe.

Mai viste Olimpiadi più fieramente sovraniste di Milano-Cortina 2026.

Un tripudio di bianco! (e per forza erano «invernali»). Bianca la neve, bianco cristallino il ghiaccio,



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

### L'OMICIDIO POLITICO A LIONE

## L'ANTAGONISTA

**Macron insulta l'Italia: «Brigate Antifa affari nostri» «Stupore» di Palazzo Chigi**

Francesco Giubilei a pagina 2

### RIFORMA DELLA GIUSTIZIA

## La sfida di Meloni sul referendum: «Votate per voi non contro di me»

La premier d'accordo con il Colle: vogliono un dibattito da lotta nel fango

■ Giorgia Meloni, in un'intervista a Sky Tg24. «Il 22 e il 23 marzo si vota sulla giustizia non sul governo e qualsiasi decisione prenderanno inciderà sulle loro vite molto oltre la durata di questo esecutivo. Io penso che sia molto importante che questa campagna referendaria rimanga sul merito di quello di cui stiamo parlando. Vedo un tentativo di trascinare in una sorta di lotta nel fango».

Alberto Giannoni a pagina 7

### ONG E MIGRANTI

## Dissequestrata la SeaWatch La Russa: sentenza abnorme

Napolitano, Sorrentino e Zurlo alle pagine 4-5

### LA CAMPAGNA ELETTORALE

**Autosuggestione del No: «Vinciamo» E si alza lo scontro sui sondaggi falsi**

Augusto Minzolini a pagina 6

### all'interno

### SCONTI DI TORINO

**Arriva il conto per la violenza di Askatasuna: cinque arresti**

Francesca Galici

■ Arriva il conto per Askatasuna. Si tratta di 5 arresti domiciliari, 12 obblighi di presentazione quotidiana e un divieto di dimora nel comune di Torino per l'assalto agli uffici di Città Metropolitana, a La Stampa, a Porta Susa e all'aeroporto di Caselle.

a pagina 8

### CUORE CONGELATO

**«Troppe morti» Monaldi, 10 anni di orrori medici**

Maria Sorbi a pagina 16

### CASO OLIMPIADI

**Petrecca lascia la guida di RaiSport Poi evoca traditori**

Fabrizio De Feo a pagina 10



# IL GIORNO

QN WEEKEND

L'INTERVISTA  
GAJA  
MASCIALEVENERDÌ 20 febbraio 2026  
1,60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia +

FONDATA NEL 1956  
www.ilgiorno.it

MILANO Interrogati per ore i poliziotti indagati per favoreggiamento

## Pusher ucciso da un agente Il sospetto: non era armato

Giorgi e Palma a pagina 14



# Meloni e il referendum «Non sia una lotta nel fango»

La premier a Sky: «Giuste e doverose le parole di Mattarella, la politica abbassi i toni»  
«Tutto si può riformare, pure la Giustizia». E alla Francia: stupita da Macron, nessuna ingerenzaC. Rossi  
alle p. 8 e 9

L'analisi

## Le troppe anomalie di un potere intoccabile

Bruno Vespa a pagina 9



A Gaza soldati da cinque Paesi

## Trump inaugura il Board of Peace: «Vigilerà sull'Onu»

Mantiglionni a pagina 6



## Epstein, arrestato Andrea Re Carlo: credo nella giustizia

L'ex principe Andrea, 66 anni proprio ieri, arrestato e rilasciato dopo 12 ore dalla polizia britannica con l'accusa di aver condiviso informazioni riservate con il finanziere pedofilo Jeffrey Epstein quando era emissario commerciale del

governo di Londra. L'arresto è avvenuto nella residenza privata di Sandringham, a lungo perquisita. E mentre la Corona è sotto choc, re Carlo si augura che «la giustizia faccia il suo corso».

Bonetti, Ponchia e Boni da pagina 2 a pagina 4

DALLE CITTÀ

CROTTA D'ADDA Attesa la rimozione totale



## Passerella ciclopeditonale: collassato un terzo pezzo

Arensi nelle Cronache

SORESINA Il giovanissimo portato in comunità

## Sassi contro il treno in transito Preso un quattordicenne

Rescaglio nelle Cronache

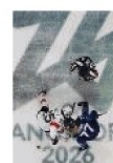
MONZA Il brand delle nazionali transalpina e slovena

## Colmar, il marchio dei campioni «Vestiamo altri, tifiamo Italia»

Crippa a pagina 16

MILANO CORTINA L'impianto nascerà in due fasi

## Hockey e pattini una casa a Rho «Sarà l'eredità delle Olimpiadi»



Anastasio a pagina 16

Editoria, niente proroga  
del credito d'imposta sulla carta

## Bonafé: il governo trascura i giornali Renzi: manca visione strategica Calenda: un danno alla democrazia

Troise e interventi a pagina 11



Napoli, bimbo sempre più grave

## Cuore 'bruciato', si allarga l'inchiesta

Femiani e Anna Vaghi alle p. 12 e 13

Milano, fu il fondatore di CI  
La causa per la beatificazione

## Don Giussani verso gli altari «Ci insegnò l'amicizia per cambiare il mondo»

Vazzana a pagina 17

**DORMITA GALATTICA, RISVEGLIO SPAZIALE.**

PASTIGLIE GOMMOSE

**SENZA ZUCCHERI**

SENZA GELATINA DI ORIGINE ANIMALE

NON CREA ABITUDINE

Con Melatonina che aiuta a ridurre il tempo richiesto per prendere sonno. Gli integratori non vanno intesi come sostituti di una dieta variata ed equilibrata e di uno stile di vita sano.

**LAILA**

5 MELATONINA

**MILANO**





**Domani su Alias**

**BORGO MEZZANONE** Un reportage dal foggiano, nel ghetto più grande d'Europa, dove la condizione di vita e lavoro sono insostenibili

**Culture**

**ANTICIPAZIONI** Al Learning More Festival è protagonista la parte del cervello deputata al «racconto»  
Stefano Calabrese pagina 12

**Visioni**

**BERLINALE 76** In concorso «The Loneliest Man in Town» di Tizza Covi e Rainer Frimmel  
Cristina Piccino pagina 14

CON  
LE MONDE DIPLOMATIQUE  
+ EURO 2,00  
CON  
L'AFRIQUE DU MONDE  
+ EURO 4,00

# il manifesto

quotidiano comunista

VENERDÌ 20 FEBBRAIO 2026 - ANNO LVI - N° 43

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

## Trump e Gaza Club dei sottomessi di cui facciamo già parte

ALBERTO NEGRI

**S**ottomissione. È questa la parola che definisce la partecipazione di stati vassalli al Board of Peace inaugurato da Trump mentre si fanno sempre più insistenti gli echi di una nuova guerra del Golfo di Usa e Israele contro l'Iran. Il presidente Usa è stato esplicito.

— segue a pagina 3 —

**all'interno**

## Striscia continua Tasse e stipendi, Hamas ricostruisce il suo governo

Mentre a Washington si discute del futuro di Gaza, nella Striscia Hamas ricomincia a ricostruire il suo governo tra tasse e stipendi. No al disarmo, sì alla tregua decennale.

MICHELE GIORGIO  
PAGINA 4

Donald Trump chiude la riunione inaugurale del Board of Peace a Washington foto di Chip Somodevilla/Getty Images



# Una pietra sopra

Il Board of Peace inaugura il regno di Trump sulla pelle dei palestinesi. La ricostruzione di Gaza parte da una mega base militare Usa, anche se ci sono «resti umani sotto terra». Leader mondiali e Ceo mettono soldi e truppe, l'Italia «osserva»

pagine 2 e 3

**IL PROCURATORE GENERALE DI CAGLIARI LUIGI PATRONAGGIO DOPO LA SENTENZA SU SEA WATCH**

## «I giudici non lavorano per il governo»

■ «Quella su Sea Watch è una normale sentenza di condanna della pubblica amministrazione, ha fatto scalpore solo perché il ricorrente non si chiama Mario Rossi. Ma l'esecutivo non può pretendere di orientare le sentenze secondo i suoi disegni», dice il procuratore generale di Cagliari Luigi Patronaggio. Il magistrato ha

seguito la vicenda dei soccorsi nel Mediterraneo centrale e dei sequestri delle navi ong quando lavorava ad Agrigento, negli anni infuocati dei «porti chiusi» salviniani. Oggi al manifesto dice: «Siamo in una campagna referendaria avvenuta e anche la più piccola delle notizie si presta ad essere strumentalizzata».

Intanto dal tribunale di Catania arriva la sospensione del fermo amministrativo della Sea-Watch 5, mentre il Tar del Lazio dà ragione al governo in un vecchio ricorso della Humanity e apre al blocco navale. Stavolta però la maggioranza non commenta: meglio evitare di incrinare la retorica anti-toghe. **MERLÌ ALLE PAGINE 6 E 7**

## La campagna per il referendum Se Meloni non ascolta il Quirinale

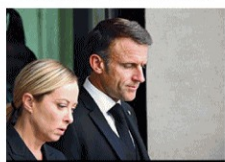
FRANCESCO PALLANTE

Il clamoroso intervento del presidente Mattarella alla seduta plenaria del Csm deve aver creato non poco scontento a destra. Per la prima volta

ta nella sua lunga presidenza, il capo dello Stato ha assunto la guida di una seduta ordinaria dell'organo di autogoverno dei giudici.

— segue a pagina 9 —

## MORTE DI DERANQUE Macron a Meloni: «Ingerenze su Lione»



■ Macron scopre che qualcosa non quadra nel modo in cui il governo italiano si è appropriato della tragedia di Quentin Deranque, ucciso a Lione: «Non vogliono essere disturbati a casa loro» afferma. Ma commentano le vicende altrui. **SANTORO A PAGINA 5**

## «SICUREZZA» Il governo provoca il Pd a Bologna



■ Fdi sbarca a Bologna domani con i ministri Nordio e Piantedosi per parlare della «sicurezza». L'evento spostato in un hotel per timore di proteste. Pap protesterà a poca distanza: «No alla svolta autoritaria». Oggi assemblea al Tpo. **CARUGATTA PAGINA 8**

## EPSTEIN FILES Il brutto compleanno del principe Andrea



■ L'arresto del fratello di re Carlo, rilasciato dopo 12 ore di interrogatorio, scuote la monarchia britannica. È accusato di aver passato documenti riservati al finanziere. Silenzio sull'inferno degli abusi, ma così Londra entra nella modernità. **CLAUSI ALLE PAGINE 10 E 11**

## Violenza sistemica L'orda del potere suprematista

FRANCESCA COIN

Il verdetto più severo è arrivato dagli esperti dell'Onu, secondo i quali gli Epstein Files contengono prove credibili di abusi sessuali sistematici e su larga scala. «Questi crimini sono stati commessi in un contesto caratterizzato da ideologie suprematiste, razzismo, corruzione, misoginia estrema e dalla mercificazione e disumanizzazione di donne e ragazze provenienti da diverse parti del mondo», hanno scritto.

— segue a pagina 10 —



Poste Italiane Sped. in a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Gira/CRM/23/2103  
6 0330 770023 2 130030





# IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CIOGGI-VI 50  
ITALIA  
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20/01, L. 662/96

Fondato nel 1892



Venerdì 20 Febbraio 2026 •

Commenta le notizie su [ilmattino.it](http://ilmattino.it)

A ISCHIA E PROCIDA, "IL MATTINO" • "IL DISPARI", EURO 1,20

## Domenica trasferta a Bergamo per blindare la Champions Staffetta scozzese: McTominay a rischio, pronto Gilmour

Gennaro Arpaia e Bruno Majorano alle pagg. 14 e 15



Milano-Cortina 2026  
Lollobrigida-Fontana  
c'è l'ultima danza  
per le regine italiane  
del pattinaggio

Sergio Arcobelli a pag. 17



## Da piazza Plebiscito alla Terra dei Fuochi

### LA VISITA DI LEONE INVESTIMENTO SUL FUTURO

Angelo Scelzo

Pompei, Napoli, Acerra, il primo itinerario dei viaggi italiani di Leone XIV ha il raggio di pochi chilometri e già una storia alle spalle. Racconta i passi essenziali di un pontificato alla ricorrenza di un anno, in quell'otto maggio, segnato - appena eletto, nella Cappella Sistina e poi dalla Loggia della Basilica - dal richiamo alla Supplica, la preghiera di Bartolo Longo, il laico da lui proclamato Santo appena cinque mesi dopo. Ma la suggestione di un anniversario celebrato sul luogo subito evocato al momento dell'elezione è solo uno degli aspetti di un viaggio che, già all'annuncio, si presenta come un evento fondamentale nel cammino di papa Leone.

Due tappe, nello spazio di quindici giorni, ma in realtà lo straordinario unicum di una visita che riconosce la Campania come terra-madre degli elementi essenziali di un pontificato che non da molto ha aperto i suoi orizzonti. Si può vedere - come hanno fatto nel loro comunicato congiunto, i pastori delle tre diocesi interessate - questa visita come un segno di chiara predilezione per la Campania a motivo della ricchezza e della varietà della sua storia, non solo ecclesiale. È il segno di una particolarissima attenzione nei fatti che indicano in questa inedita visita in due tempi, il punto di partenza non solo temporale dei viaggi in Italia: come dire che parte dal Napolitano l'esplorazione pastorale del Paese, passaggio centrale di ogni pontificato, diventato ancora più significativo di fronte al succedersi, quasi nell'ultimo mezzo secolo, di papi non italiani.

Continua a pag. 35

## «Domenico, ora solo terapie per il dolore»

Il trapianto fallito al bimbo di Napoli  
La famiglia: «Niente accanimento sul piccolo»  
L'inchiesta s'allarga: verifiche su un'infermiera dell'ospedale di Bolzano

Giuseppe Crimaldi,  
Leandro Del Gaudio, Carmen Fusco  
e Ettore Mautone alle pagg. 2 e 3



IN ALTO I CUORI La fiaccolata a Nola con i palloncini per Domenico

### Il commento

VOGLIAMO LA VERITÀ, MA IL MONALDI RESTA UN CENTRO DI ECCELLENZA

Guido Trombetti

Cala come una mannaia il verdetto del gruppo costituito dai massimi specialisti italiani di cardiocirurgia e trapianti riunitosi al Monaldi. «Le condizioni del bambino non sono compatibili con un nuovo tra-

pianto». Il cuoricino disponibile è stato destinato ad uno tra altri tre bimbi in attesa di trapianto. Il professore Carlo Pace Napoleone chiarisce che il piccolo non avrebbe retto ad un nuovo intervento dato il peggioramento delle sue condizioni generali.

Continua a pag. 35

## «Giustizia, basta lotta nel fango»

►Meloni a Sky Tg24: «Giuste le parole di Mattarella sul Csm, occorre rispetto tra istituzioni. Non è un voto sul governo». Scintille con Macron per i commenti sul caso dell'attivista ucciso

L'accusa: condivise informazioni riservate con il finanziere pedofilo



Caso Epstein, arrestato il principe Andrea da prediletto di Elisabetta a pecora nera

Chiara Bruschi e Raffaella Troili a pag. 9

Mario Ajello e Andrea Bulleri a pag. 8

### Punto di Vespa

QUEL MONITO  
DI CALAMANDREI

Bruno Vespa a pag. 34

## Turismo, Campania al top: il fatturato +40% dal 2019

Il dossier Srm presentato a Hospitality Sud: Napoli hub del Mezzogiorno, in un anno +4% di visitatori

Nando Santonastaso a pag. 11

## Il sottosegretario Mazzi: «Saremo veloci» «Ricostruiremo il Sannazaro» ma serve un patto con i privati

Dario De Martino in Cronaca

### Il racconto

QUEL LASCITO  
D'AMORE  
COME L'EREDITÀ  
DEGLI APACHE

Ruggero Cappuccio  
a pag. 34

### Il commento

I GIOIELLI  
CHE CHIAIA  
NON RIESCE  
A DIFENDERE

Stefano Causa  
a pag. 34

**SAI CHE SPAZZOLI SOLO IL 60% DEI DENTI?**

**PikDent**  
SCOVOLINI INTERDENTALI  
E RAGGIUNGI IL 100% DELLA SUPERFICIE INTERDENTALE!

PRATICI COME UNO STUZZICADENTI  
PIÙ EFFICACI DEL FILO INTERDENTALE

da **FIMO** IN FARMACIA [www.fimosrl.it](http://www.fimosrl.it)

**TROVA LA TUA MISURA!**  
Prova subito la confezione da 7 misure assortite  
**3,90€**





# Il Messaggero



€ 1,40\* ANNO 148 - N° 50  
ITALIA  
Sped. in A.P. DL 353/2003 conv. L. 46/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE



Venerdì 20 Febbraio 2026 • S. Eleuterio

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

**L'ESCLUSIVA DEL MESSAGGERO** Uno studio vaticano dimostra che l'artista non bruciò le sue opere prima di morire

## Michelangelo il tesoro ritrovato

► Già individuati circa 20 lavori sconosciuti attribuibili al genio del Rinascimento



Franca Giansoldati

**A**ll'ombra del Cupolone di San Pietro, dalla primavera dell'anno scorso, è attivo un Comitato scientifico ad altissimo livello destinato a riscrivere gli ultimi giorni di vita di Michelangelo Buonarroti, svelando un mistero storico lungo cinque secoli e sul quale nemmeno il suo biografo ufficiale, Giorgio Vasari, era riuscito a far luce.

Continua a pag. 2  
Il focus di Laura Larcana a pag. 3

Le Olimpiadi

GLI EFFETTI  
PERMANENTI  
DI UN'ITALIA  
CHE ATTRAIE

Giuseppe Vegas

**P**ochi giorni fa, nell'Half Time Show della finale del Super Bowl a Santa Clara il rapper portoricano Bad Bunny ha incantato l'intero stadio e, con esso, gli oltre cento milioni di americani che lo hanno seguito. La sua performance in lingua spagnola inespugnabile alla fratellanza umana è stata definita un racconto in forma di musical, che ha riscosso un generale entusiasmo, malgrado le critiche del Presidente degli Stati Uniti. Lo show dell'intervallo della finale del campionato di football americano è l'evento musicale dell'anno capace di attirare i cantanti più affermati nel mondo non solo perché rappresenta un formidabile palcoscenico, ma soprattutto perché la visibilità ottenuta è la premessa per futuri guadagni stratosferici. Il caso di Bad Bunny, in questo quadro, assume qualche particolarità. Infatti, il cantante, già famosissimo a livello planetario, l'anno scorso aveva organizzato un tour mondiale, che, anziché vederlo protagonista in numerose città del pianeta, aveva fatto venire il mondo a Portorico. Gli spettacoli organizzati a San José durante il periodo di bassa stagione, avevano attratto i suoi ammiratori e, con essi, un afflusso di denaro senza precedenti, che qualcuno ha valutato addirittura intorno al mezzo miliardo di dollari, e ha generato un visibile incremento del Pil dell'isola.

Continua a pag. 24

SCONTRO SULLA GIUSTIZIA, PARLA LA PRESIDENTE DEL CONSIGLIO

## Meloni: basta lotta nel fango

► La premier a Sky Tg24: «Csm, giuste le parole di Mattarella. Non sarà un voto sul governo»  
► Macron attacca l'Italia per i commenti sul delitto di Lione. La replica: ingerenze sì ma della Francia

ROMA La premier si allinea al Colle: «Giuste le parole del capo dello Stato». Macron attacca l'Italia

Bulleri e Sciarra alle pag. 9 e 11 e il commento di Mario Ajello a pag. 9

**Il punto**  
QUEL MONITO  
DI CALAMANDREI

Bruno Vespa a pag. 24

**L'Europa**  
LE PERICOLOSE  
PEDINE DI SCAMBIO

Angelo De Mattia a pag. 24

**Trump riunisce il nuovo organismo: 17 miliardi per Gaza  
Board al via: «Vigilerà sull'Onu»**

NEW YORK Il presidente Usa Trump riunisce il Board: 17 miliardi di per Gaza. «Vigilerà sull'Onu». Evangelisti, Ventura e l'analisi di Andrew Spannaus a pag. 8



Caso Epstein, l'ex principe fermato poi rilasciato: «Ha rivelato informazioni sensibili». Il sovrano: la giustizia faccia il suo corso



## Andrea arrestato, re Carlo lo scarica

L'ex principe Andrea, fratello minore di re Carlo, su un veicolo della Polizia (REUTERS)

Bruschi e Trolli da pag. 4 a pag. 6

L'analisi

La Royal Family  
e le accuse di aver  
coperto lo scandalo

Vittorio Sabadin

**L** arresto, anche solo per 12 ore, dell'ex principe Andrea (...) Continua a pag. 5

L'economia

Choc su un sistema  
fragile: Pil fermo  
e debito record

Roberta Amoroso

**C** i mancava ora l'escalation sull'ex principe Andrea (...) Continua a pag. 6

Lusso Capitale



Il Plaza volta pagina  
soci internazionali  
per rilanciare l'hotel

Valentina Pigliautile

**P**er lo storico albergo di via del Corso l'ipotesi di nuovi partner internazionali per la riorganizzazione e il rilancio.  
A pag. 14  
Ajello a pag. 14

**FIORELLA MANNOIA**  
**ANIME SALVE**  
TRENT'ANNI  
ROMA  
04 SETTEMBRE 2026  
ROMA SUMMER FEST

**FIORELLA**  
canta  
**FABRIZIO De Andre**  
e **IVANO Fossati**

**CAVEA**  
AUDITORIUM PARCO DELLA MUSICA  
ENNIO MORRICONE

Il Segno di LUCA

ARIE, SPAZIO AL TUO LATO CANDIDO

La Luna nel tuo segno addiziona il suo intervento a quello di Saturno e Nettuno, che ora si trovano in congiunzione esatta. Oggi è il giorno giusto per essere davvero selettivo, potrai così raggiungere con precisione gli obiettivi che ti sei proposti nel lavoro. Se vuoi che il successo ti sorrida, prova allora a lasciare spazio al tuo lato più candido. L'eccessivo autocontrollo non è la soluzione, al contrario alimenta il problema. **MANTRA DEL GIORNO** Anche il candore è una strategia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA  
L'oroscopo a pag. 24

\* 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 coppie di Roma" • € 7,90 (Roma)



# il Resto del Carlino

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

VENERDÌ 20 febbraio 2026  
1,80 Euro\*

Nazionale - Imola+

**QNWEEKEND**  
**L'INTERVISTA**  
**GAJA**  
**MASCIALE**
FONDATA NEL 1885  
www.ilrestodelcarlino.it

BOLOGNA In memoria del giuslavorista

**L'iniziativa del Carlino:  
premi a donne e giovani  
in ricordo di Marco Biagi**

Principini a pagina 17



## Meloni e il referendum «Non sia una lotta nel fango»

La premier a Sky: «Giuste e doverose le parole di Mattarella, la politica abbassi i toni»  
«Tutto si può riformare, pure la Giustizia». E alla Francia: stupita da Macron, nessuna ingerenzaC. Rossi  
alle p. 8 e 9

L'analisi

**Le troppe anomalie  
di un potere  
intoccabile**

Bruno Vespa a pagina 9



A Gaza soldati da cinque Paesi

**Trump inaugura  
il Board of Peace:  
«Vigilerà sull'Onu»**

Mantiglionni a pagina 6



## Epstein, arrestato Andrea Re Carlo: credo nella giustizia

L'ex principe Andrea, 66 anni proprio ieri, arrestato e rilasciato dopo 12 ore dalla polizia britannica con l'accusa di aver condiviso informazioni riservate con il finanziere pedofilo Jeffrey Epstein quando era emissario commerciale del

governo di Londra. L'arresto è avvenuto nella residenza privata di Sandringham, a lungo perquisita. E mentre la Corona è sotto choc, re Carlo si augura che «la giustizia faccia il suo corso».

Bonetti, Ponchia e Boni da pagina 2 a pagina 4

Editoria, niente proroga  
del credito d'imposta sulla carta
**Bonafé: il governo  
trascura i giornali  
Renzi: manca  
visione strategica  
Calenda: un danno  
alla democrazia**

Troise e interventi a pagina 11



Napoli, bimbo sempre più grave

**Cuore 'bruciato',  
si allarga l'inchiesta**

Femiani e Anna Vaghi alle p. 12 e 13

Milano, la sparatoria di Rogoredo  
I legali dell'uomo: nessuna arma
**Il pusher ucciso  
da un poliziotto  
e le ombre  
sulla pistola finta  
Sono indagati  
altri quattro agenti**

Palma e Giorgi a pagina 14

DALLE CITTÀ

FORLÌ Fu semidistrutta da un bombardamento


**Torna la fontana  
del Ventennio,  
ma senza  
fascio littorio**

Nardi a pagina 16

BOLOGNA Individuata la targa dei ladri

**Furto a San Luca, le indagini  
L'appello di Zuppi ai banditi**

Mastromarino e Tempera in Cronaca

BOLOGNA Via ad aprile, spesa di 5,5 milioni

**Garisenda, lavori sui tralicci  
Lepore: «Fine entro il 2028»**

Donati in Cronaca

IMOLA L'appello di Panieri alla partecipazione

**Elezioni comunali  
Urne aperte  
il 24-25 maggio  
Gli scenari**


Agnessi in Cronaca

DORMITA GALATTICA, RISVEGLIO SPAZIALE.

PASTIGLIE  
GOMMOSE

SENZA ZUCCHERI

SENZA GELATINA  
DI ORIGINE ANIMALE

NON CREA ABITUDINE

Con Melatonina che aiuta a ridurre il tempo richiesto per prendere sonno.  
Gli integratori non vanno intesi come sostituti di una dieta variata ed equilibrata e di uno stile di vita sano.



**GOLD INVEST**  
ACQUISTIAMO E  
VENDIAMO PREZIOSI  
**351 8707 844**  
WWW.GOLDINVESTGENOVA.IT

VENERDÌ 20 FEBBRAIO 2026

# IL SECOLO XIX

**GOLD INVEST**  
ACQUISTIAMO E  
VENDIAMO PREZIOSI  
Corso Buenos Aires, 98  
GENOVA  
WWW.GOLDINVESTGENOVA.IT

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,50 € con TV SORRISI E CANZONI in Liguria - 1,80 € in tutte le altre zone - Anno CXL - NUMERO 43, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST - GR. 50 - BLUE MEDIA S.R.L. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e www.ilsecoloxix.it Tel. 010.5388.200

## PER UN MONDO UNITO

## RECUPERIAMO LO SPIRITO DI COLOMBO

ROBERTO SPECIALE

Quest'anno è il 520° della morte di Cristoforo Colombo, anche se pochi lo ricordano. Avevamo proposto due anni fa, attraverso il Centro Studi Colombiano, ma non è stato possibile, una serie di iniziative e una mostra a Palazzo Ducale non solo sulla personalità e l'impresa del grande Navigatore ma soprattutto su quel periodo storico così importante per il mondo. Il Centro farà, comunque, basandosi sulle sue forze, il possibile per ricordare quella data e riproporla nell'attualità, coinvolgendo storici, scuola, informazione, mondo della navigazione.

Sul Secolo XIX del 17 febbraio Alessandro Cassinis cita il caso del galeone Andaluia e di altri due vascelli storici che si preparavano a ripercorrere il viaggio e la rotta colombiana da Palos all'America, viaggio impedito perché oggetto di ritorsione degli USA verso la Spagna. È questo il mondo che si sta allestendo oggi? Un mondo e un Occidente diviso e divisivo, nel quale riaffiorano i nazionalismi letali del '900, la prepotenza e la tendenza di alcuni Stati al predominio. Spero che molti non saranno disponibili ad accettare questo futuro.

Il '400 e il '500, con tutti i loro limiti e con i comportamenti anche fortemente negativi, avevano al fondo un'aspirazione a conoscere, a osare, a esplorare. Colombo è stato a lungo, e penso che lo sia ancora, un simbolo di coraggio e di determinazione, e la sua impresa ha permesso, non senza problemi come sempre avviene nella storia, la riconsiderazione del mondo nella sua globalità e unicità.

È questo che il Centro Studi Colombiano tenta di fare: riproporre, non solo a onore di Genova e dell'Italia, lo spirito di Colombo, Magellano, Diaz, Caboto, eccetera. Andare oltre i confini conosciuti e riproporre un mondo coeso con la consapevolezza di oggi (che ieri evidentemente non c'era) dell'inclusione, del superamento delle disuguaglianze, del no ad ogni forma di supremazia.

Oggi si tratta di combattere questa battaglia non tentando di riscrivere inutilmente la storia a seconda dei capricci del momento. La storia la si può capire, interpretare, arricchire se emergono documenti e fatti nuovi ma non può essere cambiata, stravolta o cancellata.

## BORDIGHERA, IL GIALLO DELLA BAMBINA MORTA L'IMPRONTA DI UNA SCARPA SULLA COSCIA DELLA PICCOLA BEA

LOREDANA DEMER / PAGINA 8



## IL DRAMMA DELLA SANREMESE NESSY GUERRA Bloccata in Egitto con la figlia Condannata per adulterio

ANDREA FASSIONE / PAGINA 8

# L'ex principe Andrea arrestato per Epstein Re Carlo lo abbandona

«Rivelò informazioni sensibili». Rilasciato dopo 12 ore, resta indagato

Lo scandalo dei file del finanziere pedofilo Epstein investe la casa reale britannica. L'ex principe Andrea è stato arrestato ieri mattina nella tenuta di Sandringham, nel giorno del suo 66esimo compleanno. L'accusa è quella di avere rivelato informazioni sensibili all'amico quando era inviato commerciale del Regno Unito. In serata Andrea è stato rilasciato, ma resta indagato. Re Carlo, che aveva già privato Andrea del titolo di principe, ha ribadito che intende collaborare alle indagini. «La legge deve seguire il suo corso», ha detto.

ALESSANDRO LOGROSCINO / PAGINA 4



## LA POLEMICA

Paolo Cappelleri / PAGINA 2

## Attivista ucciso, alta tensione tra Macron e Meloni

È di nuovo scontro fra Parigi e Roma. Emmanuel Macron chiede a Giorgia Meloni di non «commentare» gli affari francesi, dopo il post con cui la premier ha espresso cordoglio per l'uccisione a Lione dell'attivista di destra Quentin Deranque.

## STOP ALL'ODIO SOCIAL

## Paita: «Una legge per punire gli insulti in rete»

Marco Menduni / PAGINA 7

Raffaella Paita, capogruppo di Italia Viva al Senato, annuncia una proposta di legge per combattere il fenomeno dell'odio in rete.

## Panarari: «Clima troppo avvelenato Giusto fermarsi»

L'articolo / PAGINA 7

Massimiliano Panarari, docente di Sociologia della comunicazione: «Una certa politica cavalca tali flussi e avvelena il clima».

## PALAZZO EVACUATO

## Frana al Lagaccio Ventisei famiglie restano fuori casa

Tommaso Fregatti / PAGINA 14



Il cedimento del terreno in via Napoli

«Ero sul terrazzo e ho sentito la casa tremare. La strada davanti è crollata». Un abitante racconta così la frana in via Napoli, a Genova. Ventisei famiglie sono state evacuate. Il Comune ha messo a disposizione alcuni alloggi.



## GAZA, A BOARD CON IL COMANDANTE TRUMP

Il presidente americano Trump apre i lavori del Board of Peace per Gaza (foto Reuters)

SALVAGGIO / PAGINA 3

## «UN MAESTRO DI SCI MI SGRIÐÒ, PASSAI ALLA TAVOLA»

## Sommariva, argento genovese «Il mio surf è lo snowboard»

SILVIA ISOLA

Si definisce un genovese «atipico», nato davanti al mare ma innamorato delle montagne. Lorenzo Sommariva è l'unico ligure che ha gareggiato alle Olimpiadi, conquistando un argento nello snowboard cross con Michela Moioli. «L'acqua sorride - non è più il mio elemento. Passai allo snowboard perché un maestro di sci mi sgridò, forse dovrei ringraziarlo».



L'ARTICOLO / PAGINA 35

## ANNI '80, L'IDEA PORTATA DA RICCARDO GARRONE

## «Disneyland nelle acciaierie» Ma Genova disse no al turismo

FRANCO MANZITTI

Nel pieno degli anni '80, quando la crisi della siderurgia era esplosa e davanti ai tagli selvaggi alla produzione e all'occupazione era stata da poco varata una legge, una incredibile proposta su Cornigliano venne avanzata: costruirvi la sede europea di Disneyland. A portarla sulla scena genovese fu Riccardo Garrone, allora capo della dinastia petrolifera Erg e presidente degli industriali.



L'ARTICOLO / PAGINA 11

**GOLD INVEST**  
ACQUISTIAMO E  
VENDIAMO PREZIOSI  
**ACQUISTIAMO ORO  
ARGENTO DIAMANTI  
GIOIELLI E OROLOGI**  
CORSO BUENOS AIRES, 98  
16129 GENOVA (GE)  
**351 8707 844**  
www.goldinvestgenova.it

**GOLD INVEST**  
ACQUISTIAMO E  
VENDIAMO PREZIOSI  
**ACQUISTIAMO ORO A  
€135/GR**  
**ACQUISTIAMO ARGENTO A  
€2.500/KG**  
STERLINA €970  
\*LE QUOTAZIONI POSSONO LEGGERMENTE VARIARE IN BASE AL FINEGGIAMENTO DELL'ORDINE SULLE BORSE INTERNAZIONALI



Edizione chiusa in redazione alle 22

€ 3\* in Italia — Venerdì 20 Febbraio 2026 — Anno 162\*, Numero 50 — [ilsol24ore.com](http://ilsol24ore.com)

\* In vendita abbinata obbligatoria con HTSI (Il Sole 24 Ore € 2 + HTSI € 1). Solo ed esclusivamente per gli abbonati. HTSI in vendita separata da Il Sole 24 Ore.

# Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865  
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

**Agenzia Entrate/1**  
Per le attività miste  
collegamento  
fra registratori  
di cassa e Pos



**Mobili e Parente**  
— a pag. 3

**Agenzia Entrate/2**  
Esonero pieno per  
vending machine  
e distributori  
di carburante

**Mastromatteo  
e Santacroce**  
— a pag. 29



FTSE MIB 45794,22 -1,22% | SPREAD BUND 10Y 63,58 +2,61 | SOLE24ESG MORN. 1711,32 -1,25% | SOLE40 MORN. 1708,67 -1,21% | Indici & Numeri → p. 33-37

## Iperammortamento nel concordato: il governo accelera sul decreto fiscale

### Partite Iva

Accelera il dossier con  
le correzioni per sbloccare  
il bonus sugli investimenti

Nel mirino del Mef  
l'eliminazione  
della clausola made in Ue

Una ragione in più per scegliere il concordato preventivo 2026-2027: con il decreto fiscale il Mef punta ad allineare l'eregole dell'accordo biennale con l'iperammortamento e a superare lo stallone attuale. Oggi, infatti, la nuova agevolazione non impatta sul reddito concordato e così chi effettua investimenti in beni agevolabili perde la deduzione spettante. Il governo è poi al lavoro anche per l'eliminazione della clausola made in Ue che lega l'agevolazione alla provenienza dei beni. Nel mirino anche il rinvio della tassa da 2 euro sul minipacchi.

Marco Mobili  
e Giovanni Parente — a pag. 3

### L'ESAME ALLA CAMERA

Milleproroghe  
nel caos, saltano  
rottamazione  
e Piombino

— Servizio a pag. 5



Gas. La Golar Tundra a Piombino

### NON PROFIT

Accesso pieno  
al forfettario  
per gli enti  
del terzo settore

Gabriele Sepio — a pag. 28



Giovanni Malagò.  
Presidente di Fondazione  
Milano Cortina 2026

### OLIMPIADI

Malagò: vince  
il modello diffuso,  
sarà replicato  
anche nel 2030

Camilla Colombo — a pag. 8

### STATI GENERALI ANCI



Piccoli Comuni, uffici vuoti: il part time raddoppia in 10 anni

Gianni Trovati — a pag. 4

## Bollette, per le Pmi nel 2026 benefici da 3,5 euro a MWh

### Energia

Il giorno dopo il varo del decreto energia, continua a far discutere l'aumento dell'Imp di due punti per i soggetti che operano su più snodi della filiera energetica a favore del taglio degli oneri alle Pmi non energivore. Nella relazione tecnica sono stati delineati i risparmi attesi pari a 125 terawattora con un beneficio medio stimato di 3,5 euro a megawattora l'anno per il 2026, 4 euro per il 2027 e 0,54 euro per il 2028.

Celestina Dominelli — a pag. 2

54.419

IMPIANTI RINNOVABILI  
Piattaforma interessata all'abbattimento del peso in bolletta degli incentivi

### LO SCENARIO

Il decreto  
tenta la riforma  
del mercato  
elettrico

Laura Serafini — a pag. 2

## Incertezze sui tagli della Fed, scattano le vendite sui bond

### Mercati e titoli di Stato

I dubbi sulle prossime mosse della Fed mettono un freno agli acquisti sui titoli di Stato e i rendimenti tornano a salire. Nei verbali dell'ultima riunione dei banchieri centrali di Washington emerge che qualcuno di essi ha sollevato la possibilità di un aumento dei tassi «se l'inflazione dovesse restare sopra l'obiettivo». Il Treasury decennale si ferma quindi a un passo dalla soglia psicologica del 4%, riportandosi al 4,09% e lasciando molti interrogativi fra gli investitori.

Maximilian Cellino — a pag. 6

4,09%

IL RENDIMENTO DEL T-BOND  
Titolo decennale Usa  
sopra la soglia del 4 per cento

### PRESIDENTE ASSIOM FOREX

Mocio: «Molta  
liquidità, per Wall  
Street scenario  
favorevole»

Mara Monti — a pag. 6

### PANORAMA

#### REGNO UNITO

Epstein, arrestato  
e poi rilasciato  
l'ex principe Andrea  
Il re: collaboreremo

Arrestato e poi rilasciato in serata Andrea Mountbatten-Windsor, ex principe, fratello di Re Carlo III. L'accusa è abuso d'ufficio e «comportamenti illeciti nell'esercizio di funzioni pubbliche». L'ex principe avrebbe passato informazioni riservate al finanziere americano Jeffrey Epstein. Re Carlo: le autorità hanno il nostro totale sostegno e massima cooperazione. — a pag. 7

#### A WASHINGTON

Board di Trump,  
fondi a Gaza e  
minacce all'Iran

Marco Valsania — a pag. 12

#### IL RAPPORTO DELL'ONU

«Timori di pulizia etnica  
nei territori palestinesi»

L'Onu esprime preoccupazione per la pulizia etnica di Israele a Gaza e in Cisgiordania in un rapporto dell'Ufficio dell'Alto Commissario per i Diritti Umani. — a pagina 12

AIUTI ALLE IMPRESE  
INVESTIMENTI  
IN CERCA  
DI CERTEZZE  
di Giulia Abbruzzese  
— a pagina 13

#### AI SUMMIT IN INDIA

Intelligenza artificiale, sfida  
di Macron a Cina e Usa

Nel suo intervento all'AI Impact Summit, il presidente francese Emmanuel Macron ha lanciato la sfida all'egemonia sino-americana nell'intelligenza artificiale. — a pagina 11

### Plus 24

#### Investimenti

La fedeltà premia  
i cassettisti

— domani con il quotidiano

### Moda 24

Immagine Italia  
L'abbigliamento  
intimo in lieve calo

Silvia Pieraccini — a pag. 20

ABBONATI AL SOLE 24 ORE  
Scopri le offerte  
[ilsol24ore.com/abbonamento](http://ilsol24ore.com/abbonamento)  
Servizio Clienti 02.30.300.600

Acquistiamo i tuoi Marenghi

Diamo valore alla tua storia, prima che ai tuoi preziosi.  
Ti aspettiamo dal lunedì al venerdì orario continuato 9.00 - 17.00. Sabato 9.00 - 13.00

6.000

Ambrosiano

VIA DEL BOLLO 7 - MILANO  
WHATSAPP: +39 347 278 4040 TEL: +39 02 495 19 260  
[WWW.AMBROSIANO.MILANO.IT](http://WWW.AMBROSIANO.MILANO.IT)





**TENNIS**  
Clamoroso ko a Doha  
Mensik elimina Sinner  
Alcaraz in semifinale  
Schito a pagina 29



**CONTINUA LA PROTESTA DEI TIFOSI**  
La Lazio fa quadrato  
Sarri isola il gruppo  
per andare oltre la crisi  
Rocca e Salomone a pagina 26



**COMANDANTE A GIUDIZIO**  
Da teste a imputato  
La parabola  
del capo dei vigili  
Vincenzoni a pagina 17



a pagina 30  
**il cielo di JUPITER**



San Leone, vescovo

# IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Venerdì 20 febbraio 2026

DIRETTO DA DANIELE CAPEZZONE

Anno LXXXII - Numero 50 - € 1,20\*

ISSN 0391-6990  
www.ilempo.it



Per centro (AQ) 06/09/26 ore 18:30



**Smontare il sogno della sinistra di «arruolare» Mattarella nel fronte del No. Nervi saldi e focus su malagiustizia**

DI DANIELE CAPEZZONE

**I**l giochino sporco della sinistra l'hanno capito tutti, tranne qualche inconsapevole e involontario «collaborazionista» mediatico di destra, che c'è cascato con tutte le scarpe. Qual è l'obiettivo dei compagni? Per un verso, trasformare il referendum in un muro contro muro tra destra e sinistra: con ciò rendendo difficile alle persone di sinistra favorevoli alla riforma (e ce ne sono tantissime) di votare Sì. Lo schema è quello di demonizzare e perfino «fascistizzare» i progressisti pro riforma, inducendoli alla paura e all'allineamento coatto al No comandato da Schlein. Pena la scomunica.

Per altro verso, l'obiettivo ancora più grossolano è quello di strumentalizzare e torcere a proprio vantaggio le parole del Capo dello Stato, arruolando maldestramente il Colle nel Comitato del No. Cosa cercano i sinistri? Elementare, Watson: un fallo di reazione a destra, per poter dire che la destra aggredisce il Colle. E alimentare così un mese di fuochi d'artificio mediatici. Figurarsi, sono maestri di questi trucchetti. Ecco: questi miserabili espedienti vanno impediti e smascherati. Poi ci sarà modo e tempo (ma non in queste quattro settimane) di discutere con serenità anche delle parole del Capo dello Stato, che possono essere condivise per alcuni versi o criticate per altri. Ma non è questo il momento, né giova al centrodestra aprire oggi un dibattito del genere.

Invece, occorre mantenere i nervi ben saldi e continuare a raccontare storie di malagiustizia. Sono quelle che li indignano i cittadini, che li fanno riflettere, e che - mi auguro - li indurranno a mobilitarsi per votare Sì. Sul Tempo anche stamattina trovate alcuni racconti da mani nei capelli. Leggeteli e fateli conoscere ai vostri amici. Ve ne saranno grati.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## ATTACCO ALLO STATO CHIAMATA ALLE ARMI

*Lettere dal carcere. Così la compagna di Cospito detta la linea agli anarchici: «Lotta contro la repressione» Il manifesto anti sistema, l'alleanza con i ProPal e la mobilitazione contro la «gentaglia al governo» e il 41 bis*



BOARD OF PEACE

Trump: «A Gaza quadro complesso ma siamo qui per la pace»

**Oggi la prima riunione Tajani rappresenta l'Italia**

La sessione inaugurale del Board of Peace a Washington si apre con la presenza di 40 paesi. Trump ringrazia i leader: «Il Consiglio costruito per il mondo intero». Tajani: «Vogliamo essere protagonisti della costruzione della pace».

De Leo a pagina 8

DI ROBERTO ARDITI

**A Ginevra si tratta ma Trump schiera l'arsenale da guerra nel cielo di Teheran**

a pagina 8

Il Tempo di Oshø

**I file Epstein: abuso d'ufficio Arrestato l'ex principe Andrea**



"E io che pensavo fossi solo un pedofilo... Che delusione"

Tempesta a pagina 11

«Lotta contro la repressione», così la compagna di Cospito detta la linea agli anarchici. Nella lettera dal carcere di Anna Beniamino il manifesto della guerra allo Stato. L'alleanza con i ProPal e la mobilitazione contro la «gentaglia al governo» e il 41 bis.

Di Santo alle pagine 2 e 3

L'ASSASSINIO DI QUENTIN

**La sbroccata di Macron «Meloni non commentare quello che accade altrove» La replica: «Zero ingerenze»**

Salvatori a pagina 9

DI SUSANNA NOVELLI

**Il declino di monsieur Emmanuel Se pure l'Africa gli volta le spalle**

a pagina 9

NESSUNA SANZIONE

**Il Csm assolve il magistrato con la pistola sul tavolo**

Mineo a pagina 3

MIGRANTI E REATI

**Criminali d'importazione Un detenuto su tre è straniero**

Totolo a pagina 5

IL CASO DI MODENA

**Marocchino violentatore rifiuta la visita per andare nel Cpr**

Campigli a pagina 4

**ARTEMISIA LAB**  
RETE DI CENTRI CLINICI DIAGNOSTICI

**APERTI TUTTO L'ANNO ANCHE AD AGOSTO**

**RISPOSTE DIAGNOSTICHE IMMEDIATE ESAMI CLINICI IN GIORNATA**

**SERVIZIO GLOBALE DI SENOLOGIA**

www.artemisialab.it  
www.artemisialabyoung.it

**la S TORCIATA**

Nel 2025 export italiano negli USA più 7,2% Nonostante i dazi Nonostante la sinistra gnegne

**DORMITA GALATTICA, RISVEGLIO SPAZIALE.**

**LAILA DormiBene**

COMPRESSE

CON IL NUOVO **HERB B**

Passiflora  
Valeriana  
Melissa  
Escallonia  
Vitamine B

+ MELATONINA

**VUOLE LO SGOMBERO**

**Silvia Salis**

indossa l'elmetto per combattere CasaPound Genova

Storace a pagina 6

**L'INSERTO MONETA DOMANI IN EDICOLA**

**Moneta**

VADO A VIVERE DASSOLO  
Giovani in cerca di prima casa bonus, agevolazioni e trucchi





ADVEST

TAX  
LEGAL  
CORPORATE**Un'impresa israeliana è riuscita a produrre un robot che può assistere e parlare con gli anziani**

Antonino D'Anna a pag. 8

ADVEST

TAX  
LEGAL  
CORPORATE

# Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

## AGENZIA ENTRATE

**Ci sono alcune eccezioni all'obbligo di collegare al registratore telematico il Pos utilizzato per ricevere i pagamenti dei clienti**

Ricca a pag. 26

## OPERAZIONE ISAC

**Entro febbraio l'Inps invierà le prime 500 lettere a professionisti e imprese con gli indici sintetici di affidabilità contributiva**

Cirioli a pag. 24

## Ets con contabilità agevolata

*Gli enti del terzo settore con ricavi, rendite, proventi o entrate inferiori a 300 mila euro possono considerare le diverse attività di interesse generale svolte come unica attività*

Test di commercialità più facile per gli Enti del terzo settore (Ets) di piccole dimensioni. Le organizzazioni con ricavi, rendite, proventi o entrate inferiori a 300 mila euro potranno considerare, infatti, le diverse attività di interesse generale eventualmente svolte come unica attività. È quanto si legge nella circolare n. 1/E dell'Agenzia delle entrate, pubblicata nella giornata di ieri.

Damiani a pag. 29

## APPLE TV CON IMAX

**La Formula 1 arriva sugli schermi cinematografici americani**

a pag. 18

### Il sempre più alto debito Usa sull'ottovolante delle criptovalute. Un grosso rischio di bolla



Il mondo dovrebbe essere giustamente preoccupato degli effetti destabilizzanti del debito americano. In primo luogo per la sua crescita sempre più vertiginosa, anche dovuta alla volontà di Donald Trump di aumentare del 60 per cento le spese militari nel 2027, portando il bilancio del ministero della Guerra a 1.500 mld di dollari. Adesso anche le criptovalute si sono "avventate" sui titoli di Stato Usa. Il Financial Times riporta che Tether, la più grande stablecoin con sede a El Salvador, nel 2025 ha acquistato T-bond per 28,2 mld di dollari, diventando il settimo maggiore acquirente offshore. Mentre cresce il rischio bolla.

Lettieri e Raimondi a pag. 4

## DIRITTO &amp; ROVESCIO

Il dado è tratto. L'esercito dell'intelligenza artificiale ha passato il Rubicone ed è pronto per entrare nella vita reale e nelle menti di gran parte della popolazione. I primi modelli di sciami di agenti sono già stati sperimentati e, secondo quanto risulta dagli ultimi report delle testate specializzate, sono pronti ad entrare in azione. A differenza dei modelli statici di chatbot l'IA generativa è in grado di operare autonomamente per perseguire scopi complessi. Ovvio il suo impiego nelle aziende, ma anche nella propaganda politica avrà un effetto brutale e massiccio. È pericoloso. Perché una caratteristica di questi strumenti è la capacità di camuffare la loro natura artificiale e di presentarsi con un profilo umano, con la possibilità di saturare a basso costo gli spazi cognitivi imponendo così i propri punti di vista. Contrastarli non sarà facile.

**NoleggioELETTRICO**  
SOCIETÀ BENEFIT

Hai deciso di inserire delle auto elettriche nella tua flotta ma hai bisogno di consulenza?

**ABBIAMO LA SOLUZIONE  
SCOPRI TUTTI I VANTAGGI PER LA TUA AZIENDA**

## Formazione Dedicata

Ogni ExCoach è appassionato di mobilità e tecnologia. Si impegnano ad educarsi su vari aspetti delle auto elettriche, dall'infrastruttura di ricarica alle applicazioni, favorendo così una cultura sostenibile.



## Il nostro impegno per un futuro ecosostenibile

La mobilità eco-sostenibile nel settore automobilistico è al centro del nostro progetto. L'auto elettrica, infatti, azzerando l'inquinamento acustico, azzerando le emissioni di gas e garantisce agevolazioni economiche e bassi costi di gestione verso la costruzione di un'ecosistema sempre più green.



## La tua guida nel futuro sostenibile

## ExCoach: l'esperto al tuo servizio

L'ExCoach abbina la preparazione nella guida, l'esperienza quotidiana della mobilità elettrica nella ricarica e nell'uso delle app, la conoscenza delle vetture di nuova generazione.

Per informazioni Tel. +39 02 50047150  
[www.noleggioelettrico.com](http://www.noleggioelettrico.com) - [info@noleggioelettrico.com](mailto:info@noleggioelettrico.com)

Con La legge di bilancio 2026 a € 9,90 in più; Con Il Dizionario dei Bilanci 2026 a € 9,90 in più



# LA NAZIONE

QN WEEKEND

L'INTERVISTA  
GAJA  
MASCIALEVENERDÌ 20 febbraio 2026  
1,80 Euro

Firenze - Empoli +

FONDATA NEL 1859  
www.lanazione.it

FIRENZE La vittima è una tedesca di 44 anni

**Decapitata nel casolare  
C'è il fermo dell'amico  
tradito da una felpa**

Mecarozzi a pagina 17



## Meloni e il referendum «Non sia una lotta nel fango»

La premier a Sky: «Giuste e doverose le parole di Mattarella, la politica abbassi i toni»  
«Tutto si può riformare, pure la Giustizia». E alla Francia: stupita da Macron, nessuna ingerenza

C. Rossi  
alle p. 8 e 9

L'analisi

**Le troppe anomalie  
di un potere  
intoccabile**

Bruno Vespa a pagina 9



A Gaza soldati da cinque Paesi

**Trump inaugura  
il Board of Peace:  
«Vigilerà sull'Onu»**

Mantiglionni a pagina 6



## Epstein, arrestato Andrea Re Carlo: credo nella giustizia

L'ex principe Andrea, 66 anni proprio ieri, arrestato e rilasciato dopo 12 ore dalla polizia britannica con l'accusa di aver condiviso informazioni riservate con il finanziere pedofilo Jeffrey Epstein quando era emissario commerciale del

governo di Londra. L'arresto è avvenuto nella residenza privata di Sandringham, a lungo perquisita. E mentre la Corona è sotto choc, re Carlo si augura che «la giustizia faccia il suo corso».

Bonetti, Ponchia e Boni da pagina 2 a pagina 4

DALLE CITTÀ

CONFERENCE LEAGUE Andata dei playoff



**La Fiorentina  
cala il tris  
in Polonia  
Buona la prima**

Servizi nel Qs

CERTALDO Lo stop di notte per una settimana

**Lavori di manutenzione  
Chiude al traffico la Sr 429**

Servizio in Cronaca

EMPOLI Avvenimenti sportivi e carnevale

**Week-end di eventi  
Come cambia la viabilità**

Servizio in Cronaca

VINCI L'episodio davanti a scuola

**Denuncia choc  
di una mamma  
«Voleva prendere  
la mia bambina»**



Puccioni in QN e in Cronaca

Editoria, niente proroga  
del credito d'imposta sulla carta  
**Bonafé: il governo  
trascura i giornali  
Renzi: manca  
visione strategica  
Calenda: un danno  
alla democrazia**

Troise e interventi a pagina 11



Niente trapianto, cure anti-dolore

**Il bimbo di Napoli  
senza più speranze**

Femiani e Anna Vaghi alle p. 12 e 13

Milano, la sparatoria di Rogoredo  
I legali dell'uomo: nessuna arma

**Il pusher ucciso  
da un poliziotto  
e le ombre  
sulla pistola finta  
Sono indagati  
altri quattro agenti**

Palma e Giorgi a pagina 14

**DORMITA GALATTICA, RISVEGLIO SPAZIALE.**

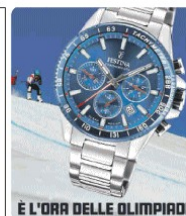
PASTIGLIE GOMMOSE  
SENZA ZUCCHERI  
SENZA GELATINA DI ORIGINE ANIMALE  
NON CREA ABITUDINE

Con Melatonina che aiuta a ridurre il tempo richiesto per prendere sonno. Gli integratori non vanno intesi come sostituti di una dieta variata ed equilibrata e di uno stile di vita sano.





# la Repubblica



Fondatore  
**EUGENIO SCALFARI**

Direttore  
**MARIO ORFEO**

**R50**



**Rmoda**

Herzigova: "Io stilista senza seguire i trend"

di **FRANCESCA REBOLI**  
a pagina 25

**Rspettacoli**

Bellocchio e Gifuni  
"Il nostro Tortora"

di **CRESPI e FINOS**  
alle pagine 34 e 35



Venerdì  
**20 febbraio 2026**

Anno 51 - N° 41

Oggi con

**Il venerdì**

In Italia **€ 2,90**

## "Referendum non è voto sul governo"

Meloni frena dopo gli attacchi ai giudici:  
"Bene Mattarella sul rispetto tra istituzioni,  
per mandarmi via servono le elezioni"

Attivista ucciso  
Macron contro  
la premier  
"Eviti commenti"

di **CIRIACO e GINORI**

alle pagine 8 e 9

Con i sondaggi sempre più incerti e il No in rimonta, Giorgia Meloni gioca d'anticipo. E davanti alle telecamere dice: il 22 e 23 marzo «non si vota sul governo, se gli italiani mi vogliono mandare a casa, fra un anno avranno una enorme occasione». La premier frena dopo gli attacchi ai giudici e la presa di posizione del presidente della Repubblica: "Bene Mattarella sul rispetto tra istituzioni".

di **CERAMI, DE CICCO e FOSCHINI**  
alle pagine 10 e 11



## Epstein, arrestato Andrea Il re: avanti con la giustizia

Shock nel Regno Unito, l'ex principe rilasciato dopo 12 ore di interrogatorio  
L'accusa: girate notizie riservate al finanziere pedofilo. La monarchia lo scarica

dal nostro corrispondente  
**ANTONELLO GUERRERA**

L'ex principe è nudo. Spoglio anche della sua ultima qualità: essere un intoccabile Windsor. Ieri la polizia inglese si è permessa di andare in borghese a casa del disgraziato Andrew Mountbatten-Windsor, svegliarlo alle 8 di mattina a Sandringham e arrestarlo.

servizi di **FRANCESCINI e LOMBARDI**  
da pagina 2 a pagina 6



Re Carlo III è il fratello maggiore di Andrea (sopra, dopo l'arresto)

Il crollo  
di un sistema

di **GABRIELE ROMAGNOLI**

L'arresto dell'ex principe Andrea è, come quello del "mariuolo" Chiesa al Pio Albergo Trivulzio, il mattone spostato che produrrà il crollo di un sistema?

alle pagine 13

## Trump, via al Board per Gaza con nuove minacce all'Iran

dal nostro inviato **PAOLO MASTROLILLI**

La vita del Board of Peace è cominciata con una minaccia di guerra: «L'Iran deve fare un accordo significativo, oppure succederanno cose brutte». Paradosso dell'avvertimento lanciato dal presidente Trump durante il discorso inaugurale.

alle pagine 14

## Iniziato l'iter per staccare la spina al bimbo con il cuore bruciato

Il bambino con il cuore bruciato non potrà guarire, quindi ieri sera mamma Patrizia, affiancata dal suo avvocato, fa l'annuncio più difficile: "La famiglia ha deciso di accompagnarlo alla fine della vita, non è eutanasia ma inizierà una terapia clinica non finalizzata alla guarigione ma ad alleviare le sofferenze". Così dopo due mesi arriva la decisione di lasciare andare il "piccolo guerriero" a cui il 23 dicembre scorso è stato trapiantato all'ospedale Monaldi di Napoli un cuore danneggiato.

di **BOCCI, DI COSTANZO e DEL PORTO**  
alle pagine 18 e 19

Il valore della rete  
dei trapianti

di **ALESSANDRO NANNI COSTA**

Chi aspetta un organo, non aspetta altro. L'unico modo per soddisfare questa drammatica richiesta di vita è la realizzazione di una rete dedicata alle donazioni e ai trapianti.

alle pagine 13



Rai, Petrecca lascia  
e accusa  
"C'è un Giuda"

di **BEI e VITALE**

alle pagine 16 e 17

# SALOMON

Prezzi di vendita all'estero: Grecia € 3,50 - Croazia, Francia, Monaco P., Slovenia € 4,00 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,50

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90 Tel. 06/49821 - Sped. Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma

Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C. Milano - via F. Aporti, 8 - Tel. 02/574941, email: pubblicita@amanzoni.it

La nostra carta proviene da materiali riciclati e ha l'impronta in maniera sostenibile

con  
Pier Paolo  
Pasolini € 12,80

NZ  
7 70390 107006



L'INCHIESTA DI TORINO

Blitz alle Ogr e La Stampa  
agli arresti i capi di Aska

LEGATO, STAMIN — PAGINA 21



IL BAMBINO TRAPIANTATO

Napoli, il dramma di Domenico  
Via alla procedura del fine vita

AMABILE, GALLETTA, LOEWENTHAL — PAGINE 18, 19 E 27



LE OLIMPIADI

Non solo Fede e Arianna  
ormai è un'Italia da record

BRUSORIO, COTTO, DEL VECCHIO, ZONCA — PAGINE 32-35

1,90€ II ANNO 160 II N.50 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II DL.353/03 (CONV. IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II WWW.LASTAMPA.IT



# LA STAMPA

VENERDÌ 20 FEBBRAIO 2026

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



L'EX PRINCIPE ARRESTATO E POI RILASCIATO: "CONSEGNÒ DOCUMENTI AL PEDOFILO". GELO DI RE CARLO. IL PRESIDENTE USA: VERGOGNA

## Sesso e segreti, la fine di Andrea

Scandalo Epstein, la polizia nel ranch del New Mexico: "Cerchiamo i cadaveri di due ragazze"

IL COMMENTO

I potenti della Terra  
e i ricatti delle spie

MONICA MAGGIONI

Il mistero degli Epstein files. Un gioco di specchi, con troppi potenti, in cui le cose sono diverse da come appaiono, e la realtà si dissolve dentro un meccanismo in cui si perdono i confini tra il vero e il presunto. Ogni giorno un cadavere eccellente. Le porte delle galere che si aprono al passo di un principe. Andrea di Mountbatten che fa tremare la corona inglese. Bill Gates, che è stato l'uomo più ricco al mondo, che rinuncia alle conferenze internazionali sull'intelligenza artificiale. Il grande capo della catena Hyatt Hotel che deve lasciare perché, dice qualcuno, «i mercati rispondono prima della politica». E decine di migliaia di persone, giornalisti compresi, che da giorni digitano ossessivamente sul sito del Dipartimento di Giustizia americano (dove sono stati rilasciati i famosi documenti) nomi, luoghi, sigle, per cercare di trovare il filo che guidi nel labirinto. Ma cosa è davvero questa valanga che sta travolgendo uomini, famiglie, e interi Paesi? SIRI — PAGINE 4 E 5

IL RACCONTO

Da Londra a Madrid  
la monarchia in tilt

MARIA CORBI

Operazione "confie op", ossia confidenziale. Con re Carlo III che ha saputo solo a cose fatte dell'arresto del fratello Andrea, oggi solo signor Mountbatten Windsor dopo che gli sono stati strappati per indignità i titoli dinastici. Ma rimane sempre ottavo nella linea di successione e quello che è accaduto ieri mette una tara pesante sul futuro dell'istituzione monarchica. — PAGINA 2

Buongiorno

Matteo Salvini ieri s'è svegliato con un diavolo per capello poiché il tribunale di Palermo ha quantificato in 76 mila euro il risarcimento a Sea Watch per il blocco della nave di Carola Rackette, che a Lampedusa violò il divieto della Guardia di Finanza e sbarcò di forza decine di migranti. Salvini ha scritto sui social confidando di suscitare l'indignazione degli italiani per bene: sono «76 mila euro dei vostri soldi!». Fanno circa 0,001 euro a testa, ammesso che tutti i 58,9 milioni di abitanti del Paese ne abbiano una. «Vi pare normale?», ha concluso Salvini e dovremmo dire no, non lo è. A dettagliarne i motivi è stato Nicola Molteni, leghista, oggi sottosegretario all'Interno come nel 2019, l'anno dello scontro con Carola, quando al Viminale c'era proprio Salvini. Come è possibile,

Un paio di domande

MATTIA FELTRI

ha detto, dover risarcire chi viola le leggi dello Stato italiano? Altra bella domanda. A cui replicherai con una domanda ulteriore: quali leggi? Perché Carola è stata arrestata, si indaga, ma mai condannata, anzi proscioltta perché ubbidì alle leggi internazionali, e piuttosto — disse la Cassazione — illegittimo fu il suo arresto. Né mi pare che altri della Sea Watch abbiano commesso reati, né allora né prima né in seguito, perlomeno non reati riconosciuti nelle aule di giustizia italiana. Invece il risarcimento arriva perché Sea Watch non poté usare la sua nave per mesi, tenuta ferma senza ragioni dalla prefettura. E sapete da chi dipende la prefettura? Dal ministero dell'Interno. Dunque, caro Salvini, questi 76 mila euro dei nostri soldi, secondo lei, a chi potremmo chiederli?



Il Cigno Nero che fa tremare i Windsor

MARCO VARVELLO

L'allora principe Carlo e suo fratello Andrea in una foto di molti anni fa, quando nessuno sospettava di Epstein — PAGINE 2-5

## TRUMP: "CINQUEMILA SOLDATI A GAZA. ENTRO DIECI GIORNI DECIDERÒ SULL'ATTACCO ALL'IRAN"

### "Il Board of Peace vigilerà sull'Onu"

L'ANALISI

Il cortocircuito  
America-Vaticano

ETTORE SEQUI

Il Board of Peace riunitosi ieri a Washington ha annunciato fondi, riaffermato impegni e confermato ambizioni globali. Non ha però risolto il nodo cruciale. — PAGINA 15

ALBERTO SIMONI

Con la prima riunione a Washington è partita l'iniziativa del Board of Peace: si occuperà prima di Gaza, poi di tutto il mondo. — PAGINE 14 E 15

Netanyahu all'assalto di Gerusalemme Est

FRANCESCA MANNOCCI — PAGINA 16

LA GEOPOLITICA

Deranque, Macron  
attacca la premier

CECCARELLI, LOMBARDO — PAGINA 8

La nuova Europa e la litanìa degli alibi

GABRIELE SEGRE — PAGINA 27

LA GIUSTIZIA

Meloni: "Dal Colle giusto richiamo  
Ma il Csm resti fuori dalla politica"

CAPURSO, CARRATELLI



In appena 48 ore Giorgia Meloni pubblica prima due video sui suoi canali social per contestare le decisioni di alcuni giudici, poi interviene a SkyTg24 sul referendum. CAMILLI CON IL TACCUINO DI SORGI — PAGINE 6 E 7

L'INTERVISTA

Carofiglio: "Destra senza controllo"

FRANCESCA SCHIANCHI

Le parole del capo dello Stato in difesa del Csm «mi hanno rincuorato», commenta lo scrittore, ex magistrato ed ex senatore Pd Gianrico Carofiglio. «Ma mi hanno trasmesso anche una sensazione di disagio, per un contesto politico che costringe il presidente a un simile gesto». — PAGINA 7

LA RAI NELLA BUFERA

L'addio di Petrecca  
"La gente m'insulta"

BRAVETTI, MATTIOLI

Paragonarsi a Gesù Cristo sembra eccessivo, benché anche Lui avesse i suoi santi in Paradiso. Eppure l'ha fatto. Ieri Paolo Petrecca si è dimesso da direttore di RaiSport dopo tredici giorni dalla più clamorosa figura di beep! della storia recente italiana, postando su Instagram un passo del Vangelo. TAMBURRINO — PAGINE 12 E 13

**L'ITALIA DEI PRIMI ITALIANI**  
RITRATTO DI UNA NAZIONE APPENA NATA

**CASTELLO DI NOVARA**  
1 NOVEMBRE 2025 - 6 APRILE 2026

WWW.METSARTE.IT



**Profitti Zurich da record. Il ceo Greco prepara offerta da 9 mld in Uk su Beazley**

**Messia a pagina 17**

**Banca Sistema, Cf+ alza del 5% l'offerta mista ma il titolo resta poco reattivo**

**Carrello a pagina 9**



il quotidiano  
dei mercati finanziari

**Ricavi Moncler stabili grazie allo sprint dell'ultimo trimestre**

I margini si confermano molto robusti (29,2%)  
Cedola più alta: 1,4 euro

**Camurati in MF Fashion**

Anno XXXVII n. 036  
Venerdì 20 Febbraio 2026  
**€2,00** *Classedtori*



ADVEST

ADVEST

FTSE MIB -1,22% 45.794

DOW JONES -0,82% 49.253\*\*

NASDAQ -0,57% 22.624\*\*

DAX -0,93% 25.044

SPREAD 61 (+1)

€/S 1,1753

\*\* Dati aggiornati alle ore 19,30

**CON L'AUMENTO IRAP IL DECRETO BOLLETTE FA CADERE I TITOLI DELL'ENERGIA**

# La rivolta delle utility

*Enel perde il 3,6% e A2A il 2,2%. Edison rnc crolla (-6%) e il ceo del gruppo avverte: si crea incertezza per le imprese. Pichetto: pronti a rivederlo. Maretti in Confindustria*

**TENARIS (+9%) SCHIVA I DAZI, SU IL DIVIDENDO. MALE LE BORSE PER LA CRISI IRANIANA**

Capponi, Dal Maso, Gerosa, Landau e Zoppo alle pagine 2, 3, 5 e 11



**IL CAPO DI SPORT E SALUTE**

**Mezzaroma: dopo le medaglie è tempo di pensare agli impianti sportivi**

Crocetti a pagina 5

**LE PROSSIME OPERE**

**Covivio investe 139 milioni in tre progetti su Milano**

Mapelli a pagina 15

**VERSO L'ASSEMBLEA**

**Il ceo Lovaglio e il presidente Maione nella lista del cda di Mps**

Gualtieri e Ninfolo a pagina 7



**GLI ARTICOLI IN GOMMA PER LA MONTAGNA**

**A MILANO CORTINA 2026**



**ANELLI IN GOMMA PER GLI IMPIANTI A FUNE**

Aperti, chiusi anche con tallone tessile



**TRAVERSE E RUOTE PER BATTIPISTA**

Alta qualità e lunga durata



**LISTE TRAFILATE E TACCHETTI PER PULEGGE DI RINVIO**

Resistenti e su misura per ogni esigenza

Isopren, storica PMI, è specializzata nella lavorazione della gomma e nella produzione di articoli tecnici per il B2B in diversi settori industriali, con particolare attenzione e affidabilità per la Montagna e la mobilità urbana.

Si distingue per i suoi prodotti personalizzati e ad alte prestazioni tecnologiche. Grazie al Continuous Improvement nella produzione, ricerca e innovazione, Isopren è sinonimo di qualità, durata e capacità di offrire articoli con i più alti standard e in grado di resistere alle condizioni più estreme.

Isopren ha aggiunto alle sue certificazioni la ISO 14001 per l'Ambiente.



**Il Sole**

**24 ORE**

PROMOSSO DA CONFINDUSTRIA



**ISOPREN**  
EXCELLENCE IN RUBBER SOLUTIONS

ISOPREN S.r.l. a Socio Unico  
Via A. Merli, 6 - 20095  
Cusano Milanino (MI) - Italia  
Mail: info@isopren.it - Tel. +39 02 6193626



**www.isopren.it**

## Il Goriziano

Trieste

### «Stallo» nella nomina del segretario generale per l'Autorità portuale. Azione, Ora!, Pld e Radicali Italiani: «No a logiche partitiche»

Le sezioni regionali dei quattro partiti invitano il nuovo presidente Consalvo a «esercitare la propria prerogativa di nomina in piena autonomia e responsabilità». Un comunicato congiunto delle sezioni regionali dei partiti Azione, Ora!, Partito Liberaldemocratico e Radicali Italiani indirizza la questione della nomina di un nuovo segretario generale per l'Autorità Portuale di Trieste e Monfalcone. Si tratta di un'altra situazione «in stallo» che richiama gli oltre 500 giorni di trattative per la nomina di un nuovo presidente incarico infine assegnato a Marco Consalvo. «Un'ennesima dimostrazione di come la logica della spartizione partitica prevalga sulle esigenze reali del territorio e dell'economia», secondo le quattro compagini politiche. «Mentre il porto di Trieste (tra i primi porti europei, primo in Italia per tonnellaggio complessivo e asset strategico per l'intero Nordest) attende una governance completa e operativa, i partiti della coalizione di governo trasformano ogni nomina in un terreno di scontro interno: si legge nella nota la proposta di nominare un capitano di fregata della Marina Militare ha scatenato l'opposizione di Lega e Forza Italia, mentre Fratelli d'Italia si trincerano nel silenzio e il Comitato di

Gestione non è ancora insediato». Citando la legge 84/1994, la quale «prevede che il Segretario Generale sia scelto tra esperti di comprovata qualificazione professionale e con adeguata esperienza amministrativa o manageriale, preferibilmente maturata nei settori portuale, logistico o dei trasporti», le quattro realtà puntano il dito sulle dinamiche di natura politica che affliggono invece il caso in questione: «Non si parla di appartenenza politica, non si parla di equilibri tra partiti, non si parla di compensazioni tra alleati di governo, ma si parla di competenza specifica». «Affidare questa funzione sulla base di logiche di appartenenza politica anziché di competenza significa compromettere la capacità del porto di rispondere alle sfide economiche e infrastrutturali che ha davanti» sottolineano congiuntamente Azione, Ora!, Radicali Italiani e Pld. Il loro appello, dunque, va al presidente Marco Consalvo, affinché «eserciti la propria prerogativa di nomina con piena autonomia e responsabilità, selezionando la figura più qualificata sulla base dei requisiti previsti dalla legge e delle effettive necessità operative dello scalo». Rimani sempre aggiornato sulle ultime notizie dal Territorio, iscriviti al nostro canale, seguici su Facebook o su Instagram! Per segnalazioni (anche Whatsapp e Telegram) la redazione de Il Goriziano è contattabile al +39 328 663 0311.



Le sezioni regionali dei quattro partiti invitano il nuovo presidente Consalvo a «esercitare la propria prerogativa di nomina in piena autonomia e responsabilità». Un comunicato congiunto delle sezioni regionali dei partiti Azione, Ora!, Partito Liberaldemocratico e Radicali Italiani indirizza la questione della nomina di un nuovo segretario generale per l'Autorità Portuale di Trieste e Monfalcone. Si tratta di un'altra situazione «in stallo» che richiama gli oltre 500 giorni di trattative per la nomina di un nuovo presidente – incarico infine assegnato a Marco Consalvo. «Un'ennesima dimostrazione di come la logica della spartizione partitica prevalga sulle esigenze reali del territorio e dell'economia», secondo le quattro compagini politiche. «Mentre il porto di Trieste (tra i primi porti europei, primo in Italia per tonnellaggio complessivo e asset strategico per l'intero Nordest) attende una governance completa e operativa, i partiti della coalizione di governo trasformano ogni nomina in un terreno di scontro interno – si legge nella nota – la proposta di nominare un capitano di fregata della Marina Militare ha scatenato l'opposizione di Lega e Forza Italia, mentre Fratelli d'Italia si trincerano nel silenzio e il Comitato di Gestione non è ancora insediato». Citando la legge 84/1994, la quale «prevede che il Segretario Generale sia scelto tra esperti di comprovata qualificazione professionale e con adeguata esperienza amministrativa o manageriale, preferibilmente maturata nei settori portuale, logistico o dei trasporti», le quattro realtà puntano il dito sulle dinamiche di natura politica che affliggono invece il caso in questione: «Non si parla di appartenenza politica, non si parla di equilibri tra partiti, non si parla di compensazioni tra alleati di governo, ma si parla di competenza specifica». «Affidare questa funzione sulla base di logiche di appartenenza politica anziché di competenza significa compromettere la capacità



Melting Pot  
Trieste

Trieste. Continuano gli sgomberi al Porto Vecchio

Sembra ormai una prassi settimanale quella degli sgomberi dei diversi edifici facenti parte del complesso di porto vecchio a Trieste. In questa area, da mesi, decine di richiedenti asilo hanno trovato riparo in città mentre, nella maggior parte dei casi, attendono di avviare i processi di regolarizzazione sul territorio italiano o che si liberi un posto in accoglienza. Come raccontato nelle scorse settimane dalle associazioni e dalle persone solidali presenti sul territorio, gli sgomberi si sono susseguiti con ritmo serrato nell'ultimo periodo. Il primo è avvenuto a dicembre, giorno in cui è stato ritrovato il corpo di Magoura Hichem Billal, 32enne algerino morto per il freddo che, in inverno a Trieste, mette a rischio la vita delle persone costrette a trovare ripari di fortuna. Dopodiché se ne sono verificati altri tre, e ad ogni sgombero è corrisposta la chiusura di uno degli edifici di porto vecchio. L'ultimo, lo scorso giovedì 5 febbraio 2026, ha interessato il magazzino numero 118, abitato da persone senza fissa dimora ed escluse dal circuito dell'accoglienza. L'edificio ospitava circa una cinquantina di persone che, alle 8 del mattino, all'avvio delle operazioni, sono state costrette a uscire e a raccogliere in fretta i propri averi, prima che l'ingresso venisse murato, lasciandole fuori da quella che era diventata la loro abitazione. Gli agenti di polizia, dopo aver ordinato l'evacuazione, hanno atteso che il magazzino fosse vuoto rientrando nel furgone per ripararsi dalla pioggia, mentre chi era costretto a traslocare, senza alcuna informazione, rimaneva privo di una soluzione alternativa. A rendere ancora più disumana l'operazione è il fatto che, a differenza degli sgomberi precedenti, questa volta non sia stato predisposto alcun trasferimento né alcuna forma di presa in carico, neppure prettamente formale, da parte delle autorità presenti. Più che in altre occasioni, le persone sgomberate sono state ignorate e abbandonate da chi avrebbe dovuto garantirne l'assistenza: nessuna identificazione, nessun orientamento, nessun trasferimento verso strutture di accoglienza. Solo gli attivisti solidali e le associazioni che sul territorio offrono supporto alle persone in movimento come sempre tenute all'oscuro delle decisioni hanno raggiunto l'area, dopo aver ricevuto nel tardo pomeriggio del giorno precedente la notizia dell'imminente operazione di polizia. Quella che si è verificata con l'ultimo sgombero è stata una mera azione di forza, priva di ogni intenzione di migliorare le condizioni di vita delle persone presenti ma, anzi, riproducendo il meccanismo dell'abbandono a pochi metri di distanza. Dopo l'uscita coatta, infatti, con i loro averi in mano, le persone non hanno avuto altra scelta se non spostarsi nell'edificio di fronte, il magazzino numero 6, almeno fino a quando anche questo non verrà sgomberato. Senza neppure il tentativo di predisporre un'alternativa nemmeno di quelle parziali e di facciata adottate negli sgomberi precedenti si rafforza una deriva verso la normalizzazione di simili situazioni. Una forma

Giulia Ingallina, Arianna Locatelli

Melting Pot

Trieste. Continuano gli sgomberi al Porto Vecchio

02/19/2026 10:54Giulia Ingallina, Arianna Locatelli

Sembra ormai una prassi settimanale quella degli sgomberi dei diversi edifici facenti parte del complesso di porto vecchio a Trieste. In questa area, da mesi, decine di richiedenti asilo hanno trovato riparo in città mentre, nella maggior parte dei casi, attendono di avviare i processi di regolarizzazione sul territorio italiano o che si liberi un posto in accoglienza. Come raccontato nelle scorse settimane dalle associazioni e dalle persone solidali presenti sul territorio, gli sgomberi si sono susseguiti con ritmo serrato nell'ultimo periodo. Il primo è avvenuto a dicembre, giorno in cui è stato ritrovato il corpo di Magoura Hichem Billal, 32enne algerino morto per il freddo che, in inverno a Trieste, mette a rischio la vita delle persone costrette a trovare ripari di fortuna. Dopodiché se ne sono verificati altri tre, e ad ogni sgombero è corrisposta la chiusura di uno degli edifici di porto vecchio. L'ultimo, lo scorso giovedì 5 febbraio 2026, ha interessato il magazzino numero 118, abitato da persone senza fissa dimora ed escluse dal circuito dell'accoglienza. L'edificio ospitava circa una cinquantina di persone che, alle 8 del mattino, all'avvio delle operazioni, sono state costrette a uscire e a raccogliere in fretta i propri averi, prima che l'ingresso venisse murato, lasciandole fuori da quella che era diventata la loro abitazione. Gli agenti di polizia, dopo aver ordinato l'evacuazione, hanno atteso che il magazzino fosse vuoto rientrando nel furgone per ripararsi dalla pioggia, mentre chi era costretto a " traslocare ", senza alcuna informazione, rimaneva privo di una soluzione alternativa. A rendere ancora più disumana l'operazione è il fatto che, a differenza degli sgomberi precedenti, questa volta non sia stato predisposto alcun trasferimento né alcuna forma di presa in carico, neppure prettamente formale, da parte delle autorità presenti. Più che in altre occasioni, le persone sgomberate sono state ignorate e abbandonate da chi avrebbe dovuto garantirne l'assistenza: nessuna identificazione, nessun orientamento, nessun trasferimento verso strutture di accoglienza. Solo gli attivisti solidali e le associazioni che sul territorio offrono supporto alle persone in movimento – come sempre tenute all'oscuro delle decisioni – hanno raggiunto l'area, dopo aver ricevuto nel tardo pomeriggio del giorno precedente la notizia dell'imminente operazione di polizia. Quella che si è verificata con l'ultimo sgombero è stata una mera azione di forza, priva di ogni intenzione di migliorare le condizioni di vita delle persone presenti ma, anzi, riproducendo il meccanismo dell'abbandono a pochi metri di distanza. Dopo l'uscita coatta, infatti, con i loro averi in mano, le persone non hanno avuto altra scelta se non spostarsi nell'edificio di fronte, il magazzino numero 6, almeno fino a quando anche questo non verrà sgomberato. Senza neppure il tentativo di predisporre un'alternativa – nemmeno di quelle parziali e di facciata adottate negli sgomberi precedenti – si rafforza una deriva verso la normalizzazione di simili situazioni. Una forma di violenza strutturale sempre più tacita e preoccupante, nella misura in cui non vi è nemmeno più la necessità di simulare attenzione ai diritti

## Melting Pot

### Trieste

---

di violenza strutturale sempre più tacita e preoccupante, nella misura in cui non vi è nemmeno più la necessità di simulare attenzione ai diritti umani, ma si può arrivare ad agire esplicitamente in violazione di essi. Ciò a cui si assiste è una gestione emergenziale e spettacolarizzata, che per la risoluzione del problema sacrifica e nega i diritti fondamentali delle persone coinvolte. Come denunciato all'interno dell'ultimo comunicato stampa del Consorzio Italiano di Solidarietà, questa volta emerge ancora più chiaramente la progressiva dismissione delle responsabilità istituzionali, che si traduce in un abbandono pianificato di persone titolari del diritto alla protezione e all'accoglienza, in aperto contrasto con gli obblighi giuridici internazionali e interni assunti dallo Stato italiano. Gli sgomberi e la giustificazione della riqualificazione storico culturale degli edifici. Questo episodio si inserisce nel quadro complessivo della situazione in città dove centinaia di richiedenti asilo sono esclusi dal sistema di accoglienza, sospesi in un vuoto giuridico ed esistenziale alimentato da prassi illegittime della questura e operazioni spettacolari e vuote delle forze dell'ordine. Gli interventi finalizzati a liberare Porto Vecchio dagli occupanti vengono gestiti come operazioni straordinarie di controllo coordinate dalla Prefettura, in attuazione delle decisioni assunte dal Comitato provinciale per l'ordine e la sicurezza pubblica (C.P.O.S.P.). La sicurezza pubblica richiamata a giustificazione degli sgomberi non sembra includere però la tutela delle persone costrette a vivere a Porto Vecchio, che sono le uniche a subire concretamente il disagio di quelle condizioni. Se l'obiettivo dichiarato è la salvaguardia, essa non comprende evidentemente chi abita quegli spazi, dal momento che alle azioni di forza non segue alcuna attivazione di misure di protezione. Nell'ultimo mese simili operazioni si sono fatte più frequenti. Al maxi trasferimento del 3 dicembre 2025 avvenuto durante lo sgombero dei magazzini 2 e 2A, si sono susseguiti: Il 22 gennaio 2026, lo sgombero dell'edificio numero 4 con lo spiegamento di un ampio, e quasi ridicolo, dispositivo di sicurezza composto da polizia di stato, carabinieri, guardia di finanza, vigili del fuoco e polizia locale, e il supporto di contingenti di rinforzo e coordinamento tecnico-operativo della questura di Trieste. Questo per l'evacuazione, a cui poi è corrisposta la presa in carico e il trasferimento della metà delle persone, senza alcun chiaro criterio di selezione. Un centinaio di esse sono rimaste per strada, alcune delle quali da mesi nella medesima situazione. L'edificio è stato poi sigillato per la messa in sicurezza, vero obiettivo dell'operazione a discapito della tutela delle persone aventi diritto all'accoglienza. Il 28 gennaio 2026 l'operazione di sgombero ha coinvolto circa 180-200 persone (donne, uomini e coppie) divise prima tra chi aveva i documenti relativi alla richiesta di asilo e chi no, e poi caricati, in numero minore, sui bus diretti in questura per l'identificazione e, sembrerebbe, il successivo trasferimento a casa Malala. Durante l'operazione sono stati sgomberati e sigillati i magazzini numero 7 e 10 e sono state prese in carico circa 80-90 persone, mentre un centinaio tra cui due nuclei familiari sono rimaste escluse dal trasferimento e abbandonate sul luogo alla fine delle operazioni. L'obiettivo di questi sgomberi viene giustificato con la riqualificazione dell'area del Porto Vecchio di Trieste, una vasta zona portuale dismessa da oltre cinquant'anni, oggi costellata di

# Melting Pot

## Trieste

---

magazzini e capannoni abbandonati. Parte di questi edifici sono stati occupati, soprattutto in seguito allo sgombero del Silos, da richiedenti asilo o aspiranti richiedenti asilo che vengono esclusi dal sistema di accoglienza. Dopo anni di abbandono, nel 2023 viene approvato dalla Giunta Comunale e sviluppato dal gruppo COSTIM (controllato da POLIFIN) un piano di riqualificazione degli edifici di Porto Vecchio, nominato Porto Vivo. Le comunicazioni ufficiali hanno presentato il progetto come un'operazione di rigenerazione urbana che mira a trasformare un'area storica e abbandonata in un polo culturale, turistico ed economico di rilevanza regionale ed europea, senza mai menzionare come si stia, nei fatti, organizzando il processo che, per la riqualificazione dell'area sacrifica i diritti delle persone. Dai dati comunicati, l'intervento interesserebbe 66 ettari di area, con 5 moli, 35 edifici storici (hangar e magazzini ottocenteschi) e un'estensione di circa 3 km di spazi, per un ammontare di 600 milioni di euro. Le somme previste per tale intervento vanno ad aggiungersi ai 50 milioni di euro già stanziati nell'ambito del Piano Stralcio Cultura e Turismo (FSC 2014-2020) per l'intervento Porto Vecchio di Trieste, attualmente in corso. Alcuni progetti di conversione degli edifici sembrano già noti, il capannone 1 (Molo IV) dovrebbe essere ristrutturato per ospitare l'archivio storico dell'Autorità Portuale; i magazzini 2 e 4 destinati al trasferimento degli uffici regionali, ed altri magazzini saranno alienati a privati per la riqualificazione, in conformità con le linee guida del masterplan. L'obiettivo è completare i lavori entro il 2030 che procederebbe, come da dichiarato sul sito del ministero della cultura: con interventi di tutela, valorizzazione e messa in rete del patrimonio [ ] L'obiettivo è quello di restituire alla città un'area portuale dismessa, ma anche e soprattutto generare processi virtuosi in ambito culturale e ambientale. Mentre si inneggia al rispetto del patrimonio storico ci si dimentica però di tutelare le persone che vengono abbandonate proprio come per anni sono stati abbandonati quegli edifici che ora sembrano essere diventati un bene di primaria importanza. Inoltre, la restituzione alla città appare poco credibile, dal momento che il progetto sembra orientato più a trasformare l'area in una vetrina per turisti e croceristi che a renderla realmente accessibile e fruibile dalla cittadinanza. Quanto può dirsi sostenibile una riqualificazione che procede attraverso operazioni capaci di produrre trattamenti degradanti nei confronti di chi quell'area è costretto a viverla? Tutto questo avviene inoltre in un contesto in cui da anni associazioni e attivisti solidali si battono per l'apertura di strutture di prima accoglienza, attualmente non sufficienti nel territorio triestino. Le ingenti risorse previste per l'attuazione del progetto finiscono per suonare come una beffa di fronte alle ripetute dichiarazioni di assenza di fondi per far fronte alla cosiddetta emergenza accoglienza. Il contrasto è evidente: da un lato investimenti milionari per la riqualificazione dell'area, dall'altro l'asserita impossibilità di reperire risorse per garantire soluzioni dignitose a chi si trova senza un riparo. Inoltre, il fatto che tali finanziamenti non siano neppure in minima parte destinabili all'attivazione di misure alternative di accoglienza a seguito degli sgomberi, rende palese come la questione non sia economica, ma politica, rivelando il disinteresse strutturale nei confronti delle persone lasciate senza tutela. Il piano

## Melting Pot

### Trieste

---

sopra citato diventa il pretesto per portare avanti delle operazioni che le istituzioni ambivano da tempo: l'eliminazione di soggetti indesiderati i cui diritti non sono considerati rilevanti ma, anzi, sacrificabili. Così la creazione di uno spazio cittadino, immaginato come un prototipo quasi futuristico tra grandi palazzi votati all'economia e al turismo, finisce per diventare la giustificazione mediatica di una strategia di pulizia che mira non tanto alla celebrata riqualificazione di edifici storici che, una volta trasformati, rischiano di conservare ben poco della loro storia quanto all'allontanamento sistematico di persone non benvenute. Dallo sgombero del Silos, avvenuto il 21 giugno 2024, non sembra esserci mai stata la volontà di progettare soluzioni alternative conformi alle disposizioni di legge e rispettose dei diritti dei richiedenti asilo. Può sembrare persino superfluo doverlo ribadire, eppure c'è chi continua a ignorare che il diritto d'asilo è un diritto sancito dalla Costituzione (all'articolo 10, comma 3) e che il diritto all'accoglienza discende dalla direttiva 2013/33/UE dell'Unione Europea, la quale impone agli Stati membri di garantire condizioni di vita dignitose fin dal momento della manifestazione della volontà di chiedere protezione e per tutta la durata della procedura. Recepita nell'ordinamento italiano con il D.Lgs. 142/2015, tale direttiva obbliga lo Stato ad assicurare standard minimi di accoglienza per i richiedenti asilo, standard che a Trieste risultano evidentemente disattesi. Inoltre, all'articolo 11 del decreto attuativo, viene specificato come: Nel caso in cui è temporaneamente esaurita la disponibilità di posti all'interno dei centri [] a causa di arrivi consistenti e ravvicinati di richiedenti, l'accoglienza può essere disposta dal prefetto [...] in strutture temporanee, appositamente allestite, previa valutazione delle condizioni di salute del richiedente, anche al fine di accertare la sussistenza di esigenze particolari di accoglienza. Dunque, neppure in situazioni emergenziali si dovrebbe assistere all'abbandono di persone costrette a vivere per strada, prive di qualsiasi misura di tutela attivata dalle istituzioni. Quest'anno, inoltre, a Trieste non sono state predisposte soluzioni alternative come, ad esempio, l'allestimento temporaneo di palestre o di altri spazi comunali optando di fatto per non offrire alcuna risposta all'emergenza freddo e lasciando le persone esposte alla precarietà. In questa situazione aumentano i numeri delle vittime di Stato: dopo i decessi di Hishem Bilal Magoura, Shirzai Farhdullah, Nabi Ahmad, Muhammad Baig, un cittadino nepalese di 43 anni, Sunil Tamang, è stato soccorso il 10 gennaio 2026 per arresto cardiaco all'interno dei magazzini del Porto Vecchio di Trieste ed è morto tre giorni dopo all'ospedale di Cattinara. Eppure, il giorno precedente si era presentato in questura per manifestare la volontà di chiedere protezione internazionale, alla quale la legge fa corrispondere una presa in carico, tanto più necessaria in presenza di condizioni di vulnerabilità. Nonostante avesse dichiarato le proprie condizioni fisiche, era stato respinto dagli agenti senza che venisse attivata alcuna procedura di accoglienza. La situazione risulta ancora più paradossale se pensiamo che gli arrivi a Trieste non rispecchiano affatto i numeri di emergenza che si vuole far credere. Negli ultimi mesi, le persone arrivate in città, dopo l'attraversamento della frontiera, sono in media 29 al giorno, una quota perfettamente gestibile se ci fosse la volontà di organizzare un sistema funzionale e rispettoso dei diritti delle

## Melting Pot

Trieste

---

persone. Si potrebbero predisporre strutture a bassa soglia, organizzare trasferimenti più frequenti e programmati, raccogliere tempestivamente le domande di asilo, evitando di lasciare le persone in strada, costrette a presentarsi ogni giorno in questura per vedersi respingere con motivazioni illegittime. Mantenere una cornice emergenziale, alimentando l'idea di un'invasione e dell'impossibilità di gestire i numeri, si rivela però la scelta più efficace sul piano mediatico. L'obiettivo sembra essere quello di consolidare una narrazione che stigmatizza e criminalizza lo straniero che occupa impropriamente edifici pubblici, come se non fosse una scelta obbligata. Sembra che nessuno, ai piani alti, voglia effettivamente provare a trovare una soluzione per le persone che si trovano costrette ad occupare questi spazi, a vivere in condizione disumane proprio a causa della negligenza del sistema che dovrebbe accoglierle e che invece le abbandona. Non solo le istituzioni omettono di attivare strutture di accoglienza alternative come indica la legge, costringendo le persone a cercare riparo in autonomia, ma, quando queste riescono a trovare una sistemazione a Porto Vecchio, le autorità intervengono con gli sgomberi ad allontanarle anche da quel rifugio precario. Il problema viene semplicemente spostato da un luogo di fortuna a un altro: prima il Silos, ora i magazzini del Porto Vecchio, che uno dopo l'altro vengono chiusi e svuotati dalle persone che li abitano, la cui presenza dovrebbe essere riconosciuta, non rimossa o ignorata. emerge con chiarezza una strategia che mira unicamente a rimuovere la presenza di persone dai magazzini, spingendole ad allontanarsi e tentando progressivamente di chiudere uno dopo l'altro i luoghi di riparo informale che esse riescono a trovare. Ma quando l'ultimo magazzino sarà stato sgomberato e sigillato, cosa succederà? Le autorità non sembrano porsi il problema, quel che è certo è che i richiedenti asilo abbandonati non spariranno nel nulla. Dal comunicato stampa di ICS Strategicamente, i media rendono visibili le persone in movimento quando serve alimentare la retorica dell' invasione ; le invisibilizzano, invece, quando l'obiettivo è farle scomparire dallo spazio urbano e sottrarre allo sguardo pubblico anche le operazioni attraverso cui vengono allontanate, operazioni che spesso comportano la compressione di diritti fondamentali. Con questi sgomberi, questo è quello che sta avvenendo, una rimozione dal panorama cittadino di persone indesiderate che vengono escluse dagli spazi della città e da delle tutele che gli spetterebbero. Non si tratta semplicemente di liberare edifici, ma di ridefinire chi può abitare la città e chi, invece, deve esserne tenuto ai margini, privato di riconoscimento e di diritti. Lo spazio urbano può essere letto come «mediatore di rapporti di potere» luogo in cui si producono e si rendono visibili processi sociali e politici, dinamiche di significazione e pratiche di territorializzazione. Tali processi si iscrivono in un quadro più ampio di tecnologie politiche orientate a governare la vita e a controllare la mobilità attraverso dispositivi di coercizione e di imposizione. In questo senso, la gestione dello spazio si traduce in vere e proprie cartografie delle persone, da eliminare, inglobare, ricollocare o ricondurre a una posizione ritenuta accettabile, secondo piani urbanistici che finiscono per produrre esclusione. Se lo spazio dell'inclusione coincide con lo spazio del cittadino riconosciuto, è proprio a partire da qui che emergono le figure dell'esclusione e le soglie del rigetto

## Melting Pot

### Trieste

---

dalla società . Ciò che sta accadendo a Trieste può essere letto alla luce di un contesto politico più ampio in cui, come denunciava Balibar 15, si profila il rischio di un «apartheid europeo». Il confine, infatti, non si dissolve una volta attraversata la frontiera geografica ma si iscrive nei corpi, nelle pratiche di profilazione razziale, nelle gerarchie che determinano la posizione sociale degli individui. I processi di confine superano la linea fisica e si riproducono come confini sociali, stabilendo le soglie di in-appartenenza. Le persone da escludere vengono dapprima relegate ai margini della città, come nel caso di Porto Vecchio, e poi progressivamente e silenziosamente rimosse anche da quegli spazi periferici, attraverso strategie come gli sgomberi. Tramite queste forme di de-territorializzazione, la società mantiene l' altro in una condizione di eternalità permanente, negandogli qualsiasi effettivo diritto alla città e arrivando, in ultima istanza, a mettere in discussione il riconoscimento stesso dei diritti in quanto persona. È qui che si produce l'invisibilità totale: un'esclusione costruita attraverso l'in-accoglienza, la relegazione in luoghi di fortuna lontani dal centro e la reiterazione degli sgomberi, con l'obiettivo di tenere queste presenze fuori dalla vita cittadina e quotidiana, fino a produrne la «scomparsa sociale» un esito che può realizzarsi solo attraverso la sistematica compressione dei diritti fondamentali.



## Trieste

## Trieste

**RIVIERADE, avviato a Trieste un progetto di ricerca europeo per mari e coste più resilienti**

Benedetta Marchetti

19.02.2026 8.30 Per comprendere, prevedere e gestire al meglio l'impatto del cambiamento climatico sulle aree marine e costiere europee serve una strategia solida e coordinata: a questa necessità risponde RIVIERADE, innovativo progetto di ricerca coordinato dall'Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale (OGS), e finanziato da Horizon Europe con un investimento di oltre 4,3 milioni di euro. L'iniziativa, avviata ufficialmente a Trieste, riunisce un consorzio internazionale di 9 partner da 7 paesi europei: l'obiettivo dichiarato è quello di sviluppare nuovi strumenti scientifici e servizi climatici, capaci di supportare l'adattamento dei mari e delle coste del continente. Alla base del progetto vi è la volontà di rendere utilizzabili, su scala regionale e locale, le informazioni prodotte dai complessi modelli climatici globali, spesso difficili da tradurre e dunque poco adatte a guidare decisioni operative sul territorio. RIVIERADE punta a integrare in modo sistematico due comunità scientifiche che finora hanno lavorato parallelamente: quella di CORDEX, che si occupa di modellistica climatica regionale, e quella del Copernicus Marine Service, specializzata nell'oceanografia operativa. Attraverso la raccolta di nuovi dati, lo sviluppo di modelli avanzati e la definizione di indicatori climatici mirati, il progetto si concentrerà su tre bacini particolarmente vulnerabili: Mar Baltico, Mar Nero e Mar Mediterraneo. I partner coinvolti nel progetto RIVIERADE lavoreranno su previsioni climatiche per i prossimi dieci anni e su proiezioni fino alla fine del secolo, integrando modelli climatici, oceanografici e degli ecosistemi marini con dati osservativi e prodotti Copernicus spiega Stefano Salon, oceanografo dell'OGS e coordinatore del progetto. Tra i temi in agenda figurano l'innalzamento del livello del mare, l'aumento dei livelli estremi dell'acqua durante eventi intensi, le variazioni nella circolazione marina e nella biogeochimica degli ecosistemi: si tratta di fattori determinanti, che generano ricadute dirette sulla biodiversità, sulla sicurezza delle infrastrutture costiere e sulle attività economiche legate al mare, come illustra Donata Canu, oceanografa dell'OGS. Uno degli aspetti più innovativi del progetto è il coinvolgimento diretto degli utilizzatori finali: autorità portuali, rappresentanti dell'economia blu e decisori politici parteciperanno infatti alla co-progettazione dei servizi climatici, garantendo che gli strumenti sviluppati rispondano a esigenze reali di pianificazione e gestione del rischio. I risultati scientifici saranno progressivamente trasformati in servizi dimostrativi, pensati per rendere le informazioni climatiche più accessibili e impiegabili nei processi decisionali. Attraverso il progetto RIVIERADE, l'OGS rafforza il proprio ruolo di riferimento nella ricerca europea su clima e oceani, contribuendo a costruire basi solide per affrontare le sfide ambientali, economiche e sociali che attendono le aree costiere nei prossimi decenni [b.m.].



02/19/2026 08:32

Benedetta Marchetti

19.02.2026 - 8.30 - Per comprendere, prevedere e gestire al meglio l'impatto del cambiamento climatico sulle aree marine e costiere europee serve una strategia solida e coordinata: a questa necessità risponde RIVIERADE, innovativo progetto di ricerca coordinato dall'Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale (OGS), e finanziato da Horizon Europe con un investimento di oltre 4,3 milioni di euro. L'iniziativa, avviata ufficialmente a Trieste, riunisce un consorzio internazionale di 9 partner da 7 paesi europei: l'obiettivo dichiarato è quello di sviluppare nuovi strumenti scientifici e servizi climatici, capaci di supportare l'adattamento dei mari e delle coste del continente. Alla base del progetto vi è la volontà di rendere utilizzabili, su scala regionale e locale, le informazioni prodotte dai complessi modelli climatici globali, spesso difficili da tradurre e dunque poco adatte a guidare decisioni operative sul territorio. RIVIERADE punta a integrare in modo sistematico due comunità scientifiche che finora hanno lavorato parallelamente: quella di CORDEX, che si occupa di modellistica climatica regionale, e quella del Copernicus Marine Service, specializzata nell'oceanografia operativa. Attraverso la raccolta di nuovi dati, lo sviluppo di modelli avanzati e la definizione di indicatori climatici mirati, il progetto si concentrerà su tre bacini particolarmente vulnerabili: Mar Baltico, Mar Nero e Mar Mediterraneo. I partner coinvolti nel progetto RIVIERADE lavoreranno su previsioni climatiche per i prossimi dieci anni e su proiezioni fino alla fine del secolo, integrando modelli climatici, oceanografici e degli ecosistemi marini con dati osservativi e prodotti Copernicus spiega Stefano Salon, oceanografo dell'OGS e coordinatore del progetto. Tra i temi in agenda figurano l'innalzamento del livello del mare, l'aumento dei livelli estremi dell'acqua durante eventi intensi, le variazioni nella circolazione marina e nella biogeochimica degli ecosistemi: si tratta di fattori

## Trieste

### Trieste


# Nomina a segretario dell'Autorità portuale di Trieste e Monfalcone, Uiltrasporti dà il placet a Civitarese

Yvel Errante

19.02.2026 12.30 La Uiltrasporti sposa l'ipotesi della nomina del capitano di fregata Gianluca Civitarese a segretario dell'Autorità portuale di Trieste e Monfalcone , su cui il Pd ha invece deciso di chiedere chiarimenti in Parlamento. Siamo lieti che a rivestire il ruolo di segretario generale sia una persona di affermata competenza sia in ambito logistico che normativo. E che non solo conosca le dinamiche territoriali, ma sia in grado di comprendere le attività degli operatori economici così come le aziende operanti nella portualità. Lo sottolinea la segretaria generale di Uiltrasporti Fvg Patrizia Zambon , esprimendo per la categoria il placet alla nomina di Civitarese. Zambon cita la preparazione universitaria specifica di Civitarese che unita alle competenze del permetterebbe all'Autorità di emergere e crescere. [c.s.] [a.a.].

Trieste

Nomina a segretario dell'Autorità portuale di Trieste e Monfalcone, Uiltrasporti dà il placet a Civitarese



02/19/2026 12:31

Yvel Errante

19.02.2026 - 12.30 - La Uiltrasporti sposa l'ipotesi della nomina del capitano di fregata Gianluca Civitarese a segretario dell'Autorità portuale di Trieste e Monfalcone , su cui il Pd ha invece deciso di chiedere chiarimenti in Parlamento. "Siamo lieti che a rivestire il ruolo di segretario generale sia una persona di affermata competenza sia in ambito logistico che normativo. E che non solo conosca le dinamiche territoriali, ma sia in grado di comprendere le attività degli operatori economici così come le aziende operanti nella portualità". Lo sottolinea la segretaria generale di Uiltrasporti Fvg Patrizia Zambon , esprimendo per la categoria il "placet" alla nomina di Civitarese. Zambon cita "la preparazione universitaria" specifica di Civitarese che unita alle competenze del "permetterebbe all'Autorità di emergere e crescere". [c.s.] [a.a.].



# Albenga Corsara

Savona, Vado

## A Vado Ligure apre una mostra su impresa e territorio con immagini aeree artistiche

Redazione Corsara

L'esposizione si svolge dal 21 febbraio al 20 marzo al Sea Art Hotel e coinvolge aziende locali di diversi settori Economia / Arte | A Vado Ligure apre al pubblico una mostra che mette in evidenza il rapporto tra impresa e territorio attraverso immagini aeree elaborate artisticamente. L'iniziativa, in programma dal 21 febbraio al 20 marzo presso il Sea Art Hotel, presenta una selezione di aziende attive nella portualità, nella logistica, nell'energia e nell'industria locale, rappresentate tramite fotografie e riprese realizzate con droni e successivamente trasformate in opere d'arte digitale. Il progetto, giunto alla sua terza edizione, è promosso dall'Associazione Visioni con il patrocinio di enti territoriali e istituzioni tra cui il Comune di Vado Ligure, la Regione Liguria, la Provincia di Savona e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. Il connubio tra tecnologia e creatività mira a offrire una prospettiva innovativa sulle realtà produttive, valorizzandone l'identità attraverso una modalità visiva originale. L'inaugurazione si svolgerà venerdì 20 febbraio alle 17:45 con una conferenza aperta alla presenza di rappresentanti istituzionali e imprenditoriali, tra cui il sindaco di Vado Ligure

Fabio Gilardi, il presidente della Regione Liguria Marco Bucci, e il presidente dell'Autorità Portuale Matteo Paroli. Saranno inoltre presenti esponenti della Capitaneria di Porto di Savona, della Provincia di Savona, dell'Unione Industriali e di altre organizzazioni locali. Nel corso della conferenza d'apertura si discuterà del ruolo dell'impresa come motore di sviluppo e cultura nel territorio, ponendo l'accento sul valore della collaborazione tra istituzioni, aziende e comunità. Il sindaco Gilardi ha sottolineato come «un capolavoro' non coincida solo con l'opera esposta, ma con il percorso che l'ha resa possibile: un intreccio di idee, competenze, coraggio e obiettivi condivisi», evidenziando la dimensione sociale e identitaria che l'impresa può assumere nel contesto locale. Dal punto di vista artistico, la mostra si ispira al movimento futurista e in particolare all'aeropittura, che nel 1931 definì nuove prospettive visive legate all'esperienza del volo. Il metodo Drone&Art, sviluppato da Punto a Capo in collaborazione con la casa di produzione Movie&Click, utilizza immagini aeree digitalmente elaborate per restituire una visione inedita delle aziende, mettendo in risalto elementi come forme, geometrie e dinamismo dei siti produttivi e dei mezzi impiegati. L'esposizione sarà accessibile gratuitamente dal 21 febbraio al 20 marzo, con orario 17:30-21:30. A seguire l'inaugurazione, è previsto un rinfresco curato dall'Azienda Storica Besio. L'iniziativa rappresenta un tentativo di coniugare industria e arte per raccontare le trasformazioni e le prospettive di un territorio strategico per la Liguria e il sistema portuale nazionale. (Red. Corsara).

Albenga Corsara	
A Vado Ligure apre una mostra su impresa e territorio con immagini aeree artistiche	
02/19/2026 20:27	Redazione Corsara
<p>L'esposizione si svolge dal 21 febbraio al 20 marzo al Sea Art Hotel e coinvolge aziende locali di diversi settori Economia / Arte   A Vado Ligure apre al pubblico una mostra che mette in evidenza il rapporto tra impresa e territorio attraverso immagini aeree elaborate artisticamente. L'iniziativa, in programma dal 21 febbraio al 20 marzo presso il Sea Art Hotel, presenta una selezione di aziende attive nella portualità, nella logistica, nell'energia e nell'industria locale, rappresentate tramite fotografie e riprese realizzate con droni e successivamente trasformate in opere d'arte digitale. Il progetto, giunto alla sua terza edizione, è promosso dall'Associazione Visioni con il patrocinio di enti territoriali e istituzioni tra cui il Comune di Vado Ligure, la Regione Liguria, la Provincia di Savona e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. Il connubio tra tecnologia e creatività mira a offrire una prospettiva innovativa sulle realtà produttive, valorizzandone l'identità attraverso una modalità visiva originale. L'inaugurazione si svolgerà venerdì 20 febbraio alle 17:45 con una conferenza aperta alla presenza di rappresentanti istituzionali e imprenditoriali, tra cui il sindaco di Vado Ligure Fabio Gilardi, il presidente della Regione Liguria Marco Bucci, e il presidente dell'Autorità Portuale Matteo Paroli. Saranno inoltre presenti esponenti della Capitaneria di Porto di Savona, della Provincia di Savona, dell'Unione Industriali e di altre organizzazioni locali. Nel corso della conferenza d'apertura si discuterà del ruolo dell'impresa come motore di sviluppo e cultura nel territorio, ponendo l'accento sul valore della collaborazione tra istituzioni, aziende e comunità. Il sindaco Gilardi ha sottolineato come «un capolavoro' non coincida solo con l'opera esposta, ma con il percorso che l'ha resa possibile: un intreccio di idee, competenze, coraggio e obiettivi condivisi», evidenziando la dimensione sociale e identitaria che l'impresa può assumere nel contesto locale. Dal punto di vista artistico, la mostra si ispira al movimento futurista e in particolare all'aeropittura, che nel 1931 definì nuove prospettive visive legate all'esperienza del volo. Il metodo Drone&amp;Art, sviluppato da Punto a Capo in collaborazione con la casa di produzione Movie&amp;Click, utilizza immagini aeree digitalmente elaborate per restituire una visione inedita delle aziende, mettendo in risalto elementi come forme, geometrie e dinamismo dei siti produttivi e dei mezzi impiegati. L'esposizione sarà accessibile gratuitamente dal 21 febbraio al 20 marzo, con orario 17:30-21:30. A seguire l'inaugurazione, è previsto un rinfresco curato dall'Azienda Storica Besio. L'iniziativa rappresenta un tentativo di coniugare industria e arte per raccontare le trasformazioni e le prospettive di un territorio strategico per la Liguria e il sistema portuale nazionale. (Red. Corsara).</p>	

## Giardini Govi, il punto sulla rigenerazione: uno skate park per tutti, esclusi i campi da padel

Se n'è parlato in una commissione consiliare: coinvolti Ireti, i comitati dei genitori, il Municipio e l'associazione Friends of Genova. La V commissione consiliare del Comune di Genova ha fatto il punto sul percorso di rigenerazione dei Giardini Govi. Al centro dei lavori, la presentazione della bozza progettuale che riporterà lo skate park all'interno del parco pubblico, trasformando l'area in un polo sportivo e sociale di riferimento per l'intera città. Coinvolti Ireti, i comitati dei genitori, il Municipio e l'associazione Friends of Genova. I progettisti, collegati da remoto, hanno illustrato le linee guida di un intervento che punta sulla polifunzionalità. Tra i punti fermi stabiliti dall'amministrazione lo skate park per tutti, una struttura tecnica pensata sia per i principianti, che per gli atleti di livello avanzato; esclusa la realizzazione di campi da padel, per privilegiare spazi a libera fruizione; previsto un campo da calcetto, una pista di pattinaggio e aree gioco per bambini con strutture inclusive e totale abbattimento delle barriere architettoniche e la messa a bando di un chiosco-bar con zona ombreggiata e servizi igienici accessibili. In apertura dei lavori gli assessori al Demanio e all'Urbanistica del Comune di Genova, Davide Patrone e Francesca Coppola, hanno voluto sottolineare un importante cambio di passo metodologico: «Sta emergendo con chiarezza dice Coppola un lavoro di coprogettazione sulle funzioni sportive che segna un importante cambio di metodo: non più interventi settoriali ma una visione condivisa dello spazio pubblico, per cui si è voluta fortemente una commissione che coinvolgesse tutti i soggetti interessati, da Ireti, ai comitati dei genitori, il Municipio, Friends of Genova e naturalmente i possibili fruitori dell'area, gli skater, affinché fosse chiaro che dopo il lavoro della Giunta e la stesura delle linee guida del progetto, il percorso rimanga da costruire insieme, e ci sia ancora possibilità di dare importanti contributi». L'assessore Patrone ha poi confermato che «A luglio 2025 il commissario straordinario dell'Adsp ha rilasciato parere favorevole per la concessione trentennale al Comune, necessaria per il revamping e la successiva rigenerazione. L'iter burocratico sul rilascio della concessione è ancora in corso ed è necessariamente lungo, ma il parere favorevole di ADSP è un passo concreto e importante per traghettare la nuova concessione». Dal punto di vista urbanistico, l'assessora Coppola ha sottolineato che «è stata richiesta l'illuminazione e il posizionamento degli allacci in coerenza con la nuova funzione, per garantire uno spazio realmente utilizzabile e non solo progettato sulla carta. Sul verde abbiamo posto con forza l'attenzione sulle zone d'ombra, perché il progetto originario non considerava adeguatamente lo 'stare', la fruibilità quotidiana e la qualità del verde. Per la prima volta tutti i settori sono attorno a un unico tavolo: una scelta politica necessaria per costruire spazi più vivibili e inclusivi. L'area sarà migliorata soprattutto con nuova vegetazione,



Se n'è parlato in una commissione consiliare: coinvolti Ireti, i comitati dei genitori, il Municipio e l'associazione Friends of Genova. La V commissione consiliare del Comune di Genova ha fatto il punto sul percorso di rigenerazione dei Giardini Govi. Al centro dei lavori, la presentazione della bozza progettuale che riporterà lo skate park all'interno del parco pubblico, trasformando l'area in un polo sportivo e sociale di riferimento per l'intera città. Coinvolti Ireti, i comitati dei genitori, il Municipio e l'associazione Friends of Genova. I progettisti, collegati da remoto, hanno illustrato le linee guida di un intervento che punta sulla polifunzionalità. Tra i punti fermi stabiliti dall'amministrazione lo skate park per tutti, una struttura tecnica pensata sia per i principianti, che per gli atleti di livello avanzato; esclusa la realizzazione di campi da padel, per privilegiare spazi a libera fruizione; previsto un campo da calcetto, una pista di pattinaggio e aree gioco per bambini con strutture inclusive e totale abbattimento delle barriere architettoniche e la messa a bando di un chiosco-bar con zona ombreggiata e servizi igienici accessibili. In apertura dei lavori gli assessori al Demanio e all'Urbanistica del Comune di Genova, Davide Patrone e Francesca Coppola, hanno voluto sottolineare un importante cambio di passo metodologico: «Sta emergendo con chiarezza - dice Coppola - un lavoro di coprogettazione sulle funzioni sportive che segna un importante cambio di metodo: non più interventi settoriali ma una visione condivisa dello spazio pubblico, per cui si è voluta fortemente una commissione che coinvolgesse tutti i soggetti interessati, da Ireti, ai comitati dei genitori, il Municipio, Friends of Genova e naturalmente i possibili fruitori dell'area, gli skater, affinché fosse chiaro che dopo il lavoro della Giunta e la stesura delle linee guida del progetto, il percorso rimanga da costruire insieme, e ci sia ancora possibilità di dare importanti contributi». L'assessore Patrone ha poi confermato che «A luglio 2025 il commissario straordinario

## BizJournal Liguria

Genova, Voltri

---

aumentando l'ombrosità delle aree gioco». Infine, Patrone ha messo l'accento sulla vocazione sociale dell'intervento, annunciando l'avvio di un protocollo d'intesa con Friends of Genova: «Esiste una grande concordanza tra tutti i soggetti nel voler spingere sulla vocazione sociale di questo luogo, garantendo una fruibilità che prima mancava. Lo sport è un collante per il territorio. Credo nel concetto di "presidio di persone". Vogliamo creare un flusso di gente, anche serale, che renda viva la zona, perché la vitalità sociale è uno degli strumenti più efficaci per la percezione di sicurezza, in spazi abitati e vissuti dai cittadini a 360 gradi». Il percorso di progettazione resta aperto al contributo dei portatori di interesse, confermando la volontà della Giunta di costruire i Giardini Govi insieme alla comunità. Tags: genova giardini govi rigenerazione urbana Direttore Responsabile: Odoardo Scaletti Invio Comunicati: Redazione: [online@bjliguria.it](mailto:online@bjliguria.it) Telefono: (+39) 393 887 8103 Pubblicità: Mail: [commerciale@bjliguria.it](mailto: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.

## Giardini Govi: cosa prevede il nuovo progetto di riqualificazione

Skate park, verde, campo da calcetto e aree giochi, le ultime novità (e niente padel) Giovedì 19 febbraio si è tenuta la quinta commissione consiliare del Comune di Genova per fare il punto sul percorso di rigenerazione dei Giardini Govi. Al centro della seduta, la presentazione della bozza progettuale che prevede il ritorno dello skate park all'interno del parco pubblico, trasformando l'area in un polo sportivo e sociale di riferimento per tutta la città. Un incontro attraverso il quale la pubblica amministrazione ha condiviso il progetto in una fase ancora preliminare, coinvolgendo Ireti, i comitati dei genitori, il Municipio e l'associazione Friends of Genova. Cosa prevede il progetto di riqualificazione dei Giardini Govi I progettisti hanno illustrato le linee guida dell'intervento. Tra i punti fermi stabiliti dall'amministrazione lo Skate Park per tutti, una struttura tecnica pensata sia per i principianti, che per gli atleti di livello avanzato. Esclusa invece la realizzazione di campi da padel, per privilegiare spazi a libera fruizione; previsti un campo da calcetto, una pista di pattinaggio e aree gioco per bambini con strutture che vengono definite inclusive e il totale abbattimento delle barriere architettoniche. Nel progetto anche la messa a

bando di un chiosco-bar con zona ombreggiata e servizi igienici accessibili. "Percorso da costruire insieme" A inizio lavori gli assessori Davide Patrone e Francesca Coppola (demanio e urbanistica) hanno affermato: "Sta emergendo con chiarezza un lavoro di coprogettazione sulle funzioni sportive che segna un importante cambio di metodo: non più interventi settoriali ma una visione condivisa dello spazio pubblico, per cui si è voluta fortemente una commissione che coinvolgesse tutti i soggetti interessati, affinché fosse chiaro che dopo il lavoro della Giunta e la stesura delle linee guida del progetto, il percorso rimanga da costruire insieme, e ci sia ancora possibilità di dare importanti contributi". Il parere favorevole di **Adsp** L'assessore Patrone ha poi confermato: "A luglio 2025 il Commissario Straordinario di **Adsp** ha rilasciato parere favorevole per la concessione trentennale al Comune, necessaria per il rinnovamento e la successiva rigenerazione. L'iter burocratico sul rilascio della concessione è ancora in corso ed è necessariamente lungo, ma il parere favorevole è un passo concreto e importante per traghettare la nuova concessione". Verde e zone d'ombra Dal punto di vista urbanistico, l'assessora Coppola ha sottolineato: "È stata richiesta l'illuminazione e il posizionamento degli allacci in coerenza con la nuova funzione, per garantire uno spazio realmente utilizzabile e non solo progettato sulla carta. Sul verde abbiamo posto con forza l'attenzione sulle zone d'ombra, perché il progetto originario non considerava adeguatamente lo 'stare', la fruibilità quotidiana e la qualità del verde. Per la prima volta tutti i settori sono attorno a un unico tavolo: una scelta politica necessaria per costruire spazi più vivibili e inclusivi. L'area sarà migliorata soprattutto con nuova vegetazione, aumentando l'ombrosità



Skate park, verde, campo da calcetto e aree giochi, le ultime novità (e niente padel) Giovedì 19 febbraio si è tenuta la quinta commissione consiliare del Comune di Genova per fare il punto sul percorso di rigenerazione dei Giardini Govi. Al centro della seduta, la presentazione della bozza progettuale che prevede il ritorno dello skate park all'interno del parco pubblico, trasformando l'area in un polo sportivo e sociale di riferimento per tutta la città. Un incontro attraverso il quale la pubblica amministrazione ha condiviso il progetto in una fase ancora preliminare, coinvolgendo Ireti, i comitati dei genitori, il Municipio e l'associazione Friends of Genova. Cosa prevede il progetto di riqualificazione dei Giardini Govi I progettisti hanno illustrato le linee guida dell'intervento. Tra i punti fermi stabiliti dall'amministrazione lo Skate Park per tutti, una struttura tecnica pensata sia per i principianti, che per gli atleti di livello avanzato. Esclusa invece la realizzazione di campi da padel, per privilegiare spazi a libera fruizione; previsti un campo da calcetto, una pista di pattinaggio e aree gioco per bambini con strutture che vengono definite inclusive e il totale abbattimento delle barriere architettoniche. Nel progetto anche la messa a bando di un chiosco-bar con zona ombreggiata e servizi igienici accessibili. "Percorso da costruire insieme" A inizio lavori gli assessori Davide Patrone e Francesca Coppola (demanio e urbanistica) hanno affermato: "Sta emergendo con chiarezza un lavoro di coprogettazione sulle funzioni sportive che segna un importante cambio di metodo: non più interventi settoriali ma una visione condivisa dello spazio pubblico, per cui si è voluta fortemente una commissione che coinvolgesse tutti i soggetti interessati, affinché fosse chiaro che dopo il lavoro della Giunta e la stesura delle linee guida del progetto, il percorso

## Genova Today

Genova, Voltri

---

delle aree gioco". Infine, l'assessore Davide Patrone ha messo l'accento sulla vocazione sociale dell'intervento, annunciando l'avvio di un protocollo d'intesa con Friends of Genova: "Tutti concordano sull'importanza della vocazione sociale di questo luogo e sulla necessità di aumentarne la fruibilità. Lo sport unisce il territorio. Puntiamo a creare un flusso di persone anche la sera, per rendere viva la zona: la vitalità sociale è fondamentale per la percezione di sicurezza in spazi vissuti dai cittadini."



## Genova24

Genova, Voltri

## Giardini Govi, parte il confronto per i nuovi allestimenti: skate park, aree verdi e un punto di ristoro

Nicola Giordanella

In commissione le prime bozze del progetto dei nuovi giardini: esclusi i campi da padel, si avvia il percorso di definizione delle attrezzature sportive. Coppola: "Per la prima volta tutti i settori sono attorno a un unico tavolo: una scelta politica necessaria per costruire spazi più vivibili e inclusivi". Genova . Con i lavori di revamping del depuratore di Punta Vagna in dirittura di arrivo, inizia il percorso che porterà alla ridefinizione degli spazi pubblici dell'area sovrastante la copertura dell'impianto, vale a dire dei giardini Govi , una delle aree pubbliche e polifunzionali più amate e frequentate dai genovesi. Se n'è parlato questa mattina in commissione comunale, dove si è ragionato su cosa far entrare nel futuro di questo spazio e, soprattutto, con che modalità. Alla base di tutto, la concessione trentennale dell'area, definita ma ancora da sottoscrivere, di proprietà dell'autorità portuale. E poi sul tavolo il progetto di un nuovo skate park , il cui disegno è stato donato dall'artista coreana Koo Jeong A, famosa in tutto il mondo per i progetti di impianti del genere. A presentarlo in aula la Fondazione Friends of Genoa che dovrebbe finanziare l'opera con 800 mila euro il cui studio ingegneristico-progettuale è arrivato in aula con un disegno ovviamente ancora non definitivo. Da quanto è stata mostrato, lo schizzo progettuale prevede una serie di bowl (vasche) pensate per una utenza compresa da principiante ad avanzato esperto, ma non competitiva, come hanno evidenziato i progettisti collegati da remoto. La proposta della Koo Jeong A ha trovato qualche perplessità nei commenti degli skaters presenti in aula , convocati come esperti (tra cui Matteo Guidi, che già aveva curato la realizzazione del precedente park), che comunque ritengono questo incontro decisamente positivo e l'inizio di un percorso che potrà definire al meglio gli spazi se si continuerà a confrontarsi con chi poi quei luoghi li vivrà. Le osservazioni portate in aula riguardano la specificità della pista, che di fatto prevede una sola tipologia di disciplina, escludendo le pratiche più street: Oggi abbiamo delle bellissime vasche a Sestri Ponente hanno riportato in aula e sulla fascia di rispetto di Prà c'è un impianto pro. Alla comunità skater genovese serve un park intermedio, accessibile a tutti e che possa avere una fruibilità allargata, da chi inizia questo sport e chi è a livelli avanzati . Concetti e tecnicismi che hanno trovato sponda nell'amministrazione civica e nei rappresentanti di Friends of Genoa, che hanno previsto la possibilità di concordare un percorso per affinare al meglio il progetto definitivo. Esclusa, invece, la realizzazione di campi da padel, per privilegiare spazi a libera fruizione, cosa che negli anni scorsi era divenuto il terreno di scontro politico. Previsto un campo da calcetto, una pista di pattinaggio e aree gioco per bambini con strutture inclusive e totale abbattimento delle barriere architettoniche e la messa a bando di un chiosco-bar con zona ombreggiata e servizi igienici accessibili. In apertura dei lavori gli assessori



In commissione le prime bozze del progetto dei nuovi giardini: esclusi i campi da padel, si avvia il percorso di definizione delle attrezzature sportive. Coppola: "Per la prima volta tutti i settori sono attorno a un unico tavolo: una scelta politica necessaria per costruire spazi più vivibili e inclusivi". Genova . Con i lavori di revamping del depuratore di Punta Vagna in dirittura di arrivo, inizia il percorso che porterà alla ridefinizione degli spazi pubblici dell'area sovrastante la copertura dell'impianto, vale a dire dei giardini Govi , una delle aree pubbliche e "polifunzionali" più amate e frequentate dai genovesi. Se n'è parlato questa mattina in commissione comunale, dove si è ragionato su cosa far entrare nel futuro di questo spazio e, soprattutto, con che modalità. Alla base di tutto, la concessione trentennale dell'area, definita ma ancora da sottoscrivere, di proprietà dell'autorità portuale. E poi sul tavolo il progetto di un nuovo skate park , il cui "disegno" è stato donato dall'artista coreana Koo Jeong A, famosa in tutto il mondo per i progetti di impianti del genere. A presentarlo in aula la Fondazione Friends of Genoa - che dovrebbe finanziare l'opera con 800 mila euro - il cui studio ingegneristico-progettuale è arrivato in aula con un disegno ovviamente ancora non definitivo. Da quanto è stata mostrato, lo schizzo progettuale prevede una serie di bowl (vasche) pensate per una utenza compresa "da principiante ad avanzato esperto", ma "non competitiva", come hanno evidenziato i progettisti collegati da remoto. La proposta della Koo Jeong A ha trovato qualche perplessità nei commenti degli skaters presenti in aula , convocati come esperti (tra cui Matteo Guidi, che già aveva curato la realizzazione del precedente park), che comunque ritengono questo incontro "decisamente positivo" e l'inizio di un "percorso che potrà definire al meglio gli spazi" se si continuerà a confrontarsi con chi poi quei luoghi li vivrà. Le osservazioni portate in aula riguardano la specificità della "pista", che di fatto

## Genova24

### Genova, Voltri

---

al Demanio e all'Urbanistica del Comune di Genova, Davide Patrone e Francesca Coppola, hanno voluto sottolineare un importante cambio di passo metodologico: Sta emergendo con chiarezza hanno detto in aula un lavoro di coprogettazione sulle funzioni sportive che segna un importante cambio di metodo: non più interventi settoriali ma una visione condivisa dello spazio pubblico, per cui si è voluta fortemente una commissione che coinvolgesse tutti i soggetti interessati, da Ireti, ai comitati dei genitori, il Municipio, Friends of Genova e naturalmente i possibili fruitori dell'area, gli skater, affinché fosse chiaro che dopo il lavoro della Giunta e la stesura delle linee guida del progetto, il percorso rimanga da costruire insieme, e ci sia ancora possibilità di dare importanti contributi. L'assessore Patrone ha poi confermato che A luglio 2025 il Commissario Straordinario di **ADSP** ha rilasciato parere favorevole per la concessione trentennale al Comune, necessaria per il revamping e la successiva rigenerazione. L'iter burocratico sul rilascio della concessione è ancora in corso ed è necessariamente lungo , ma il parere favorevole di **ADSP** è un passo concreto e importante per traguardare la nuova concessione» Dal punto di vista urbanistico, l'assessora Coppola ha sottolineato che è stata richiesta l'illuminazione e il posizionamento degli allacci in coerenza con la nuova funzione, per garantire uno spazio realmente utilizzabile e non solo progettato sulla carta. Sul verde abbiamo posto con forza l'attenzione sulle zone d'ombra, perché il progetto originario non considerava adeguatamente lo stare', la fruibilità quotidiana e la qualità del verde. Per la prima volta tutti i settori sono attorno a un unico tavolo: una scelta politica necessaria per costruire spazi più vivibili e inclusivi . L'area sarà migliorata soprattutto con nuova vegetazione, aumentando l'ombrosità delle aree gioco. I commenti Oggi la Commissione sui Giardini Govi è la prima commissione di questa consiliatura in cui il clima in Aula è stato di piena condivisione e adesione al medesimo orizzonte progettuale: restituire, non appena conclusi i necessari lavori al depuratore, lo spazio dei Govi alla libera fruizione, pienamente accessibile, a vocazione anzitutto sportiva per tutte e tutti ha sottolineato il consigliere comunale del Partito Democratico Edoardo Marangoni, tra i richiedenti della commissione stessa Ai Govi si realizzerà, grazie a quello che è un regalo di Friends of Genoa, uno skatepark che sarà anche una opera d'arte, letteralmente perché ideata da un'artista internazionale che ha già esposto alla Biennale, e seguirà anche le istanze e le osservazioni degli skaters, anche loro oggi presenti e intervenuti alla commissione. C'è ancora tanta parte dello spazio da coprogettare, e la novità vera sta qui: l'area verrà restituita da Ireti grezza e si costruirà assieme i progetti e le destinazioni d'uso dell'area, che potrà anche fornire piccoli e medi servizi, come la messa a disposizione di palle per giocare e altro, a fronte di una parziale gestione anche di un soggetto piccolo imprenditoriale nella gestione di una piccola attività. Oggi riparte la coprogettazione pubblica dei Giardini Govi, e noi non possiamo che esserne contente e contenti: restituiamo i Govi alla pubblica fruizione, libera, a vocazione anzitutto sportiva, aggiornato e meglio di prima. Lo skate park e l'area pubblica sopra il depuratore devono restare un bene comune, aperto, gratuito e realmente inclusivo, presidio di socialità e sport per le nuove generazioni ha poi aggiunto la consigliera

## Genova24

Genova, Voltri

---

dem Serena Finocchio, presidente di commissione I lavori di Ireti sono un passaggio necessario per garantire sicurezza e qualità dell'area, e il progetto di riqualificazione proposto da Friends of Genoa rappresenta un'occasione concreta per investire su sport urbano, aggregazione e spazi pubblici moderni, mantenendo piena accessibilità per tutti. Era inevitabile che il futuro dell'area dei giardini Govi, con il progetto di realizzazione dello skatepark, portasse anche ad una più ampia discussione, bipartisan ci tengo a sottolinearlo, sullo sport così Alessandra Bianchi, capogruppo di Fratelli d'Italia in consiglio comunale. Mi sarei quindi aspettata la partecipazione del Sindaco, o quantomeno del suo super consulente, ma la loro assenza non ha fatto altro che confermare ulteriormente il disinteresse di questa amministrazione su questo argomento. Prendiamo atto, per l'ennesima volta, che Silvia Salis, che non perde occasione per decantare il suo passato da atleta prima e da vicepresidente vicario del CONI poi, oggi si ricordi dello sport solo quando le può essere utile per un reel, un comunicato stampa o per intestarsi risultati di attività portate avanti dal centrodestra. Tutta l'area ha un valore fondamentale per il quartiere e per tutta la città ha sottolineato durante la seduta la presidente del Municipio Medio Levante Anna Palmieri il progetto ha sicuramente il valore aggiunto del disegno artistico per lo skate park, ma i giardini Govi devono essere anche un luogo in qualche modo presidiato e in sicurezza. Per cui ci dovranno essere le cancellate per chiudere l'area nelle ore notturne con un presidio per garantire a tutti la completa fruibilità dell'area.

## Il Vostro Giornale

Genova, Voltri

### A Genova tassa sui crocieristi, Savona aspetta. Russo: Ora non è sul tavolo, valutabile in futuro

Giulia Magnaldi

Il consigliere Orsi plaude all'iniziativa del centrosinistra di Genova: "Misura a favore della collettività, da replicare anche qui" Savona . Al momento la questione della cosiddetta tassa sui passeggeri non è una misura allo studio . Questo non esclude, se ve ne fossero i presupposti, possa essere valutata in futuro e d'intesa con Autorità Portuale. Se il Comune di Genova tira dritto, a Savona ad oggi fa sapere il sindaco Marco Russo la questione della tassa sui crocieristi non è sul tavolo . Per Palazzo Sisto non è un No netto, ma rimane un'opzione valutabile. Tursi ha inserito la misura (3 euro per ogni crocierista e passeggero dei traghetti) nell'ultimo bilancio e stimato un incasso di 3,5 milioni di euro nel 2026 e gli armatori hanno fatto capire di essere pronti a fare ricorso contro la delibera. Da tempo aggiunge ancora Russo stiamo lavorando con Autorità Portuale in maniera proficua nel rapporto tra Porto e Città, per esempio stiamo definendo un accordo sulle asfaltature delle entrate. Sulla questione si è espresso favorevolmente alla misura approvata dalla giunta di sinistra genovese anche il consigliere comunale di PensieroLibero.zero Fabio Orsi : Plaudo all'iniziativa perché per me le scelte che, a mio avviso, sono nell'interesse della collettività non hanno colore politico: sono buone e basta . Chi utilizza i servizi e in qualche modo beneficia delle infrastrutture e del sistema che la città stessa mette in campo per consentire di godere a pieno della propria vacanza, è giusto che, con un modesto prelievo, contribuisca al miglioramento dei servizi stessi e agli investimenti che devono essere garantiti. A livello ancora più generale trovo corretto che quella parte della cittadinanza che non beneficia' direttamente della presenza dei crocieristi, ne abbia un ritorno in termini di maggiori somme in mano all'amministrazione per fare investimenti per la collettività. Sono somme ingenti per il Comune e di scarso impatto per il visitatore. Sono in attesa di sapere come mai la giunta savonese , peraltro dello stesso colore politico, non si stia muovendo sollecitamente nello stesso senso per fare fronte comune. Spero che non ci siano forze opposte che sconsiglino di farlo' magari sotto elezioni. Io lo farei domani.



Il consigliere Orsi plaude all'iniziativa del centrosinistra di Genova: "Misura a favore della collettività, da replicare anche qui" Savona . "Al momento la questione della cosiddetta tassa sui passeggeri non è una misura allo studio . Questo non esclude, se ve ne fossero i presupposti, possa essere valutata in futuro e d'intesa con Autorità Portuale". Se il Comune di Genova tira dritto, a Savona ad oggi - fa sapere il sindaco Marco Russo - la questione della tassa sui crocieristi non è sul tavolo . Per Palazzo Sisto non è un No netto, ma rimane un'opzione valutabile. Tursi ha inserito la misura (3 euro per ogni crocierista e passeggero dei traghetti) nell'ultimo bilancio e stimato un incasso di 3,5 milioni di euro nel 2026 e gli armatori hanno fatto capire di essere pronti a fare ricorso contro la delibera. "Da tempo - aggiunge ancora Russo - stiamo lavorando con Autorità Portuale in maniera proficua nel rapporto tra Porto e Città, per esempio stiamo definendo un accordo sulle asfaltature delle entrate". Sulla questione si è espresso favorevolmente alla misura approvata dalla giunta di sinistra genovese anche il consigliere comunale di PensieroLibero.zero Fabio Orsi : "Plaudo all'iniziativa perché per me le scelte che, a mio avviso, sono nell'interesse della collettività non hanno colore politico: sono buone e basta . Chi utilizza i servizi e in qualche modo beneficia delle infrastrutture e del sistema che la città stessa mette in campo per consentire di godere a pieno della propria vacanza, è giusto che, con un modesto prelievo, contribuisca al miglioramento dei servizi stessi e agli investimenti che devono essere garantiti". "A livello ancora più generale trovo corretto che quella parte della cittadinanza che non 'beneficia' direttamente della presenza dei crocieristi, ne abbia un ritorno in termini di maggiori somme in mano all'amministrazione per fare investimenti per la collettività. Sono somme ingenti per il Comune e di scarso impatto per il visitatore. Sono in attesa di sapere come mai la giunta savonese , peraltro dello stesso colore

## Liguria 24

Genova, Voltri


### A Genova tassa sui crocieristi, Savona aspetta. Russo: Ora non è sul tavolo, valutabile in futuro

Redazione Ivg

Savona . Al momento la questione della cosiddetta tassa sui passeggeri non è una misura allo studio . Questo non esclude, se ve ne fossero i presupposti, possa essere valutata in futuro e d'intesa con Autorità Portuale. Se il Comune di Genova tira dritto, a Savona ad oggi fa sapere il sindaco Marco Russo la questione della tassa sui crocieristi non è sul tavolo . Per Palazzo Sisto non è un No netto, ma rimane un'opzione valutabile. Tursi ha inserito la misura (3 euro per ogni crocierista e passeggero dei traghetti) nell'ultimo bilancio e stimato un incasso di 3,5 milioni di euro nel 2026 e gli armatori hanno fatto capire di essere pronti a fare ricorso contro la delibera.

Liguria 24

A Genova tassa sui crocieristi, Savona aspetta. Russo: "Ora non è sul tavolo, valutabile in futuro"



02/19/2026 15:22

Redazione Ivg

Savona . "Al momento la questione della cosiddetta tassa sui passeggeri non è una misura allo studio . Questo non esclude, se ve ne fossero i presupposti, possa essere valutata in futuro e d'intesa con Autorità Portuale". Se il Comune di Genova tira dritto, a Savona ad oggi - fa sapere il sindaco Marco Russo - la questione della tassa sui crocieristi non è sul tavolo . Per Palazzo Sisto non è un No netto, ma rimane un'opzione valutabile. Tursi ha inserito la misura (3 euro per ogni crocierista e passeggero dei traghetti) nell'ultimo bilancio e stimato un incasso di 3,5 milioni di euro nel 2026 e gli armatori hanno fatto capire di essere pronti a fare ricorso contro la delibera.



## Liguria 24

Genova, Voltri


### Giardini Govi, parte il confronto per i nuovi allestimenti: skate park, aree verdi e un punto di ristoro

Redazione Genova

Genova . Con i lavori di revamping del depuratore di Punta Vagna in dirittura di arrivo, inizia il percorso che porterà alla ridefinizione degli spazi pubblici dell'area sovrastante la copertura dell'impianto, vale a dire dei giardini Govi , una delle aree pubbliche e polifunzionali più amate e frequentate dai genovesi. Se n'è parlato questa mattina in commissione comunale, dove si è ragionato su cosa far entrare nel futuro di questo spazio e, soprattutto, con che modalità. Alla base di tutto, la concessione trentennale dell'area, definita ma ancora da sottoscrivere, di proprietà dell'autorità portuale. E poi sul tavolo il progetto di un nuovo skate park , il cui disegno è stato donato dall'artista coreana Koo Jeong A, famosa in tutto il mondo per i progetti di impianti del genere.

Liguria 24

**Giardini Govi, parte il confronto per i nuovi allestimenti: skate park, aree verdi e un punto di ristoro**



02/19/2026 15:22 Redazione Genova

Genova . Con i lavori di revamping del depuratore di Punta Vagna in dirittura di arrivo, inizia il percorso che porterà alla ridefinizione degli spazi pubblici dell'area sovrastante la copertura dell'impianto, vale a dire dei giardini Govi , una delle aree pubbliche e "polifunzionali" più amate e frequentate dai genovesi. Se n'è parlato questa mattina in commissione comunale, dove si è ragionato su cosa far entrare nel futuro di questo spazio e, soprattutto, con che modalità. Alla base di tutto, la concessione trentennale dell'area, definita ma ancora da sottoscrivere, di proprietà dell'autorità portuale. E poi sul tavolo il progetto di un nuovo skate park , il cui "disegno" è stato donato dall'artista coreana Koo Jeong A, famosa in tutto il mondo per i progetti di impianti del genere.

## Fumi delle navi, Paroli: "A giugno operativo il cold ironing". I passaggi che mancano

Elisabetta Biancalani

Nella lunga intervista a Primocanale il presidente del porto di Genova Matteo Paroli annuncia i tempi per l'entrata in funzione dell'elettificazione delle banchine. Ma ci sono ancora alcuni punti in sospeso a livello nazionale. La convivenza difficile, a tratti, tra città di Genova e porto, tra residenti che si affacciano con le loro finestre sullo scalo e inquinamento, dell'aria e acustico, traffico. Tema cruciale laddove, come nel capoluogo ligure, gli spazi sono risicati e ci si "ruba" aria a vicenda. Uno dei capitoli più delicati è quello relativo al fumo delle navi in porto, su cui Primocanale ha svolto nei mesi scorsi un'inchiesta. Il presidente dell'Autorità portuale, Matteo Paroli spiega a Primocanale i passaggi fondamentali e i tempi del cold ironing, l'elettificazione delle banchine, che dovrebbe portare a una diminuzione consistente degli inquinanti. Elettificazione delle banchine: i cantieri aperti, come funziona e cosa manca. "Noi dobbiamo far capire agli abitanti delle nostre città, a Genova, a Savona e a Vado, che il porto è un valore aggiunto incredibile per i nostri territori. Non a caso, lo dico spesso, il nostro sistema portuale, quello ligure, produce il 3% del prodotto interno nazionale, che è una cifra incredibile, che ricade direttamente sui nostri territori e che produce un valore aggiunto assolutamente di primaria rilevanza. Questo non significa che a fronte dei benefici economici che i porti fanno ricadere sui territori, tutto sia ammesso a detrimento della qualità di vita degli abitanti. Questo è un aspetto sul quale noi possiamo veramente grandissima attenzione e sul quale l'Autorità di sistema portuale, il nostro Ministero, sono da sempre particolarmente concentrate, ma mai come negli ultimi anni, come negli ultimi mesi. A giugno la prima svolta nel porto di Genova. Con il mese di giugno entreranno in funzione, dal punto di vista operativo, i nostri impianti di Cold Ironing, che consentiranno l'alimentazione diretta e elettrica delle navi durante lo stazionamento a banchina. È un passaggio fondamentale per mitigare quelle che sono le emissioni delle navi traghetto, delle navi da crociera e delle navi mercantili in prospettiva, rispetto ad emissioni acustiche e di inquinamento legato al pulviscolo, al particolato, al PM2.5, al PM10, che sono quelli residui di combustione che oggi inevitabilmente dai motori delle navi attraverso i camini di diffusione dei fumi poi si ripercuotono su quello che è l'ambiente periportuale. Ecco, l'alimentazione di queste unità navali utilizzando il Cold Ironing consentirà il completo spegnimento dei motori, dei generatori diesel di bordo per tutta la durata dello stazionamento di queste navi a banchina. Per le navi da crociera in particolare parliamo di stazionamenti a banchina che, come sapete, perdurano normalmente dalle prime ore del mattino, dalle 8, dalle 7.30 della mattina, fino alle 18.30-19 della sera. Quindi per tutto questo arco temporale le navi stazioneranno alle banchine del porto storico con i generatori diesel spenti. Nessuna emissione



Nella lunga intervista a Primocanale il presidente del porto di Genova Matteo Paroli annuncia i tempi per l'entrata in funzione dell'elettificazione delle banchine. Ma ci sono ancora alcuni punti in sospeso a livello nazionale. La convivenza difficile, a tratti, tra città di Genova e porto, tra residenti che si affacciano con le loro finestre sullo scalo e inquinamento, dell'aria e acustico, traffico. Tema cruciale laddove, come nel capoluogo ligure, gli spazi sono risicati e ci si "ruba" aria a vicenda. Uno dei capitoli più delicati è quello relativo al fumo delle navi in porto, su cui Primocanale ha svolto nei mesi scorsi un'inchiesta. Il presidente dell'Autorità portuale, Matteo Paroli spiega a Primocanale i passaggi fondamentali e i tempi del cold ironing, l'elettificazione delle banchine, che dovrebbe portare a una diminuzione consistente degli inquinanti. Elettificazione delle banchine: i cantieri aperti, come funziona e cosa manca. "Noi dobbiamo far capire agli abitanti delle nostre città, a Genova, a Savona e a Vado, che il porto è un valore aggiunto incredibile per i nostri territori. Non a caso, lo dico spesso, il nostro sistema portuale, quello ligure, produce il 3% del prodotto interno nazionale, che è una cifra incredibile, che ricade direttamente sui nostri territori e che produce un valore aggiunto assolutamente di primaria rilevanza. Questo non significa che a fronte dei benefici economici che i porti fanno ricadere sui territori, tutto sia ammesso a detrimento della qualità di vita degli abitanti. Questo è un aspetto sul quale noi possiamo veramente grandissima attenzione e sul quale l'Autorità di sistema portuale, il nostro Ministero, sono da sempre particolarmente concentrate, ma mai come negli ultimi anni, come negli ultimi mesi. A giugno la prima svolta nel porto di Genova. Con il mese di giugno entreranno in funzione, dal punto di vista operativo, i nostri impianti di Cold Ironing, che consentiranno l'alimentazione diretta e elettrica delle navi durante lo stazionamento a banchina. È un passaggio fondamentale per mitigare quelle che sono le emissioni delle navi traghetto, delle navi da crociera e delle navi mercantili in prospettiva, rispetto ad emissioni acustiche e di inquinamento legato al pulviscolo, al particolato, al PM2.5, al PM10, che sono quelli residui di combustione che oggi inevitabilmente dai motori delle navi attraverso i camini di diffusione dei fumi poi si ripercuotono su quello che è l'ambiente periportuale. Ecco, l'alimentazione di queste unità navali utilizzando il Cold Ironing consentirà il completo spegnimento dei motori, dei generatori diesel di bordo per tutta la durata dello stazionamento di queste navi a banchina. Per le navi da crociera in particolare parliamo di stazionamenti a banchina che, come sapete, perdurano normalmente dalle prime ore del mattino, dalle 8, dalle 7.30 della mattina, fino alle 18.30-19 della sera. Quindi per tutto questo arco temporale le navi stazioneranno alle banchine del porto storico con i generatori diesel spenti. Nessuna emissione

acustica, nessuna emissione di inquinanti, quindi solfuri, azoti, particolato di sorta. Sarà un passaggio fondamentale per migliorare da tutti i punti di vista la qualità della vita per chi lavora in primo luogo e per chi abita in ambito perimetrale rispetto al nostro porto. Il capitolo del gnl, carburante meno inquinante. È uno dei passaggi fondamentali, non è l'unico. Il 4 dicembre scorso abbiamo inaugurato, proprio qui a Genova, per la prima volta nel comparto del Mar Tirreno settentrionale e centro settentrionale, mi permetterei di dire, il rifornimento diretto ship to ship, da nave a nave, con gas naturale liquefatto. Carburante certamente ancora di origini fossili, ma un carburante estremamente meno impattante, estremamente meno inquinante rispetto al bunker tradizionale. È un gas, le emissioni di particolato sono assolutamente trascurabili, le emissioni di CO2 sono intorno al 70% ridotte rispetto al bunker ordinario e quindi è un carburante che consente già da subito importanti benefici rispetto al transito delle nostre navi. L'efficacia di questi investimenti la potremo quindi percepire già dai prossimi mesi. Le tariffe del cold ironing: si aspetta il decreto ministeriale. Sotto il profilo tariffario e di quanto costerà l'energia elettrica che verrà erogata alle navi, qui noi non potremo far altro che conformarci alle prescrizioni che il decreto ministeriale di prossima emanazione ci consentirà di utilizzare. È evidente, lo diciamo da sempre, perché l'armatore abbia un beneficio anche in termini di opportunità dall'allacciarsi alla presa elettrica, diciamo così, dei nostri impianti, occorre che la tariffa di somministrazione dell'energia elettrica sia una tariffa competitiva rispetto ai costi di produzione elettrica utilizzando i generatori di bordo. Il primo passaggio è stato fatto lo scorso anno quando la Commissione Europea ha autorizzato i paesi comunitari alla riduzione delle accise per quanto riguarda il costo dell'energia elettrica somministrata a questo tipo di utenze, l'ultimo passo sarà quello del decreto ministeriale a cui accennava lei e che dovrà rendere questa somministrazione di energia elettrica competitiva dal punto di vista tariffario. Serviranno poi dei passaggi formali ai quali probabilmente saranno delegate le autorità di sistema, passaggi funzionali a individuare il gestore per l'erogazione stessa. Un altro passaggio delicato sul quale so però gli uffici ministeriali, i ministeri infrastrutture e trasporti sono particolarmente attenzionati insieme al ministro dello sviluppo economico. Però lei ha detto da giugno che entrerà in funzione il cold ironing e si spegneranno i motori ma non è sicuro se non arrivano prima queste decisioni nazionali. La nostra previsione è questa poiché entro la fine di marzo il nostro sistema sarà collaudabile e quindi l'impianto sarà pronto. Avremo probabilmente circa 30 giorni per poter fare le prove pratiche con navi idonee all'aggancio e abbiamo tempo fino a giugno per poter affidare il servizio di gestione, non appena il decreto ministeriale ci sarà consegnato e pubblicato in gazzetta. Quindi ho detto giugno proprio perché se avessi dovuto dirle soltanto quando sarà pronto l'impianto le avrei detto marzo ma poco senso avrebbe avere un impianto senza poi il decreto attuativo che ci dice come e a quali costi poterlo utilizzare. Ecco perché ho ipotizzato giugno è una previsione assolutamente realistica. I lavori per rendere attivo il cold ironing nel porto di Genova. Le flotte sono adeguate all'allacciamento alla corrente? Ma le flotte sono pronte? Cioè le navi da crociera forse sì ma i



traghetti? Le navi da crociera sono per oltre il 50 per cento di quelle che circolano nei mari mondiali pronte all'alimentazione elettrica. Nel Mediterraneo siamo fortunati perché questa percentuale è leggermente superiore, siamo intorno al 60 per cento di navi da crociera già pronte ad utilizzare gli allacci elettrici da banchina. Sulla parte dei traghetti siamo un po' in ritardo, ma devo dire che tutte le nuove unità in costruzione, particolarmente quelle che scalano il nostro porto i nostri porti a Genova e Savona sono già dotate della possibilità di utilizzare gli allacci. Non tutte, ci sono alcune compagnie che stanno in qualche modo meditando la trasformazione di queste unità e ovviamente servirà tempo, servono investimenti, però il percorso è tracciato e il mio convincimento è che non appena si percepiranno i benefici anche in termini di impatto indiretto da parte delle compagnie armatrici sul poter offrire ai propri passeggeri un transito con nave moderna e a basso impatto ambientale, questo costituirà probabilmente anche una sorta di brand promozionale che stimolerà le compagnie armatrici, oggi non ancora pronte, a convertire le proprie unità con sistemi di allaccio alla rete elettrica portuale. Ho precisato, scusi, perché altrimenti coloro che vivono sopra il porto pensano che ad agosto non ci sarà più rumore non ci sarà più inquinamento mentre non sarà così... Non è uno switch off, non è uno spegnimento di un interruttore che ci consentirà di non avere più emissioni. Dal primo di giugno sarà una progressiva riduzione di queste emissioni, in proporzione rispetto a quelli che saranno appunto gli adeguamenti che le ulteriori flotte armatrici metteranno in campo. È dal 2030 o sbaglio, che ci sarà l'obbligo di attaccarsi alla corrente? Perché uno potrebbe dire "vabbè finché non c'è l'obbligo" ma dal 2030 scatterà l'obbligo vero e proprio? Devo dirle che probabilmente arriveremo al 2030 già con carburanti estremamente meno impattanti e quindi la parte delle emissioni seguirà un percorso in declino assolutamente progressivo già dai prossimi mesi. È evidente che se riusciamo a limitare anche l'impatto acustico, che non va assolutamente sottovalutato, i benefici saranno massimizzati e questo ovviamente dal 2030 in poi lo diamo per assolutamente acquisito".

## Città della Spezia

## La Spezia

## Ampliato il protocollo anti caporalato nella filiera della nautica: "Il primo scoglio è la lingua"

La prima versione del 2021 già un modello per altri territori. I sindacati guardano avanti: "Rimane distanza tra la situazione dei lavoratori dell'indotto e quelli diretti". A oltre cinque anni dall'operazione Dura Labor, che portò alla luce episodi di sistematico sfruttamento dei lavoratori dell'indotto nel settore della nautica, alla Spezia si firma l'aggiornamento del protocollo di contrasto al caporalato nei cantieri degli yacht. Un testo rivisto e aggiornato a cui sindacati e imprenditori, coordinati dalla Prefettura, avevano iniziato a lavorare da metà dello scorso anno. Il risultato è un testo più spinto dal punto di vista della formazione dei lavoratori stranieri per quanto riguarda la comprensione della lingua italiana, imprescindibile passepartout per accedere alla conoscenza di diritti e norme di sicurezza. La prima versione fu firmata nel luglio del 2021 alla presenza dell'allora ministro del lavoro Andrea Orlando, pochi mesi dopo l'inchiesta della Guardia di Finanza che aprì un oblò nelle carene luccicanti della nautica di lusso. "Il precedente protocollo aveva bisogno di un tagliando nonostante avesse dato già prova di efficacia - rileva il prefetto Andrea Cantadori -. Abbiamo svolto una serie di incontri con sindacati e Confindustria negli ultimi mesi per arrivare a questo testo, condiviso da tutti i soggetti firmatari. Credo sia un esempio di condivisione di obiettivi comuni da parte di portatori di interesse diversi". Ogni giorno sul Miglio Blu si riversano gli autobus delle maestranze, molte di origine asiatica. 'Grandi lavoratori', dicono i sindacati, ma spesso digiuni in tema di normative. Non sanno cosa possono chiedere dal loro lavoro, sanno soprattutto cosa ci si aspetta diano. "È stato un lavoro condiviso - conferma Alessandro Laghezza, presidente Confindustria La Spezia -. Abbiamo marchi tra i più prestigiosi al mondo in questo campo, ma dobbiamo abbinare la dignità del lavoro al successo industriale. La nautica è una filiera internazionale, abbiamo lavoratori stranieri che portano grandi competenze ma devono superare innanzitutto lo scoglio linguistico. In questi anni si è formata una rete che permette di mettere le persone al centro". Sedici mila gli addetti nella filiera della blue economy spezzina, settore da 1.3 miliardi di valore aggiunto secondo i dati del XIII Rapporto dell'economia del mare. Ovvero il 17.4% di tutta l'economia provinciale. "Quel primo protocollo derivava da un episodio criminogeno, quindi da un'emergenza - ricorda Antonio Carro della Cisl -. C'era l'esigenza di implementarlo, anche nell'ottica del peso che la nautica ha nell'economia della nostra provincia. Abbiamo l'interesse a creare coesione sociale facendo conoscere a questi lavoratori i loro diritti in fatto di contratti e sicurezza". "È stata una pietra miliare non solo per la nostra provincia, perché quel protocollo venne preso ad esempio anche altrove - sottolinea Luca Comiti della Cgil -. Bisognava migliorarlo. Ma c'è ancora un grande lavoro da fare soprattutto per quanto riguarda le condizioni di vita all'interno dei siti



La prima versione del 2021 già un modello per altri territori. I sindacati guardano avanti: "Rimane distanza tra la situazione dei lavoratori dell'indotto e quelli diretti". A oltre cinque anni dall'operazione Dura Labor, che portò alla luce episodi di sistematico sfruttamento dei lavoratori dell'indotto nel settore della nautica, alla Spezia si firma l'aggiornamento del protocollo di contrasto al caporalato nei cantieri degli yacht. Un testo rivisto e aggiornato a cui sindacati e imprenditori, coordinati dalla Prefettura, avevano iniziato a lavorare da metà dello scorso anno. Il risultato è un testo più spinto dal punto di vista della formazione dei lavoratori stranieri per quanto riguarda la comprensione della lingua italiana, imprescindibile passepartout per accedere alla conoscenza di diritti e norme di sicurezza. La prima versione fu firmata nel luglio del 2021 alla presenza dell'allora ministro del lavoro Andrea Orlando, pochi mesi dopo l'inchiesta della Guardia di Finanza che aprì un oblò nelle carene luccicanti della nautica di lusso. "Il precedente protocollo aveva bisogno di un tagliando nonostante avesse dato già prova di efficacia - rileva il prefetto Andrea Cantadori -. Abbiamo svolto una serie di incontri con sindacati e Confindustria negli ultimi mesi per arrivare a questo testo, condiviso da tutti i soggetti firmatari. Credo sia un esempio di condivisione di obiettivi comuni da parte di portatori di interesse diversi". Ogni giorno sul Miglio Blu si riversano gli autobus delle maestranze, molte di origine asiatica. "Grandi lavoratori", dicono i sindacati, ma spesso digiuni in tema di normative. Non sanno cosa possono chiedere dal loro lavoro, sanno soprattutto cosa ci si aspetta diano. "È stato un lavoro condiviso - conferma Alessandro Laghezza, presidente Confindustria La Spezia -. Abbiamo marchi tra i più prestigiosi al mondo in questo campo, ma dobbiamo abbinare la dignità del lavoro al successo industriale. La nautica è una filiera internazionale, abbiamo lavoratori stranieri che portano grandi competenze ma devono superare

## Citta della Spezia

### La Spezia

---

di lavoro. Ci vengono tuttora significate distanze tra le prerogative dei lavoratori diretti e dell'indotto". Il riferimento è anche al gap salariale che esiste tra chi lavora per i grandi marchi e chi entra in cantiere attraverso il subappalto. "Le reali condizioni di impiego sono la sfida da vincere - incalza Salvatore Balestrino di Uiltec -. Bisogna mettere al centro la persona sapendo che ci sono i subappalti che sono l'anello debole della filiera. E lì bisogna andare ad incidere. Il protocollo va difeso ed esteso parlando di case e affitti per dare risposte definitive". Il merito dell'inchiesta è anche quello di aver reso visibili centinaia di persone che di giorno costruiscono il Made in Italy e di sera magari sono costretti a vivere stretti in un appartamento per la difficoltà di trovare un affitto. La nautica da diporto ha fatto grandi sforzi. "Dal 1° gennaio c'è un'unica azienda sanitaria regionale: attraverso la Prefettura penso questa buona pratica possa essere condivisa anche nelle altre province - auspica il coordinatore dell'area sociosanitaria spezzina Paolo Cavagnaro -. Il superamento delle barriere linguistiche è fondamentale, lo notiamo a livello di gestione sanitaria. Abbiamo famiglie che si portano dietro i figli delle elementari per tradurre ai grandi". "Si è fatto un lavoro sulla trasparenza che è una garanzia della concorrenza - conclude Bruno Pisano , presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale -. La città è cambiata ed è diventata un laboratorio anche grazie a un dialogo proficuo tra gli attori in gioco. Questo riguarda anche la blue economy ovvero nautica, portualità e logistica. Lo scopp è rendere la Spezia un bel posto in cui vivere, lavorare e fare impresa".



## Città della Spezia

## La Spezia

## Sepor vara nuovo sterilizzatore di rifiuti alimentari. Pisano: "Adsp continua a lavorare per progetti green, sia in autonomia, sia con privati che ne condivido obiettivi"

Completato da Sepor spa un investimento tecnologico presso la piattaforma di trattamento rifiuti sita sul Molo Garibaldi ; cuore del rinnovamento è l'installazione di un'autoclave di ultima generazione destinata alla sterilizzazione dei rifiuti alimentari provenienti da navi che approdano dopo aver toccato porti extra-Unione europea. "Un intervento che rafforza ulteriormente il ruolo di Sepor, che opera nel porto spezzino fin dai primi anni '50 come concessionario per la raccolta, gestione e trattamento dei rifiuti di origine marittima, quale presidio di tutela ambientale e sanitaria del porto", si osserva in una nota diffusa dall' **Autorità di sistema portuale** del Mar ligure orientale . "Da sottolineare come siano pochi i porti che in Italia hanno un impianto di trattamento dei rifiuti così strutturato come quello di Sepor", aggiungono da Via del Molo. "L'**Autorità di sistema portuale** del Mar ligure orientale continua a lavorare per la realizzazione dei progetti green, sia in nodo autonomo, sia con il contributo di operatori privati che condividono gli obiettivi dell'ente per giungere alla piena sostenibilità dei porti di sua competenza", del parole del presidente dell'Adsp, Bruno Pisano "La sterilizzazione è un obbligo di legge. I rifiuti alimentari generati a bordo di navi che provengono da Paesi extra-Ue rientrano nella categoria più severa prevista dalla normativa europea sui sottoprodotti di origine animale. La legge prevede che tali rifiuti debbano essere inceneriti oppure possano essere smaltiti solo se sottoposti a un trattamento preliminare di sterilizzazione conforme ai requisiti tecnici stabiliti dalla norma UNI 10384 e dal Reg. (UE) 142/2011 - riferisce infine la nota dell'**Autorità di sistema portuale** -. Questo perché tali scarti possono essere potenziali vettori di agenti patogeni di rilevanza transfrontaliera, come peste suina africana, afta epizootica o altre zoonosi che potrebbero minacciare la salute pubblica e il patrimonio zootecnico nazionale. La sterilizzazione a vapore saturo svolta da Sepor agisce quindi come un vero 'scudo biologico' per la comunità, prevenendo la diffusione di rischi sanitari che potrebbero essere importati attraverso i traffici marittimi internazionali. Per garantire gli standard più elevati di sicurezza, efficienza e sostenibilità, Sepor ha investito circa 450.000 euro per sostituire il precedente impianto Omasa con il nuovo sterilizzatore Getinge GSS-R 121422, una degli impianti più avanzati disponibili sul mercato nel campo della sterilizzazione industriale".



Completato da Sepor spa un investimento tecnologico presso la piattaforma di trattamento rifiuti sita sul Molo Garibaldi ; cuore del rinnovamento è l'installazione di un'autoclave di ultima generazione destinata alla sterilizzazione dei rifiuti alimentari provenienti da navi che approdano dopo aver toccato porti extra-Unione europea. "Un intervento che rafforza ulteriormente il ruolo di Sepor, che opera nel porto spezzino fin dai primi anni '50 come concessionario per la raccolta, gestione e trattamento dei rifiuti di origine marittima, quale presidio di tutela ambientale e sanitaria del porto", si osserva in una nota diffusa dall' **Autorità di sistema portuale** del Mar ligure orientale . "Da sottolineare come siano pochi i porti che in Italia hanno un impianto di trattamento dei rifiuti così strutturato come quello di Sepor", aggiungono da Via del Molo. "L'**Autorità di sistema portuale** del Mar ligure orientale continua a lavorare per la realizzazione dei progetti green, sia in nodo autonomo, sia con il contributo di operatori privati che condividono gli obiettivi dell'ente per giungere alla piena sostenibilità dei porti di sua competenza", del parole del presidente dell'Adsp, Bruno Pisano "La sterilizzazione è un obbligo di legge. I rifiuti alimentari generati a bordo di navi che provengono da Paesi extra-Ue rientrano nella categoria più severa prevista dalla normativa europea sui sottoprodotti di origine animale. La legge prevede che tali rifiuti debbano essere inceneriti oppure possano essere smaltiti solo se sottoposti a un trattamento preliminare di sterilizzazione conforme ai requisiti tecnici stabiliti dalla norma UNI 10384 e dal Reg. (UE) 142/2011 - riferisce infine la nota dell'**Autorità di sistema portuale** -. Questo perché tali scarti possono essere potenziali vettori di agenti patogeni di rilevanza transfrontaliera, come peste suina africana, afta epizootica o altre zoonosi che potrebbero minacciare la salute pubblica e il patrimonio zootecnico nazionale. La

## AdSP Mar Ligure Orientale continua a lavorare a progetti green. Nuovo sterilizzatore per rifiuti alimentari da navi extra-UE

(FERPRESS) La Spezia, 19 FEB L'Autorità di Sistema Portuale del **Mar Ligure Orientale** continua a lavorare per la realizzazione dei progetti green, sia in nodo autonomo, sia con il contributo di operatori privati che condividono gli obiettivi dell'Ente per giungere alla piena sostenibilità dei porti di sua competenza, ha detto Il Presidente dell'**AdSP**, Bruno Pisano. Infatti, il 2026 segna un altro passo decisivo grazie a Sepor S.p.A., storica realtà ambientale del territorio, che ha completato un importante investimento tecnologico presso la piattaforma di trattamento rifiuti sita sul Molo Garibaldi. Il cuore del rinnovamento è l'installazione di un'autoclave di ultima generazione destinata alla sterilizzazione dei rifiuti alimentari provenienti da navi che approdano dopo aver toccato porti extra-UE. Un intervento che rafforza ulteriormente il ruolo di Sepor, che opera nel porto spezzino fin dai primi anni '50 come concessionario per la raccolta, gestione e trattamento dei rifiuti di origine marittima, quale presidio di tutela ambientale e sanitaria del porto. Da sottolineare come siano pochi i porti che in Italia hanno un impianto di trattamento dei rifiuti così strutturato come quello di Sepor. La sterilizzazione è un obbligo di legge. I rifiuti alimentari generati a bordo di navi che provengono da Paesi extra-UE rientrano nella categoria più severa prevista dalla normativa europea sui sottoprodotti di origine animale. La legge prevede che tali rifiuti debbano essere inceneriti oppure possano essere smaltiti solo se sottoposti a un trattamento preliminare di sterilizzazione conforme ai requisiti tecnici stabiliti dalla norma UNI 10384 e dal Reg. (UE) 142/2011. Questo perché tali scarti possono essere potenziali vettori di agenti patogeni di rilevanza transfrontaliera, come peste suina africana, afta epizootica o altre zoonosi che potrebbero minacciare la salute pubblica e il patrimonio zootecnico nazionale. La sterilizzazione a vapore saturo svolta da Sepor agisce quindi come un vero scudo biologico per la comunità, prevenendo la diffusione di rischi sanitari che potrebbero essere importati attraverso i traffici marittimi internazionali. Per garantire gli standard più elevati di sicurezza, efficienza e sostenibilità, Sepor ha investito circa 450.000 euro per sostituire il precedente impianto Omasa con il nuovo sterilizzatore Getinge GSS-R 121422, una degli impianti più avanzati disponibili sul mercato nel campo della sterilizzazione industriale.



## Informazioni Marittime

### La Spezia

#### Alla Spezia il nuovo sterilizzatore per i rifiuti alimentari da navi extra-Ue

L'impianto previene la diffusione di rischi sanitari che potrebbero essere importati attraverso i traffici marittimi internazionali. Il cuore del rinnovamento nel porto della **Spezia** è l'installazione di un'autoclave di ultima generazione destinata alla sterilizzazione dei rifiuti alimentari provenienti da navi che approdano dopo aver toccato porti extra-Ue. Un intervento che rafforza ulteriormente il ruolo di Sepor, che opera nel porto spezzino fin dai primi anni '50 come concessionario per la raccolta, gestione e trattamento dei rifiuti di origine marittima, quale presidio di tutela ambientale e sanitaria del porto. La sterilizzazione è un obbligo di legge. I rifiuti alimentari generati a bordo di navi che provengono da Paesi extra-UE rientrano nella categoria più severa prevista dalla normativa europea sui sottoprodotti di origine animale. La legge prevede che tali rifiuti debbano essere inceneriti oppure possano essere smaltiti solo se sottoposti a un trattamento preliminare di sterilizzazione conforme ai requisiti tecnici stabiliti dalla norma UNI 10384 e dal Reg. (Ue) 142/2011. Questo perché tali scarti possono essere potenziali vettori di agenti patogeni di rilevanza transfrontaliera, come peste suina africana, afta epizootica o altre zoonosi che potrebbero minacciare la salute pubblica e il patrimonio zootecnico nazionale. La sterilizzazione a vapore saturo svolta da Sepor agisce quindi come un vero "scudo biologico" per la comunità, prevenendo la diffusione di rischi sanitari che potrebbero essere importati attraverso i traffici marittimi internazionali. Per garantire gli standard più elevati di sicurezza, efficienza e sostenibilità, Sepor ha investito circa 450 mila euro per sostituire il precedente impianto Omasa con il nuovo sterilizzatore Getinge GSS-R 121422, una degli impianti più avanzati disponibili sul mercato nel campo della sterilizzazione industriale. Condividi Tag porti la **spezia** Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Alla Spezia il nuovo sterilizzatore per i rifiuti alimentari da navi extra-Ue



02/19/2026 15:15

L'impianto previene la diffusione di rischi sanitari che potrebbero essere importati attraverso i traffici marittimi internazionali. Il cuore del rinnovamento nel porto della Spezia è l'installazione di un'autoclave di ultima generazione destinata alla sterilizzazione dei rifiuti alimentari provenienti da navi che approdano dopo aver toccato porti extra-Ue. Un intervento che rafforza ulteriormente il ruolo di Sepor, che opera nel porto spezzino fin dai primi anni '50 come concessionario per la raccolta, gestione e trattamento dei rifiuti di origine marittima, quale presidio di tutela ambientale e sanitaria del porto. La sterilizzazione è un obbligo di legge. I rifiuti alimentari generati a bordo di navi che provengono da Paesi extra-UE rientrano nella categoria più severa prevista dalla normativa europea sui sottoprodotti di origine animale. La legge prevede che tali rifiuti debbano essere inceneriti oppure possano essere smaltiti solo se sottoposti a un trattamento preliminare di sterilizzazione conforme ai requisiti tecnici stabiliti dalla norma UNI 10384 e dal Reg. (Ue) 142/2011. Questo perché tali scarti possono essere potenziali vettori di agenti patogeni di rilevanza transfrontaliera, come peste suina africana, afta epizootica o altre zoonosi che potrebbero minacciare la salute pubblica e il patrimonio zootecnico nazionale. La sterilizzazione a vapore saturo svolta da Sepor agisce quindi come un vero "scudo biologico" per la comunità, prevenendo la diffusione di rischi sanitari che potrebbero essere importati attraverso i traffici marittimi internazionali. Per garantire gli standard più elevati di sicurezza, efficienza e sostenibilità, Sepor ha investito circa 450 mila euro per sostituire il precedente impianto Omasa con il nuovo sterilizzatore Getinge GSS-R 121422, una degli impianti più avanzati disponibili sul mercato nel campo della sterilizzazione industriale. Condividi Tag porti la **spezia** Articoli correlati.



## Spezia, nuovo scudo biologico per i rifiuti alimentari delle navi extra-UE

LA SPEZIA - Un investimento da 450 mila euro per rafforzare la sicurezza sanitaria e ambientale dello scalo. Nel porto della La Spezia entra in funzione uno sterilizzatore hi-tech di ultima generazione destinato al trattamento dei rifiuti alimentari provenienti da navi che hanno fatto scalo in porti extra-UE. L'iniziativa porta la firma di Sepor S.p.A., storica realtà ambientale attiva nello scalo spezzino fin dai primi anni '50 come concessionaria per la raccolta, gestione e trattamento dei rifiuti di origine marittima. L'intervento consolida il presidio ambientale e sanitario del porto e si inserisce nel più ampio percorso di transizione green promosso dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale. L'AdSp del Mar Ligure Orientale continua a lavorare per la realizzazione dei progetti green, sia in modo autonomo, sia con il contributo di operatori privati che condividono gli obiettivi dell'Ente per giungere alla piena sostenibilità dei porti di sua competenza, ha dichiarato il presidente Bruno Pisano. Un impianto tra i più avanzati in Italia. Il cuore dell'upgrade tecnologico è l'installazione di un'autoclave industriale di ultima generazione presso la piattaforma di trattamento rifiuti situata sul Molo Garibaldi. Il nuovo

impianto, modello Getinge GSS-R 121422, sostituisce il precedente sistema Omasa e rappresenta una delle soluzioni più evolute attualmente disponibili nel settore della sterilizzazione industriale. Sono pochi, in Italia, i porti dotati di un impianto di trattamento rifiuti con un livello di strutturazione e autonomia operativa analogo a quello di Sepor, elemento che rafforza la competitività e l'affidabilità ambientale dello scalo spezzino. Obbligo normativo e tutela sanitaria. La sterilizzazione dei rifiuti alimentari provenienti da Paesi extra-UE non è una scelta discrezionale, ma un obbligo di legge. Tali scarti rientrano nella categoria più restrittiva prevista dalla normativa europea sui sottoprodotti di origine animale e possono essere smaltiti solo previa sterilizzazione conforme ai requisiti tecnici stabiliti dalla norma UNI 10384 e dal Regolamento (UE) 142/2011, in alternativa all'incenerimento. La ratio normativa è chiara: prevenire l'ingresso e la diffusione di agenti patogeni di rilevanza transfrontaliera come la peste suina africana, l'afta epizootica o altre zoonosi che potrebbero compromettere la salute pubblica e il patrimonio zootecnico nazionale. Il trattamento a vapore saturo effettuato dal nuovo impianto agisce dunque come un vero e proprio scudo biologico per il territorio, neutralizzando potenziali rischi sanitari legati ai traffici marittimi internazionali. Un tassello nella strategia green del porto. L'operazione si inserisce in una più ampia strategia di sostenibilità portuale che coniuga tutela ambientale, sicurezza sanitaria e innovazione tecnologica. Con questo investimento, Sepor rafforza il proprio ruolo di operatore strategico nello scalo della Spezia, contribuendo a elevare gli standard di gestione dei rifiuti marittimi in linea con le migliori pratiche europee. Un segnale concreto di come la sostenibilità nei porti non



## Messaggero Marittimo

### La Spezia

---

passi soltanto dall'elettrificazione delle banchine o dalla riduzione delle emissioni, ma anche da infrastrutture invisibili ma decisive per la protezione della collettività e delle filiere produttive nazionali.

## Ravenna e Dintorni

### Ravenna

## Prospettive di crescita per l'economia ravennate, con un +0,9 nel 2026

Secondo le stime di Prometeia, nel quadriennio 2025-2028 si delinea un incremento moderato ma progressivo. Condividi L'economia ravennate resiste, anzi, cresce moderatamente nonostante la fragilità del contesto europeo e globale. Secondo i dati raccolti da Prometeia la previsione formulata per il 2026 registra uno +0,9 per cento per Ravenna, stima appena più bassa di quanto ipotizzato tre mesi fa e di qualche decimo di punto superiore sia al valore regionale (+0,8%) che alla media nazionale (+0,7%). Nell'anno appena trascorso, il valore aggiunto ravennate ha registrato un incremento contenuto, con un profilo trimestrale irregolare e una dinamica complessiva che ha riflettuto la debolezza della domanda interna. I consumi delle famiglie sono cresciuti lentamente, frenati dall'erosione del potere d'acquisto accumulata negli anni di alta inflazione e da una propensione al risparmio che rimane elevata. Gli investimenti hanno mostrato segnali alterni: nel 2025 ha sofferto particolarmente l'Industria, con una lieve decrescita del -0,2% (+0,1% le stime per il 2026) e l'Agricoltura (-1,2%; +5,4% le stime per il 2026). Il trend dei Servizi è risultato in modesto aumento (+0,1%; +0,8% le stime per il 2026).

Buona resilienza evidenziata dal comparto delle Costruzioni (+8,6%), sostenuta in parte dalla spesa legata alla transizione digitale ed energetica. Il contesto internazionale incerto si riflette sulle decisioni di famiglie e imprese: il dollaro svalutato sull'euro penalizza le esportazioni, mentre le tensioni geopolitiche alimentano un clima di cautela che frena i consumi. L'Osservatorio dell'economia della Camera di commercio evidenzia come il settore estero offra un contributo disomogeneo. Le stesse esportazioni ravennati, infatti, hanno mostrato fasi di recupero, soprattutto verso i mercati extra UE, ma restano esposte al rallentamento del commercio globale. La bilancia dei pagamenti, dopo le forti tensioni del 2022, ha recuperato un saldo positivo del conto corrente, grazie soprattutto al miglioramento della componente energetica. La posizione patrimoniale netta sull'estero continua a rafforzarsi, un segnale di maggiore solidità finanziaria complessiva. Le prospettive per il quadriennio 2025-2028 delineano una crescita moderata ma progressiva, con tassi inferiori all'1% nel breve periodo e un lieve rafforzamento nel medio termine. Uno scenario che richiede politiche attente: sostenere gli investimenti produttivi, rafforzare la produttività e accompagnare la transizione economica trasformando la resilienza in crescita strutturale. «Una crescita diffusa e sostenibile e una trasformazione strutturale sono passaggi fondamentali per dare vita ad un'economia più robusta» ha evidenziato Giorgio Guberti, presidente della Camera di commercio di Ferrara Ravenna. Quando parliamo di scenari dell'economia del territorio dobbiamo tenere in debito conto e apprezzare l'importante programma messo in campo dal presidente dell'Autorità Portuale per il nostro porto: missioni in Europa, eventi nazionali e partecipazione alle principali fiere, per rafforzare



Secondo le stime di Prometeia, nel quadriennio 2025-2028 si delinea un incremento moderato ma progressivo. Condividi L'economia ravennate resiste, anzi, cresce moderatamente nonostante la fragilità del contesto europeo e globale. Secondo i dati raccolti da Prometeia la previsione formulata per il 2026 registra uno +0,9 per cento per Ravenna, stima appena più bassa di quanto ipotizzato tre mesi fa e di qualche decimo di punto superiore sia al valore regionale (+0,8%) che alla media nazionale (+0,7%). Nell'anno appena trascorso, il valore aggiunto ravennate ha registrato un incremento contenuto, con un profilo trimestrale irregolare e una dinamica complessiva che ha riflettuto la debolezza della domanda interna. I consumi delle famiglie sono cresciuti lentamente, frenati dall'erosione del potere d'acquisto accumulata negli anni di alta inflazione e da una propensione al risparmio che rimane elevata. Gli investimenti hanno mostrato segnali alterni: nel 2025 ha sofferto particolarmente l'Industria, con una lieve decrescita del -0,2% (+0,1% le stime per il 2026) e l'Agricoltura (-1,2%; +5,4% le stime per il 2026). Il trend dei Servizi è risultato in modesto aumento (+0,1%; +0,8% le stime per il 2026). Buona resilienza evidenziata dal comparto delle Costruzioni (+8,6%), sostenuta in parte dalla spesa legata alla transizione digitale ed energetica. Il contesto internazionale incerto si riflette sulle decisioni di famiglie e imprese: il dollaro svalutato sull'euro penalizza le esportazioni, mentre le tensioni geopolitiche alimentano un clima di cautela che frena i consumi. L'Osservatorio dell'economia della Camera di commercio evidenzia come il settore estero offra un contributo disomogeneo. Le stesse esportazioni ravennati, infatti, hanno mostrato fasi di recupero, soprattutto verso i mercati extra UE, ma restano esposte al rallentamento del commercio globale. La bilancia dei pagamenti, dopo le forti tensioni del 2022, ha recuperato un saldo positivo del conto corrente, grazie soprattutto al



## Ravenna e Dintorni

### Ravenna

---

il posizionamento del porto di Ravenna come hub strategico per rinfuse, industria e logistica integrata nel sistema italiano ed europeo». Due settimane fa il presidente Benevolo ha presentato a Bruxelles gli asset dello scalo alle istituzioni comunitarie, anche grazie al sostegno della Regione Emilia-Romagna, in vista della programmazione 2028-2035: «Un passaggio molto importante per valorizzare al massimo le opportunità che possiamo cogliere continua Guberti -. Dopo l'attuazione della ZLS, fondamentale per spingere la crescita del Pil a velocità più che doppia, e i consistenti investimenti legati al progetto Hub portuale, le Istituzioni e le Organizzazioni di rappresentanza economica devono essere unite nel portare all'attenzione del Governo le infrastrutture prioritarie per il territorio, in una nuova visione della mobilità emiliano-romagnola che deve diventare realtà». Condividi CASA PREMIUM Metafisica concreta Sull'intitolazione dell'ex Piazzale Cilla a Piazza Giorgio de Chirico.

## Ravenna e Dintorni

### Ravenna

## Prometeia: l'economia ravennate nel 2026 crescerà più della media regionale e nazionale

L'economia ravennate nel 2026 crescerà dello 0,9 percento, qualche decimo di punto sopra sia al valore regionale (0,8) che alla media nazionale (0,7). È la previsione di Prometeia, società di consulenza e ricerca economica di Bologna, resa nota dalla Camera di Commercio di Ferrara e Ravenna. Prometeia ha rivisto leggermente al ribasso quanto ipotizzato tre mesi fa. Il contesto internazionale resta incerto e si riflette sulle decisioni di famiglie e imprese: il dollaro svalutato sull'euro penalizza le esportazioni, mentre le tensioni geopolitiche alimentano un clima di cautela che frena i consumi. Nell'anno appena trascorso, il valore aggiunto ravennate ha registrato un incremento contenuto, con un profilo trimestrale irregolare e una dinamica complessiva che ha riflettuto la debolezza della domanda interna. I consumi delle famiglie sono cresciuti lentamente, frenati dall'erosione del potere d'acquisto accumulata negli anni di alta inflazione e da una propensione al risparmio che rimane elevata. Gli investimenti hanno mostrato segnali alterni: nel 2025 a soffrire, in particolare, l'Industria, che ha registrato una lieve decrescita del -0,2% (+0,1% le stime per il 2026) e l'Agricoltura (-1,2%; +5,4% le stime per il 2026). Il trend dei Servizi è risultato in modesto aumento (+0,1%; +0,8% le stime per il 2026). Buona resilienza evidenziata dal comparto delle Costruzioni (+8,6%), sostenuta in parte dalla spesa legata alla transizione digitale ed energetica. Il settore estero evidenzia l'Osservatorio dell'economia della Camera di commercio ancora offre un contributo disomogeneo. Le esportazioni ravennati, infatti, hanno mostrato fasi di recupero, soprattutto verso i mercati extra UE, ma restano esposte al rallentamento del commercio globale. La bilancia dei pagamenti, dopo le forti tensioni del 2022, ha recuperato un saldo positivo del conto corrente, grazie soprattutto al miglioramento della componente energetica. La posizione patrimoniale netta sull'estero continua a rafforzarsi, un segnale di maggiore solidità finanziaria complessiva. Le prospettive per il quadriennio 2025-2028 delineano una crescita moderata ma progressiva, con tassi inferiori all'1% nel breve periodo e un lieve rafforzamento nel medio termine. Uno scenario che richiede politiche attente: sostenere gli investimenti produttivi, rafforzare la produttività e accompagnare la transizione economica trasformando la resilienza in crescita strutturale. «Una crescita diffusa e sostenibile e una trasformazione strutturale ha evidenziato Giorgio Guberti, presidente della Camera di commercio di Ferrara Ravenna sono passaggi fondamentali per dare vita ad un'economia più robusta. La maggior parte delle nostre imprese non ha smesso di credere nel futuro e di portare avanti piani di investimento, seppur in uno scenario funestato dall'incertezza internazionale, da un conflitto bellico tutt'ora in corso e da costi dell'energia ancora lontani da livelli che si possano ritenere anche solo accettabili. Quando parliamo di scenari dell'economia del territorio dobbiamo tenere in debito conto e apprezzare



02/19/2026 19:00

**Ravenna e Dintorni**  
**Prometeia: l'economia ravennate nel 2026 crescerà più della media regionale e nazionale**

L'economia ravennate nel 2026 crescerà dello 0,9 percento, qualche decimo di punto sopra sia al valore regionale (0,8) che alla media nazionale (0,7). È la previsione di Prometeia, società di consulenza e ricerca economica di Bologna, resa nota dalla Camera di Commercio di Ferrara e Ravenna. Prometeia ha rivisto leggermente al ribasso quanto ipotizzato tre mesi fa. Il contesto internazionale resta incerto e si riflette sulle decisioni di famiglie e imprese: il dollaro svalutato sull'euro penalizza le esportazioni, mentre le tensioni geopolitiche alimentano un clima di cautela che frena i consumi. Nell'anno appena trascorso, il valore aggiunto ravennate ha registrato un incremento contenuto, con un profilo trimestrale irregolare e una dinamica complessiva che ha riflettuto la debolezza della domanda interna. I consumi delle famiglie sono cresciuti lentamente, frenati dall'erosione del potere d'acquisto accumulata negli anni di alta inflazione e da una propensione al risparmio che rimane elevata. Gli investimenti hanno mostrato segnali alterni: nel 2025 a soffrire, in particolare, l'Industria, che ha registrato una lieve decrescita del -0,2% (+0,1% le stime per il 2026) e l'Agricoltura (-1,2%; +5,4% le stime per il 2026). Il trend dei Servizi è risultato in modesto aumento (+0,1%; +0,8% le stime per il 2026). Buona resilienza evidenziata dal comparto delle Costruzioni (+8,6%), sostenuta in parte dalla spesa legata alla transizione digitale ed energetica. Il settore estero – evidenzia l'Osservatorio dell'economia della Camera di commercio – ancora offre un contributo disomogeneo. Le esportazioni ravennati, infatti, hanno mostrato fasi di recupero, soprattutto verso i mercati extra UE, ma restano esposte al rallentamento del commercio globale. La bilancia dei pagamenti, dopo le forti tensioni del 2022, ha recuperato un saldo positivo del conto corrente, grazie soprattutto al miglioramento della componente energetica. La posizione patrimoniale netta sull'estero continua a rafforzarsi, un segnale di maggiore solidità.

## Ravenna e Dintorni

### Ravenna

---

l'importante programma messo in campo dal presidente dell'Autorità Portuale, Francesco Benevolo, per il nostro porto: missioni in Europa, eventi nazionali e partecipazione alle principali fiere, per rafforzare il posizionamento del porto di Ravenna come hub strategico per rinfuse, industria e logistica integrata nel sistema italiano ed europeo. Due settimane fa il presidente Benevolo ha presentato a Bruxelles gli asset dello scalo alle istituzioni comunitarie, anche grazie al sostegno della Regione Emilia-Romagna, in vista della programmazione 2028-2035: un passaggio molto importante per valorizzare al massimo le opportunità che possiamo cogliere. Dopo l'attuazione della ZLS, fondamentale per spingere la crescita del PIL a velocità più che doppia, e i consistenti investimenti legati al progetto Hub portuale, le Istituzioni e le Organizzazioni di rappresentanza economica devono essere unite nel portare all'attenzione del Governo le infrastrutture prioritarie per il territorio, in una nuova visione della mobilità emiliano-romagnola che deve diventare realtà». Condividi.

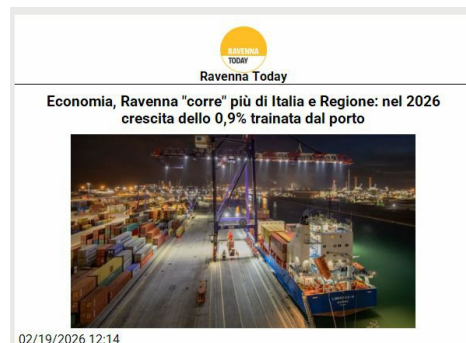


## Ravenna Today

Ravenna

## Economia, Ravenna "corre" più di Italia e Regione: nel 2026 crescita dello 0,9% trainata dal porto

Gli scenari Prometeia delineano un quadro di resilienza nonostante l'incertezza globale. Guberti: "Porto hub strategico, ora avanti uniti per le infrastrutture prioritarie" Tenuto conto del difficile contesto globale ed europeo, gli scenari di previsione formulati da Prometeia restituiscono un quadro di crescita per l'economia ravennate, nel 2026, del +0,9%, dato appena più basso rispetto a quanto ipotizzato tre mesi fa e di qualche decimo di punto superiore sia al valore regionale (+0,8%) che alla media nazionale (+0,7%). Il contesto internazionale resta incerto e si riflette sulle decisioni di famiglie e imprese: il dollaro svalutato sull'euro penalizza le esportazioni, mentre le tensioni geopolitiche alimentano un clima di cautela che frena i consumi. Nell'anno appena trascorso, il valore aggiunto ravennate ha registrato un incremento contenuto, con un profilo trimestrale irregolare e una dinamica complessiva che ha riflettuto la debolezza della domanda interna. I consumi delle famiglie sono cresciuti lentamente, frenati dall'erosione del potere d'acquisto accumulata negli anni di alta inflazione e da una propensione al risparmio che rimane elevata. Gli investimenti hanno mostrato segnali alterni: nel 2025 a soffrire, in particolare, l'industria, che ha registrato una lieve decrescita del -0,2% (+0,1% le stime per il 2026) e l'agricoltura (-1,2%; +5,4% le stime per il 2026). Il trend dei servizi è risultato in modesto aumento (+0,1%; +0,8% le stime per il 2026). Buona resilienza evidenziata dal comparto delle costruzioni (+8,6%), sostenuta in parte dalla spesa legata alla transizione digitale ed energetica. "Una crescita diffusa e sostenibile e una trasformazione strutturale - evidenzia Giorgio Guberti, presidente della Camera di commercio di Ferrara Ravenna - sono passaggi fondamentali per dare vita a un'economia più robusta. La maggior parte delle nostre imprese non ha smesso di credere nel futuro e di portare avanti piani di investimento, seppur in uno scenario funestato dall'incertezza internazionale, da un conflitto bellico tutt'ora in corso e da costi dell'energia ancora lontani da livelli che si possano ritenere anche solo accettabili". "Quando parliamo di scenari dell'economia del territorio - prosegue il presidente - dobbiamo tenere in conto e apprezzare l'importante programma messo in campo dal presidente dell'Autorità portuale Francesco Benevolo per il nostro porto: missioni in Europa, eventi nazionali e partecipazione alle principali fiere, per rafforzare il posizionamento del porto di Ravenna come hub strategico per rinfuse, industria e logistica integrata nel sistema italiano ed europeo". "Due settimane fa il presidente Benevolo ha presentato a Bruxelles gli asset dello scalo alle istituzioni comunitarie, anche grazie al sostegno della Regione Emilia-Romagna, in vista della programmazione 2028-2035: un passaggio molto importante per valorizzare al massimo le opportunità che possiamo cogliere - conclude Guberti -. Dopo l'attuazione della ZIs, fondamentale per spingere la crescita del Pil a velocità più



Gli scenari Prometeia delineano un quadro di resilienza nonostante l'incertezza globale. Guberti: "Porto hub strategico, ora avanti uniti per le infrastrutture prioritarie" Tenuto conto del difficile contesto globale ed europeo, gli scenari di previsione formulati da Prometeia restituiscono un quadro di crescita per l'economia ravennate, nel 2026, del +0,9%, dato appena più basso rispetto a quanto ipotizzato tre mesi fa e di qualche decimo di punto superiore sia al valore regionale (+0,8%) che alla media nazionale (+0,7%). Il contesto internazionale resta incerto e si riflette sulle decisioni di famiglie e imprese: il dollaro svalutato sull'euro penalizza le esportazioni, mentre le tensioni geopolitiche alimentano un clima di cautela che frena i consumi. Nell'anno appena trascorso, il valore aggiunto ravennate ha registrato un incremento contenuto, con un profilo trimestrale irregolare e una dinamica complessiva che ha riflettuto la debolezza della domanda interna. I consumi delle famiglie sono cresciuti lentamente, frenati dall'erosione del potere d'acquisto accumulata negli anni di alta inflazione e da una propensione al risparmio che rimane elevata. Gli investimenti hanno mostrato segnali alterni: nel 2025 a soffrire, in particolare, l'industria, che ha registrato una lieve decrescita del -0,2% (+0,1% le stime per il 2026) e l'agricoltura (-1,2%; +5,4% le stime per il 2026). Il trend dei servizi è risultato in modesto aumento (+0,1%; +0,8% le stime per il 2026). Buona resilienza evidenziata dal comparto delle costruzioni (+8,6%), sostenuta in parte dalla spesa legata alla transizione digitale ed energetica. "Una crescita diffusa e sostenibile e una trasformazione strutturale - evidenzia Giorgio Guberti, presidente della Camera di commercio di Ferrara Ravenna - sono passaggi fondamentali per dare vita a un'economia più robusta. La maggior parte delle nostre imprese non ha smesso di credere nel futuro e di portare avanti piani di investimento, seppur in uno scenario funestato dall'incertezza internazionale, da un conflitto bellico tutt'ora in corso e da costi dell'energia ancora lontani da livelli che si possano ritenere anche solo accettabili". "Quando parliamo di scenari dell'economia del territorio - prosegue il presidente - dobbiamo tenere in conto e apprezzare l'importante programma messo in campo dal presidente dell'Autorità portuale Francesco Benevolo per il nostro porto: missioni in Europa, eventi nazionali e partecipazione alle principali fiere, per rafforzare il posizionamento del porto di Ravenna come hub strategico per rinfuse, industria e logistica integrata nel sistema italiano ed europeo". "Due settimane fa il presidente Benevolo ha presentato a Bruxelles gli asset dello scalo alle istituzioni comunitarie, anche grazie al sostegno della Regione Emilia-Romagna, in vista della programmazione 2028-2035: un passaggio molto importante per valorizzare al massimo le opportunità che possiamo cogliere - conclude Guberti -. Dopo l'attuazione della ZIs, fondamentale per spingere la crescita del Pil a velocità più

## Ravenna Today

### Ravenna

---

che doppia, e i consistenti investimenti legati al progetto Hub **portuale**, le istituzioni e le organizzazioni di rappresentanza economica devono essere unite nel portare all'attenzione del Governo le infrastrutture prioritarie per il territorio, in una nuova visione della mobilità emiliano-romagnola che deve diventare realtà". "Il settore estero - evidenzia l'Osservatorio dell'economia della Camera di commercio - ancora offre un contributo disomogeneo. Le esportazioni ravennati, infatti, hanno mostrato fasi di recupero, soprattutto verso i mercati extra Ue, ma restano esposte al rallentamento del commercio globale. La bilancia dei pagamenti, dopo le forti tensioni del 2022, ha recuperato un saldo positivo del conto corrente, grazie soprattutto al miglioramento della componente energetica. La posizione patrimoniale netta sull'estero continua a rafforzarsi, un segnale di maggiore solidità finanziaria complessiva. Le prospettive per il quadriennio 2025-2028 delineano una crescita moderata ma progressiva, con tassi inferiori all'1% nel breve periodo e un lieve rafforzamento nel medio termine. Uno scenario che richiede politiche attente: sostenere gli investimenti produttivi, rafforzare la produttività e accompagnare la transizione economica trasformando la resilienza in crescita strutturale".

### Intervento urgente di manutenzione straordinaria: il ponte mobile chiude per un'intera notte

La chiusura sarà dalle 22 di oggi, giovedì, sino alle ore 6 di domani, venerdì. Come spiega l'**Autorità Portuale**: "L'intervento si rende necessario alla luce delle prove di funzionamento svolte periodicamente sul ponte per garantirne la massima sicurezza ed efficienza". L'ultimo intervento sul ponte mobile era stato concluso lo scorso settembre.

  
Ravenna Today

**Intervento urgente di manutenzione straordinaria: il ponte mobile chiude per un'intera notte**



02/19/2026 12:59

La chiusura sarà dalle 22 di oggi, giovedì, sino alle ore 6 di domani, venerdì. Come spiega l'Autorità Portuale: "L'intervento si rende necessario alla luce delle prove di funzionamento svolte periodicamente sul ponte per garantirne la massima sicurezza ed efficienza". L'ultimo intervento sul ponte mobile era stato concluso lo scorso settembre.



## Ravenna, ponte mobile chiuso nella notte di giovedì 19 febbraio per manutenzione straordinaria

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale comunica che il ponte mobile sul Canale Candiano sarà chiuso al traffico veicolare dalle ore 22.00 di giovedì 19 febbraio alle ore 6.00 di venerdì 20 febbraio 2026 per consentire interventi di manutenzione straordinaria. La sospensione della circolazione si rende necessaria per l'esecuzione di lavori inderogabili finalizzati a garantire la sicurezza e la piena funzionalità dell'infrastruttura. L'intervento è stato programmato anche alla luce delle periodiche prove di funzionamento effettuate sul ponte, nell'ottica di mantenerne elevati standard di efficienza. Durante la fascia oraria indicata non sarà quindi consentito il transito veicolare. Comment i.



RavennaNotizie.it

**Ravenna, ponte mobile chiuso nella notte di giovedì 19 febbraio per manutenzione straordinaria**



02/19/2026 12:59

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale comunica che il ponte mobile sul Canale Candiano sarà chiuso al traffico veicolare dalle ore 22.00 di giovedì 19 febbraio alle ore 6.00 di venerdì 20 febbraio 2026 per consentire interventi di manutenzione straordinaria. La sospensione della circolazione si rende necessaria per l'esecuzione di lavori inderogabili finalizzati a garantire la sicurezza e la piena funzionalità dell'infrastruttura. L'intervento è stato programmato anche alla luce delle periodiche prove di funzionamento effettuate sul ponte, nell'ottica di mantenerne elevati standard di efficienza. Durante la fascia oraria indicata non sarà quindi consentito il transito veicolare. Comment i.

## Settesere

Ravenna

### Lidi, Marina in sofferenza perché poco accessibile, a Punta gli investimenti di Snam

MARIANNA CARNOLI

Romagna | 20 Febbraio 2026 I lidi ravennati si preparano alla stagione 2026, ma le criticità di Marina e Punta, più volte lamentate dagli operatori economici, sono ancora tante. Durante un recente incontro con questi ultimi, il sindaco di Ravenna, Alessandro Barattoni ha sottolineato come le difficoltà del turismo riguardino tutta la costa romagnola e non possano essere ricondotte ad una o due località. Ha, poi, illustrato i progetti che verranno messi in campo tra i quali la riqualificazione dell'area del bacino pescherecci a Marina di proprietà dell'Autorità portuale che pubblicherà un bando e della cui realizzazione si occuperà il Comune. Inoltre, il Comando logistico della Marina militare ha dato il via libera, lo scorso anno, per i lavori di impermeabilizzazione della banchina nella darsena pescherecci nell'ottica di restituire alla collettività e alle attività ittiche un'area precedentemente degradata, restituendo funzionalità e sicurezza alla banchina. GLI INVESTIMENTI SU MARINA Tra i progetti dell'Amministrazione anche un bando di gara europeo finalizzato ad una strategia integrata e unitaria di comunicazione e promozione di Ravenna con la consapevolezza che il turismo rappresenti uno straordinario volano per la nostra economia e che, quindi, strategicamente, vada implementato. 400 mila euro sono stati stanziati per il progetto di promozione turistica che renda strutturale la presenza non solo di Ravenna, ma anche dei suoi lidi sui mercati esteri. Durante l'incontro, l'assessore ai lavori pubblici, Massimo Camelianani ha parlato dell'investimento di 1.1 milioni di euro per il rifacimento del manto stradale su viale Spalato e in due tratti di viale delle Nazioni, oltre che in via Thaon de Revel e via Vecchi, oggi danneggiato dalle radici dei pini. Lo scorso 10 febbraio, poi, la Giunta ha approvato la realizzazione di una passerella di legno sopraelevata che attraverserà la pineta, da realizzare nell'area di Parco marittimo, ancora da terminare, tra Marina Romea e Porto Corsini. Una variazione al terzo stralcio di lavori che giunge dopo un confronto dell'Amministrazione con i carabinieri forestali di Ravenna per una migliore fruizione dell'ambiente naturale da parte della cittadinanza. Con una piccola modifica ai percorsi ciclabili e pedonali, infatti, pur mantenendo la funzionalità, si punta a ridurre l'impatto sulla vegetazione. Per quanto i progetti siano stati giudicati positivamente, gli operatori economici hanno ribadito con forza quanto Marina di Ravenna, negli anni, sia diventata sempre meno attraente per i turisti, vuoi per la riduzione dei parcheggi per far spazio al Parco marittimo, vuoi per la mancanza di un calendario di eventi estivi che la possa rendere più allettante. VASI (ASCOM): «SERVE UN PIANO DI LUNGO RESPIRO» «Marina soffre molto del fatto che è divisa in due, un unicum rispetto agli altri lidi, perché ha gli stabilimenti distanziati dal centro della località- ha commentato Andrea Vasi, ex consigliere con delega al turismo, oggi funzionario sindacale Ascom-. C'è poi la questione dei parcheggi



02/20/2026 00:01 MARIANNA CARNOLI:  
Romagna | 20 Febbraio 2026 I lidi ravennati si preparano alla stagione 2026, ma le criticità di Marina e Punta, più volte lamentate dagli operatori economici, sono ancora tante. Durante un recente incontro con questi ultimi, il sindaco di Ravenna, Alessandro Barattoni ha sottolineato come le difficoltà del turismo riguardino tutta la costa romagnola e non possano essere ricondotte ad una o due località. Ha, poi, illustrato i progetti che verranno messi in campo tra i quali la riqualificazione dell'area del bacino pescherecci a Marina di proprietà dell'Autorità portuale che pubblicherà un bando e della cui realizzazione si occuperà il Comune. Inoltre, il Comando logistico della Marina militare ha dato il via libera, lo scorso anno, per i lavori di impermeabilizzazione della banchina nella darsena pescherecci nell'ottica di restituire alla collettività e alle attività ittiche un'area precedentemente degradata, restituendo funzionalità e sicurezza alla banchina. GLI INVESTIMENTI SU MARINA Tra i progetti dell'Amministrazione anche un bando di gara europeo finalizzato ad una strategia integrata e unitaria di comunicazione e promozione di Ravenna con la consapevolezza che il turismo rappresenti uno straordinario volano per la nostra economia e che, quindi, strategicamente, vada implementato. 400 mila euro sono stati stanziati per il progetto di promozione turistica che renda strutturale la presenza non solo di Ravenna, ma anche dei suoi lidi sui mercati esteri. Durante l'incontro, l'assessore ai lavori pubblici, Massimo Camelianani ha parlato dell'investimento di 1.1 milioni di euro per il rifacimento del manto stradale su viale Spalato e in due tratti di viale delle Nazioni, oltre che in via Thaon de Revel e via Vecchi, oggi danneggiato dalle radici dei pini. Lo scorso 10 febbraio, poi, la Giunta ha approvato la realizzazione di una passerella di legno sopraelevata che attraverserà la pineta, da realizzare nell'area di Parco marittimo, ancora da terminare, tra Marina Romea e Porto Corsini. Una variazione al terzo stralcio di lavori che giunge dopo un confronto dell'Amministrazione con i carabinieri forestali di Ravenna per una migliore fruizione dell'ambiente naturale da parte della cittadinanza. Con una piccola modifica ai percorsi ciclabili e pedonali, infatti, pur mantenendo la funzionalità, si punta a ridurre l'impatto sulla vegetazione. Per quanto i progetti siano stati giudicati positivamente, gli operatori economici hanno ribadito con forza quanto Marina di Ravenna, negli anni, sia diventata sempre meno attraente per i turisti, vuoi per la riduzione dei parcheggi per far spazio al Parco marittimo, vuoi per la mancanza di un calendario di eventi estivi che la possa rendere più allettante. VASI (ASCOM): «SERVE UN PIANO DI LUNGO RESPIRO» «Marina soffre molto del fatto che è divisa in due, un unicum rispetto agli altri lidi, perché ha gli stabilimenti distanziati dal centro della località- ha commentato Andrea Vasi, ex consigliere con delega al turismo, oggi funzionario sindacale Ascom-. C'è poi la questione dei parcheggi

## Settesere

### Ravenna

---

che sono a pagamento, a differenza di altre località e il senso unico in viale delle Nazioni che, nonostante sia segnalato, ha prodotto diverse multe perché chi vi entra per sbaglio, poi non può tornare indietro generando malcontento nei turisti. Su quest'ultimo, credo, ci vorrebbe più flessibilità da parte della Giunta che, al momento, non ha accettato la proposta degli operatori economici di provare quest'anno ad invertirlo né di introdurre la gratuità del parcheggio al venerdì che potrebbe dare una spinta all'indotto». Vasi sottolinea come Marina abbia delle oggettive criticità logistiche e che nonostante l'Amministrazione spenda molto per il navetto mare «per facilitare ulteriormente gli spostamenti servirebbero più servizi di mobilità che colleghino meglio Ravenna con il suo territorio. Concordo che il turismo balneare romagnolo sia in forte contrazione, ma puntare su collegamenti più veloci con la città potrebbe essere l'inizio di un percorso virtuoso per il rilancio di Marina. La nostra attuale linea mare non è paragonabile alla metromare di Rimini, ad esempio, e credo si potrebbe produrre un'offerta sinergica tra mare e centro città». Sul fatto che, negli ultimi anni, si sia puntato molto sull'indotto delle crociere, porta, però, a fare il punto sull'offerta ricettiva di Marina che non ha strutture di grossa portata come quelle di Lido di Classe o Lido di Savio e che quindi i crocieristi debbano soggiornare a Ravenna prima di imbarcarsi a Porto Corsini. «Marina è una bella località che da tempo soffre il fatto di essere il lido dei ravennati quando dovrebbe poter puntare al turismo vacanziero. In più, negli ultimi anni, anche chi vive a Ravenna ha riscontrato difficoltà nella viabilità per raggiungere la località di mare. Lavorare su eventi che caratterizzino il territorio, con servizi logistici interessanti potrebbe essere un primo passo verso il rilancio che tanto auspicano gli operatori turistici. Bisognerebbe investire su momenti culturali di ampio respiro che qualifichino Marina con un programma che stimoli, di anno in anno, ricorrenze sul territorio. Penso ad una road map decennale, un progetto di più lungo respiro perché una programmazione annuale non può essere sufficiente». PUNTA MARINA: NOVITA' IN ARRIVO Per Punta Marina sono diversi i progetti in campo anche se non tutti potranno vedersi realizzati quest'anno. Il piano di «compensazione» di Snam per il rigassificatore, infatti, ha previsto un importante investimento di 20 milioni che verrà utilizzato per migliorare la fruibilità della località: un nuovo percorso ciclabile di collegamento tra quelli in via Canale Molinetto e in via Trieste e il collegamento del percorso ciclabile fra via Canale Molinetto e via delle Americhe; l'efficientamento della pubblica illuminazione con l'introduzione di lampade a led, ma anche la trasformazione di 80 ettari di terreni agricoli in un'area naturale, tra il parcheggio scambiatore e via dell'Idrovora. Quest'ultima donerà alla cittadinanza un nuovo polmone verde attraversato da percorsi ciclopedonali. La viabilità di Punta Marina verrà rivoluzionata completamente dal 2028 con la creazione di una bretella esterna, i cui lavori sono già in corso, che congiungerà via Trieste e viale dei Navigatori snellendo il traffico interno alla località e collegando il parcheggio scambiatore di via Trieste con il nuovo parcheggio di via Baroncelli. Ad autunno 2027 dovrebbe partire il cantiere per la riqualificazione di viale dei Navigatori che diventerà a senso unico per tutti i veicoli motorizzati ed un lato della carreggiata ospiterà una nuova pista ciclabile: i parcheggi passeranno



## Settesere

Ravenna

---

da 85 a 60 e verranno riqualificate le aree verdi. Entro il prossimo anno, poi, vedranno la luce nuove abitazioni a Punta Marina grazie all'accordo che il Comune ha siglato con il Gruppo Ritmo. Per quanto riguarda, invece, il progetto che vedrà la luce per questa stagione si tratta della modifica del percorso del Navetto mare che o verrà allungato o ne verrà creato uno ex novo. L'estate scorsa, infatti, Snam ha inaugurato un nuovo parcheggio in via Baroncelli a Punta che non ha ancora un collegamento con il trasporto pubblico e l'Amministrazione si sta confrontando con Star Romagna in queste settimane per arrivare ad una soluzione. (Marianna Carnoli).

## Messaggero Marittimo

### Marina di Carrara

#### Marina di Carrara digitalizza i varchi: Circle accelera con il GOS

CARRARA - La trasformazione digitale dei terminal italiani passa sempre più dal controllo intelligente dei varchi. A Marina di Carrara, il percorso compie un nuovo salto di qualità: Circle Group annuncia l'avanzamento del progetto GOS Gate Operating System per l'automazione del terminal di Grendi Trasporti Marittimi, società del Gruppo Grendi certificata B Corp™, con l'implementazione tecnologica sviluppata tramite eXyond e Aitek. Il cuore dell'intervento è l'integrazione tra la piattaforma Sesamo Gate e il modulo Exyond GOS, un sistema concepito per governare in modalità completamente automatizzata i flussi in ingresso e in uscita dal terminal.

L'obiettivo non è solo velocizzare i transiti, ma ripensare l'intero presidio del varco come nodo intelligente della catena logistica portuale. Telecamere evolute e sensori intelligenti consentono il riconoscimento automatico di targhe, codici container e badge degli autisti. Ogni passaggio viene registrato e archiviato in tempo reale, alimentando un sistema centrale capace di monitorare a distanza i movimenti dei mezzi e di intervenire tempestivamente in caso di anomalie. La digitalizzazione non si limita dunque alla raccolta dati,

ma si traduce in un controllo operativo dinamico, con evidenti ricadute su sicurezza, tracciabilità e governance dei flussi. Il collaudo tecnico, effettuato nel novembre 2025 presso il terminal di Marina di Carrara, ha confermato la piena affidabilità della soluzione. Il sistema si integra nativamente con l'infrastruttura informatica dell'operatore portuale e consente la rilevazione automatica dei transiti di mezzi, autisti e UTI, rafforzando la coerenza tra operatività fisica e piattaforme digitali. L'intervento si inserisce nel perimetro del Piano Transizione 4.0/5.0, rientrando tra i beni immateriali ad alto contenuto tecnologico destinati a favorire interconnessione e automazione dei processi logistici. Un passaggio che non riguarda solo l'efficienza, ma la competitività strutturale degli scali italiani in uno scenario in cui la digital supply chain è ormai condizione imprescindibile. Il completamento del secondo varco automatizzato a Marina di Carrara rappresenta un nuovo risultato concreto del progetto GOS e conferma l'impegno di Circle Group nel supportare la trasformazione digitale dei terminal e porti italiani dichiara Luca Abatello, CEO di Circle Group. Grazie all'integrazione tra automazione, intelligenza artificiale e gestione centralizzata dei dati, contribuiamo a rendere le operazioni portuali più efficienti, sicure e sostenibili, in linea con gli obiettivi del Piano Transizione 4.0/5.0 e con i principi del piano industriale Connect 4 Agile Growth'. Con questo ulteriore tassello, Circle consolida la propria posizione come partner tecnologico della portualità nazionale, intercettando una traiettoria ormai chiara: i varchi non sono più semplici punti di accesso, ma piattaforme strategiche di controllo e ottimizzazione dei flussi, capaci di incidere direttamente sulle performance della supply chain.

Messaggero Marittimo.it



#### Marina di Carrara digitalizza i varchi: Circle accelera con il GOS

CARRARA - La trasformazione digitale dei terminal italiani passa sempre più dal controllo intelligente dei varchi. A Marina di Carrara, il percorso compie un nuovo salto di qualità: Circle Group annuncia l'avanzamento del progetto GOS - Gate Operating System - per l'automazione del terminal di Grendi Trasporti Marittimi, società del Gruppo Grendi certificata B Corp&#x2122;, con l'implementazione tecnologica sviluppata tramite eXyond e Aitek.

Il cuore dell'intervento è l'integrazione tra la piattaforma Sesamo Gate e il modulo Exyond GOS, un sistema concepito per governare in modalità completamente automatizzata i flussi in ingresso e in uscita dal terminal.

L'obiettivo non è solo velocizzare i transiti, ma ripensare l'intero presidio del varco come nodo intelligente della catena logistica portuale.

Telecamere evolute e sensori intelligenti consentono il riconoscimento automatico di targhe, codici container e badge degli autisti.

Ogni passaggio viene registrato e archiviato in tempo reale, alimentando un sistema centrale capace di monitorare a distanza i movimenti dei mezzi e di intervenire tempestivamente in caso di anomalie.

Messaggero Marittimo - I contenuti sono di esclusiva proprietà e non possono essere divulgati sotto alcuna forma né con il consenso. Copyright © 2025 - Editori Commerciali Marittimi s.r.l. Sede sociale: Piazza Cavour, 12 - Livorno | Ufficio Registro delle Imprese di Livorno n. 0008020497 | P.Iva 0008020497 | Capitale Sociale € 100.000,00 interamente versati

## Livorno, ADM sequestra in porto 1.200 pentole e padelle indiane non conformi

**Livorno** - I funzionari dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM) di **Livorno** nel corso di un'operazione svolta nel **porto** di **Livorno**, hanno intercettato un carico composto da 1.200 pentole a pressione e padelle risultate non conformi agli standard di sicurezza. Il valore complessivo della merce si aggirava intorno agli 84.000 euro. I prodotti erano sprovvisti della necessaria documentazione tecnica e riportavano marcature CE che, a seguito di verifiche, si sono rivelate false. Il container, proveniente dal subcontinente indiano, era stato individuato dal sistema informatico dell'ADM per un controllo documentale approfondito. Durante le verifiche, sono emerse incongruenze tra la dichiarazione di importazione e i documenti commerciali allegati, circostanza che ha spinto i funzionari a effettuare un'ispezione fisica. In questa fase è stata accertata la presenza di marcature CE graficamente difformi rispetto a quelle previste dalla normativa europea. Alla luce dell'assenza di documentazione tecnica e dei sospetti sulla falsità delle marcature, lo svincolo della merce è stato immediatamente sospeso. L'ADM di **Livorno**, in qualità di autorità di controllo, ha richiesto l'intervento del Ministero delle Imprese e del Made in Italy per la valutazione delle presunte irregolarità. Il Ministero ha confermato le conclusioni dell'Agenzia, concedendo all'azienda importatrice la possibilità di regolarizzare, distruggere o respingere la merce non conforme. Poiché la società non ha aderito alle disposizioni impartite dalle autorità competenti, il personale dell'ADM ha proceduto al sequestro dell'intero lotto. Il legale rappresentante dell'azienda è stato denunciato all'Autorità giudiziaria con l'accusa di tentata frode in commercio e tentata vendita di prodotti industriali con segni mendaci. L'immissione sul mercato di prodotti non sicuri e recanti marcature CE indebite non rappresenta solo un potenziale pericolo per la salute dei consumatori, ma altera anche le dinamiche concorrenziali. La vendita di articoli potenzialmente rischiosi a prezzi inferiori rispetto a quelli conformi costituisce infatti una forma di concorrenza sleale nei confronti delle imprese che operano nel rispetto delle regole. Il sequestro rientra nell'ambito delle attività di controllo capillari svolte dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli per contrastare l'ingresso sul territorio nazionale ed europeo di prodotti non sicuri e privi dei requisiti previsti dalla normativa vigente. Per riscrivere facilmente qualsiasi testo in modo professionale e originale, puoi utilizzare questo strumento: <https://hix.ai/it/paraphrasing-tool/article-rewriter>.



Livorno - I funzionari dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM) di Livorno nel corso di un'operazione svolta nel porto di Livorno, hanno intercettato un carico composto da 1.200 pentole a pressione e padelle risultate non conformi agli standard di sicurezza. Il valore complessivo della merce si aggirava intorno agli 84.000 euro. I prodotti erano sprovvisti della necessaria documentazione tecnica e riportavano marcature CE che, a seguito di verifiche, si sono rivelate false. Il container, proveniente dal subcontinente indiano, era stato individuato dal sistema informatico dell'ADM per un controllo documentale approfondito. Durante le verifiche, sono emerse incongruenze tra la dichiarazione di importazione e i documenti commerciali allegati, circostanza che ha spinto i funzionari a effettuare un'ispezione fisica. In questa fase è stata accertata la presenza di marcature CE graficamente difformi rispetto a quelle previste dalla normativa europea. Alla luce dell'assenza di documentazione tecnica e dei sospetti sulla falsità delle marcature, lo svincolo della merce è stato immediatamente sospeso. L'ADM di Livorno, in qualità di autorità di controllo, ha richiesto l'intervento del Ministero delle Imprese e del Made in Italy per la valutazione delle presunte irregolarità. Il Ministero ha confermato le conclusioni dell'Agenzia, concedendo all'azienda importatrice la possibilità di regolarizzare, distruggere o respingere la merce non conforme. Poiché la società non ha aderito alle disposizioni impartite dalle autorità competenti, il personale dell'ADM ha proceduto al sequestro dell'intero lotto. Il legale rappresentante dell'azienda è stato denunciato all'Autorità giudiziaria con l'accusa di tentata frode in commercio e tentata vendita di prodotti industriali con segni mendaci. L'immissione sul mercato di prodotti non sicuri e recanti marcature CE indebite non rappresenta solo un potenziale pericolo per la salute dei consumatori, ma altera anche le dinamiche concorrenziali. La vendita di articoli potenzialmente



## Sulla strada dell'accordo di programma per Jsw c'è il nodo del porto di Piombino

LEONARDO TESTAI

Senza la nuova banchina per Metinvest c'è da stabilire le modalità di coabitazione: nuovo incontro al Mimit a Roma. Leonardo Testai La coabitazione fra Jsw e Metinvest a Piombino non riguarderà soltanto l'area siderurgica ex Lucchini, ma anche il porto: e proprio questa incognita, secondo quanto emerso dall'ultimo incontro dei sindacati con i rappresentanti di Jsw, frena la firma dell'accordo di programma relativo al gruppo Jindal, dopo la firma dell'accordo Metinvest avvenuta ormai mesi fa. Giovedì 19 febbraio diventa dunque un'altra giornata di attesa in questo caso, dell'ennesimo incontro presso il ministero delle Imprese e del Made in Italy mentre un problema tecnico come il cedimento del sottoforno del treno rotaie mette in allarme i sindacati anche dal punto di vista della tenuta dello stabilimento. Le dichiarazioni di Macelloni (Fiom) Jsw dichiara che è prontissima anche domani a firmare l'accordo di programma, ma che la difficoltà nasce dall'area portuale, ovvero dalla banchina, perché quella che era stata promessa a Metinvest nel suo accordo di programma lo Stato e l'Autorità portuale non hanno i soldi per farla, rivela Mauro Macelloni, sindacalista Fiom. La soluzione diventa

utilizzare la banchina esistente dice -, che ha una parte a spiovente nel mare che oggi non è utilizzabile perché ci va fatto un importante intervento di manutenzione, e la parte a terra. Allora, Metinvest chiede che nell'accordo di programma di Jsw le venga data la parte che va a mare, e la stessa Metinvest farà gli investimenti necessari per poterla utilizzare. Jsw dice che un pezzo di quella banchina deve invece rimanere a suo uso, perché altrimenti non scaricherebbero le navi: e questo sembra che rallenti l'accordo di programma. Da Jsw a Magona, lo stallo della siderurgia Una soluzione al tema della banchina, dunque, potrebbe essere necessaria per uscire dallo stallo attuale, nel quale il Comune non procede alla variante urbanistica senza che con l'accordo di programma Jsw si assuma i suoi obblighi ambientali, economici e occupazionali, e Jsw senza la variante non procede al revamping del treno rotaie per il quale ha già acquistato e portato a Piombino materiali per oltre 50 milioni di euro. Ci sono un po' di problemi, ammette il sindaco Francesco Ferrari. Confido però aggiunge che, attraverso la professionalità e la collaborazione degli enti pubblici tutti si possa arrivare a sottoscrivere un accordo di programma veloce che dia le stesse garanzie del precedente. Ferrari ha spiegato che il Comune sta trattando per arretrare sempre più le aree industriali rispetto alla città, forti anche del fatto che il territorio che fino ad oggi l'industria piombinese ha occupato era di gran lunga superiore rispetto a quello che effettivamente serviva. Magona, a rischio la convocazione del 25 febbraio Ma è tutta la siderurgia piombinese a essere ferma. Stiamo aspettando il 25 la convocazione al Ministero osserva Macelloni -, ma Liberty Magona è un'azienda che è fallita e a cui il giudice non ha ancora concesso la Cnc, è ancora nella fase di domanda aperta



Senza la nuova banchina per Metinvest c'è da stabilire le modalità di coabitazione: nuovo incontro al Mimit a Roma. Leonardo Testai La coabitazione fra Jsw e Metinvest a Piombino non riguarderà soltanto l'area siderurgica ex Lucchini, ma anche il porto: e proprio questa incognita, secondo quanto emerso dall'ultimo incontro dei sindacati con i rappresentanti di Jsw, frena la firma dell'accordo di programma relativo al gruppo Jindal, dopo la firma dell'accordo Metinvest avvenuta ormai mesi fa. Giovedì 19 febbraio diventa dunque un'altra giornata di attesa - in questo caso, dell'ennesimo incontro presso il ministero delle Imprese e del Made in Italy - mentre un problema tecnico come il cedimento del sottoforno del treno rotaie mette in allarme i sindacati anche dal punto di vista della tenuta dello stabilimento. Le dichiarazioni di Macelloni (Fiom) "Jsw dichiara che è prontissima anche domani a firmare l'accordo di programma, ma che la difficoltà nasce dall'area portuale, ovvero dalla banchina, perché quella che era stata promessa a Metinvest nel suo accordo di programma lo Stato e l'Autorità portuale non hanno i soldi per farla", rivela Mauro Macelloni, sindacalista Fiom. "La soluzione diventa utilizzare la banchina esistente - dice -, che ha una parte a spiovente nel mare che oggi non è utilizzabile perché ci va fatto un importante intervento di manutenzione, e la parte a terra. Allora, Metinvest chiede che nell'accordo di programma di Jsw le venga data la parte che va a mare, e la stessa Metinvest farà gli investimenti necessari per poterla utilizzare. Jsw dice che un pezzo di quella banchina deve invece rimanere a suo uso, perché altrimenti non scaricherebbero le navi: e questo sembra che rallenti l'accordo di programma". Da Jsw a Magona, lo stallo della siderurgia Una soluzione al tema della banchina, dunque, potrebbe essere necessaria per uscire dallo stallo attuale, nel quale il Comune non procede alla variante urbanistica senza che con l'accordo di

## Toscana24 Sole24Ore

Piombino, Isola d' Elba

---

e questo blocca l'ingresso di Trasteel. Non c'è ancora l'atto del giudice che l'approva, siamo ancora nella fase precedente. E questi ritardi, secondo noi, vengono dal fatto che Liberty non riesce a dare quelle garanzie che il giudice per approvare la Cnc ha chiesto. Il rischio è che se non si va a un'amministrazione straordinaria, come avevamo chiesto noi sindacati, è che si possano allungare i tempi, ma Liberty non ha più tempo perché già questo mese i lavoratori hanno riscosso il 50% di stipendio, e se continua a non lavorare per il prossimo mese il rischio è che rimaniamo a zero. Il punto anche in commissione al Senato La situazione di Piombino è stata anche al centro di una seduta della IX commissione del Senato per le aree di crisi industriale complesse. Sono passati ben 13 anni dal riconoscimento di Piombino come area di crisi industriale complessa ha detto Lorenzo Fusco (Uilm) Onestamente però, tranne questa definizione e tranne l'utilizzo sempre più diffuso di ammortizzatori sociali, non si sono viste azioni concrete per riqualificare questo territorio, l'unico risultato concreto è che siamo passati da oltre 2.400 lavoratori diretti a circa 1.300. Zero bonifiche, zero investimenti. L'allarme, a giudizio di Fusco, è soprattutto per la Magona, da anni ostaggio del gruppo Liberty aggiunge Fusco Ci aspettiamo il 25 febbraio, quando ci sarà il prossimo incontro al Ministero, di avere certezze sul passaggio al gruppo Trasteel. Sul tema il presidente della delegazione livornese di Confindustria Toscana Centro e costa, Piero Neri, ha mostrato un cauto ottimismo: E' uno stabilimento che ha sempre goduto di ottima salute e di richieste di mercato. Quindi mi auguro che anche questa crisi finanziaria che attanaglia lo stabilimento possa essere risolta. Leonardo Testai Condividi.

## Adsp del Mare Adriatico Centrale

### Ancona e porti dell'Adriatico centrale

#### Porto di Ancona: al via la stagione 2026 delle crociere

È cominciata la stagione delle crociere nel porto di Ancona. La prima nave attraccata è stata Viking Star, arrivata alle 7 da Venezia. Viking Star è una nave da crociera di lusso. Con una stazza di circa 47.800 tonnellate, può ospitare fino a 930 passeggeri in 465 cabine, allestite con un design scandinavo raffinato. Gli itinerari culturali sono una delle offerte della compagnia Viking in cui la storia e il patrimonio architettonico della città di Ancona e delle Marche trovano la perfetta collocazione. Alla stessa nave spetterà il 6 dicembre la chiusura del calendario crocieristico, che comprende al momento 45 toccate complessive. La stagione crocieristica proseguirà il 3 aprile con l'arrivo di Msc Lirica, la prima delle 30 toccate della compagnia di navigazione Msc Crociere. La nave, che ha una lunghezza di 274,9 metri e la capacità di ospitare fino a 2.679 passeggeri, attraccherà nello scalo dorico ogni venerdì fino al 23 ottobre. Il calendario 2026, insieme a Msc Crociere, comprenderà altre cinque compagnie di navigazione. Viking sarà nel porto di Ancona anche con la nave Viking Sea. Marella Cruises tornerà con Marella Explorer 2 così come Ponant con le navi Le Boreal, Le Bougainville e Le Dumont D'Urville. Club Med arriverà con il veliero da sogno, a cinque alberi, Club Med 2 mentre la compagnia Polar Cruises con Douglas Mawson. Quest'ultima nave, insieme a Le Boreal e Viking Sea, giungerà per la prima volta nello scalo. Quella che è appena iniziata sarà una lunga stagione per le crociere nel porto di Ancona ha commentato Vincenzo Garofalo, Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale. «Saranno undici mesi dedicati all'accoglienza dei crocieristi da parte della comunità portuale, di Ancona e delle Marche dove vengono organizzate numerose escursioni da parte delle compagnie. Un'opportunità per contribuire alla crescita dell'economia marittima e cittadina ma soprattutto una grande occasione per favorire la conoscenza e la scoperta turistica di questa nostra bella regione».





## Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

### Ancona, riattivazione della Stazione Marittima: convocato il tavolo tecnico per il 2 marzo

L'obiettivo è definire il cronoprogramma per il ripristino di uno snodo considerato vitale non solo per il capoluogo, ma per l'intera rete regionale ANCONA - Accelerazione sulla riattivazione della Stazione Marittima di Ancona. L'assessorato alle Infrastrutture della Regione Marche ha convocato per il prossimo 2 marzo, a Palazzo Leopardi, il tavolo tecnico con Rete Ferroviaria Italiana (Rfi), assessore regionale al porto, **Autorità di sistema portuale** e Comune di Ancona. L'obiettivo è definire il cronoprogramma per il ripristino di uno snodo considerato vitale non solo per il capoluogo, ma per l'intera rete regionale. «Lavoriamo per concretizzare i principi di interconnessione e intermodalità del Piano Marche 2032 - ha dichiarato l'assessore Francesco Baldelli - e Ancona Marittima si inserisce perfettamente nel rilancio dei collegamenti su ferro: dal raddoppio della Orte-Falconara al potenziamento della Linea Adriatica, fino alla previsione di un anello ferroviario marchigiano che colleghi Fano, Urbino e Fabriano». Secondo la visione della Regione, la riapertura della stazione rappresenta il tassello mancante per collegare i grandi flussi di traffico con il cuore della città e del porto. «Su questo importante anche il confronto di idee con il collega Bugaro che si occupa del nostro porto», afferma l'assessore Baldelli - e i collegamenti di 'ultimo miglio' sono protagonisti per connettere velocemente e in sicurezza le grandi infrastrutture con il tessuto urbano. È una visione strategica a vantaggio del turismo e dell'economia di tutto il territorio». Durante l'incontro, Rfi presenterà le soluzioni progettuali elaborate su richiesta di Regione e Comune. «La riapertura al traffico è un obiettivo prioritario - conclude Baldelli - stiamo mettendo le Marche sui binari giusti della crescita e dello sviluppo».



02/19/2026 11:46

L'obiettivo è definire il cronoprogramma per il ripristino di uno snodo considerato vitale non solo per il capoluogo, ma per l'intera rete regionale ANCONA - Accelerazione sulla riattivazione della Stazione Marittima di Ancona. L'assessorato alle Infrastrutture della Regione Marche ha convocato per il prossimo 2 marzo, a Palazzo Leopardi, il tavolo tecnico con Rete Ferroviaria Italiana (Rfi), assessore regionale al porto, Autorità di sistema portuale e Comune di Ancona. L'obiettivo è definire il cronoprogramma per il ripristino di uno snodo considerato vitale non solo per il capoluogo, ma per l'intera rete regionale. «Lavoriamo per concretizzare i principi di interconnessione e intermodalità del Piano Marche 2032 - ha dichiarato l'assessore Francesco Baldelli - e Ancona Marittima si inserisce perfettamente nel rilancio dei collegamenti su ferro: dal raddoppio della Orte-Falconara al potenziamento della Linea Adriatica, fino alla previsione di un anello ferroviario marchigiano che colleghi Fano, Urbino e Fabriano». Secondo la visione della Regione, la riapertura della stazione rappresenta il tassello mancante per collegare i grandi flussi di traffico con il cuore della città e del porto. «Su questo importante anche il confronto di idee con il collega Bugaro che si occupa del nostro porto», afferma l'assessore Baldelli - e i collegamenti di 'ultimo miglio' sono protagonisti per connettere velocemente e in sicurezza le grandi infrastrutture con il tessuto urbano. È una visione strategica a vantaggio del turismo e dell'economia di tutto il territorio». Durante l'incontro, Rfi presenterà le soluzioni progettuali elaborate su richiesta di Regione e Comune. «La riapertura al traffico è un obiettivo prioritario - conclude Baldelli - stiamo mettendo le Marche sui binari giusti della crescita e dello sviluppo».

## Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

### Porto di Ancona, al via la stagione delle crociere 2026: 45 toccate e 6 compagnie per 11 mesi di turismo internazionale

La Viking Star è la prima nave approdata questa mattina alle 7 nello scalo dorico. Fino a dicembre le compagnie proporranno tour ed esperienze alla scoperta del patrimonio storico, artistico e paesaggistico della città e della regione **ANCONA** - Con l'arrivo della Viking Star, approdata questa mattina alle 7 al **porto di Ancona**, prende il via la stagione crocieristica nello scalo dorico. Viking Star è una nave da crociera di lusso e, con una stazza di circa 47.800 tonnellate, può ospitare fino a 930 passeggeri in 465 cabine, allestite con un design scandinavo raffinato. Gli itinerari culturali sono una delle offerte della compagnia Viking in cui la storia e il patrimonio architettonico della città di **Ancona** e delle Marche trovano la perfetta collocazione. Alla stessa nave spetterà il 6 dicembre la chiusura del calendario crocieristico, che comprende al momento 45 toccate complessive. La stagione crocieristica proseguirà il 3 aprile con l'arrivo di Msc Lirica, la prima delle 30 toccate della compagnia di navigazione Msc Crociere. La nave, che ha una lunghezza di 274,9 metri e la capacità di ospitare fino a 2.679 passeggeri, attraccherà nello scalo dorico ogni venerdì fino al 23 ottobre. Il calendario 2026, insieme a Msc Crociere, comprenderà altre cinque compagnie di navigazione. Viking sarà nel **porto di Ancona** anche con la nave Viking Sea. Marella Cruises tornerà con Marella Explorer 2 così come Ponant con le navi Le Boreal, Le Bougainville e Le Dumont D'Urville. Club Med arriverà con il veliero da sogno, a cinque alberi, Club Med 2 e mentre la compagnia Polar Cruises con Douglas Mawson. Quest'ultima nave, insieme a Le Boreal e Viking Sea, giungerà per la prima volta nello scalo. «Quella che è appena iniziata sarà una lunga stagione per le crociere nel **porto di Ancona** - ha commentato Vincenzo Garofalo, presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale -. Saranno undici mesi dedicati all'accoglienza dei crocieristi da parte della comunità portuale, di **Ancona** e delle Marche dove vengono organizzate numerose escursioni da parte delle compagnie. Un'opportunità per contribuire alla crescita dell'economia marittima e cittadina ma soprattutto una grande occasione per favorire la conoscenza e la scoperta turistica di questa nostra bella regione».



La Viking Star è la prima nave approdata questa mattina alle 7 nello scalo dorico. Fino a dicembre le compagnie proporranno tour ed esperienze alla scoperta del patrimonio storico, artistico e paesaggistico della città e della regione ANCONA - Con l'arrivo della Viking Star, approdata questa mattina alle 7 al porto di Ancona, prende il via la stagione crocieristica nello scalo dorico. Viking Star è una nave da crociera di lusso e, con una stazza di circa 47.800 tonnellate, può ospitare fino a 930 passeggeri in 465 cabine, allestite con un design scandinavo raffinato. Gli itinerari culturali sono una delle offerte della compagnia Viking in cui la storia e il patrimonio architettonico della città di Ancona e delle Marche trovano la perfetta collocazione. Alla stessa nave spetterà il 6 dicembre la chiusura del calendario crocieristico, che comprende al momento 45 toccate complessive. La stagione crocieristica proseguirà il 3 aprile con l'arrivo di Msc Lirica, la prima delle 30 toccate della compagnia di navigazione Msc Crociere. La nave, che ha una lunghezza di 274,9 metri e la capacità di ospitare fino a 2.679 passeggeri, attraccherà nello scalo dorico ogni venerdì fino al 23 ottobre. Il calendario 2026, insieme a Msc Crociere, comprenderà altre cinque compagnie di navigazione. Viking sarà nel porto di Ancona anche con la nave Viking Sea. Marella Cruises tornerà con Marella Explorer 2 così come Ponant con le navi Le Boreal, Le Bougainville e Le Dumont D'Urville. Club Med arriverà con il veliero da sogno, a cinque alberi, Club Med 2 e mentre la compagnia Polar Cruises con Douglas Mawson. Quest'ultima nave, insieme a Le Boreal e Viking Sea, giungerà per la prima volta nello scalo. «Quella che è appena iniziata sarà una lunga stagione per le crociere nel porto di Ancona - ha

## Via a stagione delle crociere ad Ancona, l'attracco della Viking star

Il calendario prevede 45 toccate fino al 6 dicembre. Garofalo: "Occasione per il turismo" Al porto di Ancona è iniziata la stagione delle crociere 2026: la prima nave ad attraccare è stata Viking Star, arrivata alle 7 da Venezia. Il calendario comprende al momento 45 toccate e si chiuderà il 6 dicembre, sempre con Viking Star. Il prossimo appuntamento è il 3 aprile, con Msc Lirica che attraccherà ogni venerdì fino al 23 ottobre per un totale di 30 toccate. La nave può ospitare fino a 2.679 passeggeri. Insieme a Msc Crociere, la stagione coinvolge altre navi da crociera: Viking, Marella Cruises, Ponant, Club Med e Polar Cruises. Tre navi - Douglas Mawson, Le Boreal e Viking Sea - approdano per la prima volta nello scalo. "Saranno undici mesi dedicati all'accoglienza dei crocieristi", dice Vincenzo Garofalo, presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, che parla di "grande occasione per favorire la conoscenza turistica" della regione.



02/19/2026 15:03



Il calendario prevede 45 toccate fino al 6 dicembre. Garofalo: "Occasione per il turismo" Al porto di Ancona è iniziata la stagione delle crociere 2026: la prima nave ad attraccare è stata Viking Star, arrivata alle 7 da Venezia. Il calendario comprende al momento 45 toccate e si chiuderà il 6 dicembre, sempre con Viking Star. Il prossimo appuntamento è il 3 aprile, con Msc Lirica che attraccherà ogni venerdì fino al 23 ottobre per un totale di 30 toccate. La nave può ospitare fino a 2.679 passeggeri. Insieme a Msc Crociere, la stagione coinvolge altre navi da crociera: Viking, Marella Cruises, Ponant, Club Med e Polar Cruises. Tre navi - Douglas Mawson, Le Boreal e Viking Sea - approdano per la prima volta nello scalo. "Saranno undici mesi dedicati all'accoglienza dei crocieristi", dice Vincenzo Garofalo, presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, che parla di "grande occasione per favorire la conoscenza turistica" della regione.



## Porto di Ancona, al via la stagione 2026 delle crociere: ci saranno 45 "toccate", il 3 aprile arriva Msc Lirica

ANCONA - È cominciata la stagione delle crociere nel porto di Ancona. La prima nave attraccata è stata Viking Star, arrivata alle 7 da Venezia. La crociera di lusso Viking Star è una nave da crociera di lusso. Con una stazza di circa 47.800 tonnellate, può ospitare fino a 930 passeggeri in 465 cabine, allestite con un design scandinavo raffinato. Gli itinerari culturali sono una delle offerte della compagnia Viking in cui la storia e il patrimonio architettonico della città di Ancona e delle Marche trovano la perfetta collocazione. Alla stessa nave spetterà il 6 dicembre la chiusura del calendario crocieristico, che comprende al momento 45 toccate complessive. La stagione La stagione crocieristica proseguirà il 3 aprile con l'arrivo di Msc Lirica, la prima delle 30 toccate della compagnia di navigazione Msc Crociere. La nave, che ha una lunghezza di 274,9 metri e la capacità di ospitare fino a 2.679 passeggeri, attraccherà nello scalo dorico ogni venerdì fino al 23 ottobre. Il calendario 2026, insieme a Msc Crociere, comprenderà altre cinque compagnie di navigazione. AD Viking sarà nel porto di Ancona anche con la nave Viking Sea. Marella Cruises tornerà con Marella Explorer 2 così come Ponant con le navi Le Boreal, Le Bougainville e Le Dumont D'Urville. Club Med arriverà con il veliero da sogno, a cinque alberi, Club Med 2 e mentre la compagnia Polar Cruises con Douglas Mawson. Quest'ultima nave, insieme a Le Boreal e Viking Sea, giungerà per la prima volta nello scalo. «Quella che è appena iniziata sarà una lunga stagione per le crociere nel porto di Ancona - ha commentato Vincenzo Garofalo, Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale -. Saranno undici mesi dedicati all'accoglienza dei crocieristi da parte della comunità portuale, di Ancona e delle Marche dove vengono organizzate numerose escursioni da parte delle compagnie. Un'opportunità per contribuire alla crescita dell'economia marittima e cittadina ma soprattutto una grande occasione per favorire la conoscenza e la scoperta turistica di questa nostra bella regione» © RIPRODUZIONE RISERVATA.



02/19/2026 16:01

ANCONA - È cominciata la stagione delle crociere nel porto di Ancona. La prima nave attraccata è stata Viking Star, arrivata alle 7 da Venezia. La crociera di lusso Viking Star è una nave da crociera di lusso. Con una stazza di circa 47.800 tonnellate, può ospitare fino a 930 passeggeri in 465 cabine, allestite con un design scandinavo raffinato. Gli itinerari culturali sono una delle offerte della compagnia Viking in cui la storia e il patrimonio architettonico della città di Ancona e delle Marche trovano la perfetta collocazione. Alla stessa nave spetterà il 6 dicembre la chiusura del calendario crocieristico, che comprende al momento 45 toccate complessive. La stagione La stagione crocieristica proseguirà il 3 aprile con l'arrivo di Msc Lirica, la prima delle 30 toccate della compagnia di navigazione Msc Crociere. La nave, che ha una lunghezza di 274,9 metri e la capacità di ospitare fino a 2.679 passeggeri, attraccherà nello scalo dorico ogni venerdì fino al 23 ottobre. Il calendario 2026, insieme a Msc Crociere, comprenderà altre cinque compagnie di navigazione. AD Viking sarà nel porto di Ancona anche con la nave Viking Sea. Marella Cruises tornerà con Marella Explorer 2 così come Ponant con le navi Le Boreal, Le Bougainville e Le Dumont D'Urville. Club Med arriverà con il veliero da sogno, a cinque alberi, Club Med 2 e mentre la compagnia Polar Cruises con Douglas Mawson. Quest'ultima nave, insieme a Le Boreal e Viking Sea, giungerà per la prima volta nello scalo. «Quella che è appena iniziata sarà una lunga stagione per le crociere nel porto di Ancona - ha commentato Vincenzo Garofalo, Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale -. Saranno undici mesi dedicati all'accoglienza dei crocieristi da parte della comunità portuale, di Ancona e delle Marche dove vengono organizzate numerose escursioni da parte delle compagnie. Un'opportunità per contribuire alla crescita dell'economia marittima e cittadina ma soprattutto una grande occasione per favorire la conoscenza e la scoperta turistica di questa nostra bella regione» © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Riapertura della stazione marittima: in Regione arriva il primo progetto, summit il 2 marzo

ANCONA Novità in arrivo al binario 1. È previsto per lunedì 2 marzo, a Palazzo Leopardi, il primo summit del 2026 sulla riattivazione della stazione marittima di Ancona. Presenti, oltre alla Regione, anche Rete Ferroviaria Italiana (Rfi), l'**Autorità portuale** e il Comune. Ad annunciarlo, ieri, l'assessore regionale alle Infrastrutture Francesco Baldelli. APPROFONDIMENTI I PROGETTI Porto, il 2026 è delle infrastrutture: in ballo opere per oltre 400 milioni LE OSSERVAZIONI Hub crociere al molo Clementino, l'Antitrust: «Bando per la gestione? Sleale, va ripubblicato» Le novità Nel corso dell'incontro, Rfi presenterà agli altri attori coinvolti una bozza del Documento di Fattibilità Tecnico-Economica dell'infrastruttura necessaria a riportare i treni in porto, dopo lo stop nel dicembre 2015. I tecnici sottoporranno alla politica le varie alternative progettuali disponibili per superare le interferenze con il traffico veicolare, in particolare il passaggio a livello del Mandracchio, che già dieci anni fa avevano portato alla cancellazione della fermata marittima. «I collegamenti di 'ultimo miglio' sono protagonisti per connettere velocemente e in sicurezza le grandi infrastrutture con il tessuto urbano» commenta Baldelli.

Sulla stessa lunghezza d'onda il sindaco Silvetti, che durante la campagna elettorale del 2023 aveva sostenuto fin dall'inizio la necessità di riattivare lo scalo marittimo. Un'infrastruttura che permetterebbe così di collegare il centro di Ancona con la stazione e con le altre città della costa marchigiana. I temi aperti Quanto a costi ed entità dei lavori, ancora non ci sono informazioni a riguardo. Quello che è certo, è che Rfi (con fondi propri o ministeriali) dovrà provvedere alla ricostruzione della linea elettrica aerea necessaria ad alimentare i convogli che raggiungeranno la città, su 2 o 3 binari. Gli altri fasci di binari, oggi presenti, dovrebbero essere invece rimossi. Da sciogliere il nodo del passaggio a livello, in particolare di quello del Mandracchio. Tempi? Almeno 2, forse 3 anni. Il passato Nel 2015, quando si prese la decisione di chiudere Ancona Marittima, si era stimato un costo di circa 2 milioni di euro per la messa in sicurezza del passaggio, condizione essenziale per la prosecuzione dell'attività secondo l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria. All'epoca, però, si decise di non affrontare l'investimento, tanto che il 12 dicembre 2015, alle 15,36, da Ancona Marittima partì l'ultimo treno. Un servizio, quello del collegamento ferroviario tra la stazione centrale e il porto (e, quindi, la città) che ormai più di 10 anni fa aveva un costo di 820mila euro all'anno per la Regione. A fronte, però, di 660 passeggeri in discesa e 330 in salita ogni giorno. Probabilmente oggi serviranno ben più di 2 milioni di euro per rimettere in sesto il collegamento ferroviario. E bisognerà trovare il modo di aumentare anche l'interesse della città e dell'utenza nei confronti della soluzione su ferro. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



ANCONA Novità in arrivo al binario 1. È previsto per lunedì 2 marzo, a Palazzo Leopardi, il primo summit del 2026 sulla riattivazione della stazione marittima di Ancona. Presenti, oltre alla Regione, anche Rete Ferroviaria Italiana (Rfi), l'Autorità portuale e il Comune. Ad annunciarlo, ieri, l'assessore regionale alle Infrastrutture Francesco Baldelli. APPROFONDIMENTI I PROGETTI Porto, il 2026 è delle infrastrutture: in ballo opere per oltre 400 milioni LE OSSERVAZIONI Hub crociere al molo Clementino, l'Antitrust: «Bando per la gestione? Sleale, va ripubblicato» Le novità Nel corso dell'incontro, Rfi presenterà agli altri attori coinvolti una bozza del Documento di Fattibilità Tecnico-Economica dell'infrastruttura necessaria a riportare i treni in porto, dopo lo stop nel dicembre 2015. I tecnici sottoporranno alla politica le varie alternative progettuali disponibili per superare le interferenze con il traffico veicolare, in particolare il passaggio a livello del Mandracchio, che già dieci anni fa avevano portato alla cancellazione della fermata marittima. «I collegamenti di 'ultimo miglio' sono protagonisti per connettere velocemente e in sicurezza le grandi infrastrutture con il tessuto urbano» commenta Baldelli. Sulla stessa lunghezza d'onda il sindaco Silvetti, che durante la campagna elettorale del 2023 aveva sostenuto fin dall'inizio la necessità di riattivare lo scalo marittimo. Un'infrastruttura che permetterebbe così di collegare il centro di Ancona con la stazione e con le altre città della costa marchigiana. I temi aperti Quanto a costi ed entità dei lavori, ancora non ci sono informazioni a riguardo. Quello che è certo, è che Rfi (con fondi propri o ministeriali) dovrà provvedere alla ricostruzione della linea elettrica aerea necessaria ad alimentare i convogli che raggiungeranno la città, su 2 o 3 binari. Gli altri fasci di binari, oggi presenti, dovrebbero essere invece rimossi. Da sciogliere il nodo del passaggio a livello, in particolare di quello del Mandracchio. Tempi? Almeno 2, forse 3 anni. Il passato Nel 2015, quando si prese

## Il Nautilus

### Ancona e porti dell'Adriatico centrale

## PORTO DI ANCONA: AL VIA LA STAGIONE 2026 DELLE CROCIERE

Ancona - È cominciata la stagione delle crociere nel porto di Ancona. La prima nave attraccata è stata Viking Star, arrivata alle 7 da **Venezia**. Viking Star è una nave da crociera di lusso. Con una stazza di circa 47.800 tonnellate, può ospitare fino a 930 passeggeri in 465 cabine, allestite con un design scandinavo raffinato. Gli itinerari culturali sono una delle offerte della compagnia Viking in cui la storia e il patrimonio architettonico della città di Ancona e delle Marche trovano la perfetta collocazione. Alla stessa nave spetterà il 6 dicembre la chiusura del calendario crocieristico, che comprende al momento 45 toccate complessive. La stagione crocieristica proseguirà il 3 aprile con l'arrivo di Msc Lirica, la prima delle 30 toccate della compagnia di navigazione Msc Crociere. La nave, che ha una lunghezza di 274,9 metri e la capacità di ospitare fino a 2.679 passeggeri, attraccherà nello scalo dorico ogni venerdì fino al 23 ottobre. Il calendario 2026, insieme a Msc Crociere, comprenderà altre cinque compagnie di navigazione. Viking sarà nel porto di Ancona anche con la nave Viking Sea. Marella Cruises tornerà con Marella Explorer 2 così come Ponant con le navi Le Boreal, Le Bougainville e Le Dumont D'Urville. Club Med arriverà con il veliero da sogno, a cinque alberi, Club Med 2 e mentre la compagnia Polar Cruises con Douglas Mawson. Quest'ultima nave, insieme a Le Boreal e Viking Sea, giungerà per la prima volta nello scalo. "Quella che è appena iniziata sarà una lunga stagione per le crociere nel porto di Ancona - ha commentato Vincenzo Garofalo, Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale -. Saranno undici mesi dedicati all'accoglienza dei crocieristi da parte della comunità portuale, di Ancona e delle Marche dove vengono organizzate numerose escursioni da parte delle compagnie. Un'opportunità per contribuire alla crescita dell'economia marittima e cittadina ma soprattutto una grande occasione per favorire la conoscenza e la scoperta turistica di questa nostra bella regione".





Informatore Navale

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

ADSP DEL MARE ADRIATICO CENTRALE - PORTO DI ANCONA: AL VIA LA STAGIONE 2026 DELLE CROCIERE

È cominciata la stagione delle crociere nel porto di Ancona, la prima toccata della Viking Star, il 3 aprile arriverà Msc Lirica che sarà ogni venerdì nello scalo. Una lunga stagione di undici mesi per lo sviluppo dell'economia marittima e del turismo "Quella che è appena iniziata sarà una lunga stagione per le crociere nel porto di Ancona - ha commentato Vincenzo Garofalo, Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale - Saranno undici mesi dedicati all'accoglienza dei crocieristi da parte della comunità portuale, di Ancona e delle Marche dove vengono organizzate numerose escursioni da parte delle compagnie. Un'opportunità per contribuire alla crescita dell'economia marittima e cittadina ma soprattutto una grande occasione per favorire la conoscenza e la scoperta turistica di questa nostra bella regione". La prima nave attraccata è stata Viking Star, arrivata alle 7 da Venezia. Viking Star è una nave da crociera di lusso. Con una stazza di circa 47.800 tonnellate, può ospitare fino a 930 passeggeri in 465 cabine, allestite con un design scandinavo raffinato. Gli itinerari culturali sono una delle offerte della compagnia Viking in cui la storia e il patrimonio architettonico della città di Ancona e delle Marche trovano la perfetta collocazione. Alla stessa nave spetterà il 6 dicembre la chiusura del calendario crocieristico, che comprende al momento 45 toccate complessive. La stagione crocieristica proseguirà il 3 aprile con l'arrivo di Msc Lirica, la prima delle 30 toccate della compagnia di navigazione Msc Crociere. La nave, che ha una lunghezza di 274,9 metri e la capacità di ospitare fino a 2.679 passeggeri, attraccherà nello scalo dorico ogni venerdì fino al 23 ottobre. Il calendario 2026, insieme a Msc Crociere, comprenderà altre cinque compagnie di navigazione. Viking sarà nel porto di Ancona anche con la nave Viking Sea. Marella Cruises tornerà con Marella Explorer 2 così come Ponant con le navi Le Boreal, Le Bougainville e Le Dumont D'Urville. Club Med arriverà con il veliero da sogno, a cinque alberi, Club Med 2 e mentre la compagnia Polar Cruises con Douglas Mawson. Quest'ultima nave, insieme a Le Boreal e Viking Sea, giungerà per la prima volta nello scalo.

Informatore Navale

ADSP DEL MARE ADRIATICO CENTRALE - PORTO DI ANCONA:  
AL VIA LA STAGIONE 2026 DELLE CROCIERE

02/19/2026 19:26

È cominciata la stagione delle crociere nel porto di Ancona, la prima toccata della Viking Star, il 3 aprile arriverà Msc Lirica che sarà ogni venerdì nello scalo. Una lunga stagione di undici mesi per lo sviluppo dell'economia marittima e del turismo "Quella che è appena iniziata sarà una lunga stagione per le crociere nel porto di Ancona - ha commentato Vincenzo Garofalo, Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale - Saranno undici mesi dedicati all'accoglienza dei crocieristi da parte della comunità portuale, di Ancona e delle Marche dove vengono organizzate numerose escursioni da parte delle compagnie. Un'opportunità per contribuire alla crescita dell'economia marittima e cittadina ma soprattutto una grande occasione per favorire la conoscenza e la scoperta turistica di questa nostra bella regione". La prima nave attraccata è stata Viking Star, arrivata alle 7 da Venezia. Viking Star è una nave da crociera di lusso. Con una stazza di circa 47.800 tonnellate, può ospitare fino a 930 passeggeri in 465 cabine, allestite con un design scandinavo raffinato. Gli itinerari culturali sono una delle offerte della compagnia Viking in cui la storia e il patrimonio architettonico della città di Ancona e delle Marche trovano la perfetta collocazione. Alla stessa nave spetterà il 6 dicembre la chiusura del calendario crocieristico, che comprende al momento 45 toccate complessive. La stagione crocieristica proseguirà il 3 aprile con l'arrivo di Msc Lirica, la prima delle 30 toccate della compagnia di navigazione Msc Crociere. La nave, che ha una lunghezza di 274,9 metri e la capacità di ospitare fino a 2.679 passeggeri, attraccherà nello scalo dorico ogni venerdì fino al 23 ottobre. Il calendario 2026, insieme a Msc Crociere, comprenderà altre cinque compagnie di navigazione. Viking sarà nel porto di Ancona anche con la nave Viking Sea. Marella Cruises tornerà con Marella Explorer 2 così come Ponant con le navi Le Boreal, Le Bougainville e Le Dumont D'Urville. Club Med arriverà con il veliero da sogno, a cinque alberi, Club Med 2 e mentre la compagnia Polar Cruises con Douglas Mawson. Quest'ultima nave, insieme a Le Boreal e Viking Sea, giungerà per la prima volta nello scalo.

## Informazioni Marittime


### Ancona e porti dell'Adriatico centrale

#### Nelle Marche stanziati 1,6 milioni per la riqualificazione dei porti

I fondi erogati dalla Regione sono destinati agli scali di Civitanova Marche, Senigallia, Fano, San Benedetto del Tronto, Porto San Giorgio e Numana. La Regione Marche ha stanziato 1,6 milioni di euro per la manutenzione e riqualificazione di tutti i **porti** e gli approdi di competenza regionale. La ripartizione dei fondi, fa sapere la Regione, sarà la seguente: Civitanova Marche, che con 239.372,61 euro metri quadrati assorbe la parte più consistente del fondo, pari al 37,13%; seguono Senigallia con 114.630 metri quadrati (17,78%), Fano con 108.264,38 metri quadrati (16,79%), San Benedetto del Tronto con 68.407 metri quadrati (10,61%), Porto San Giorgio con 63.128,19 metri quadrati (9,80%) e Numana con 50.832,14 metri quadrati (7,89%). L'iter della proposta prevede adesso il passaggio al Consiglio delle Autonomie Locali (CAL) per l'acquisizione del parere obbligatorio. Tra le opere programmate rientrano la bonifica e il dragaggio dei fondali interni e delle imboccature, con possibilità di riutilizzare i materiali rimossi, oltre al rifiorimento e alla manutenzione di scogliere e dighe foranee a protezione degli scali. Il finanziamento coprirà anche la stabilizzazione e il ripristino di banchine e pontili, la riqualificazione delle porzioni urbane inserite nei Piani Regolatori Portuali o nelle aree demaniali marittime, e la manutenzione dei manufatti esistenti. Le risorse potranno inoltre sostenere la realizzazione, l'adeguamento e l'ampliamento degli impianti tecnologici, le opere di difesa foranea necessarie alla sicurezza della navigazione e tutte le nuove infrastrutture previste dai Piani Regolatori Portuali, comprese eventuali ulteriori opere di investimento all'interno del perimetro portuale. Condividi Tag **porti** Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Nelle Marche stanziati 1,6 milioni per la riqualificazione dei porti



02/19/2026 09:06

I fondi erogati dalla Regione sono destinati agli scali di Civitanova Marche, Senigallia, Fano, San Benedetto del Tronto, Porto San Giorgio e Numana. La Regione Marche ha stanziato 1,6 milioni di euro per la manutenzione e riqualificazione di tutti i porti e gli approdi di competenza regionale. La ripartizione dei fondi, fa sapere la Regione, sarà la seguente: Civitanova Marche, che con 239.372,61 euro metri quadrati assorbe la parte più consistente del fondo, pari al 37,13%; seguono Senigallia con 114.630 metri quadrati (17,78%), Fano con 108.264,38 metri quadrati (16,79%), San Benedetto del Tronto con 68.407 metri quadrati (10,61%), Porto San Giorgio con 63.128,19 metri quadrati (9,80%) e Numana con 50.832,14 metri quadrati (7,89%). L'iter della proposta prevede adesso il passaggio al Consiglio delle Autonomie Locali (CAL) per l'acquisizione del parere obbligatorio. Tra le opere programmate rientrano la bonifica e il dragaggio dei fondali interni e delle imboccature, con possibilità di riutilizzare i materiali rimossi, oltre al rifiorimento e alla manutenzione di scogliere e dighe foranee a protezione degli scali. Il finanziamento coprirà anche la stabilizzazione e il ripristino di banchine e pontili, la riqualificazione delle porzioni urbane inserite nei Piani Regolatori Portuali o nelle aree demaniali marittime, e la manutenzione dei manufatti esistenti. Le risorse potranno inoltre sostenere la realizzazione, l'adeguamento e l'ampliamento degli impianti tecnologici, le opere di difesa foranea necessarie alla sicurezza della navigazione e tutte le nuove infrastrutture previste dai Piani Regolatori Portuali, comprese eventuali ulteriori opere di investimento all'interno del perimetro portuale. Condividi Tag porti Articoli correlati.

## Primo Comunicazione

### Ancona e porti dell'Adriatico centrale

## Stazione Marittima di Ancona, Regione Marche accelera sulla riattivazione con RFI e Autorità Portuale

news La Regione Marche accelera sulla riattivazione della Stazione Marittima di Ancona , considerata uno snodo fondamentale per il sistema dei trasporti regionali. L'Assessorato alle Infrastrutture ha convocato per il 2 marzo a Palazzo Leopardi un tavolo tecnico con Rete Ferroviaria Italiana , l'Assessore regionale al Porto, l'Autorità di Sistema Portuale e il Comune di Ancona. L'obiettivo dell'incontro è definire il cronoprogramma per il ripristino della stazione , ritenuta vitale non solo per il capoluogo ma per l'intera rete di mobilità regionale, in un'ottica di integrazione tra ferro, porto e tessuto urbano. Il progetto si inserisce nel quadro strategico del Piano Marche 2032 e dei suoi principi di interconnessione e intermodalità. Lavoriamo per concretizzare i principi di interconnessione e intermodalità del Piano Marche 2032, ha dichiarato l'assessore Francesco Baldelli. Ancona Marittima si inserisce perfettamente nel rilancio dei collegamenti su ferro: dal raddoppio della Orte-Falconara al potenziamento della Linea Adriatica, fino alla previsione di un Anello Ferroviario marchigiano che colleghi Fano, Urbino e Fabriano. Secondo la visione della Regione, la riapertura della stazione rappresenta il tassello mancante per collegare i grandi flussi di traffico con il cuore della città e del porto , rafforzando il ruolo strategico dell'ultimo miglio. "Su questo importante anche il confronto di idee con il collega Bugaro che si occupa del nostro Porto" - afferma l'assessore Baldelli. I collegamenti di ultimo miglio' sono protagonisti per connettere velocemente e in sicurezza le grandi infrastrutture con il tessuto urbano. È una visione strategica a vantaggio del turismo e dell'economia di tutto il territorio. Nel corso dell'incontro, RFI presenterà le soluzioni progettuali elaborate su richiesta di Regione e Comune. La riapertura al traffico è un obiettivo prioritario, conclude Baldelli. Stiamo mettendo le Marche sui binari giusti della crescita e dello sviluppo.





## Ship Mag

### Ancona e porti dell'Adriatico centrale

## Porto di Ancona, al via la stagione crocieristica con l'arrivo di Viking Star

Il calendario 2026, insieme a Msc Crociere, comprenderà altre cinque compagnie di navigazione Ancona - È cominciata la stagione delle crociere nel porto di Ancona. La prima nave attraccata è stata Viking Star, arrivata alle 7 da **Venezia**. Viking Star è una nave da crociera di lusso. Con una stazza di circa 47.800 tonnellate, può ospitare fino a 930 passeggeri in 465 cabine. Alla stessa nave spetterà il 6 dicembre la chiusura del calendario crocieristico, che comprende al momento 45 toccate complessive. La stagione crocieristica proseguirà il 3 aprile con l'arrivo di Msc Lirica, la prima delle 30 toccate della compagnia di navigazione Msc Crociere. La nave, che ha una lunghezza di 274,9 metri e la capacità di ospitare fino a 2.679 passeggeri, attraccherà nello scalo dorico ogni venerdì fino al 23 ottobre. Il calendario 2026, insieme a Msc Crociere, comprenderà altre cinque compagnie di navigazione. Viking sarà nel porto di Ancona anche con la nave Viking Sea. Marella Cruises tornerà con Marella Explorer 2 così come Ponant con le navi Le Boreal, Le Bougainville e Le Dumont D'Urville. Club Med arriverà con il veliero da sogno, a cinque alberi, Club Med 2 e mentre la compagnia Polar Cruises con Douglas Mawson. Quest'ultima nave, insieme a Le Boreal e Viking Sea, giungerà per la prima volta nello scalo. "Quella che è appena iniziata sarà una lunga stagione per le crociere nel porto di Ancona - ha commentato Vincenzo Garofalo, presidente dell'Adsp Mare Adriatico Centrale -. Saranno undici mesi dedicati all'accoglienza dei crocieristi da parte della comunità portuale, di Ancona e delle Marche dove vengono organizzate numerose escursioni da parte delle compagnie. Un'opportunità per contribuire alla crescita dell'economia marittima e cittadina ma soprattutto una grande occasione per favorire la conoscenza e la scoperta turistica di questa nostra bella regione".



## Porto di Ancona: al via la stagione 2026 delle crociere, previste 45 toccate complessive. Prima nave attraccata la Viking Star

È cominciata la stagione delle crociere nel porto di Ancona. La prima nave attraccata è stata Viking Star, arrivata alle 7 da Venezia. Viking Star è una nave da crociera di lusso. Con una stazza di circa 47.800 tonnellate, può ospitare fino a 930 passeggeri in 465 cabine, allestite con un design scandinavo raffinato. Gli itinerari culturali sono una delle offerte della compagnia Viking in cui la storia e il patrimonio architettonico della città di Ancona e delle Marche trovano la perfetta collocazione. Alla stessa nave spetterà il 6 dicembre la chiusura del calendario crocieristico, che comprende al momento 45 toccate complessive. La stagione crocieristica proseguirà il 3 aprile con l'arrivo di Msc Lirica, la prima delle 30 toccate della compagnia di navigazione Msc Crociere. La nave, che ha una lunghezza di 274,9 metri e la capacità di ospitare fino a 2.679 passeggeri, attraccherà nello scalo dorico ogni venerdì fino al 23 ottobre. Il calendario 2026, insieme a Msc Crociere, comprenderà altre cinque compagnie di navigazione. Viking sarà nel porto di Ancona anche con la nave Viking Sea. Marella Cruises tornerà con Marella Explorer 2 così come Ponant con le navi Le Boreal, Le Bougainville e Le

Dumont D'Urville. Club Med arriverà con il veliero da sogno, a cinque alberi, Club Med 2 e mentre la compagnia Polar Cruises con Douglas Mawson. Quest'ultima nave, insieme a Le Boreal e Viking Sea, giungerà per la prima volta nello scalo. "Quella che è appena iniziata sarà una lunga stagione per le crociere nel porto di Ancona - ha commentato Vincenzo Garofalo, Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale -. Saranno undici mesi dedicati all'accoglienza dei crocieristi da parte della comunità portuale, di Ancona e delle Marche dove vengono organizzate numerose escursioni da parte delle compagnie. Un'opportunità per contribuire alla crescita dell'economia marittima e cittadina ma soprattutto una grande occasione per favorire la conoscenza e la scoperta turistica di questa nostra bella regione". È attivo il servizio di notizie in tempo reale tramite Whatsapp e Telegram di Vivere Ancona. Per Whatsapp iscriversi al canale <https://vivere.me/waVivereAncona> oppure aggiungere il numero alla propria rubrica ed inviare allo stesso numero un messaggio. Per Telegram cercare il canale @vivereAncona o cliccare su [t.me/vivereancona](https://t.me/vivereancona) Seguici su Facebook e Twitter Iscriviti alla nostra newsletter Questo è un comunicato stampa pubblicato il 19-02-2026 alle 14:53 sul giornale del 19 febbraio 2026 1 lettura.



È cominciata la stagione delle crociere nel porto di Ancona. La prima nave attraccata è stata Viking Star, arrivata alle 7 da Venezia. Viking Star è una nave da crociera di lusso. Con una stazza di circa 47.800 tonnellate, può ospitare fino a 930 passeggeri in 465 cabine, allestite con un design scandinavo raffinato. Gli itinerari culturali sono una delle offerte della compagnia Viking in cui la storia e il patrimonio architettonico della città di Ancona e delle Marche trovano la perfetta collocazione. Alla stessa nave spetterà il 6 dicembre la chiusura del calendario crocieristico, che comprende al momento 45 toccate complessive. La stagione crocieristica proseguirà il 3 aprile con l'arrivo di Msc Lirica, la prima delle 30 toccate della compagnia di navigazione Msc Crociere. La nave, che ha una lunghezza di 274,9 metri e la capacità di ospitare fino a 2.679 passeggeri, attraccherà nello scalo dorico ogni venerdì fino al 23 ottobre. Il calendario 2026, insieme a Msc Crociere, comprenderà altre cinque compagnie di navigazione. Viking sarà nel porto di Ancona anche con la nave Viking Sea. Marella Cruises tornerà con Marella Explorer 2 così come Ponant con le navi Le Boreal, Le Bougainville e Le Dumont D'Urville. Club Med arriverà con il veliero da sogno, a cinque alberi, Club Med 2 e mentre la compagnia Polar Cruises con Douglas Mawson. Quest'ultima nave, insieme a Le Boreal e Viking Sea, giungerà per la prima volta nello scalo. "Quella che è appena iniziata sarà una lunga stagione per le crociere nel porto di Ancona - ha commentato Vincenzo Garofalo, Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale -. Saranno undici mesi dedicati all'accoglienza dei crocieristi da parte della comunità portuale, di Ancona e delle Marche dove vengono organizzate numerose escursioni da parte delle compagnie. Un'opportunità per contribuire alla crescita dell'economia marittima e cittadina ma soprattutto una grande occasione per favorire la conoscenza e la scoperta turistica di questa nostra

## Potere al Popolo: "Banchinamento del Molo Clementino, PD e centrodestra devastano la storia incapaci di immaginare il futuro della città"

La riapertura dell'iter autorizzativo per il banchinamento del Molo Clementino segna un nuovo capitolo dell'attacco al porto di Ancona. Potere al Popolo ribadisce la sua totale opposizione a un progetto che trasformerà il nostro centro storico monumentale in uno squallido attracco per grandi navi da crociera. "La lotta per la tutela del porto storico di Ancona è un atto di resistenza e lungimiranza. Mentre città come Parigi, Venezia e Barcellona approvano politiche per limitare lo sfruttamento dei territori, Ancona non può svendere il proprio patrimonio culturale e identitario alla speculazione e al turismo di massa" ha detto Arianna Buda, coordinatrice dell'assemblea di Potere al Popolo di Ancona. L'area del Molo Clementino, disegnata da Luigi Vanvitelli e prosecuzione del molo traiano, non è una semplice banchina: rappresenta il nucleo identitario di Ancona da quasi duemila anni. Lo studio di inserimento paesaggistico presentato dall'**Autorità Portuale**, che parla di integrazione con il contesto urbano, è una menzogna smentita dai fatti. I rendering presentati mostrano una realtà brutale: il mare sparirà sotto una colata di cemento e sarà nascosto da enormi navi lunghe più di 330 metri e alte fino a 80 metri. Una cortina di ferro e grigiore che toglierà alla cittadinanza l'accesso al molo, regalando un nostro spazio pubblico al turismo di massa e annullando il valore monumentale del porto storico. L'impatto dei cantieri e l'inquinamento prodotto dalle navi in esercizio metteranno anche in serio pericolo l'integrità di beni inestimabili come l'Arco di Traiano, la Porta Clementina, le mura del porto e il basamento della Lanterna. Chiediamo che la Soprintendenza si esprima con contro la compatibilità di un'opera che calpesta la tutela dei beni comuni. Le promesse di mitigazione o compensazione non potranno rimediare ai danni irreversibili di un intervento così invasivo, che rischia di strappare alla storia e alla cittadinanza di Ancona i suoi simboli più riconoscibili. Il mare e la quinta scenica del porto appartengono alla comunità e alla storia di Ancona. Il progetto intende espropriarli per favorire i grandi gruppi del turismo crocieristico. Se l'opera venisse realizzata, la cittadinanza perderebbe il libero accesso al lungomare e ogni speranza di sviluppo culturale dell'area, ricevendo in cambio solo un aumento vertiginoso del traffico e delle emissioni nocive per salute e ambiente. "Il banchinamento del Molo Clementino rappresenta il fallimento di tutte le forze politiche che hanno governato e governano Ancona, incapaci di intercettare progetti innovativi e investimenti in grado di modernizzare il tessuto industriale del porto senza devastarne il suo tessuto storico" ha sottolineato Buda. Un'incapacità ostentata dal Partito Democratico e da tutto il centrosinistra - iniziali promotori del banchinamento - ed ereditata dall'attuale giunta di centrodestra, che si è opposta al progetto solo durante la campagna elettorale, per poi rivelare la propria incoerenza una volta al potere scegliendo di non abolire la delibera autorizzativa



02/19/2026 19:35

La riapertura dell'iter autorizzativo per il banchinamento del Molo Clementino segna un nuovo capitolo dell'attacco al porto di Ancona. Potere al Popolo ribadisce la sua totale opposizione a un progetto che trasformerà il nostro centro storico monumentale in uno squallido attracco per grandi navi da crociera. "La lotta per la tutela del porto storico di Ancona è un atto di resistenza e lungimiranza. Mentre città come Parigi, Venezia e Barcellona approvano politiche per limitare lo sfruttamento dei territori, Ancona non può svendere il proprio patrimonio culturale e identitario alla speculazione e al turismo di massa" ha detto Arianna Buda, coordinatrice dell'assemblea di Potere al Popolo di Ancona. L'area del Molo Clementino, disegnata da Luigi Vanvitelli e prosecuzione del molo traiano, non è una semplice banchina: rappresenta il nucleo identitario di Ancona da quasi duemila anni. Lo studio di inserimento paesaggistico presentato dall'Autorità Portuale, che parla di integrazione con il contesto urbano, è una menzogna smentita dai fatti. I rendering presentati mostrano una realtà brutale: il mare sparirà sotto una colata di cemento e sarà nascosto da enormi navi lunghe più di 330 metri e alte fino a 80 metri. Una cortina di ferro e grigiore che toglierà alla cittadinanza l'accesso al molo, regalando un nostro spazio pubblico al turismo di massa e annullando il valore monumentale del porto storico. L'impatto dei cantieri e l'inquinamento prodotto dalle navi in esercizio metteranno anche in serio pericolo l'integrità di beni inestimabili come l'Arco di Traiano, la Porta Clementina, le mura del porto e il basamento della Lanterna. Chiediamo che la Soprintendenza si esprima con contro la compatibilità di un'opera che calpesta la tutela dei beni comuni. Le promesse di mitigazione o compensazione non potranno rimediare ai danni irreversibili di un intervento così invasivo, che rischia di strappare alla storia e



del piano regolatore. Entrambi gli schieramenti hanno quindi deciso di scavalcare la volontà di quella stessa cittadinanza che ha mandato a casa il PD, proprio per contestare la realizzazione di progetti come questo, semplicemente ignorandola. Questo è un comunicato stampa pubblicato il 19-02-2026 alle 19:35 sul giornale del 19 febbraio 2026 0 letture Commenti.

## Agilo: «Record di crocieristi ma diritti al collasso»

L'appello dell'associazione contro il "paradosso del turismo" redazione web CIVITAVECCHIA - «Mentre il porto di Civitavecchia consolida la sua leadership come primo scalo crocieristico in Italia e secondo in Europa, all'ombra delle grandi navi bianche si consuma un paradosso tutto professionale. Se da un lato i flussi turistici promettono stagioni da record, dall'altro le condizioni di lavoro degli accompagnatori turistici - il vero volto dell'accoglienza per migliaia di visitatori - scivolano verso una precarietà fatta di infrastrutture carenti e accordi sempre più sbilanciati». La denuncia arriva da Agilo, Associazione Nazionale Guide ed Accompagnatori turistici, intervenendo sulla situazione lavorativa degli accompagnatori turistici nel porto di Civitavecchia. Advertisement You can close Ad in 4 s «Il quadro che emerge dalle recenti dinamiche non descrive più una libera negoziazione, ma una progressiva erosione della stabilità finanziaria del professionista. Ad oggi - spiegano dall'associazione - la categoria denuncia di trovarsi talvolta ad operare sotto una sorta di "ricatto professionale", con tariffari last-minute che vengono presentati come un "effetto sorpresa" a pochissime settimane dall'inizio della stagione, lasciando i lavoratori senza alcun margine di manovra o pianificazione. Si registra un comportamento profondamente scorretto da parte di alcune agenzie che pretendono standard qualitativi elevatissimi senza offrire in cambio alcuna serietà, stabilità o garanzia. Sebbene specifiche proposte contrattuali siano state avanzate da singoli soggetti, il malessere riguarda quasi l'intero comparto ed il settore dei Tour Operator operanti in porto deve impegnarsi per imporre a chi utilizza pratiche che minano la dignità del lavoro e la trasparenza dei rapporti di evitarle del tutto. Questa tendenza si manifesta anche nell'imposizione di compensi definiti "onnicomprensivi", che caricano sulle spalle dell'accompagnatore ogni onere, spesa o rischio legato alla giornata lavorativa, anche su ambiti totalmente estranei alla propria competenza. In alcuni casi, si pretende per assurdo che il professionista si faccia carico di ogni possibile perdita economica dell'agenzia attraverso clausole vessatorie che richiedono una protezione totale verso richieste risarcitorie, sanzioni o danni reputazionali derivanti dai reclami degli ospiti. L'associazione Agilo evidenzia come tali pretese trasformino il professionista nel parafulmine di ogni disservizio, contrastando nettamente con l'Art. 42 del Codice del Turismo, secondo cui la responsabilità oggettiva per l'esatta esecuzione del pacchetto ricade esclusivamente sul Tour Operator organizzatore». In questo scenario critico, centinaia di operatori stanno prendendo coscienza del proprio valore e della necessità di tutelare la propria professione.» La leadership di Civitavecchia non può reggersi sulla svendita di competenze certificate e anni di esperienza. Con il supporto di Agilo - hanno sottolineato - la categoria chiede ora il rispetto di standard di dignità già in vigore presso altri porti italiani,



## CivOnline

### Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

---

nella convinzione che un servizio di prestigio per i crocieristi non possa prescindere dal riconoscimento del valore di chi li accompagna quotidianamente sul campo. È ormai indifferibile la convocazione di un tavolo di confronto che veda seduti insieme l'Amministrazione Comunale, l'Autorità Portuale, i Tour Operator, le Agenzie di servizi e i rappresentanti dei professionisti. L'obiettivo comune deve essere quello di affrontare le criticità logistiche e contrattuali prima che il "modello Civitavecchia" diventi un esempio negativo per tutto il Mediterraneo».



## Fumi in porto, alta l'attenzione

Denunciato il comandante di un traghetto. Proseguono i controlli costanti sulle navi che scalano il porto redazione web CIVITAVECCHIA - Nei giorni scorsi la Capitaneria di porto di Civitavecchia ha deferito alla Procura della Repubblica il comandante di un traghetto a seguito di emissioni fumose non conformi, risultate evidenti, abbondanti, dense e persistenti. Advertisement You can close Ad in 4 s Durante i quotidiani controlli in porto che vengono svolti durante gli approdi delle navi, anche attraverso i sistemi di videosorveglianza presenti presso la Sala operativa della Capitaneria di Porto, è stato accertato che la nave, un traghetto di bandiera italiana, produceva in fase di accensione e durante la manovra di uscita dal porto di Civitavecchia, delle continue e dense emissioni fumose, evento che risultava essere del tutto anomalo rispetto alla normalità delle operazioni portuali. Per tale motivo al comando di bordo è stato contestato il reato dell'Art. 674 del Codice Penale "getto pericoloso di cose" in relazione all'emissione di fumi molesti e dell'Art.650 del Codice Penale in relazione all'inosservanza di quanto disciplinato dall'Ordinanza n. 92 della Capitaneria di Porto di Civitavecchia che già dal 2009 dettava precise disposizioni per limitare al massimo le emissioni di fumo in area portuale. Oltre agli aspetti penali, sono stati disposti anche una serie di accertamenti tecnico-amministrativi sulla nave per una verifica aggiuntiva agli impianti di bordo, ai motori, ai generatori e ad ogni elemento che possa aver contribuito al fenomeno della eccessiva fumosità. In particolare è stata analizzata anche la correttezza delle certificazioni e dei componenti installati nei motori in relazione all'NOx (ossidi di azoto). Al fine di raccogliere tutti gli elementi necessari per le ipotesi di reato contestate, la Direzione Marittima del Lazio ha interessato anche gli altri comandi delle Capitanerie di porto dove opera la nave. Per tali motivi è stato delegato al personale specializzato della Capitaneria di Porto di Palermo un campionamento al combustibile utilizzato dalla nave per accertare che la qualità del gasolio in uso rientrasse all'interno dei parametri fissati per legge. Ciò anche in ragione della designazione nel maggio 2025 del Mar Mediterraneo come una Sulphur Emission Control Area (SECA) che vieta l'utilizzo di combustibili con tenore di zolfo superiore al 0,1%. «Rimane costante e alta l'attenzione della Capitaneria di porto nella sua attività di controllo e repressione dei comportamenti a danno dell'ambiente e della salute dei cittadini - spiegano infatti dal comando - proseguono nel 2026 i controlli documentali ai certificati IAPP (International Air Pollution Prevention), alle certificazioni ed ai componenti dei motori in relazione all'NOx (ossidi di azoto) a cui si aggiungono una serie di campionamenti eseguiti al combustibile in uso sulle navi con specifiche verifiche alla



Denunciato il comandante di un traghetto. Proseguono i controlli costanti sulle navi che scalano il porto redazione web CIVITAVECCHIA - Nei giorni scorsi la Capitaneria di porto di Civitavecchia ha deferito alla Procura della Repubblica il comandante di un traghetto a seguito di emissioni fumose non conformi, risultate evidenti, abbondanti, dense e persistenti. Advertisement You can close Ad in 4 s Durante i quotidiani controlli in porto che vengono svolti durante gli approdi delle navi, anche attraverso i sistemi di videosorveglianza presenti presso la Sala operativa della Capitaneria di Porto, è stato accertato che la nave, un traghetto di bandiera italiana, produceva in fase di accensione e durante la manovra di uscita dal porto di Civitavecchia, delle continue e dense emissioni fumose, evento che risultava essere del tutto anomalo rispetto alla normalità delle operazioni portuali. Per tale motivo al comando di bordo è stato contestato il reato dell'Art. 674 del Codice Penale "getto pericoloso di cose" in relazione all'emissione di fumi molesti e dell'Art.650 del Codice Penale in relazione all'inosservanza di quanto disciplinato dall'Ordinanza n. 92 della Capitaneria di Porto di Civitavecchia che già dal 2009 dettava precise disposizioni per limitare al massimo le emissioni di fumo in area portuale. Oltre agli aspetti penali, sono stati disposti anche una serie di accertamenti tecnico-amministrativi sulla nave per una verifica aggiuntiva agli impianti di bordo, ai motori, ai generatori e ad ogni elemento che possa aver contribuito al fenomeno della eccessiva fumosità. In particolare è stata analizzata anche la correttezza delle certificazioni e dei componenti installati nei motori in relazione all'NOx (ossidi di azoto). Al fine di raccogliere tutti gli elementi necessari per le ipotesi di reato contestate, la Direzione Marittima del Lazio ha interessato anche gli altri comandi delle Capitanerie di porto dove opera la nave. Per tali motivi è stato delegato al personale specializzato della Capitaneria di Porto di Palermo un campionamento al combustibile utilizzato dalla nave per accertare che la qualità

## CivOnline

### Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

---

documentazione attestante il regolare rifornimento effettuato nei vari porti del mediterraneo e nel mondo». Da inizio anno sono stati effettuati 7 campionamenti di combustibile e 13 verifiche amministrative a bordo del naviglio nazionale e straniero in arrivo nel porto laziale. Il bilancio del 2025, intanto, aveva visto un costante impegno ispettivo con più di 100 controlli amministrativi, 21 campionamenti di combustibile e l'elevazione di una sanzione amministrativa da 30.000 euro a carico di un traghetto nazionale e la denuncia di due comandanti di navi passeggeri straniere per eccessiva fumosità. «La Capitaneria di porto di Civitavecchia, da tempo impegnata nella più ampia attività di monitoraggio e controllo delle motonavi che scalano il porto di Civitavecchia, nell'ambito degli obiettivi di sicurezza della navigazione e di tutela dall'inquinamento marino-costiero - hanno aggiunto - continuerà l'opera di monitoraggio, prevenzione e sensibilizzazione sull'argomento. Proprio a seguito degli interventi della Guardia Costiera, anche in virtù di specifiche direttive della locale Autorità Giudiziaria per casi simili a quelli sopra descritti, si è assistito nel tempo ad una notevole riduzione della fumosità delle navi».

## La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

### Agilo: «Record di crocieristi ma diritti al collasso»

CIVITAVECCHIA - «Mentre il porto di Civitavecchia consolida la sua leadership come primo scalo crocieristico in Italia e secondo in Europa, all'ombra delle grandi navi bianche si consuma un paradosso tutto professionale. Se da un lato i flussi turistici promettono stagioni da record, dall'altro le condizioni di lavoro degli accompagnatori turistici - il vero volto dell'accoglienza per migliaia di visitatori - scivolano verso una precarietà fatta di infrastrutture carenti e accordi sempre più sbilanciati». La denuncia arriva da Agilo, Associazione Nazionale Guide ed Accompagnatori turistici, intervenendo sulla situazione lavorativa degli accompagnatori turistici nel porto di Civitavecchia. «Il quadro che emerge dalle recenti dinamiche non descrive più una libera negoziazione, ma una progressiva erosione della stabilità finanziaria del professionista. Ad oggi - spiegano dall'associazione - la categoria denuncia di trovarsi talvolta ad operare sotto una sorta di "ricatto professionale", con tariffari last-minute che vengono presentati come un "effetto sorpresa" a pochissime settimane dall'inizio della stagione, lasciando i lavoratori senza alcun margine di manovra o pianificazione. Si registra un comportamento profondamente scorretto da parte di alcune agenzie che pretendono standard qualitativi elevatissimi senza offrire in cambio alcuna serietà, stabilità o garanzia. Sebbene specifiche proposte contrattuali siano state avanzate da singoli soggetti, il malessere riguarda quasi l'intero comparto ed il settore dei Tour Operator operanti in porto deve impegnarsi per imporre a chi utilizza pratiche che minano la dignità del lavoro e la trasparenza dei rapporti di evitarle del tutto. Questa tendenza si manifesta anche nell'imposizione di compensi definiti "onnicomprendivi", che caricano sulle spalle dell'accompagnatore ogni onere, spesa o rischio legato alla giornata lavorativa, anche su ambiti totalmente estranei alla propria competenza. In alcuni casi, si pretende per assurdo che il professionista si faccia carico di ogni possibile perdita economica dell'agenzia attraverso clausole vessatorie che richiedono una protezione totale verso richieste risarcitorie, sanzioni o danni reputazionali derivanti dai reclami degli ospiti. L'associazione Agilo evidenzia come tali pretese trasformino il professionista nel parafulmine di ogni disservizio, contrastando nettamente con l'Art. 42 del Codice del Turismo, secondo cui la responsabilità oggettiva per l'esatta esecuzione del pacchetto ricade esclusivamente sul Tour Operator organizzatore». In questo scenario critico, centinaia di operatori stanno prendendo coscienza del proprio valore e della necessità di tutelare la propria professione. «La leadership di Civitavecchia non può reggersi sulla svendita di competenze certificate e anni di esperienza. Con il supporto di Agilo - hanno sottolineato - la categoria chiede ora il rispetto di standard di dignità già in vigore presso altri porti italiani, nella convinzione che un servizio di prestigio per i crocieristi non possa prescindere dal riconoscimento del valore di



02/19/2026 12:12

CIVITAVECCHIA - «Mentre il porto di Civitavecchia consolida la sua leadership come primo scalo crocieristico in Italia e secondo in Europa, all'ombra delle grandi navi bianche si consuma un paradosso tutto professionale. Se da un lato i flussi turistici promettono stagioni da record, dall'altro le condizioni di lavoro degli accompagnatori turistici - il vero volto dell'accoglienza per migliaia di visitatori - scivolano verso una precarietà fatta di infrastrutture carenti e accordi sempre più sbilanciati». La denuncia arriva da Agilo, Associazione Nazionale Guide ed Accompagnatori turistici, intervenendo sulla situazione lavorativa degli accompagnatori turistici nel porto di Civitavecchia. «Il quadro che emerge dalle recenti dinamiche non descrive più una libera negoziazione, ma una progressiva erosione della stabilità finanziaria del professionista. Ad oggi - spiegano dall'associazione - la categoria denuncia di trovarsi talvolta ad operare sotto una sorta di "ricatto professionale", con tariffari last-minute che vengono presentati come un "effetto sorpresa" a pochissime settimane dall'inizio della stagione, lasciando i lavoratori senza alcun margine di manovra o pianificazione. Si registra un comportamento profondamente scorretto da parte di alcune agenzie che pretendono standard qualitativi elevatissimi senza offrire in cambio alcuna serietà, stabilità o garanzia. Sebbene specifiche proposte contrattuali siano state avanzate da singoli soggetti, il malessere riguarda quasi l'intero comparto ed il settore dei Tour Operator operanti in porto deve impegnarsi per imporre a chi utilizza pratiche che minano la dignità del lavoro e la trasparenza dei rapporti di evitarle del tutto. Questa tendenza si manifesta anche nell'imposizione di compensi definiti "onnicomprendivi", che caricano sulle spalle dell'accompagnatore ogni onere, spesa o rischio legato alla giornata lavorativa, anche su ambiti totalmente estranei alla propria competenza. In alcuni casi, si pretende per assurdo che il professionista si faccia carico di ogni possibile perdita economica dell'agenzia attraverso clausole



## La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

---

chi li accompagna quotidianamente sul campo. È ormai indifferibile la convocazione di un tavolo di confronto che veda seduti insieme l'Amministrazione Comunale, l'Autorità Portuale, i Tour Operator, le Agenzie di servizi e i rappresentanti dei professionisti. L'obiettivo comune deve essere quello di affrontare le criticità logistiche e contrattuali prima che il "modello Civitavecchia" diventi un esempio negativo per tutto il Mediterraneo». Commenti.

## La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

### Fumi in porto, alta l'attenzione

**CIVITAVECCHIA** - Nei giorni scorsi la Capitaneria di **porto** di **Civitavecchia** ha deferito alla Procura della Repubblica il comandante di un traghetto a seguito di emissioni fumose non conformi, risultate evidenti, abbondanti, dense e persistenti. Durante i quotidiani controlli in **porto** che vengono svolti durante gli approdi delle navi, anche attraverso i sistemi di videosorveglianza presenti presso la Sala operativa della Capitaneria di **Porto**, è stato accertato che la nave, un traghetto di bandiera italiana, produceva in fase di accensione e durante la manovra di uscita dal **porto** di **Civitavecchia**, delle continue e dense emissioni fumose, evento che risultava essere del tutto anomalo rispetto alla normalità delle operazioni portuali. Per tale motivo al comando di bordo è stato contestato il reato dell'Art. 674 del Codice Penale "getto pericoloso di cose" in relazione all'emissione di fumi molesti e dell'Art. 650 del Codice Penale in relazione all'inosservanza di quanto disciplinato dall'Ordinanza n. 92 della Capitaneria di **Porto** di **Civitavecchia** che già dal 2009 dettava precise disposizioni per limitare al massimo le emissioni di fumo in area portuale.

Oltre agli aspetti penali, sono stati disposti anche una serie di accertamenti tecnico-amministrativi sulla nave per una verifica aggiuntiva agli impianti di bordo, ai motori, ai generatori e ad ogni elemento che possa aver contribuito al fenomeno della eccessiva fumosità. In particolare è stata analizzata anche la correttezza delle certificazioni e dei componenti installati nei motori in relazione all'NOx (ossidi di azoto). Al fine di raccogliere tutti gli elementi necessari per le ipotesi di reato contestate, la Direzione Marittima del Lazio ha interessato anche gli altri comandi delle Capitanerie di **porto** dove opera la nave. Per tali motivi è stato delegato al personale specializzato della Capitaneria di **Porto** di Palermo un campionamento al combustibile utilizzato dalla nave per accertare che la qualità del gasolio in uso rientrasse all'interno dei parametri fissati per legge. Ciò anche in ragione della designazione nel maggio 2025 del Mar Mediterraneo come una Sulphur Emission Control Area (SECA) che vieta l'utilizzo di combustibili con tenore di zolfo superiore al 0,1%. «Rimane costante e alta l'attenzione della Capitaneria di **porto** nella sua attività di controllo e repressione dei comportamenti a danno dell'ambiente e della salute dei cittadini - spiegano infatti dal comando - proseguono nel 2026 i controlli documentali ai certificati IAPP (International Air Pollution Prevention), alle certificazioni ed ai componenti dei motori in relazione all'NOx (ossidi di azoto) a cui si aggiungono una serie di campionamenti eseguiti al combustibile in uso sulle navi con specifiche verifiche alla documentazione attestante il regolare rifornimento effettuato nei vari porti del mediterraneo e nel mondo». Da inizio anno sono stati effettuati 7 campionamenti di combustibile e 13 verifiche amministrative a bordo del naviglio nazionale e straniero.



**La Provincia di Civitavecchia**  
**Fumi in porto, alta l'attenzione**

02/19/2026 18:10

CIVITAVECCHIA - Nei giorni scorsi la Capitaneria di porto di Civitavecchia ha deferito alla Procura della Repubblica il comandante di un traghetto a seguito di emissioni fumose non conformi, risultate evidenti, abbondanti, dense e persistenti. Durante i quotidiani controlli in porto che vengono svolti durante gli approdi delle navi, anche attraverso i sistemi di videosorveglianza presenti presso la Sala operativa della Capitaneria di Porto, è stato accertato che la nave, un traghetto di bandiera italiana, produceva in fase di accensione e durante la manovra di uscita dal porto di Civitavecchia, delle continue e dense emissioni fumose, evento che risultava essere del tutto anomalo rispetto alla normalità delle operazioni portuali. Per tale motivo al comando di bordo è stato contestato il reato dell'Art. 674 del Codice Penale "getto pericoloso di cose" in relazione all'emissione di fumi molesti e dell'Art. 650 del Codice Penale in relazione all'inosservanza di quanto disciplinato dall'Ordinanza n. 92 della Capitaneria di Porto di Civitavecchia che già dal 2009 dettava precise disposizioni per limitare al massimo le emissioni di fumo in area portuale. Oltre agli aspetti penali, sono stati disposti anche una serie di accertamenti tecnico-amministrativi sulla nave per una verifica aggiuntiva agli impianti di bordo, ai motori, ai generatori e ad ogni elemento che possa aver contribuito al fenomeno della eccessiva fumosità. In particolare è stata analizzata anche la correttezza delle certificazioni e dei componenti installati nei motori in relazione all'NOx (ossidi di azoto). Al fine di raccogliere tutti gli elementi necessari per le ipotesi di reato contestate, la Direzione Marittima del Lazio ha interessato anche gli altri comandi delle Capitanerie di porto dove opera la nave. Per tali motivi è stato delegato al personale specializzato della Capitaneria di Porto di Palermo un campionamento al combustibile utilizzato dalla nave per accertare che la qualità del gasolio in uso rientrasse all'interno dei parametri fissati per legge. Ciò anche in ragione della designazione nel maggio 2025 del Mar Mediterraneo come una

## La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

---

in arrivo nel porto laziale. Il bilancio del 2025, intanto, aveva visto un costante impegno ispettivo con più di 100 controlli amministrativi, 21 campionamenti di combustibile e l'elevazione di una sanzione amministrativa da 30.000 euro a carico di un traghetto nazionale e la denuncia di due comandanti di navi passeggeri straniere per eccessiva fumosità. «La Capitaneria di porto di Civitavecchia, da tempo impegnata nella più ampia attività di monitoraggio e controllo delle motonavi che scalano il porto di Civitavecchia, nell'ambito degli obiettivi di sicurezza della navigazione e di tutela dall'inquinamento marino-costiero - hanno aggiunto - continuerà l'opera di monitoraggio, prevenzione e sensibilizzazione sull'argomento. Proprio a seguito degli interventi della Guardia Costiera, anche in virtù di specifiche direttive della locale Autorità Giudiziaria per casi simili a quelli sopra descritti, si è assistito nel tempo ad una notevole riduzione della fumosità delle navi». Commenti.



## Notiziario Finanziario

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

### Il porto commerciale di Gaeta sembra navigare in un mare di bonaccia

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale traccia un bilancio sugli scali su cui ha giurisdizione, ovvero Civitavecchia, Fiumicino e appunto Gaeta. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale traccia un bilancio sugli scali su cui ha giurisdizione, ovvero Civitavecchia, Fiumicino e appunto Gaeta. Nonostante i significativi investimenti realizzati grazie ai fondi del Pnrr, il "Salvo D'Acquisto" sembra essere una Ferrari senza benzina. Basta analizzare i dati riguardanti l'attività svolta nel corso del 2024, un lasso temporale lungo in cui sono state movimentate complessivamente merci pari ad un milione e 786 mila tonnellate, 13 mila in meno rispetto al 2024 quando le merci scaricate (un milione e 699 mila tonnellate) e quelle imbarcate (99.606) furono complessivamente un milione e 799 mila tonnellate. E mentre è ripresa la fuga di operatori portuali di Gaeta (il termometro è gestito dalle società che effettuano le spedizioni nel mondo) verso i già saturi porti di Napoli e Salerno, a salvare il salvabile nel computo dell'attività "industriale" del porto è la movimentazione delle merci. Merci tanto invise dagli abitanti di Gaeta e Formia per il transito dei mezzi pesanti diretti ai siti di stoccaggio di derrate alimentari, mangimi, carbone, prodotti metallurgici, minerali di ferro, metalli non ferrosi, minerali grezzi, cementi, calci, fertilizzanti e prodotti chimici in alcuni siti esistenti alla periferia orientale di Formia o nel territorio di Sessa Aurunca, in provincia di Caserta. Deludente è stato alla fine del 2025 il dato legato al sin troppo reclamizzato traffico crocieristico. A Gaeta nel corso dell'ultimo anno sono arrivati soltanto 2009 passeggeri, 407 in più rispetto al 2024. Poca cosa. Potevano essere di più ma i crocieristi che hanno sfiorato le coste del sud pontino sono stati 1382 nel 2025 contro gli 881 del 2024 (+56,9%). Per il neo presidente dell'Adsp Raffaele Latrofa, vicino alla Lega in virtù della sua nomina da parte del Ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini, il report sui traffici svolti nel 2025 confermano tre direttrici: il porto di Civitavecchia si consolida come hub logistico e crocieristico di livello mediterraneo; "Gaeta dimostra importanti margini di crescita in segmenti strategici delle rinfuse solide"; Fiumicino con il traffico energetico a servizio dell'aeroporto intercontinentale "continua a svolgere una funzione essenziale per il sistema infrastrutturale della Nazione". Lo scalo di Civitavecchia la fa da padrone con il traffico delle merci: da solo costituisce il 61,9 % rispetto a quelle movimentate anche a Fiumicino e a Gaeta. E si conferma quale primo porto crocieristico d'Italia tra i principali hub europei e mondiali grazie agli oltre tre milioni di crocieristi approdati nell'ultimo anno sulle banchine di Molo Vespucci a Civitavecchia Antonio Di Rocco, capogruppo della



02/19/2026 09:44

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale traccia un bilancio sugli scali su cui ha giurisdizione, ovvero Civitavecchia, Fiumicino e appunto Gaeta. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale traccia un bilancio sugli scali su cui ha giurisdizione, ovvero Civitavecchia, Fiumicino e appunto Gaeta. Nonostante i significativi investimenti realizzati grazie ai fondi del Pnrr, il "Salvo D'Acquisto" sembra essere una Ferrari senza benzina. Basta analizzare i dati riguardanti l'attività svolta nel corso del 2024, un lasso temporale lungo in cui sono state movimentate complessivamente merci pari ad un milione e 786 mila tonnellate, 13 mila in meno rispetto al 2024 quando le merci scaricate (un milione e 699 mila tonnellate) e quelle imbarcate (99.606) furono complessivamente un milione e 799 mila tonnellate. E mentre è ripresa la fuga di operatori portuali di Gaeta (il termometro è gestito dalle società che effettuano le spedizioni nel mondo) verso i già saturi porti di Napoli e Salerno, a salvare il salvabile nel computo dell'attività "industriale" del porto è la movimentazione delle merci. Merci tanto invise dagli abitanti di Gaeta e Formia per il transito dei mezzi pesanti diretti ai siti di stoccaggio di derrate alimentari, mangimi, carbone, prodotti metallurgici, minerali di ferro, metalli non ferrosi, minerali grezzi, cementi, calci, fertilizzanti e prodotti chimici in alcuni siti esistenti alla periferia orientale di Formia o nel territorio di Sessa Aurunca, in provincia di Caserta. Deludente è stato alla fine del 2025 il dato legato al sin troppo reclamizzato traffico crocieristico. A Gaeta nel corso dell'ultimo anno sono arrivati soltanto 2009 passeggeri, 407 in più rispetto al 2024. Poca cosa. Potevano essere di più ma i crocieristi che hanno sfiorato le coste

## Notiziario Finanziario

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

---

Lega al Comune di Formia e vice presidente dell'Anci Lazio con delega alla blue economy, considera invece maturi i tempi affinché il comune deliberi la richiesta di aderire all'**Autorità portuale** dopo "un necessario e preliminare confronto sereno e costruttivo in consiglio comunale". Di Rocco ha rilanciato la proposta dopo che Lotrofa si è dichiarato favorevole alla possibilità di istituire la zona franca doganale nei territori di Latina e Frosinone finalizzata, attraverso il porto di Gaeta, a rafforzare la competitività economica e logistica del comprensorio meridionale del Lazio. In questo quadro il porto di Gaeta e quello di Formia ( "non dimentichiamoci mai che è di proprietà della Regione", ha precisato Di Rocco ) possano svolgere una funzione chiave come porta marittima di accesso ai mercati, in grado di integrarsi con il **sistema** industriale e logistico delle province di Latina, Frosinone, Caserta e della parte meridionale del Molise. Se Lotrofa aveva evidenziato la piena disponibilità dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** a collaborare con le istituzioni locali, regionali e con il mondo imprenditoriale per accompagnare l'attuazione della zona franca, favorendo l'integrazione tra il porto di Gaeta e il **sistema** logistico-produttivo dell'entroterra, per Di Rocco "Formia un porto già ce l'ha ed è di competenza regionale". Non c'è assolutamente nessun motivo di incompatibilità con la vocazione commerciale del vicino porto di Gaeta - ha specificato Di Rocco - Anzi, gli scali delle due città, pressoché ultimati, possono e devono coesistere nell'ambito di una politica comprensoriale chiamata a dare risposte ad un territorio che conta oltre 100 mila abitanti. E l'adesione del Comune di Formia all'Asdp sarà in grado di mettere in rete una moltiplicazione di sviluppo e di occupazione e l'obiettivo è "facilmente raggiungibile" sul piano procedurale e normativo". Formia e Gaeta però devono farsi trovare preparate a realizzare un "unicum" **portuale**. Secondo Di Rocco diventerebbe il più significativo tra Roma e Napoli e bloccherebbe il trasloco di tante aziende del settore che stanno dislocando la loro attività. Se il comune di Formia deve dare finalmente un senso all'utilizzo dell'ex porto commerciale di Molo Vespucci, Di Rocco riprende e rilancia quanto auspicato da Alessandro Morelli, sottosegretario alla presidenza del consiglio con delega alla programmazione economica. Commentando qualche "resistenza" manifestata dal comune di Gaeta alla proposta della Lega di far entrare Formia nell'Asdp di Civitavecchia, ha sottolineato come i "network portuali in Italia da tempo non sono più recinti da preservare ". Di recente alcuni porti in Sardegna (quello di Arbatax) ed in Sicilia che hanno chiesto ed ottenuto di entrare a far parte delle locali Asdp. "Non vogliamo nessuna guerra di religione con gli amici amministratori del comune di Gaeta - ha concluso Di Rocco - L'ingresso di Formia nell'Asdp dei porti laziali non è contro ma è a favore dello stesso comune di Gaeta sempre che ragioniamo in uno sviluppo armonico di un territorio che è un unicum. Il comune di Gaeta grazie all'adesione dell'ex **Autorità portuale** ha ottenuto innegabili vantaggi in termini di sviluppo della propria città. Perché non può coltivare questo obiettivo anche il comune di Formia?".

## Tre anni di accoglienza, Civitavecchia vero porto sicuro

Antonio Bandinu

Dal primo, doppio sbarco del 19 febbraio 2023 della Life Support e della Aita Mari, ricordato dalla Croce Rossa Italiana di Civitavecchia attraverso un post sulla propria pagina social, Civitavecchia ha smesso di essere soltanto un porto commerciale e turistico. È diventata anche un Porto Sicuro per tante persone in difficoltà. Lo è diventato attraverso l'attivazione di una macchina dell'accoglienza che ha visto lavorare fianco a fianco la Protezione Civile, la Capitaneria di Porto, la Prefettura, le forze dell'ordine, il Comune, l'Autorità Portuale, la Asl Roma 4, appunto la Croce Rossa e altre associazioni del terzo settore del territorio. Fino all'ultimo sbarco, avvenuto il 3 dicembre 2025, il porto di Civitavecchia ha accolto venti sbarchi di navi ong, per un totale di 1.846 migranti accolti, a conclusione di vere e proprie odissee vissute nel mare e sulla terraferma. Numeri che raccontano un impegno costante e strutturato della nostra città nella rete nazionale dei cosiddetti porti sicuri, ai quali il Governo nazionale inviava, di volta in volta, alcune delle ong che avevano caricato a bordo migranti quasi sempre poco lontano dalle coste dell'Africa ed in situazione di estrema emergenza. Tra i quasi 2.000 migranti arrivati, circa 250 erano minori non accompagnati, presi in carico direttamente dal Comune di Civitavecchia, che ne ha seguito i percorsi di tutela e assistenza. Gli adulti, invece, sono stati gestiti dalla Prefettura e trasferiti fuori città, a volte anche fuori dal Lazio, poiché Civitavecchia non dispone di centri di accoglienza. Un lavoro non semplice, spesso svolto in tempi rapidi e in condizioni operative complesse, ma che ha dimostrato come anche una piccola città possa fare la propria parte, assumendosi responsabilità che vanno oltre i confini amministrativi. In un Paese ancora attraversato da diffidenze e paure, soprattutto quando si parla di accoglienza, l'esperienza di Civitavecchia rappresenta un esempio virtuoso. Per tantissime persone in difficoltà, costrette a scappare da guerre e situazioni terribili legate al proprio paese di origine, anche a rischio della propria pelle, il nostro è stato un porto davvero sicuro. E per i cittadini della piccola città questo non può che essere motivo di orgoglio. Tags:.





## Al via HospitalitySud, Napoli si conferma hub turistico del Sud: 15 milioni di presenze nel 2025

Si è aperta con un messaggio chiaro: la crescita c'è, ora va governata. La settima edizione di HospitalitySud, alla Stazione Marittima di Napoli, parte dai numeri e guarda alla qualità. Ad aprire la conferenza inaugurale sono stati Ugo Picarelli, fondatore e direttore della manifestazione, e Teresa Armato, assessora al Turismo e alle Attività produttive del Comune di Napoli. Armato ha sottolineato il lavoro congiunto con la Regione: "Con la Regione Campania stiamo ragionando e confrontandoci giorno dopo giorno su come programmare insieme eventi e condividere strategie per fare in modo che Napoli possa essere sempre di più non solo capitale dell'accoglienza, ma anche riferimento per tutta la regione Campania". Picarelli ha definito HospitalitySud "il salone delle forniture e dei servizi per l'alberghiero o l'extralberghiero", evidenziando la formula dinamica fatta di seminari e aggiornamento professionale. "Quello che è importante oggi è la qualità, anche dell'arredo e del design e di ogni forma di servizio dedicato al cliente per fare in modo che possa soggiornare nella maniera più confortevole possibile, creando gli elementi per la sua soddisfazione nella scelta di una determinata struttura ricettiva". Manfredi: turismo leva di sviluppo e asset per il Paese Il sindaco di Napoli, Gaetano Manfredi, è intervenuto con un videomessaggio: "La crescita turistica rappresenta una leva molto importante per lo sviluppo della città e i numeri, che stanno aumentando sempre di più, ci testimoniano che oramai Napoli è diventata una meta attrattiva a livello internazionale, un grande brand che rappresenta un'opportunità di sviluppo non solo per la Campania, ma per tutto il sud Italia". Manfredi ha richiamato la necessità di un sistema imprenditoriale qualificato, investimenti in formazione e sostenibilità. HospitalitySud, ha aggiunto, è un momento di confronto strategico anche in vista dei grandi eventi, "a partire dalla Coppa America", asset rilevante per l'intero sistema Paese. La ricerca SRM: Napoli hub del Mezzogiorno Cuore dell'apertura è stata la presentazione dello studio "Napoli città turistica nella governance regionale e nel sistema Paese", realizzato da SRM - Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo, nell'ambito dell'Osservatorio Turismo & Territorio. I numeri sono netti: 15 milioni di presenze nel 2025, +4% sull'anno precedente; recupero al 106,1% rispetto al 2019 68% delle presenze regionali concentrate in città (75% per la sola componente estera); 62% di turisti stranieri, contro una media nazionale del 56%. Secondo le stime della DMO Napoli, i visitatori complessivi - includendo escursionisti e crocieristi - hanno superato i 20 milioni, con una crescita del 45% nell'ultimo triennio. Determinante il rafforzamento infrastrutturale: oltre 13 milioni di passeggeri all'aeroporto nel 2025 (+22,2% rispetto al 2019) e quasi 1,5 milioni di crocieristi al porto (+35,8% sul periodo pre-pandemico). Napoli si prepara inoltre a un ulteriore salto di visibilità con i grandi eventi sportivi e culturali, verso



Si è aperta con un messaggio chiaro: la crescita c'è, ora va governata. La settima edizione di HospitalitySud, alla Stazione Marittima di Napoli, parte dai numeri e guarda alla qualità. Ad aprire la conferenza inaugurale sono stati Ugo Picarelli, fondatore e direttore della manifestazione, e Teresa Armato, assessora al Turismo e alle Attività produttive del Comune di Napoli. Armato ha sottolineato il lavoro congiunto con la Regione: "Con la Regione Campania stiamo ragionando e confrontandoci giorno dopo giorno su come programmare insieme eventi e condividere strategie per fare in modo che Napoli possa essere sempre di più non solo capitale dell'accoglienza, ma anche riferimento per tutta la regione Campania". Picarelli ha definito HospitalitySud "il salone delle forniture e dei servizi per l'alberghiero o l'extralberghiero", evidenziando la formula dinamica fatta di seminari e aggiornamento professionale. "Quello che è importante oggi è la qualità, anche dell'arredo e del design e di ogni forma di servizio dedicato al cliente per fare in modo che possa soggiornare nella maniera più confortevole possibile, creando gli elementi per la sua soddisfazione nella scelta di una determinata struttura ricettiva". Manfredi: turismo leva di sviluppo e asset per il Paese Il sindaco di Napoli, Gaetano Manfredi, è intervenuto con un videomessaggio: "La crescita turistica rappresenta una leva molto importante per lo sviluppo della città e i numeri, che stanno aumentando sempre di più, ci testimoniano che oramai Napoli è diventata una meta attrattiva a livello internazionale, un grande brand che rappresenta un'opportunità di sviluppo non solo per la Campania, ma per tutto il sud Italia". Manfredi ha richiamato la necessità di un sistema imprenditoriale qualificato, investimenti in formazione e sostenibilità. HospitalitySud, ha aggiunto, è un momento di confronto strategico anche in vista dei grandi eventi, "a partire dalla Coppa America", asset rilevante per l'intero sistema Paese. La ricerca SRM:

la designazione a Capitale Europea dello Sport 2026, con appuntamenti come le regate preliminari dell'America's Cup, gli Europei di Volley, la Neapolis Marathon ed eventi ciclistici. Impatto economico e investimenti Napoli registra un moltiplicatore di 167 euro di valore aggiunto per presenza, superiore sia al Mezzogiorno (131,7 euro) sia alla media nazionale (144,1 euro). Il 38% delle imprese napoletane prevede nuovi investimenti nel prossimo triennio; la quota sale al 59% in presenza di incentivi o mutate condizioni di mercato. Le priorità: formazione del personale e del management (3,78 su 5 contro 3,45 in Italia), riduzione e differenziazione dei rifiuti (3,74), salubrità dei locali (3,71), materie prime a km0 (3,62), sicurezza informatica (3,59), accessibilità per persone con disabilità (3,57) e supporto alle comunità locali (3,55). Nel 2024 in Campania si registrano 10.721 laureati STEM, +28,1% rispetto al 2014, segnale di un ecosistema che evolve insieme alla trasformazione digitale. Le imprese investono soprattutto per migliorare le performance (4,47 contro 4,26 in Italia). Pesano incentivi fiscali e fondi di coesione (4,04), mentre risultano meno decisive motivazioni difensive come pressione competitiva (2,38) e tensioni di mercato (2,35). Forte la richiesta di interventi pubblici: miglioramento dell'offerta (4,18), decoro urbano (4,16), efficienza dei servizi (4,11), promozione (4,10), infrastrutture accessibili (4,07). La sfida è trasformare la crescita quantitativa in sviluppo qualitativo: destagionalizzazione, diversificazione e delocalizzazione dei flussi, adattamento climatico, digitalizzazione e formazione del capitale umano. Tavola rotonda e premio Durante la conferenza si è svolta la tavola rotonda "Il ruolo delle unicità territoriali nella costruzione dell'esperienza hospitality", in collaborazione con la Fondazione Ordine Architetti Pianificatori Paesaggisti Conservatori di Napoli e provincia e con ADI Associazione per il Disegno Industriale della Campania. Confronto tra professionisti del contract arredo - Grazia Torre (presidente della Fondazione) e Antonella Venezia (presidente ADI Campania) - albergatori e rappresentanti delle destinazioni turistiche: Lorenzo Coppola (Federalberghi Capri), Lucio D'Orsi (ADA Campania), Roberto Laringe (Federalberghi Campi Flegrei), Ermando Mennella (Federalberghi Ischia e Procida), Francesca Pagliari (Federalberghi Napoli), Raimondo Ambrosino (sindaco di Procida), Paolo Falco (sindaco di Capri). Conferito il Premio "Napoli per il turismo" a Salvatore Naldi per la visione imprenditoriale, con il primo brand di una catena alberghiera nella Capitale del Mezzogiorno e il rilancio di due alberghi iconici a Capri. A chiudere, l'intervento di Vincenzo Maraio, assessore al Turismo e alla Promozione del territorio della Regione Campania: "Il turismo cresce se i processi si governano, se la programmazione indica la rotta". Innovazione, sostenibilità e capitale umano nel programma Il programma prevede 30 incontri e seminari con 100 relatori. Spazio all'innovazione digitale con Aim Solutions e la presentazione di AiDA, agente digitale per automatizzare informazioni e prenotazioni, e con Blastness sull'uso dell'AI per pricing e booking journey. Il convegno su bioarchitettura e design, a cura di ADI Campania e Istituto Nazionale di Bioarchitettura - sezione di Napoli, ha posto l'accento sulla sostenibilità come leva culturale ed economica. FIAPOR Solidus Turismo, con il presidente Valerio Beltrami, ha promosso la conferenza su cultura dell'ospitalità e valorizzazione delle professionalità.

Consegnata la terza edizione del Premio "Castellano-Guglielmo", dedicato a Gaetano Castellano e Michele Guglielmo, ai migliori under 35 del settore, in collaborazione con ADA, AIBES, AIH, AIS, AMIRA, FIC e "Le Chiavi d'Oro" FAIPA. La seconda giornata prevede focus su trend di mercato, rilancio del turismo, sostenibilità e overtourism, gestione dei flussi, economia del mare, marketing sostenibile, mobilità e risanamento delle imprese. Ampio spazio all'extralberghiero con ABBAC su regolamenti urbanistici, fiscalità 2026, finanziamenti e Universal Design. Numeri e partner HospitalitySud si svolge il 19 e 20 febbraio dalle 10 alle 19 alla Stazione Marittima di Napoli. Ingresso gratuito per gli operatori, con preregistrazione su Eventbrite. Patrocini: Regione Campania, Comune di Napoli, Unione Industriali Napoli, Federalberghi Campania, Confesercenti Napoli. Partner ufficiali: SRM e Blastness. La manifestazione è ideata e organizzata da Leader srl.



## Taranto al centro del confronto internazionale su crociere e città portuali

Due giorni di meeting con il gruppo "Cruises Port Cities" su mobilità e governance **Taranto** al centro del confronto internazionale su crociere e città portuali con il gruppo "Cruises & Port Cities", promosso da MedCruise, associazione dei porti crocieristici del Mediterraneo, e da AIVP, Association Internationale Villes et Ports. A Palazzo Amati, sede di Kètos-Jonian Dolphin Conservation, 23 professionisti di Italia, Spagna, Francia, Grecia e Portogallo hanno aperto il primo meeting in presenza dopo quattro anni di lavori online. L'iniziativa rientra nel percorso dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio (AdSPMI), ente che governa il **porto** di **Taranto** e siede nei board delle due associazioni. Il gruppo, nato nel 2021, sviluppa buone pratiche per rafforzare il rapporto tra scali crocieristici e comunità locali. Sono intervenuti il presidente dell'Authority Giovanni Gugliotti, il sindaco Piero Bitetti, la presidente MedCruise Theodora Riga e il segretario generale Aivp Francesca Morucci. La prima giornata prevede due workshop: "Rethinking Access", laboratorio sulla gestione dei flussi turistici e mobilità urbana curato da Systematica, e "Bridging ports and communities", focus sul dialogo tra **porto**, città e compagnie crocieristiche con MSC Cruises. La seconda giornata si svolge al Museo Archeologico Nazionale di **Taranto** (MaRTA) con un Open Lab e una tavola rotonda con stakeholder locali. In chiusura, definizione delle strategie per il 2026. Domani Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio e Comune firmeranno con Aivp l'Agenda 2030 delle città portuali, adattamento degli obiettivi Onu su energia, mobilità e governance sostenibile.



## Crociere, Taranto accelera sul terminal

Giacomo Rizzo

Con «Cruises & Port Cities» confronto internazionale su sostenibilità, governance e mobilità. Annunciato accordo con Global Ports e firma dell'Agenda 2030 per le città portuali. Un nuovo terminal crociere, l'allungamento della concessione a Global Ports Holding e la firma dell'Agenda 2030 per le città portuali: sono i segnali concreti emersi dall'incontro che ha riunito a Palazzo Amati, sede di Kètos, il gruppo internazionale «Cruises & Port Cities», promosso da MedCruise e AIVP, rete che riunisce porti e città per sviluppare modelli di crescita sostenibile legati al traffico crocieristico. Un appuntamento che ha portato in città 23 professionisti di cinque Paesi (Italia, Spagna, Francia, Grecia e Portogallo) con l'obiettivo di rafforzare «buone pratiche e sinergie tra porti crocieristici e comunità locali». Sono intervenuti il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio, Giovanni Gugliotti; la presidente di Medcruise-Corfu port, Theodora Riga; Laura Cimaglia, dirigente Affari generali e internazionali dell'Authority e vicepresidente di MedCruise; il segretario generale di AIVP- Association internationale villes et ports; Francesca Morucci, José M. Pagés Sánchez, direttore Agenda 2030 di AIVP; e l'avv. Carla Mellea in rappresentanza del Comune. Hanno partecipato, inoltre, il presidente della Jonian Dolphin Conservation, Vittorio Pollazzon e la direttrice del Museo Archeologico Nazionale di Taranto (MARTA), Stella Falzone. La tappa ionica, primo incontro in presenza dopo anni di lavori online, rientra nel percorso dell'Autorità di sistema portuale, ente che governa il porto di Taranto e siede nei board delle due associazioni. La prima giornata prevede due workshop: Rethinking Access, laboratorio sulla gestione dei flussi turistici e mobilità urbana curato da Systematica, e Bridging ports and communities, focus sul dialogo tra porto, città e compagnie crocieristiche con MSC Cruises. La seconda giornata si svolge al Museo Archeologico Nazionale di Taranto (MARTA) con un Open Lab e una tavola rotonda con stakeholder locali. In chiusura, definizione delle strategie per il 2026. Il presidente dell'Authority, Giovanni Gugliotti, ha annunciato una svolta attesa: «Domani sottoscriveremo con Taranto Cruise Port l'allungamento della concessione a Global Ports Holding. I crocieristi non saranno più accolti in una struttura temporanea, ma in un luogo degno. Siamo felici di aver fatto un passo avanti». Un passaggio che punta a consolidare la presenza del principale terminalista crocieristico mondiale nello scalo ionico e a rafforzare l'attrattività della destinazione. Laura Cimaglia ha parlato di «giorno importante per Taranto e per il gruppo che si occupa del rapporto porto-città. È fondamentale collaborare con le istituzioni ma anche apprendere dalle esperienze dei porti che ci hanno preceduto». Il riferimento è a realtà come Barcellona e Venezia. «È importante ha aggiunto sapere a cosa si può andare incontro per crescere in maniera sostenibile. La nostra città lo merita in ambito crociere». Cimaglia ha poi



rimarcato il valore strategico dell'investimento, ricordando che «Global Ports è il terminalista puro più importante al mondo nell'ambito delle crociere e se investe nella città di Taranto noi siamo molto orgogliosi di questo e siamo al loro fianco per crescere in questo settore che non viene visto come business dall'autorità portuale. Per noi è una attività che fa crescere la città, fa crescere i servizi e crea un gran movimento circolare ed economico molto importante». La presidente di MedCruise, Theodora Riga, ha osservato che «la comunicazione è forse l'elemento più importante per migliorare le relazioni tra porti e comunità. Siamo qui con molti dei nostri membri, con porti, con esperti della nostra rete e anche con MSC per dialogare insieme e cercare di portare le nostre esperienze e migliorare le relazioni». Francesca Morucci, segretario generale di AIVP, ha spiegato che «l'associazione da anni si occupa dell'integrazione tra porti e città, MedCruise invece lavora con le compagnie di navigazione e per sviluppare le destinazioni dei porti crocieristici. Queste due associazioni hanno lo stesso obiettivo, ovvero rendere il traffico crocieristico il più possibile sostenibile e lavorano per sviluppare un traffico che abbia delle ricadute sia economiche che sociali sui territori». Ha quindi annunciato che «domani verrà siglata tra il porto di Taranto, il Comune di Taranto e l'associazione internazionale l'Agenda 2030 che riadatta alle città portuali gli obiettivi delle Nazioni Unite». José M. Pagés Sánchez, direttore Agenda 2030 di AIVP, ha ribadito che «il porto gioca un ruolo importante nell'economia di una città, è veramente un motore di sviluppo» e che le crociere «portano un valore aggiunto al territorio e aiutano nel suo sviluppo». Il comandante della Capitaneria di porto, Leonardo Deri, ha parlato di «momento di assoluta sinergia tra tutte le parti, un metodo essenziale per ottenere risultati concreti in una città che rispetto ad altre è un po' più indietro nel settore crocieristico». Ha richiamato i progetti in corso dall'elettrificazione delle banchine all'eolico portuale fino alla possibile introduzione dell'idrogeno evidenziando che «potranno far compiere una vera svolta al porto di Taranto». Per il Comune, l'avvocata Carla Mellea ha sottolineato che «ogni approdo rappresenta un confronto tra culture e un momento di crescita economica e culturale per la città» e che l'amministrazione considera «doveroso collaborare con l'Autorità portuale per fare di Taranto un punto di riferimento nel panorama mediterraneo». Anche il Museo Archeologico Nazionale di Taranto è stato coinvolto nei lavori. La direttrice Stella Falzone si è soffermata sull'importanza di «ambire a un'ospitalità culturale attenta e condivisa. Il MAR-TA è pronto a mettere in campo i propri contenuti per valorizzare una città ricchissima nel presente e nel passato». Dai workshop su mobilità e gestione dei flussi è emersa una linea comune: integrare porto e città, programmare gli investimenti, costruire consenso. Il percorso avviato con il confronto internazionale ha tracciato una rotta precisa. Adesso la sfida si sposta sui tempi di realizzazione e sulla capacità di tradurre gli impegni annunciati in infrastrutture, servizi e ricadute concrete per il territorio. Commenta.

## Cronache Tarantine

### Taranto

## Taranto al centro del Mediterraneo: Cruises & Port Cities sceglie la città ionica per il suo primo incontro operativo (VIDEO)

Stamattina, giovedì 19 febbraio, a Palazzo Amati si percepiva chiaramente che Taranto stava vivendo un momento di svolta. Non un semplice appuntamento istituzionale ma un passaggio simbolico: la città ionica ha accolto il primo incontro in presenza del gruppo internazionale Cruises & Port Cities, creato da MedCruise e AIVP (Association internationale Villes et Ports), dopo quattro anni di riunioni online. Un segnale forte, che conferma come Taranto stia entrando stabilmente nella conversazione mediterranea sul futuro del crocierismo sostenibile e sul rapporto tra porto e città. La conferenza stampa, ospitata nella sede di Kètos Jonian Dolphin Conservation, ha presentato un programma di lavoro che coinvolgerà una trentina di professionisti provenienti da cinque Paesi. L'iniziativa è promossa dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, partner di entrambe le associazioni e impegnata da anni nel percorso di Cruise Community Engagement. A fare gli onori di casa sono stati il presidente dell'AdSPMI Giovanni Gugliotti, l'avv. Carla Mellea in rappresentanza del Comune, la presidente di MedCruise Theodora Riga e il segretario generale di AIVP Francesca Morucci. Tutti hanno sottolineato come Taranto rappresenti oggi un laboratorio ideale per sperimentare nuovi modelli di governance, mobilità e sostenibilità. Riga ha ricordato la forza della rete MedCruise, spiegando che «la comunicazione è forse l'elemento più importante per migliorare le relazioni tra porti e comunità». Morucci ha evidenziato la convergenza tra le due associazioni, impegnate nel rendere il traffico crocieristico «il più possibile sostenibile, con ricadute economiche e sociali sui territori». Domani (venerdì 20 febbraio, ndc), ha annunciato, sarà firmata l'Agenda 2030 per le città portuali tra AdSP, Comune e AIVP, adattamento degli obiettivi Onu alle esigenze dei territori marittimi. Il programma dei lavori prevede workshop dedicati alla gestione dei flussi turistici e ai modelli di governance condivisa, mentre la seconda giornata si sposterà al Museo MAR-TA per un Open Lab con gli stakeholder locali. Tra gli interventi più attesi, quello di Laura Cimaglia, dirigente Affari generali e internazionali dell'AdSPMI e vicepresidente di MedCruise, che ha sottolineato come questo incontro rappresenti «un giorno importante per Taranto», perché il gruppo di lavoro si occupa del rapporto portocittà, «un tema fondamentale per noi». Ha ricordato che Taranto è in crescita nel mercato delle crociere, ma non ha ancora un ruolo di primo piano: «Avere qui porti come Barcellona o Venezia significa confrontarsi con realtà molto diverse. È importante sapere a cosa si può andare incontro per crescere in maniera sostenibile. La nostra città lo merita». Sul fronte infrastrutturale ha anticipato che «presto avremo novità sul terminal crociere», spiegando che Global Ports Holding, pur avendo investito da tempo su Taranto, ha operato finora con una struttura temporanea: «Probabilmente andremo verso una soluzione stabile, un valore aggiunto per la città». E



02/19/2026 13:26

Cronache Tarantine  
Taranto al centro del Mediterraneo: "Cruises & Port Cities" sceglie la città ionica per il suo primo incontro operativo (VIDEO)

Stamattina, giovedì 19 febbraio, a Palazzo Amati si percepiva chiaramente che Taranto stava vivendo un momento di svolta. Non un semplice appuntamento istituzionale ma un passaggio simbolico: la città ionica ha accolto il primo incontro in presenza del gruppo internazionale "Cruises & Port Cities", creato da MedCruise e AIVP (Association internationale Villes et Ports), dopo quattro anni di riunioni online. Un segnale forte, che conferma come Taranto stia entrando stabilmente nella conversazione mediterranea sul futuro del crocierismo sostenibile e sul rapporto tra porto e città. La conferenza stampa, ospitata nella sede di Kètos – Jonian Dolphin Conservation, ha presentato un programma di lavoro che coinvolgerà una trentina di professionisti provenienti da cinque Paesi. L'iniziativa è promossa dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, partner di entrambe le associazioni e impegnata da anni nel percorso di Cruise Community Engagement. A fare gli onori di casa sono stati il presidente dell'AdSPMI Giovanni Gugliotti, l'avv. Carla Mellea in rappresentanza del Comune, la presidente di MedCruise Theodora Riga e il segretario generale di AIVP Francesca Morucci. Tutti hanno sottolineato come Taranto rappresenti oggi un laboratorio ideale per sperimentare nuovi modelli di governance, mobilità e sostenibilità. Riga ha ricordato la forza della rete MedCruise, spiegando che «la comunicazione è forse l'elemento più importante per migliorare le relazioni tra porti e comunità». Morucci ha evidenziato la convergenza tra le due associazioni, impegnate nel rendere il traffico crocieristico «il più possibile sostenibile, con ricadute economiche e sociali sui territori». Domani (venerdì 20 febbraio, ndc), ha annunciato, sarà firmata l'Agenda 2030 per le città portuali tra AdSP, Comune e AIVP, adattamento degli obiettivi Onu alle esigenze dei territori marittimi. Il programma dei lavori prevede workshop dedicati alla gestione dei flussi turistici e ai modelli di governance condivisa, mentre la seconda giornata



## Cronache Tarantine

### Taranto

---

ha ribadito che per l'Autorità portuale «il crocierismo non è un business, ma un'attività che fa crescere la città, i servizi, l'economia». A chiudere il quadro istituzionale è intervenuto anche Leonardo Deri, comandante della Capitaneria di porto, che ha voluto sottolineare «il momento di assoluta sinergia tra tutte le parti», un metodo che considera essenziale per ottenere risultati concreti in una città che «rispetto ad altre è un po' più indietro» nel settore crocieristico. Deri ha ricordato che realtà come Venezia, Barcellona o Valencia rappresentano modelli consolidati, mentre Taranto deve ancora costruire una propria organizzazione stabile: «La Capitaneria c'è e ci sarà per sostenere il cambiamento in atto, soprattutto ora che si parla di sostenibilità dei porti». Ha citato i progetti in corso, dalla elettrificazione delle banchine all'eolico portuale fino alla possibile introduzione dell'idrogeno, elementi che «potranno far compiere una vera svolta al porto di Taranto». Sul ruolo del Comune è intervenuta l'avv. Carla Mellea, che ha ricordato come la crescita del settore crocieristico non sia solo una questione portuale: «Ogni approdo rappresenta un confronto tra culture e un momento di crescita economica e culturale per la città». Per questo, ha aggiunto, il Comune considera doveroso collaborare con l'Autorità portuale «per fare di Taranto un punto di riferimento nel panorama mediterraneo». Il presidente Giovanni Gugliotti ha annunciato che domani sarà sottoscritto un accordo con Taranto Cruise Port per l'allungamento della concessione a Global Ports Holding, che si è impegnata a realizzare un nuovo terminal crociere: «I crocieristi non saranno più accolti in una struttura temporanea, ma in un luogo degno. Siamo felici di aver fatto un passo avanti». A chiudere la mattinata è stata Stella Falzone, direttrice del MARTA, che ospiterà la seconda giornata di lavori. Ha ricordato come il museo creda profondamente nell'accoglienza dei visitatori, compresi quelli che arrivano via mare: «Mi piace molto il concetto di laboratorio, perché è ciò a cui dobbiamo ambire: un'ospitalità culturale attenta e condivisa». Il MARTA, ha spiegato, è pronto a mettere in campo i propri contenuti per valorizzare «una città ricchissima nel presente e nel passato», convinta che la collaborazione tra istituzioni sia la chiave per costruire una Taranto capace di guardare al futuro. Così, tra workshop, tavoli di confronto e la firma dell'Agenda 2030, Taranto si propone come un punto di riferimento nel Mediterraneo per chi immagina un crocierismo capace di dialogare con le comunità e generare sviluppo sostenibile. Un percorso appena iniziato ma che oggi ha compiuto un passo decisivo.

## Taranto Buonasera

Taranto

### Vertice sulla transizione energetica: accordo per accelerare la reindustrializzazione

Francesco Alberti

Comune, Governo e Autorità portuale al tavolo tecnico. Coinvolgimento di imprese e formazione tra le priorità del percorso di decarbonizzazione BRINDISI - Un confronto operativo per fare il punto sul futuro industriale ed energetico del territorio si è svolto mercoledì 18 febbraio a Palazzo di città. Attorno al tavolo il sindaco Giuseppe Marchionna, il commissario straordinario del Governo per la reindustrializzazione e la decarbonizzazione dell'area di Brindisi, prefetto Luigi Carnevale, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale Francesco Mastro e il responsabile attrazione investimenti di Invitalia Roberto Rizzardo. Nel corso dell'incontro è stato comunicato che poche ore prima, a Palazzo Chigi e alla presenza del sottosegretario con delega al Sud Luigi Sbarra, il prefetto Carnevale aveva firmato un accordo di collaborazione con il coordinatore della struttura di missione Zes Giuseppe Romano. L'intesa mira a semplificare i passaggi amministrativi necessari allo sviluppo dei progetti legati alla riconversione produttiva. Il confronto ha quindi riguardato lo stato delle proposte presentate per la decarbonizzazione e l'avanzamento del percorso di trasformazione industriale. È stata stabilita la prosecuzione delle verifiche tecniche sulle aree interessate dagli interventi, attività che proseguirà nelle prossime ore. Il sindaco ha inoltre sottolineato la necessità di coinvolgere stakeholder locali e strutture regionali per individuare tempestivamente le professionalità richieste dal nuovo scenario produttivo e avviare i percorsi formativi adeguati. Ribadito infine l'obiettivo condiviso dalle istituzioni di operare in modo coordinato per affrontare la complessa fase di transizione energetica e industriale del territorio.

**Commenti BARI** - La strategia regionale per fronteggiare la crisi idrica passa da riuso delle acque depurate, nuove vasche di accumulo e collegamenti interregionali. È il quadro emerso dal sopralluogo effettuato dal presidente della Regione Puglia Antonio Decaro, insieme agli assessori Raffaele Piemontese e Francesco Paolicelli, negli impianti di San Severo e Finocchito, in provincia di Foggia, dove arriva l'acqua proveniente dalla diga di Occhito. Il sistema di San Severo, entrato in funzione circa 4 mesi fa, è tra i più avanzati in funzione sul territorio regionale. Qui l'acqua reflua depurata viene trattata e reimpressa nel circuito irriguo agricolo, riducendo dispersioni e scarichi. L'impianto consente di mettere a disposizione circa 4 milioni di metri cubi di acqua destinati a 4.000 aziende agricole distribuite su 7.000 ettari dell'Alto Tavoliere. Nel corso della visita sono stati affinati circa 2,6 milioni di metri cubi. Durante la visita Decaro ha evidenziato che negli ultimi giorni gli invasi stanno recuperando livelli rispetto all'anno precedente e che nella pressione sulla rete potrebbe diminuire almeno per gli usi civili. Ha però sottolineato la necessità di proseguire negli investimenti per rendere la regione più resistente agli effetti dei cambiamenti climatici. L'obiettivo



Comune, Governo e Autorità portuale al tavolo tecnico. Coinvolgimento di imprese e formazione tra le priorità del percorso di decarbonizzazione BRINDISI - Un confronto operativo per fare il punto sul futuro industriale ed energetico del territorio si è svolto mercoledì 18 febbraio a Palazzo di città. Attorno al tavolo il sindaco Giuseppe Marchionna, il commissario straordinario del Governo per la reindustrializzazione e la decarbonizzazione dell'area di Brindisi, prefetto Luigi Carnevale, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale Francesco Mastro e il responsabile attrazione investimenti di Invitalia Roberto Rizzardo. Nel corso dell'incontro è stato comunicato che poche ore prima, a Palazzo Chigi e alla presenza del sottosegretario con delega al Sud Luigi Sbarra, il prefetto Carnevale aveva firmato un accordo di collaborazione con il coordinatore della struttura di missione Zes Giuseppe Romano. L'intesa mira a semplificare i passaggi amministrativi necessari allo sviluppo dei progetti legati alla riconversione produttiva. Il confronto ha quindi riguardato lo stato delle proposte presentate per la decarbonizzazione e l'avanzamento del percorso di trasformazione industriale. È stata stabilita la prosecuzione delle verifiche tecniche sulle aree interessate dagli interventi, attività che proseguirà nelle prossime ore. Il sindaco ha inoltre sottolineato la necessità di coinvolgere stakeholder locali e strutture regionali per individuare tempestivamente le professionalità richieste dal nuovo scenario produttivo e avviare i percorsi formativi adeguati. Ribadito infine l'obiettivo condiviso dalle istituzioni di operare in modo coordinato per affrontare la complessa fase di transizione energetica e industriale del territorio. **Commenti BARI** - La strategia regionale per fronteggiare la crisi idrica passa da riuso delle acque depurate, nuove vasche di accumulo e collegamenti interregionali. È il quadro emerso dal sopralluogo effettuato dal presidente della Regione Puglia Antonio

## Taranto Buonasera

### Taranto

---

dichiarato è attivare entro il altri 41 impianti di affinamento capaci di produrre complessivamente 68 milioni di metri cubi di acqua per irrigazione, mentre attualmente ne risultano operativi A Finocchito è stata inoltre realizzata una nuova vasca da 70.000 metri cubi , affiancata a quella già esistente da 20.000 metri cubi . Qui confluisce l'acqua della diga di Occhito destinata in parte all'agricoltura e in parte all'impianto di potabilizzazione dell'Acquedotto Pugliese. Nella stessa struttura arriveranno anche le risorse idriche provenienti dal collegamento con il Liscione in Molise, con un apporto stimato di ulteriori 60 milioni di metri cubi annui per il basso Molise e la Capitanata. Il sistema è collegato a un telecontrollo gestito dal Consorzio di Capitanata che consente di regolare distribuzione e manutenzioni senza interrompere la fornitura. La delegazione ha poi raggiunto l'impianto di potabilizzazione del Fortore a Castelnuovo della Daunia, struttura che tratta mediamente circa 1.600 litri al secondo destinati al capoluogo dauno e ai comuni della provincia. Attualmente in Puglia risultano attivi 9 impianti di affinamento tra cui Acquaviva delle Fonti, Castellana Grotte, Fasano, Ostuni, San Pancrazio Salentino, Corsano, Gallipoli e San Severo. Altri sono pronti ma in definizione gestionale come Trinitapoli, San Ferdinando di Puglia e Zapponeta. Ulteriori 12 strutture entreranno in funzione entro il , mentre 18 sistemi di riuso sono programmati oltre tale data, tra cui quelli previsti ad Andria, Trani, Manduria, Manfredonia, Corato, Molfetta, Bisceglie e Casarano. Il piano punta a costruire una rete capace di garantire acqua per agricoltura e popolazione anche nei periodi di siccità sempre più frequenti, rafforzando la sicurezza idrica regionale attraverso recupero, accumulo e integrazione delle fonti.

## Taranto Buonasera

Taranto

### Taranto si apre al mondo delle crociere sostenibili. Le foto

Giulia Inversi

Professionisti di 5 paesi a confronto su sostenibilità e mobilità tra città e scalo marittimo TARANTO - La città diventa per due giorni punto di incontro internazionale sul futuro del turismo crocieristico. A Palazzo Amati, sede della Jonian Dolphin Conservation, è stato presentato il gruppo di lavoro Cruises & Port Cities, promosso dalle associazioni MedCruise e AIVP e dedicato al rapporto tra porti e contesti urbani. All'iniziativa partecipano circa 30 professionisti provenienti da 5 paesi Italia, Spagna, Francia, Grecia e Portogallo, tutti operatori del settore portuale. Il progetto nasce nel con l'obiettivo di condividere buone pratiche tra scali crocieristici e città, rafforzando cooperazione e sostenibilità. Quello ospitato a Taranto rappresenta il primo incontro in presenza dopo una lunga serie di riunioni online svolte negli ultimi 4 anni. L'arrivo del gruppo rientra nelle attività dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, partner delle due associazioni e rappresentante del porto nei rispettivi organi direttivi. L'iniziativa punta a consolidare il ruolo internazionale dello scalo jonico nel percorso di coinvolgimento della comunità portuale avviato negli ultimi anni. Alla presentazione sono intervenuti il presidente dell'Autorità portuale Giovanni Gugliotti, il sindaco Piero Bitetti, la presidente di MedCruise Theodora Riga e il segretario generale di AIVP Francesca Morucci. Presenti anche Vittorio Pollazzon per la Jonian Dolphin Conservation e Stella Falzone del Museo Archeologico Nazionale di Taranto, che ospiterà parte delle attività. Il programma prevede una prima giornata dedicata allo scambio di esperienze su sostenibilità, governance e gestione dei flussi turistici. Due workshop affrontano i temi della mobilità urbana e del rapporto tra porto, città e compagnie di navigazione, con particolare attenzione alla gestione dei passeggeri e alla costruzione di modelli di collaborazione. La seconda giornata si svolgerà al Museo archeologico nazionale con un confronto aperto tra membri del gruppo e operatori locali. Una tavola rotonda metterà a fuoco strategie per migliorare l'accoglienza delle destinazioni crocieristiche in chiave sostenibile, mentre la sessione conclusiva servirà a definire indirizzi operativi per l'anno successivo. L'incontro si inserisce in una strategia più ampia dell'Autorità portuale orientata a rafforzare il dialogo tra infrastruttura e tessuto urbano e a sviluppare un turismo crocieristico sostenibile. Domani l'Autorità di Sistema Portuale e il Comune sottoscriveranno con AIVP l'Agenda 2030 adattata alle città portuali, articolata in 10 punti dedicati a transizione energetica, mobilità sostenibile e governance condivisa. L'intesa mira a diventare riferimento operativo per le politiche territoriali, ponendo Taranto come modello di cooperazione tra porto e città nel Mediterraneo.

Comments MESAGNE - Dalle prime ore del mattino la città è stata teatro di una vasta operazione della Polizia di Stato contro lo spaccio di sostanze stupefacenti. Gli agenti del commissariato locale hanno eseguito un'ordinanza





## Taranto Buonasera

### Taranto

---

di custodia cautelare emessa dal giudice per le indagini preliminari del Tribunale di Brindisi su richiesta della Procura. Il provvedimento restrittivo riguarda 11 persone ritenute coinvolte in un'attività di vendita di cocaina e, in alcuni episodi, anche di hashish. Gli indagati devono rispondere complessivamente di circa 20 contestazioni , di cui 18 legate alla droga , in alcuni casi in concorso tra loro. Parte degli arrestati risulta già conosciuta alle forze dell'ordine. Le indagini hanno ricostruito un presunto giro di spaccio attivo tra la primavera e l'estate del , con ramificazioni non solo a Mesagne ma anche nei centri limitrofi. Il lavoro investigativo aveva già portato, nel mese di gennaio, all'interrogatorio di 17 persone , tra cui 10 residenti a Mesagne, 4 a Brindisi e 3 a Latiano Secondo gli inquirenti l'attività di vendita al dettaglio sarebbe stata organizzata in modo continuativo, con cessioni ripetute di sostanze stupefacenti nel territorio. L'operazione, tuttora in corso, punta a interrompere il circuito di distribuzione e assicurare alla giustizia i presunti responsabili. In mattinata ulteriori aggiornamenti.

## Taranto Buonasera

Taranto

### Ecco gli interventi per il sostegno e la riqualificazione dei lavoratori delle aree in crisi

Francesco Alberti

La Regione interviene sulle emergenze industriali: sostegno al reddito e percorsi di riqualificazione per i lavoratori. L'intervento di Annagrazia Angolano TARANTO - Nuove misure regionali per affrontare le difficoltà occupazionali nel territorio ionico e in tutta la Puglia . La Giunta regionale ha approvato interventi che riguardano la proroga del trattamento di mobilità in deroga e l'avvio di percorsi formativi destinati ai lavoratori in cassa integrazione a rischio di uscita dal mercato del lavoro. A darne notizia è la consigliera regionale del Movimento 5 Stelle e presidente della Commissione VI Annagrazia Angolano , che sottolinea il valore delle iniziative adottate. La proroga per tutto il 2026 del trattamento di mobilità in deroga per i lavoratori licenziati da imprese dell'area di crisi industriale complessa della provincia di Taranto e lo stanziamento dei fondi per la formazione dei lavoratori in cassa integrazione testimoniano l'attenzione della Regione sulla tutela occupazionale e sulla formazione professionale . Il provvedimento riguarda in particolare i lavoratori coinvolti in aziende dell'area di crisi complessa che comprende i comuni di Taranto, Crispiano, Massafra, Montemesola e Statte . Per la misura è prevista una copertura finanziaria di 1,7 milioni di euro e sarà accompagnata da politiche attive gestite dai Centri per l'Impiego, con l'obiettivo di favorire il reinserimento nel mondo del lavoro. La seconda parte dell'intervento interessa invece tutta la regione e si rivolge ai dipendenti in cassa integrazione con riduzione dell'orario superiore al 50% , considerati a rischio di espulsione dal sistema produttivo. Durante la partecipazione ai percorsi formativi potranno continuare a integrare il reddito. La cosa importante è che oltre al sostegno economico si investa sulla riqualificazione professionale, per favorire il reinserimento lavorativo e costruire un percorso di diversificazione socio economica che abbandoni ogni logica assistenziale, aggiunge Angolano. I dati evidenziano la centralità della provincia ionica nel quadro regionale. Qui si concentra oltre il 50% delle ore autorizzate di cassa integrazione della Puglia, pari a 16 milioni , di cui 14,5 milioni relativi alla cassa integrazione straordinaria. Numeri che, secondo la consigliera, rendono indispensabili interventi strutturali. Questi dati dimostrano non solo l'importanza della proroga della cassa integrazione ma soprattutto la necessità di percorsi di riqualificazione e di visioni più lungimiranti per il futuro occupazionale del territorio. Angolano annuncia inoltre il lavoro della Commissione VI sulle vertenze regionali, con il coinvolgimento dell'assessore allo Sviluppo economico e al Lavoro Eugenio Di Sciascio . Ascolteremo tutti gli attori interessati per fornire risposte concrete ai territori conclude. Commenti TARANTO - La città diventa per due giorni punto di incontro internazionale sul futuro del turismo crocieristico . A Palazzo Amati, sede della Jonian Dolphin Conservation , è stato presentato il gruppo di lavoro Cruises & Port Cities, promosso



La Regione interviene sulle emergenze industriali: sostegno al reddito e percorsi di riqualificazione per i lavoratori. L'intervento di Annagrazia Angolano TARANTO - Nuove misure regionali per affrontare le difficoltà occupazionali nel territorio ionico e in tutta la Puglia . La Giunta regionale ha approvato interventi che riguardano la proroga del trattamento di mobilità in deroga e l'avvio di percorsi formativi destinati ai lavoratori in cassa integrazione a rischio di uscita dal mercato del lavoro. A darne notizia è la consigliera regionale del Movimento 5 Stelle e presidente della Commissione VI Annagrazia Angolano , che sottolinea il valore delle iniziative adottate. La proroga per tutto il 2026 del trattamento di mobilità in deroga per i lavoratori licenziati da imprese dell'area di crisi industriale complessa della provincia di Taranto e lo stanziamento dei fondi per la formazione dei lavoratori in cassa integrazione testimoniano l'attenzione della Regione sulla tutela occupazionale e sulla formazione professionale . Il provvedimento riguarda in particolare i lavoratori coinvolti in aziende dell'area di crisi complessa che comprende i comuni di Taranto, Crispiano, Massafra, Montemesola e Statte . Per la misura è prevista una copertura finanziaria di 1,7 milioni di euro e sarà accompagnata da politiche attive gestite dai Centri per l'Impiego, con l'obiettivo di favorire il reinserimento nel mondo del lavoro. La seconda parte dell'intervento interessa invece tutta la regione e si rivolge ai dipendenti in cassa integrazione con riduzione dell'orario superiore al 50% , considerati a rischio di espulsione dal sistema produttivo. Durante la partecipazione ai percorsi formativi potranno continuare a integrare il reddito. La cosa importante è che oltre al sostegno economico si investa sulla riqualificazione professionale, per favorire il reinserimento lavorativo e costruire un percorso di diversificazione socio economica che abbandoni ogni logica assistenziale", aggiunge Angolano. I dati evidenziano la

## Taranto Buonasera

### Taranto

---

dalle associazioni MedCruise e AIVP e dedicato al rapporto tra porti e contesti urbani. All'iniziativa partecipano circa 30 professionisti provenienti da 5 paesi Italia, Spagna, Francia, Grecia e Portogallo, tutti operatori del settore portuale. Il progetto nasce nel con l'obiettivo di condividere buone pratiche tra scali crocieristici e città, rafforzando cooperazione e sostenibilità. Quello ospitato a Taranto rappresenta il primo incontro in presenza dopo una lunga serie di riunioni online svolte negli ultimi 4 anni. L'arrivo del gruppo rientra nelle attività dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, partner delle due associazioni e rappresentante del porto nei rispettivi organi direttivi. L'iniziativa punta a consolidare il ruolo internazionale dello scalo jonico nel percorso di coinvolgimento della comunità portuale avviato negli ultimi anni. Alla presentazione sono intervenuti il presidente dell'Autorità portuale Giovanni Gugliotti, il sindaco Piero Bitetti, la presidente di MedCruise Theodora Riga e il segretario generale di AIVP Francesca Morucci. Presenti anche Vittorio Pollazzon per la Jonian Dolphin Conservation e Stella Falzone del Museo Archeologico Nazionale di Taranto, che ospiterà parte delle attività. Il programma prevede una prima giornata dedicata allo scambio di esperienze su sostenibilità, governance e gestione dei flussi turistici. Due workshop affrontano i temi della mobilità urbana e del rapporto tra porto, città e compagnie di navigazione, con particolare attenzione alla gestione dei passeggeri e alla costruzione di modelli di collaborazione. La seconda giornata si svolgerà al Museo archeologico nazionale con un confronto aperto tra membri del gruppo e operatori locali. Una tavola rotonda metterà a fuoco strategie per migliorare l'accoglienza delle destinazioni crocieristiche in chiave sostenibile, mentre la sessione conclusiva servirà a definire indirizzi operativi per l'anno successivo. L'incontro si inserisce in una strategia più ampia dell'Autorità portuale orientata a rafforzare il dialogo tra infrastruttura e tessuto urbano e a sviluppare un turismo crocieristico sostenibile. Domani l'Autorità di Sistema Portuale e il Comune sottoscriveranno con AIVP l'Agenda 2030 adattata alle città portuali, articolata in 10 punti dedicati a transizione energetica, mobilità sostenibile e governance condivisa. L'intesa mira a diventare riferimento operativo per le politiche territoriali, ponendo Taranto come modello di cooperazione tra porto e città nel Mediterraneo.

## Calabria 7

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

### Rinnovo alla Meridionale petroli', Italia nostra Vibo incalza il sindaco: Proponga opposizione alla Meloni

Gli ambientalisti: "L'intera cittadinanza (circa 6.000,00 abitanti) a rischi gravissimi per la salute e l'integrità fisica, coprendo le aree di ricaduta degli effetti letali o di danno grave ed irreversibile" Com'è noto l'Autorità di Sistema Portuale per i Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha rinnovato, per altri 20 anni, a Vibo Marina, la concessione demaniale marittima per i depositi costieri della Meridionale Petroli, industria a rischio di incidente rilevante nel pieno del centro abitato della popolosa frazione marina. E' quanto afferma Alessandro Caruso Frezza, presidente facente funzioni di Italia Nostra Sezione di Vibo Valentia. Eloquio finale ingannevole Frezza aggiunge: Il provvedimento è stato pubblicato sull'albo on line della predetta Autorità l'11 febbraio scorso. Sebbene l'eloquio finale sia ingannevole, è da ritenere, quanto meno cautelativamente, che si tratti proprio del provvedimento finale definitivo. Ebbene, Italia Nostra a.p.s., Sezione di Vibo Valentia, ha proposto, oggi, 19 febbraio, in maniera molto fattiva, tecnica e concreta, al Sindaco di Vibo Valentia, Vincenzo Francesco Romeo, quale massima Autorità locale a tutela della salute e della incolumità dei propri concittadini, di opporsi all'avvenuto rinnovo della concessione demaniale marittima alla Meridionale Petroli s.p.a. Questa facoltà gli viene offerta dall'articolo 14 quinquies della L. n. 241/1990, il quale appunto prevede la possibilità di opporsi e di riaprire il tavolo delle trattative. Si tratta di inoltrare un formale e motivato atto di opposizione alla Presidente del Consiglio dei Ministri, cioè all'on.le Giorgia Meloni, e di farlo entro 10 giorni da quando si è avuta la comunicazione delle decisioni dell'Autorità Portuale. La trasmissione di tale opposizione già di per sé determinerà la sospensione della efficacia della determinazione di conclusione della conferenza di servizi avutasi il 19.12.2025. La Presidenza del Consiglio dei Ministri dovrà poi indire, per una data non posteriore al quindicesimo giorno successivo alla ricezione dell'opposizione, una riunione con la partecipazione delle amministrazioni che hanno espresso il dissenso (cioè il Sindaco di Vibo Valentia), di quelle che hanno espresso il consenso e delle altre amministrazioni che vi hanno partecipato. Sarebbe stata preferibile una espressione più netta Dice ancora Frezza: Questo affinché, in tale riunione, i partecipanti formulino proposte, in attuazione del principio di leale collaborazione, per l'individuazione di una soluzione condivisa, che sostituisca la determinazione motivata di conclusione della conferenza e, qualora sia raggiunta una intesa tra le amministrazioni partecipanti, affinché l'Autorità di Sistema Portuale per i mari Tirreno meridionale e Ionio adotti una nuova determinazione motivata di conclusione della conferenza. Ovvero, qualora l'intesa non sia raggiunta, affinché la questione sia trattata direttamente dal Consiglio dei Ministri e messa all'o.d.g. nella prima seduta utile, per le determinazioni di competenza, fra cui anche



Gli ambientalisti: "L'intera cittadinanza (circa 6.000,00 abitanti) a rischi gravissimi per la salute e l'integrità fisica, coprendo le aree di ricaduta degli effetti letali o di danno grave ed irreversibile" Com'è noto l'Autorità di Sistema Portuale per i Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha rinnovato, per altri 20 anni, a Vibo Marina, la concessione demaniale marittima per i depositi costieri della Meridionale Petroli, industria a rischio di incidente rilevante nel pieno del centro abitato della popolosa frazione marina". E' quanto afferma Alessandro Caruso Frezza, presidente facente funzioni di Italia Nostra Sezione di Vibo Valentia. Eloquio finale ingannevole Frezza aggiunge: " Il provvedimento è stato pubblicato sull'albo on line della predetta Autorità l'11 febbraio scorso. Sebbene l'eloquio finale sia ingannevole, è da ritenere, quanto meno cautelativamente, che si tratti proprio del provvedimento finale definitivo. Ebbene, Italia Nostra a.p.s., Sezione di Vibo Valentia, ha proposto, oggi, 19 febbraio, in maniera molto fattiva, tecnica e concreta, al Sindaco di Vibo Valentia, Vincenzo Francesco Romeo, quale massima Autorità locale a tutela della salute e della incolumità dei propri concittadini, di opporsi all'avvenuto rinnovo della concessione demaniale marittima alla Meridionale Petroli s.p.a. Questa facoltà gli viene offerta dall'articolo 14 quinquies della L. n. 241/1990, il quale appunto prevede la possibilità di opporsi e di riaprire il tavolo delle trattative. Si tratta di inoltrare un formale e motivato atto di opposizione alla Presidente del Consiglio dei Ministri, cioè all'on.le Giorgia Meloni, e di farlo entro 10 giorni da quando si è avuta la comunicazione delle decisioni dell'Autorità Portuale. La trasmissione di tale opposizione già di per sé determinerà la sospensione della efficacia della determinazione di conclusione della conferenza di servizi avutasi il 19.12.2025. La Presidenza del Consiglio dei Ministri dovrà poi indire, per una data non posteriore al quindicesimo giorno successivo alla ricezione dell'opposizione, una riunione con la



## Calabria 7

**Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia**

---

l'auspicato accoglimento dell'opposizione del Sindaco di Vibo Valentia. L'opposizione è una facoltà offerta solo al partecipante che abbia espresso in modo inequivoco il proprio motivato dissenso prima della conclusione dei lavori della conferenza di servizi. E così è stato perché il Sindaco. Sebbene sarebbe stata preferibile una espressione più netta, decisa e convinta, giacché il Sindaco, in Conferenza di Servizi, ha espresso parere favorevole, tuttavia alla sola condizione che la durata della rinnovata concessione demaniale marittima fosse limitata ad un periodo non superiore a mesi (30) circa, al fine di consentire una ordinata delocalizzazione di quei depositi costieri. La circostanza che l'assenso sia poi stato dato dalla **AdSP** MTMI per 20 anni ha fatto sì che la suddetta condizione (acchè il consenso del Sindaco si ritenesse effettivamente dato) non si sia verificata. Nella proposta concreta formulata da Italia Nostra, quale motivazione della opposizione è stato scritto che la permanenza dei predetti depositi costieri nella frazione marina sottopone l'intera cittadinanza (circa 6.000,00 abitanti) a rischi gravissimi per la salute e l'integrità fisica, coprendo le aree di ricaduta degli effetti letali o di danno grave ed irreversibile (di un possibile incidente rilevante scaturente dai predetti depositi costieri) quasi il 70% del territorio abitato, attesa la loro immediata vicinanza con aree densamente popolate o frequentate e l'effetto domino conseguenziale. Frezza conclude : Ci si augura, quindi, che il Sindaco formuli la predetta opposizione entro il termine ultimo del 21 febbraio, semprechè i provvedimenti dell'Autorità Portuale non gli siano stati comunicati prima e che, quindi, quel termine di 10 giorni sia già scaduto. ARTICOLI CORRELATI.

## Il Vibonese

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

### Serbatoi Meridionale Petroli a Vibo Marina, l'alert di Italia Nostra: «C'è tempo solo fino al 21 febbraio per opporsi»

Per bloccare il rinnovo ventennale della concessione demaniale, il presidente della sezione vibonese Alessandro Causo Frezza suggerisce al sindaco Romeo di sfruttare la legge 241/90 che in questi casi offre la possibilità di ricorrere direttamente al presidente del Consiglio dei ministri. Redazione Tutti gli articoli di Economia e Lavoro. L'appello è diretto e chiama in causa il sindaco di Vibo e la presidenza del Consiglio comunale. A firmarlo è Alessandro Caruso Frezza, presidente della sezione vibonese di Italia Nostra, dopo il rinnovo ventennale della concessione demaniale marittima alla Meridionale Petroli da parte dell'Autorità portuale. Le virgolette sono d'obbligo, perché il primo cittadino Enzo Romeo nega che la concessione sia stata formalmente rinnovata e interpreta la recente chiusura della Conferenza dei servizi, con parere favorevole dell'Authority verso il rinnovo, come un mero passaggio burocratico. Ambiguità che richiama anche Frezza, secondo il quale il provvedimento, pubblicato l'11 febbraio, è comunque «da ritenere, quanto meno cautelativamente, il provvedimento finale definitivo». Da qui la richiesta al sindaco Vincenzo Francesco Romeo, «quale massima Autorità locale a tutela della salute e della incolumità dei propri concittadini», di attivare l'opposizione prevista dall'articolo 14 quinquies della legge 241 del 1990. «Si tratta di inoltrare un formale e motivato atto di opposizione alla presidente del Consiglio dei Ministri Giorgia Meloni, e di farlo entro 10 giorni da quando si è avuta la comunicazione delle decisioni dell'Autorità Portuale». Italia Nostra ricorda che «la trasmissione di tale opposizione già di per sé determinerà la sospensione della efficacia della determinazione di conclusione della conferenza di servizi avutasi il 19.12.2025». E ancora: «La Presidenza del Consiglio dei Ministri dovrà poi indire, per una data non posteriore al quindicesimo giorno successivo alla ricezione dell'opposizione, una riunione con la partecipazione delle amministrazioni che hanno espresso il dissenso, di quelle che hanno espresso il consenso e delle altre amministrazioni che vi hanno partecipato». L'obiettivo, si legge nella nota, è «formulare proposte, in attuazione del principio di leale collaborazione, per l'individuazione di una soluzione condivisa, che sostituisca la determinazione motivata di conclusione della conferenza». In caso di intesa, «l'Autorità di Sistema Portuale per i mari Tirreno meridionale e Ionio adotti una nuova determinazione motivata». Se invece l'intesa non fosse raggiunta, «la questione sia trattata direttamente dal Consiglio dei Ministri e messa all'ordine del giorno nella prima seduta utile, per le determinazioni di competenza, fra cui anche l'auspicato accoglimento dell'opposizione del sindaco di Vibo Valentia». Un passaggio è dedicato alla posizione assunta dal primo cittadino in conferenza di servizi. «L'opposizione è una facoltà offerta solo al partecipante che abbia espresso in modo inequivoco il proprio motivato dissenso prima della conclusione dei lavori». E, secondo Italia



Per bloccare il rinnovo ventennale della concessione demaniale, il presidente della sezione vibonese Alessandro Causo Frezza suggerisce al sindaco Romeo di sfruttare la legge 241/90 che in questi casi offre la possibilità di ricorrere direttamente al presidente del Consiglio dei ministri. Redazione Tutti gli articoli di Economia e Lavoro. L'appello è diretto e chiama in causa il sindaco di Vibo e la presidenza del Consiglio comunale. A firmarlo è Alessandro Caruso Frezza, presidente della sezione vibonese di Italia Nostra, dopo il rinnovo ventennale della concessione demaniale marittima alla Meridionale Petroli da parte dell'Autorità portuale. Le virgolette sono d'obbligo, perché il primo cittadino Enzo Romeo nega che la concessione sia stata formalmente rinnovata e interpreta la recente chiusura della Conferenza dei servizi, con parere favorevole dell'Authority verso il rinnovo, come un mero passaggio burocratico. Ambiguità che richiama anche Frezza, secondo il quale il provvedimento, pubblicato l'11 febbraio, è comunque «da ritenere, quanto meno cautelativamente, il provvedimento finale definitivo». Da qui la richiesta al sindaco Vincenzo Francesco Romeo, «quale massima Autorità locale a tutela della salute e della incolumità dei propri concittadini», di attivare l'opposizione prevista dall'articolo 14 quinquies della legge 241 del 1990. «Si tratta di inoltrare un formale e motivato atto di opposizione alla presidente del Consiglio dei Ministri Giorgia Meloni, e di farlo entro 10 giorni da quando si è avuta la comunicazione delle decisioni dell'Autorità Portuale». Italia Nostra ricorda che «la trasmissione di tale opposizione già di per sé determinerà la sospensione della efficacia della determinazione di conclusione della conferenza di servizi avutasi il 19.12.2025». E ancora: «La Presidenza del Consiglio dei Ministri dovrà poi indire, per una data non posteriore al quindicesimo giorno successivo alla ricezione dell'opposizione, una riunione con la partecipazione delle amministrazioni che

## Il Vibonese

**Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia**

---

Nostra, «così è stato», anche se «sarebbe stata preferibile una espressione più decisa e convinta». Il sindaco, infatti, «ha espresso parere favorevole, tuttavia alla sola condizione che la durata della rinnovata concessione fosse limitata ad un periodo non superiore a mesi (30) circa, al fine di consentire una ordinata delocalizzazione di quei depositi costieri». Poiché l'assenso è stato concesso per venti anni, «la suddetta condizione non si è verificata». Nel merito, l'associazione indica le ragioni dell'opposizione: «La permanenza dei predetti depositi costieri nella frazione marina sottopone l'intera cittadinanza, circa 6.000 abitanti, a rischi gravissimi per la salute e l'integrità fisica, coprendo le aree di ricaduta degli effetti letali o di danno grave ed irreversibile quasi il 70% del territorio abitato, attesa la loro immediata vicinanza con aree densamente popolate o frequentate e l'effetto domino conseguenziale». L'appello finale è scandito da una scadenza: « Ci si augura che il Sindaco formuli la predetta opposizione entro il termine ultimo del 21 febbraio, sempreché i provvedimenti dell'Autorità Portuale non gli siano stati comunicati prima e che, quindi, quel termine di 10 giorni sia già scaduto».

## in Messina , Politica Ponte sullo Stretto, Salvini: La Lega alla manifestazione del 28 marzo per il Sì. E io ci sarò Tempo di lettura: 1 minuto 19 Feb 2026 - 6 minuti fa

Benedetto Orti Tullo

E sul futuro in Sicilia: "Dopo uno Schifani bis, la Lega potrebbe esprimere un candidato Presidente della Regione in Sicilia" Personalizza le preferenze di consenso Qui di seguito è possibile personalizzare le preferenze di consenso in base alle categorie di cookie e le preferenze di tracciamento pubblicitario in base alle finalità e caratteristiche e ai fornitori. È possibile fornire un consenso granulare per ciascun . La maggior parte dei fornitori richiede il consenso esplicito per l'elaborazione dei dati personali, mentre alcuni eseguono l'elaborazione sulla base di interessi legittimi. Tuttavia, l'utente ha il diritto di opporsi al loro utilizzo per l'interesse legittimo. Inoltre, tieni presente che le tue preferenze in merito a finalità e fornitori vengono salvate in un cookie denominato "euconsent" sul tuo dispositivo e possono essere conservate fino a 730 giorni per ricordare le tue scelte. Sempre attivi La Lega parteciperà all'evento del 28 marzo a Messina promosso da tante associazioni e dalla società civile per dire Sì al Ponte. Ed io ci sarò. Non ci fermiamo su questa opera e spero che entro la legislatura si parta con i lavori per il Ponte sullo Stretto. Lo ha detto il Ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Matteo Salvini, intervenendo al Direttivo regionale della Lega Sicilia in corso a Messina. In Sicilia come in Calabria ha proseguito Salvini stiamo già lavorando alle Amministrative e sono certo che le liste del nostro partito per i comuni di Messina e Reggio Calabria saranno fortissime. Contiamo su una classe dirigente in queste due regioni che sta dando dimostrazione di grande capacità politica e amministrativa. Voglio dare una notizia: oggi il presidente della Sicilia Schifani ha dato il via libera ad una scelta che da Ministro ho fatto sull'Autorità portuale della Sicilia occidentale, nella persona di Annalisa Tardino. Come governo nazionale abbiamo già stanziato quello che è solo il primo miliardo per l'emergenza maltempo in Sicilia, Sardegna e Calabria. Siamo in crescita ed avremo tanto tempo per immaginare che dopo lo Schifani bis alla Regione, arrivi perché no anche un governatore della Lega in Sicilia.



E sul futuro in Sicilia: "Dopo uno Schifani bis, la Lega potrebbe esprimere un candidato Presidente della Regione in Sicilia" Personalizza le preferenze di consenso Qui di seguito è possibile personalizzare le preferenze di consenso in base alle categorie di cookie e le preferenze di tracciamento pubblicitario in base alle finalità e caratteristiche e ai fornitori. È possibile fornire un consenso granulare per ciascun . La maggior parte dei fornitori richiede il consenso esplicito per l'elaborazione dei dati personali, mentre alcuni eseguono l'elaborazione sulla base di interessi legittimi. Tuttavia, l'utente ha il diritto di opporsi al loro utilizzo per l'interesse legittimo. Inoltre, tieni presente che le tue preferenze in merito a finalità e fornitori vengono salvate in un cookie denominato "euconsent" sul tuo dispositivo e possono essere conservate fino a 730 giorni per ricordare le tue scelte. Sempre attivi "La Lega parteciperà all'evento del 28 marzo a Messina promosso da tante associazioni e dalla società civile per dire Sì al Ponte. Ed io ci sarò. Non ci fermiamo su questa opera e spero che entro la legislatura si parta con i lavori per il Ponte sullo Stretto". Lo ha detto il Ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Matteo Salvini, intervenendo al Direttivo regionale della Lega Sicilia in corso a Messina. "In Sicilia come in Calabria - ha proseguito Salvini - stiamo già lavorando alle Amministrative e sono certo che le liste del nostro partito per i comuni di Messina e Reggio Calabria saranno fortissime. Contiamo su una classe dirigente in queste due regioni che sta dando dimostrazione di grande capacità politica e amministrativa. Voglio dare una notizia: oggi il presidente della Sicilia Schifani ha dato il via libera ad una scelta che da Ministro ho fatto sull'Autorità portuale della Sicilia occidentale, nella persona di Annalisa Tardino. Come governo nazionale abbiamo già stanziato quello che è solo il primo miliardo per l'emergenza maltempo in



## Salvini a Messina, la Lega agli alleati: non faremo più sconti. Mpa: non siamo noi quelli sleali

Sì al bis di Schifani a Palazzo d'Orleans ma c'è irritazione per gli scontri avvenuti all'Ars dentro la maggioranza. Lo stato maggiore della Lega, riunito da Luca Sammartino e Nino Germanà a Messina, ha dettato la linea sulla Regione. L'esordio è stato affidato a Matteo Salvini, in videocollegamento insieme a Giulia Bongiorno. Il leader leghista ha corretto il tiro sulla candidatura a Palazzo d'Orleans. Un mese fa l'aveva rivendicata per il Carroccio, ieri ha precisato che «siamo in crescita ed avremo tanto tempo per immaginare che dopo lo Schifani bis arrivi anche un governatore della Lega».

Una rinnovata fiducia a Schifani frutto anche della pace su Annalisa Tardino all'**autorità portuale** di Palermo. Resta invece l'irritazione per il voto dei franchi tiratori all'Ars. È toccato a Vincenzo Figuccia farla trapelare: «Qualche alleato ha fatto degli sgambetti. Occorre fare chiarezza nella maggioranza per evitare che disegni di legge parlamentari e riforme del governo trovino degli iceberg all'Ars che li affondino. Non dovrà più succedere». Ancora più duro Luca Sammartino, indicato fra i big sponsor della norma (bocciata col voto segreto) che avrebbe consentito ai sindaci dei Comuni con meno di 15 mila abitanti di

correre per il terzo mandato: "La Lega è sempre stata leale e lo sarà nei confronti degli alleati centrodestra, senza infingimenti. Però da adesso la Lega farà la Lega e non farà sconti agli alleati. Abbiamo una classe dirigente matura per guidare capoluoghi, piccoli e grandi comuni della Sicilia. Da Marsala a Milazzo, in tutti i centri che andranno al voto, le liste della Lega saranno competitive e con aspettative di risultati importanti. In tanti comuni saremo determinanti e ci saranno sorprese". Secondo molti, anche dentro Fratelli d'Italia, la regia del voto segreto che ha impallinato il cuore della riforma degli enti locali è stata dell'Mpa di Raffaele Lombardo. Ma il segretario degli autonomisti, Fabio Mancuso, ha allontanato da sé i sospetti e allargato il campo dei sospettati: "Noi abbiamo votato contro un solo articolo, e lo avevamo pure annunciato pubblicamente. Avremmo agito così anche se si fosse votato in modo palese. La verità è che in aula noi avevamo sue o tre deputati e i franchi tiratori sono stati invece almeno 12, a volte di più. E' ovvio quindi che vanno cercati in altri partiti della maggioranza. E soprattutto vanno collegati ai tanti mal di pancia che stanno maturando nel centrodestra".



Si al bis di Schifani a Palazzo d'Orleans ma c'è irritazione per gli scontri avvenuti all'Ars dentro la maggioranza. Lo stato maggiore della Lega, riunito da Luca Sammartino e Nino Germanà a Messina, ha dettato la linea sulla Regione. L'esordio è stato affidato a Matteo Salvini, in videocollegamento insieme a Giulia Bongiorno. Il leader leghista ha corretto il tiro sulla candidatura a Palazzo d'Orleans. Un mese fa l'aveva rivendicata per il Carroccio, ieri ha precisato che «siamo in crescita ed avremo tanto tempo per immaginare che dopo lo Schifani bis arrivi anche un governatore della Lega». Una rinnovata fiducia a Schifani frutto anche della pace su Annalisa Tardino all'autorità portuale di Palermo. Resta invece l'irritazione per il voto dei franchi tiratori all'Ars. È toccato a Vincenzo Figuccia farla trapelare: «Qualche alleato ha fatto degli sgambetti. Occorre fare chiarezza nella maggioranza per evitare che disegni di legge parlamentari e riforme del governo trovino degli iceberg all'Ars che li affondino. Non dovrà più succedere». Ancora più duro Luca Sammartino, indicato fra i big sponsor della norma (bocciata col voto segreto) che avrebbe consentito ai sindaci dei Comuni con meno di 15 mila abitanti di correre per il terzo mandato: "La Lega è sempre stata leale e lo sarà nei confronti degli alleati centrodestra, senza infingimenti. Però da adesso la Lega farà la Lega e non farà sconti agli alleati. Abbiamo una classe dirigente matura per guidare capoluoghi, piccoli e grandi comuni della Sicilia. Da Marsala a Milazzo, in tutti i centri che andranno al voto, le liste della Lega saranno competitive e con aspettative di risultati importanti. In tanti comuni saremo determinanti e ci saranno sorprese". Secondo molti, anche dentro Fratelli d'Italia, la regia del voto segreto che ha impallinato il cuore della riforma degli enti locali è stata dell'Mpa di Raffaele Lombardo. Ma il segretario degli autonomisti, Fabio Mancuso, ha allontanato da sé i sospetti e allargato il campo dei sospettati: "Noi abbiamo votato contro un solo

Letteraemme

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Ponte, Matteo Salvini annuncia la sua presenza al corteo del 28 marzo

"Spero che entro la legislatura si parta con i lavori", ha dichiarato il leader della Lega MESSINA. Il ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini parteciperà al corteo in favore del ponte sullo Stretto organizzato il 28 marzo a Messina, e promosso da tante associazioni e dalla società civile per dire Sì al Ponte, ha spiegato Salvini intervenendo al Direttivo regionale della Lega Sicilia in corso a Messina. Io ci sarò. Non ci fermiamo su questa opera e spero che entro la legislatura si parta con i lavori per il Ponte sullo Stretto. In Sicilia come in Calabria stiamo già lavorando alle Amministrative e sono certo che le liste del nostro partito per i comuni di Messina e Reggio Calabria saranno fortissime. Contiamo su una classe dirigente in queste due regioni che sta dando dimostrazione di grande capacità politica e amministrativa. Voglio dare una notizia: oggi il presidente della Sicilia Schifani ha dato il via libera ad una scelta che da Ministro ho fatto sull'Autorità portuale della Sicilia occidentale, nella persona di Annalisa Tardino. Come governo nazionale abbiamo già stanziato quello che è solo il primo miliardo per l'emergenza maltempo in Sicilia, Sardegna e Calabria. Siamo in crescita ed avremo tanto tempo per immaginare che dopo lo Schifani bis alla Regione, arrivi perché no anche un governatore della Lega in Sicilia, ha dichiarato Salvini.

Letteraemme

Ponte, Matteo Salvini annuncia la sua presenza al corteo del 28 marzo

02/20/2026 00:12

"Spero che entro la legislatura si parta con i lavori", ha dichiarato il leader della Lega MESSINA. Il ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini parteciperà al corteo in favore del ponte sullo Stretto organizzato il 28 marzo a Messina, e "promosso da tante associazioni e dalla società civile per dire Sì al Ponte", ha spiegato Salvini intervenendo al Direttivo regionale della Lega Sicilia in corso a Messina. "Io ci sarò. Non ci fermiamo su questa opera e spero che entro la legislatura si parta con i lavori per il Ponte sullo Stretto. In Sicilia come in Calabria stiamo già lavorando alle Amministrative e sono certo che le liste del nostro partito per i comuni di Messina e Reggio Calabria saranno fortissime. Contiamo su una classe dirigente in queste due regioni che sta dando dimostrazione di grande capacità politica e amministrativa. Voglio dare una notizia: oggi il presidente della Sicilia Schifani ha dato il via libera ad una scelta che da Ministro ho fatto sull'Autorità portuale della Sicilia occidentale, nella persona di Annalisa Tardino. Come governo nazionale abbiamo già stanziato quello che è solo il primo miliardo per l'emergenza maltempo in Sicilia, Sardegna e Calabria. Siamo in crescita ed avremo tanto tempo per immaginare che dopo lo Schifani bis alla Regione, arrivi perché no anche un governatore della Lega in Sicilia", ha dichiarato Salvini.



## Pace Schifani-Lega sull'Autorità portuale, Salvini: "Bis del governatore"

PALERMO - Renato Schifani incassa il sostegno di Matteo Salvini al secondo mandato da presidente della Regione Siciliana. Il via libera arriva in via indiretta con un intervento in remoto del leader della Lega al Direttivo regionale del Carroccio, a **Messina**. "Siamo in crescita e avremo tanto tempo per immaginare che dopo lo Schifani bis alla Regione arrivi, perché no, anche un governatore della Lega in Sicilia", le parole del ministro delle Infrastrutture. Pace Salvini-Schifani sull'Autorità portuale di Palermo Dalle parti del Carroccio, quindi, si dà per scontata la ricandidatura dell'attuale governatore per la coalizione di centrodestra. Salvini incassa da Schifani il via libera alla nomina di Annalisa Tardino alla guida dell'Autorità portuale del mare di Sicilia occidentale. L'annuncio è stato dato sempre da Salvini: "Oggi il presidente della Regione ha dato il via libera ad una scelta che da ministro ho fatto sull'Autorità portuale della Sicilia occidentale nella persona di Annalisa Tardino". Renato Schifani e Matteo Salvini Lo scontro sull'Autorità portuale La nomina dell'ex europarlamentare era stata al centro di forti dissapori tra Palazzo d'Orleans e il ministro delle Infrastrutture. C'era stato anche un ricorso (poi congelato) per via amministrativa al Tar da parte della Regione contro la nomina di Tardino a commissaria. Un duello iniziato in piena estate, anche se il governatore ha sempre ridimensionato la portata della contrapposizione parlando di "non condivisioni" che non hanno mai messo in dubbio "la solidità del rapporto istituzionale". Annalisa Tardino Sono passati oltre sei mesi e le parti si sono riavvicinate definitivamente. La svolta a gennaio, con i legali della Regione che hanno chiesto il rinvio dell'udienza al Tar per ulteriori approfondimenti: era il segnale di una ricomposizione della vicenda. Oggi la firma da parte di Schifani sull'intesa con il Mit per la nomina di Tardino.



## Messina: riunione all'AdSP dello Stretto, importante novità per il porto di Villa San Giovanni

La Metrocity presente a Messina alla riunione per la 'Procedura di ampliamento della circoscrizione territoriale dell'AdSP dello Stretto alle aree a Sud del molo di sopraflutto del porto di Villa San Giovanni' Previous Next Il sindaco metropolitano facente funzioni di Reggio Calabria, Carmelo Versace , ha partecipato a Messina , nella sede dell' **Autorità di sistema portuale** dello Stretto , alla riunione relativa alla: procedura di ampliamento della circoscrizione territoriale dell'AdSP alle aree a Sud del molo di sopraflutto del porto di Villa San Giovanni . A presiederla è stato il presidente dell'**Autorità di sistema portuale**, Francesco Rizzo coadiuvato dal direttore Area III, Angelo Savasta . Erano presenti, inoltre, il sindaco di Villa San Giovanni, Giusy Caminiti , insieme ai tecnici comunali e il componente del CdG Antonio Ciccone. Obiettivo dell'incontro è stato quello di fare il punto sullo stato del procedimento dell'opera pubblica e offrire un momento di coordinamento tra gli Enti locali, da offrire al Ministero che è l'Ente procedente. Il tavolo ha segnato una intesa unanime sulla fattibilità dell'opera a Sud del molo di sopraflutto del porto di Villa San Giovanni , opera molto attesa dalla

cittadinanza e che segnerebbe una svolta nel decongestionare il traffico intermodale, terra-mare nell'area villese. "È una delle notizie che si aspettava Villa San Giovanni e la sua comunità" "È un momento molto importante, oggi in un tavolo istituzionale tutti gli attori istituzionali si sono espressi favorevolmente. È una delle notizie che si aspettava Villa San Giovanni e la sua comunità. Come Città metropolitana abbiamo seguito fin dall'inizio questi iter e abbiamo ulteriormente ribadito la nostra volontà affinché l'opera si realizzi" . Così il sindaco metropolitano facente funzioni, Carmelo Versace che aggiunge: " a breve la formalizzeremo con una delibera sindacale, proprio per rafforzare la vocazione di un territorio che merita un sano rilancio, come più volte auspicato dalla sindaca Giusy Caminiti. Questo momento sancisce quasi definitivamente un percorso che attende solo la risposta definitiva del Ministero. E' una bella notizia e facciamo un grande in bocca al lupo alla comunità di Villa San Giovanni e alla sua amministrazione che ha creduto tanto in questo progetto". Il sindaco Caminiti ha evidenziato che " è una notizia che la nostra comunità spetta da quarant'anni, una sfida, una scommessa che abbiamo lanciato all'**Autorità di sistema portuale** e al Ministero delle Infrastrutture il 3 ottobre scorso. Adesso siamo alla concretizzazione degli atti, che già ci sono nei deliberati di Città metropolitana della Città di villa San Giovanni e della Regione Calabria. Nel più breve tempo porteremo, in un parere, li porteremo formalmente al tavolo per la fase conclusiva di questa fase, per l'ampliamento della competenza dell'**Autorità di sistema**. Questa è la svolta - ha concluso - per coniugare la vocazione trasportistica di Villa San Giovanni a



La Metrocity presente a Messina alla riunione per la 'Procedura di ampliamento della circoscrizione territoriale dell'AdSP dello Stretto alle aree a Sud del molo di sopraflutto del porto di Villa San Giovanni' Previous Next Il sindaco metropolitano facente funzioni di Reggio Calabria, Carmelo Versace , ha partecipato a Messina , nella sede dell' **Autorità di sistema portuale** dello Stretto , alla riunione relativa alla: procedura di ampliamento della circoscrizione territoriale dell'AdSP alle aree a Sud del molo di sopraflutto del porto di Villa San Giovanni . A presiederla è stato il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Francesco Rizzo coadiuvato dal direttore Area III, Angelo Savasta . Erano presenti, inoltre, il sindaco di Villa San Giovanni, Giusy Caminiti , insieme ai tecnici comunali e il componente del CdG Antonio Ciccone. Obiettivo dell'incontro è stato quello di fare il punto sullo stato del procedimento dell'opera pubblica e offrire un momento di coordinamento tra gli Enti locali, da offrire al Ministero che è l'Ente procedente. Il tavolo ha segnato una intesa unanime sulla fattibilità dell'opera a Sud del molo di sopraflutto del porto di Villa San Giovanni , opera molto attesa dalla cittadinanza e che segnerebbe una svolta nel decongestionare il traffico intermodale, terra-mare nell'area villese. "È una delle notizie che si aspettava Villa San Giovanni e la sua comunità" "È un momento molto importante, oggi in un tavolo istituzionale tutti gli attori istituzionali si sono espressi favorevolmente. È una delle notizie che si aspettava Villa San Giovanni e la sua comunità. Come Città metropolitana abbiamo seguito fin dall'inizio questi iter e abbiamo ulteriormente ribadito la nostra volontà affinché l'opera si realizzi" . Così il sindaco metropolitano facente funzioni Carmelo Versace che aggiunge: " a breve la



## Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

---

un futuro turistico per la città".

## Passo avanti per l'ampliamento dell'Autorità portuale dello Stretto: la Metrocity al tavolo istituzionale di Messina

Giuseppe Mazzaferro

Versace: Una buona notizia attesa da anni, occasione concreta per il rilancio trasportistico e turistico della città. Intesa unanime sulla fattibilità dell'opera. Continua.... VILLA SAN GIOVANNI Un importante passo avanti verso il potenziamento del sistema portuale dello Stretto arriva dall'incontro istituzionale svoltosi a Messina, dedicato alla procedura di ampliamento della circoscrizione territoriale dell'Autorità di sistema portuale dello Stretto alle aree a Sud del molo di sopraflutto del porto di Villa San Giovanni . Alla riunione ha partecipato il sindaco metropolitano facente funzioni di Reggio Calabria, Carmelo Versace , insieme ai rappresentanti degli enti coinvolti nel procedimento. L'incontro, ospitato nella sede dell'Autorità di sistema portuale dello Stretto e presieduto dal presidente Francesco Rizzo , coadiuvato dal direttore Area III Angelo Savasta , ha visto la presenza anche della sindaca di Villa San Giovanni Giusy Caminiti , dei tecnici comunali e del componente del Comitato di gestione Antonio Ciccone . Obiettivo del tavolo è stato quello di fare il punto sullo stato dell'iter amministrativo e coordinare le posizioni degli enti locali in vista della valutazione finale da parte del Ministero competente.

Dal confronto è emersa un'intesa unanime sulla fattibilità dell'opera , considerata strategica per il futuro dell'area villoese. L'intervento consentirebbe infatti di decongestionare il traffico intermodale terra-mare e di riorganizzare in maniera più efficiente i flussi legati ai collegamenti nello Stretto, con ricadute significative anche sul piano turistico ed economico. È un momento molto importante ha dichiarato Carmelo Versace perché in un tavolo istituzionale tutti gli attori coinvolti si sono espressi favorevolmente. È una notizia attesa da molti anni dalla comunità di Villa San Giovanni. Come Città metropolitana abbiamo seguito fin dall'inizio questo percorso e ribadiamo la nostra volontà affinché l'opera si realizzi. Il sindaco metropolitano facente funzioni ha inoltre annunciato che a breve sarà formalizzata una delibera sindacale per rafforzare ulteriormente il sostegno istituzionale al progetto, sottolineando come il territorio meriti un rilancio concreto e duraturo. Soddisfazione anche nelle parole della sindaca Giusy Caminiti , che ha ricordato come si tratti di una notizia attesa dalla comunità da quarant'anni, frutto di una sfida avviata nei mesi scorsi con l'Autorità portuale e il Ministero delle Infrastrutture. La fase attuale riguarda la formalizzazione dei pareri già espressi dagli enti coinvolti, passaggio necessario per arrivare alla conclusione dell'iter di ampliamento della competenza dell'Autorità di sistema portuale. L'operazione rappresenta una prospettiva di svolta per Villa San Giovanni, chiamata a coniugare la propria storica vocazione trasportistica con nuove opportunità di sviluppo turistico , in un progetto destinato a incidere sull'organizzazione dei collegamenti nello Stretto e sull'economia dell'intero territorio metropolitano.



02/19/2026 19:05 Giuseppe Mazzaferro

Versace: "Una buona notizia attesa da anni, occasione concreta per il rilancio trasportistico e turistico della città". Intesa unanime sulla fattibilità dell'opera. Continua.... VILLA SAN GIOVANNI - Un importante passo avanti verso il potenziamento del sistema portuale dello Stretto arriva dall'incontro istituzionale svoltosi a Messina, dedicato alla procedura di ampliamento della circoscrizione territoriale dell'Autorità di sistema portuale dello Stretto alle aree a Sud del molo di sopraflutto del porto di Villa San Giovanni . Alla riunione ha partecipato il sindaco metropolitano facente funzioni di Reggio Calabria, Carmelo Versace , insieme ai rappresentanti degli enti coinvolti nel procedimento. L'incontro, ospitato nella sede dell'Autorità di sistema portuale dello Stretto e presieduto dal presidente Francesco Rizzo , coadiuvato dal direttore Area III Angelo Savasta , ha visto la presenza anche della sindaca di Villa San Giovanni Giusy Caminiti , dei tecnici comunali e del componente del Comitato di gestione Antonio Ciccone . Obiettivo del tavolo è stato quello di fare il punto sullo stato dell'iter amministrativo e coordinare le posizioni degli enti locali in vista della valutazione finale da parte del Ministero competente. Dal confronto è emersa un'intesa unanime sulla fattibilità dell'opera , considerata strategica per il futuro dell'area villoese. L'intervento consentirebbe infatti di decongestionare il traffico intermodale terra-mare e di riorganizzare in maniera più efficiente i flussi legati ai collegamenti nello Stretto, con ricadute significative anche sul piano turistico ed economico. È un momento molto importante - ha dichiarato Carmelo Versace - perché in un tavolo istituzionale tutti gli attori coinvolti si sono espressi favorevolmente. È una notizia attesa da molti anni dalla comunità di Villa San Giovanni. Come Città metropolitana abbiamo seguito fin dall'inizio questo percorso e ribadiamo la nostra volontà affinché l'opera si realizzi". Il sindaco metropolitano facente funzioni ha inoltre annunciato che a breve sarà

## Manifestazione "Sì Ponte" a Messina, Salvini annuncia: "Io ci sarò"

Redazione | giovedì 19 Febbraio 2026 - 20:00 La Lega parteciperà all'evento del 28 marzo con in testa il suo segretario: "Siamo in crescita in Sicilia e dopo lo Schifani bis potremmo immaginare un governatore leghista" MESSINA - "La Lega parteciperà all'evento del 28 marzo a Messina promosso da tante associazioni e dalla società civile per dire Sì al Ponte. Ed io ci sarò". Lo ha detto Matteo Salvini intervenendo al direttivo regionale della Lega Sicilia in corso a Messina. "Non ci fermiamo su questa opera - ha aggiunto - e spero che entro la legislatura si parta con i lavori per il Ponte sullo Stretto. In Sicilia come in Calabria stiamo già lavorando alle Amministrative e sono certo che le liste del nostro partito per i comuni di Messina e Reggio Calabria saranno fortissime. Contiamo su una classe dirigente in queste due regioni che sta dando dimostrazione di grande capacità politica e amministrativa". "Voglio dare una notizia: oggi il presidente della Sicilia Schifani ha dato il via libera ad una scelta che da Ministro ho fatto sull'**Autorità portuale** della Sicilia occidentale, nella persona di Annalisa Tardino. Come governo nazionale abbiamo già stanziato quello che è solo il primo miliardo per l'emergenza maltempo in Sicilia, Sardegna e Calabria. Siamo in crescita ed avremo tanto tempo per immaginare che dopo lo Schifani bis alla Regione, arrivi perché no anche un governatore della Lega in Sicilia".



## Balarm

Palermo, Termini Imerese

### Dopo anni resta (ancora) al buio: disagi e caos al porto dell'Arenella, che succede

Alice Marchese

All'Arenella manca la luce nel porto e la notte diventa terra nessuno e come abbiamo già visto gli atti di vandalismo sono dietro l'angolo: l'intervista al consigliere comunale «Garantire la sicurezza nei nostri porti non è una semplice questione tecnica, ma un atto di attenzione doveroso verso chi vive e lavora quotidianamente all'Arenella»: con queste parole il consigliere comunale Natale Puma denuncia quanto si sta verificando al porto della borgata marinara, dopo svariate segnalazioni fatte all'autorità portuale del 28 gennaio. All'Arenella manca la luce nel porto e la notte diventa terra nessuno e come abbiamo già visto gli atti di vandalismo sono dietro l'angolo. Un bene essenziale che rende le strade più sicure e vivibili che purtroppo attualmente all'Arenella è stata sottratta. Un disagio vissuto non soltanto da ragazzi e famiglie, ma anche da chi quotidianamente lavora lì come pescatore e inevitabilmente si mette a rischio: «Da tempo porto avanti con determinazione la necessità di ripristinare l'illuminazione negli scali marittimi della borgata, una priorità che considero fondamentale per la tutela e la incolumità di tutti i cittadini. Purtroppo, nonostante le diverse interlocuzioni e il costante impegno

profuso nel segnalare questa criticità agli uffici competenti, i moli restano ancora avvolti dall'oscurità. Mi rivolgo nuovamente agli enti responsabili con uno spirito di sincera collaborazione, perché l'obiettivo non è alimentare polemiche, ma trovare finalmente una soluzione rapida e concreta. Un porto ben illuminato significa permettere ai nostri pescatori di lavorare in condizioni di sicurezza durante i rientri notturni, evitando rischi inutili sulle banchine, e restituire alle famiglie della zona uno spazio costiero vivibile e sicuro. La luce è il primo e più importante deterrente contro il degrado e gli incidenti. Per questo motivo, continuerò a seguire la vicenda con la massima attenzione e con la costanza che il territorio merita. Sono convinto che, attraverso un dialogo costruttivo tra le istituzioni, si possa arrivare in tempi brevi a ridare dignità e sicurezza a questo importante tratto della nostra costa. L'Arenella e i suoi abitanti non possono più aspettare che cali il buio su una necessità così evidente ». Nello specifico ci sono due scali: il primo è quello "nuovo", si trova scendendo dritto da via San Vincenzo Dè Paoli ed è da due anni al buio. Mentre ce n'è un altro detto "lo scalo vecchio" sotto la Tonnara Florio che si raggiunge percorrendo la via Arenella. Secondo quanto dichiara a Balarm Amg Energia: «Per ciò che riguarda lo scalo vecchio all'Arenella, il quadro elettrico che comanda l'impianto è stato riscontrato da AMG Energia inglobato in area privata (dove si trova un ristorante) ed è stato spento, ormai da tempo, per ragioni di sicurezza a tutela della pubblica incolumità. Dopo un sopralluogo congiunto con i tecnici comunali è stato lasciato disattivo perché l'area risulterebbe di proprietà privata. Eventuali determinazioni in merito vanno assunte dagli uffici tecnici comunali dal momento che gli impianti di



02/19/2026 12:03 Alice Marchese

All'Arenella manca la luce nel porto e la notte diventa terra nessuno e come abbiamo già visto gli atti di vandalismo sono dietro l'angolo: l'intervista al consigliere comunale «Garantire la sicurezza nei nostri porti non è una semplice questione tecnica, ma un atto di attenzione doveroso verso chi vive e lavora quotidianamente all'Arenella»: con queste parole il consigliere comunale Natale Puma denuncia quanto si sta verificando al porto della borgata marinara, dopo svariate segnalazioni fatte all'autorità portuale del 28 gennaio. All'Arenella manca la luce nel porto e la notte diventa terra nessuno e come abbiamo già visto gli atti di vandalismo sono dietro l'angolo. Un bene essenziale che rende le strade più sicure e vivibili che purtroppo attualmente all'Arenella è stata sottratta. Un disagio vissuto non soltanto da ragazzi e famiglie, ma anche da chi quotidianamente lavora lì come pescatore e inevitabilmente si mette a rischio: «Da tempo porto avanti con determinazione la necessità di ripristinare l'illuminazione negli scali marittimi della borgata, una priorità che considero fondamentale per la tutela e la incolumità di tutti i cittadini. Purtroppo, nonostante le diverse interlocuzioni e il costante impegno profuso nel segnalare questa criticità agli uffici competenti, i moli restano ancora avvolti dall'oscurità. Mi rivolgo nuovamente agli enti responsabili con uno spirito di sincera collaborazione, perché l'obiettivo non è alimentare polemiche, ma trovare finalmente una soluzione rapida e concreta. Un porto ben illuminato significa permettere ai nostri pescatori di lavorare in condizioni di sicurezza durante i rientri notturni, evitando rischi inutili sulle banchine, e restituire alle famiglie della zona uno spazio costiero vivibile e sicuro. La luce è il primo e più importante deterrente contro il degrado e gli incidenti. Per questo motivo, continuerò a seguire la vicenda con la massima attenzione e con la costanza che il territorio merita. Sono convinto che, attraverso un dialogo costruttivo tra le istituzioni, si possa arrivare in tempi



## Balarm

Palermo, Termini Imerese

---

illuminazione pubblica della città sono di proprietà del Comune. Mentre per ciò che riguarda lo scalo nuovo, l'area indicata è dotata di nuovo impianto di illuminazione, realizzato con un intervento di riqualificazione dall'Autorità portuale (Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale) che lo gestirà, ricevendolo in consegna da parte degli uffici tecnici comunali. Il vecchio impianto non è più in funzione in seguito alla realizzazione della nuova infrastruttura. Sul nuovo impianto di illuminazione AMG Energia non ha e non avrà competenze». Come abbiamo già raccontato, la costa dell'Arenella ha subito innumerevoli danni dopo il ciclone Harry e il timore che possa ricapitare una situazione simile preoccupa residenti e lavoratori: «Un porto senza luce non ha sicurezza nè dal punto di vista sul lavoro nè di fenomeni poco frequenti come il ciclone Harry, dobbiamo essere pronti a tutti - continua Natale Puma -. L'autorità portuale deve intervenire e illuminare i porti, se dovesse succedere qualcosa in mare sarebbe disastroso. La luce è necessaria». Ricordiamo ancora che le maggiori criticità si sono registrate nelle aree portuali del capoluogo, dove si sono verificati diversi interventi, in particolare uno tra questi proprio nella borgata marinara. Lì intorno alle ore 19.00 del 20 gennaio, ha riguardato un'autovettura affondata nel porticciolo dell'Arenella; il proprietario del veicolo è riuscito a mettersi in salvo prima dell'affondamento. La città non ha certo sofferto la stessa situazione della Sicilia orientale, dove il bilancio dei danni è sicuramente più pesante e serio, ma comunque anche l'Arenella ha subito le conseguenze del maltempo e ora la borgata chiede l'illuminazione adeguata per sentirsi più al sicuro.

## L'Università di Palermo annuncia il primo modello previsionale di accumulo di microplastiche nel Mediterraneo centrale

Sarà disponibile a fine 2027 grazie al progetto di studio MAESTRI avviato a maggio 2025 e finanziato con fondi europei nell'ambito del programma INTERREG ItaliaMalta. Coinvolto un team multidisciplinare di ricercatori di diversi atenei siciliani oltre al CNR di Messina e l'Università e il Ministero dei lavori pubblici di Malta. Il Mediterraneo contiene appena l'1% dell'acqua marina mondiale, ma concentra circa il 7% delle microplastiche (MP) in essa presenti. Questo perché è un bacino semi-chiuso dove la plastica che entra (ogni anno oltre 100.000 tonnellate) fatica a uscire, accumulandosi lungo le coste e nei fondali. Preoccupano i lunghi tempi di degradazione dei materiali plastici, ma anche i danni che le MP provocano agli organismi marini e, indirettamente, alla salute umana. Le MP infatti possono rilasciare additivi tossici, trasportare inquinanti, patogeni e geni di resistenza agli antibiotici, e, una volta ingerite da fauna marina e anche dall'uomo attraverso la catena alimentare, sono difficilmente eliminabili. Sebbene la presenza di plastiche nel mare e negli organismi marini sia ormai ampiamente documentata, restano ancora limitate le conoscenze sui meccanismi che ne regolano il trasporto e la distribuzione

nell'ambiente marino. In particolare, non è chiaro quali siano le rotte percorse dalle particelle plastiche né come le correnti marine, i venti e i processi di circolazione costiera ne influenzino lo spostamento e l'accumulo in specifiche aree marine. Per affrontare tale problematica complessa, in quanto di natura sistemica, nasce MAESTRI, acronimo di Modelli previsionali di accumulo di microplastiche in aree marine costiere, effetti sulla biodiversità e strategie per ridurre l'inquinamento, progetto ideato e coordinato dall'Università di Palermo che svilupperà il primo modello previsionale di accumulo di MP nel Mediterraneo centrale. Il modello sarà capace di descrivere, simulare e prevedere la distribuzione delle MP nei prossimi dieci anni in questa area, individuando le zone costiere più vulnerabili all'accumulo e chiarendo le dinamiche che ne determinano la concentrazione. MAESTRI è finanziato con 1,5 milioni di euro nell'ambito del Programma INTERREG ItaliaMalta. Avviato a maggio 2025, si concluderà nel 2027. A guidare i lavori sono i professori Fabrizio Pepe e Gianluca Sarà e la dott.ssa Marta Corradino del Dipartimento di Scienze della Terra e del Mare dell'ateneo palermitano, promotori dello studio, in collaborazione con le Università di Messina (Dipartimento di Ingegneria), Catania (Dipartimento di Scienze Biologiche, Geologiche e dell'Ambiente) e inoltre il CNR di Messina, il Dipartimento di Geoscienze dell'Università di Malta e il Ministero dei Lavori Pubblici di Malta. «Il Mar Mediterraneo è oggi uno degli hotspot mondiali dell'inquinamento da microplastiche. Con MAESTRI, grazie alla multidisciplinarietà che integra competenze di geologia, biologia marina, ingegneria e chimica, vogliamo fornire strumenti scientifici concreti per prevedere dove le microplastiche si accumuleranno. Comprendere le dinamiche



Sarà disponibile a fine 2027 grazie al progetto di studio MAESTRI avviato a maggio 2025 e finanziato con fondi europei nell'ambito del programma INTERREG Italia-Malta. Coinvolto un team multidisciplinare di ricercatori di diversi atenei siciliani oltre al CNR di Messina e l'Università e il Ministero dei lavori pubblici di Malta. Il Mediterraneo contiene appena l'1% dell'acqua marina mondiale, ma concentra circa il 7% delle microplastiche (MP) in essa presenti. Questo perché è un bacino semi-chiuso dove la plastica che entra (ogni anno oltre 100.000 tonnellate) fatica a uscire, accumulandosi lungo le coste e nei fondali. Preoccupano i lunghi tempi di degradazione dei materiali plastici, ma anche i danni che le MP provocano agli organismi marini e, indirettamente, alla salute umana. Le MP infatti possono rilasciare additivi tossici, trasportare inquinanti, patogeni e geni di resistenza agli antibiotici, e una volta ingerite da fauna marina e anche dall'uomo attraverso la catena alimentare, sono difficilmente eliminabili. Sebbene la presenza di plastiche nel mare e negli organismi marini sia ormai ampiamente documentata, restano ancora limitate le conoscenze sui meccanismi che ne regolano il trasporto e la distribuzione nell'ambiente marino. In particolare, non è chiaro quali siano le rotte percorse dalle particelle plastiche né come le correnti marine, i venti e i processi di circolazione costiera ne influenzino lo spostamento e l'accumulo in specifiche aree marine. Per affrontare tale problematica complessa, in quanto di natura sistemica, nasce MAESTRI, acronimo di "Modelli previsionali di accumulo di microplastiche in aree marine costiere, effetti sulla biodiversità e strategie per ridurre l'inquinamento", progetto ideato e coordinato dall'Università di Palermo che svilupperà il primo modello previsionale di accumulo di MP nel Mediterraneo centrale. Il modello sarà capace di descrivere, simulare e prevedere la distribuzione delle MP nei prossimi dieci anni in questa area, individuando le zone costiere più vulnerabili all'accumulo

## Blog Sicilia

Palermo, Termini Imerese

---

di trasporto e concentrazione delle plastiche è essenziale per individuare le aree più vulnerabili, stimare i tempi di permanenza della plastica in mare e anticiparne l'ingresso nelle reti trofiche, così da poter valutare e mitigare i rischi ecologici e sanitari», spiegano i coordinatori del progetto. Le aree pilota Il monitoraggio costiero interesserà 8 km di coste della Sicilia sud-orientale (Isola delle Correnti e Vendicari) e 9 km di coste maltesi (Ghadira Bay, Golden Bay, Riviera Bay, Gnejna Bay, Ramla Bay e Salina Bay). Tecnologia e ricerca sul campo Durante il primo anno (da maggio 2025 a maggio 2026) verranno raccolti dati con strumenti ad alta tecnologia e metodologie di calcolo evolute: droni dotati di sensori avanzati per analizzare le spiagge strumenti geofisici per studiare i fondali fino a 50 metri di profondità tecniche spettroscopiche FT-IR per identificare la composizione chimica delle MP modelli numerici lagrangiani per simulare il movimento delle MP in mare Saranno raccolti oltre 200 campioni di sedimenti e più di 100 campioni d'acqua da cui verranno estratte le MP per essere studiate chimicamente (con metodiche spettroscopiche) al fine di identificarne le varie tipologie e risalire alla loro origine. Si studierà la plastisfera (comunità microbiche che colonizzano le superfici plastiche) per un censimento dei batteri e dei funghi che sembrano essere capaci di degradare i polimeri della plastica. Le attività del progetto includono anche la raccolta di dati sugli organismi bentonici (vivono a contatto con il fondale marino) e planctonici (vivono nella colonna d'acqua) per quantificare la presenza dei polimeri in tali organismi e capire come le MP interferiscano con i processi fisiologici e metabolici degli stessi. In uno dei siti maltesi sarà inoltre installato un sistema di monitoraggio con telecamere ad alta risoluzione per studiare l'arrivo e l'accumulo dei rifiuti plastici dopo le mareggiate, dati fondamentali per validare i modelli previsionali. Un progetto strategico per l'area transfrontaliera La collaborazione tra Italia e Malta punta a costruire un sistema condiviso di prevenzione e gestione dell'inquinamento da microplastiche, con ricadute dirette sulla tutela della biodiversità marina, sulla pesca e sui servizi ecosistemici del Mediterraneo centrale. MAESTRI è stato presentato ufficialmente il 19 febbraio 2026 nella sede del Rettorato dell'Università di Palermo nel corso di una giornata di interventi istituzionali e scientifici. INTERVENTI DEL 19 FEBBRAIO Saluti ed interventi istituzionali Massimo Midiri- Rettore dell'Università di Palermo Attilio Sulli- Direttore del Dipartimento di Scienze della Terra e del Mare Alessandro Aiuppa, Delegato alla Ricerca del Dipartimento di Scienze della Terra e del Mare Daniela Segreto, Dirigente dell'Autorità di gestione nell'ambito del programma Interreg per la Regione Siciliana Andrea Pace, Prorettore alla Ricerca dell'Università di Palermo Ricercatori Francesco Tiralongo, Università di Catania: Microplastiche in ambiente marino, origine ed effetti sulla fauna Fabrizio Pepe, Università di Palermo: Il progetto Maestri dall'idea all'azione: obiettivi, metodologie e finalità Giovanni Sgubin, Università di Palermo: Simulazione numerica della dispersione delle microplastiche in mare e possibili impatti Carla Faraci, Università di Messina, Lo studio del trasporto di plastiche in ambienti marino-costieri attraverso l'integrazione di tecniche numerico-sperimentali e di campo Emmanuel Sinagra, Università di Malta: Microplastics in marine and

## Blog Sicilia

Palermo, Termini Imerese

---

coastal sediments Paola Quatrini, Università di Palermo: Microplastiche e microorganismi. Biodiversità della plastisfera: dal rischio sanitario al potenziale di biodegradazione. DICHIARAZIONI Relatore: Francesco Tiralongo- Università di Catania, intervenuto su Microplastiche in ambiente marino: origine ed effetti sulla fauna Le microplastiche sono presenti in tanti prodotti di utilizzo comune, come cosmetici e pellet industriali, ma anche il risultato della degradazione di tessuti sintetici, pneumatici, vernici nautiche, imballaggi, attrezzi da pesca, etc. Possono essere anche particelle di 1 micron e arrivare nei mari dall'atmosfera. Si accumulano sulle superfici, sulle colonne d'acqua, sui fondali e sui sedimenti costieri. Scambiati per particelle alimentari o per ingestione accidentale, vengono assunti dal plancton e in generale dagli organismi filtratori e poi dagli animali fino all'essere umano attraverso la sua dieta alimentare. Sugli organismi provocano falsa sazietà, occlusione intestinale riduzione della crescita e alterazione del comportamento alimentare. Spesso, associate anche ad altri composti tossici, le MP provocano effetti chimici/biologici quali stress ossidativo, infiammazione, danni tissutali, alterazioni endocrine. Rappresentano quindi un problema socioeconomico che possiamo limitare riducendo le sorgenti, con le tecnologie più opportune, le ricerca scientifica, ma anche con la collaborazione di tutti i cittadini. Relatore: Fabrizio Pepe Dipartimento di Scienze della Terra e del Mare Università di Palermo, intervenuto su Il progetto Maestri dall'idea all'azione: obiettivi, metodologie e finalità «Ogni anno enormi quantità di plastica raggiungono il mare e, frammentandosi in microplastiche, diventano persistenti e pervasive. Le correnti non le distribuiscono in modo uniforme: tendono a concentrarle soprattutto nelle aree costiere, dove sono più esposte le specie marine, le zone di pesca e le aree turistiche. MAESTRI nasce da una domanda cruciale: possiamo prevedere dove si accumuleranno le microplastiche? Se possiamo prevederlo, possiamo intervenire! Il progetto sviluppa modelli previsionali che integrano dati sulle correnti marine, sulla geologia delle coste sabbiose e simulazioni matematiche, per individuare gli hotspot di accumulo su scala decennale nell'area transfrontaliera e identificare le aree marine più vulnerabili. MAESTRI non si limita a descrivere il problema, ma anticiparlo: trasformare la previsione in prevenzione, fornendo a amministrazioni, autorità portuali ed enti ambientali strumenti scientifici concreti per pianificare monitoraggi, interventi mirati e politiche basate su dati solidi. La conoscenza, quando diventa azione condivisa tra i due Paesi coinvolti, può davvero fare la differenza nella tutela del nostro mare e dei suoi servizi ecosistemici» Relatore: Giovanni Sgubin- Dipartimento di Scienze della Terra e del Mare Università di Palermo, intervenuto su Simulazione numerica della dispersione delle microplastiche in mare e possibili impatti. Cercheremo di comprendere e prevedere i meccanismi di trasporto e accumulo delle microplastiche con modelli numerici lagrangiani implementati su scala mediterranea, che simulano le traiettorie di milioni di particelle virtuali di microplastiche trasportate dalle correnti. I risultati delle simulazioni numeriche del progetto costituiranno la base scientifica per sistemi previsionali multi-scala innovativi. Relatrice: Carla Faraci- Dipartimento di Ingegneria Università di Messina, intervenuta su Lo studio del trasporto di plastiche in ambienti



## Blog Sicilia

Palermo, Termini Imerese

---

marino-costieri attraverso l'integrazione di tecniche numerico-sperimentali e di campo. Un passo essenziale per progettare strategie e misure più efficaci di mitigazione dell'inquinamento da microplastiche, ridurre la vulnerabilità degli ecosistemi costieri e limitare gli impatti dei polimeri sulle componenti biotiche e abiotiche è conoscere come si spostano nell'ambiente marino le microplastiche e quale sia il loro destino. Tali studi richiedono di combinare osservazioni sul campo con modelli fisici e numerici. In questa direzione si inserisce la ricerca del gruppo di Ingegneria costiera dell'Università di Messina, che studia i meccanismi che regolano il trasporto e l'accumulo delle plastiche lungo la spiaggia, oltre alle interazioni tra moto ondoso e detriti plastici sui fondali marini. Relatore: Emmanuel Sinagra, Dipartimento di Geoscienze, Università di Malta, intervenuto su *Microplastics in marine and coastal sediments*. «Un aspetto che non possiamo più trascurare è la presenza di plastiche e microplastiche nei sedimenti marini. Non parliamo solo di ciò che galleggia in superficie: una quota significativa delle particelle, nel tempo, sprofonda e si deposita sui fondali, trasformando i sedimenti in veri e propri serbatoi di contaminazione. Questo significa che l'inquinamento non è solo visibile, ma persistente e potenzialmente in grado di essere rimobilizzato da correnti, mareggiate o attività antropiche. Comprendere l'entità e la dinamica di questo accumulo è fondamentale per valutare gli effetti sugli organismi bentonici (che vivono sul fondo marino) e, più in generale, sulla salute degli ecosistemi marini». Relatrice: Paola Quatrini, Dipartimento di Scienze della Terra e del Mare, Università di Palermo, intervenuta su *Microplastiche e microorganismi. Biodiversità della plastisfera: dal rischio sanitario al potenziale di biodegradazione*. Nel progetto MAESTRI, studieremo anche con metodi molecolari la composizione della plastisfera (comunità microbiche che vivono sulle superfici plastiche), che può includere patogeni ma anche microrganismi in grado di degradare i polimeri plastici, e valuteremo l'impatto delle microplastiche sulla biodiversità marina. Isoleremo batteri e funghi potenzialmente capaci di degradare la plastica che potranno essere potenziati ed applicati in futuro per la rimozione delle microplastiche. Questo contenuto è stato disposto da un utente della community di BlogSicilia, collaboratore, ufficio stampa, giornalista, editor o lettore del nostro giornale. Il responsabile della pubblicazione è esclusivamente il suo autore. Se hai richieste di approfondimento o di rettifica ed ogni altra osservazione su questo contenuto non esitare a contattare la redazione o il nostro community manager.

## Blog Sicilia

Palermo, Termini Imerese

### Un Presidente della Lega in Sicilia, il sogno di Salvini ma solo dopo lo Schifani bis

Manlio Viola

di | Siamo in crescita ed avremo tanto tempo per immaginare che dopo lo Schifani bis alla Regione, arrivi, perché no, anche un governatore della Lega in Sicilia. E' il sogno politico confessato dal leader della Lega Matteo Salvini in collegamento video con il Parlamentino della Lega di Sicilia riunito a Messina. Prima cosa il Ponte. La Lega parteciperà all'evento del 28 marzo a Messina promosso da tante associazioni e dalla società civile per dire Sì al Ponte. Ed io ci sarò. Lo ha annunciato il leader della Lega, Vice Premier e Ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini intervenendo al Direttivo regionale della Lega Sicilia convocato nella città dello Stretto. Non ci fermiamo su questa opera e spero che entro la legislatura si parta con i lavori per il Ponte sullo Stretto ha aggiunto. Il direttivo si occupa di elezioni. Cambiando, poi, argomento ed entrando nel vivo della questione scelta candidati per le Amministrative Salvini ha proseguito: In Sicilia come in Calabria stiamo già lavorando alle Amministrative e sono certo che le liste del nostro partito per i comuni di Messina e Reggio Calabria saranno fortissime. Contiamo su una classe dirigente in queste due regioni che sta dando dimostrazione di grande capacità politica e amministrativa. Il via libera alla Tardino presidente dell'Autorità portuale. Voglio dare una notizia: oggi il presidente della Sicilia Renato Schifani ha dato il via libera ad una scelta che da Ministro ho fatto sull'Autorità portuale della Sicilia occidentale, nella persona di Annalisa Tardino. Come governo nazionale abbiamo già stanziato quello che è solo il primo miliardo per l'emergenza maltempo in Sicilia, Sardegna e Calabria. Poi la confessione del sogno politico ma a medio termine, oltre il prossimo mandato. Siamo in crescita ed avremo tanto tempo per immaginare che dopo lo Schifani bis alla Regione, arrivi, perché no, anche un governatore della Lega in Sicilia.



## Il Nautilus

Palermo, Termini Imerese

### L'Università di Palermo annuncia il primo modello previsionale di accumulo di microplastiche nel Mediterraneo centrale

Sarà disponibile a fine 2027 grazie al progetto di studio MAESTRI avviato a maggio 2025 e finanziato con fondi europei nell'ambito del programma INTERREG Italia-Malta. Coinvolto un team multidisciplinare di ricercatori di diversi atenei siciliani oltre al CNR di Messina e l'Università e il Ministero dei lavori pubblici di Malta. Il Mediterraneo contiene appena l'1% dell'acqua marina mondiale, ma concentra circa il 7% delle microplastiche (MP) in essa presenti. Questo perché è un bacino semi-chiuso dove la plastica che entra (ogni anno oltre 100.000 tonnellate) fatica a uscire, accumulandosi lungo le coste e nei fondali. Preoccupano i lunghi tempi di degradazione dei materiali plastici, ma anche i danni che le MP provocano agli organismi marini e, indirettamente, alla salute umana. Le MP infatti possono rilasciare additivi tossici, trasportare inquinanti, patogeni e geni di resistenza agli antibiotici, e, una volta ingerite da fauna marina e anche dall'uomo attraverso la catena alimentare, sono difficilmente eliminabili. Sebbene la presenza di plastiche nel mare e negli organismi marini sia ormai ampiamente documentata, restano ancora limitate le conoscenze sui meccanismi che ne regolano il trasporto e la distribuzione

nell'ambiente marino. In particolare, non è chiaro quali siano le rotte percorse dalle particelle plastiche né come le correnti marine, i venti e i processi di circolazione costiera ne influenzino lo spostamento e l'accumulo in specifiche aree marine. Per affrontare tale problematica complessa, in quanto di natura sistemica, nasce MAESTRI, acronimo di "Modelli previsionali di accumulo di microplastiche in aree marine costiere, effetti sulla biodiversità e strategie per ridurre l'inquinamento", progetto ideato e coordinato dall'Università di Palermo che svilupperà il primo modello previsionale di accumulo di MP nel Mediterraneo centrale. Il modello sarà capace di descrivere, simulare e prevedere la distribuzione delle MP nei prossimi dieci anni in questa area, individuando le zone costiere più vulnerabili all'accumulo e chiarendo le dinamiche che ne determinano la concentrazione. MAESTRI è finanziato con 1,5 milioni di euro nell'ambito del Programma INTERREG Italia-Malta. Avviato a maggio 2025, si concluderà nel 2027. A guidare i lavori sono i professori Fabrizio Pepe e Gianluca Sarà e la dott.ssa Marta Corradino del Dipartimento di Scienze della Terra e del Mare dell'ateneo palermitano, promotori dello studio, in collaborazione con le Università di Messina (Dipartimento di Ingegneria), Catania (Dipartimento di Scienze Biologiche, Geologiche e dell'Ambiente) e inoltre il CNR di Messina, il Dipartimento di Geoscienze dell'Università di Malta e il Ministero dei Lavori Pubblici di Malta. «Il Mar Mediterraneo è oggi uno degli hotspot mondiali dell'inquinamento da microplastiche. Con MAESTRI, grazie alla multidisciplinarietà che integra competenze di geologia, biologia marina, ingegneria e chimica, vogliamo fornire strumenti scientifici concreti per prevedere dove le microplastiche si accumuleranno. Comprendere le dinamiche



Sarà disponibile a fine 2027 grazie al progetto di studio MAESTRI avviato a maggio 2025 e finanziato con fondi europei nell'ambito del programma INTERREG Italia-Malta. Coinvolto un team multidisciplinare di ricercatori di diversi atenei siciliani oltre al CNR di Messina e l'Università e il Ministero dei lavori pubblici di Malta. Il Mediterraneo contiene appena l'1% dell'acqua marina mondiale, ma concentra circa il 7% delle microplastiche (MP) in essa presenti. Questo perché è un bacino semi-chiuso dove la plastica che entra (ogni anno oltre 100.000 tonnellate) fatica a uscire, accumulandosi lungo le coste e nei fondali. Preoccupano i lunghi tempi di degradazione dei materiali plastici, ma anche i danni che le MP provocano agli organismi marini e, indirettamente, alla salute umana. Le MP infatti possono rilasciare additivi tossici, trasportare inquinanti, patogeni e geni di resistenza agli antibiotici, e una volta ingerite da fauna marina e anche dall'uomo attraverso la catena alimentare, sono difficilmente eliminabili. Sebbene la presenza di plastiche nel mare e negli organismi marini sia ormai ampiamente documentata, restano ancora limitate le conoscenze sui meccanismi che ne regolano il trasporto e la distribuzione nell'ambiente marino. In particolare, non è chiaro quali siano le rotte percorse dalle particelle plastiche né come le correnti marine, i venti e i processi di circolazione costiera ne influenzino lo spostamento e l'accumulo in specifiche aree marine. Per affrontare tale problematica complessa, in quanto di natura sistemica, nasce MAESTRI, acronimo di "Modelli previsionali di accumulo di microplastiche in aree marine costiere, effetti sulla biodiversità e strategie per ridurre l'inquinamento", progetto ideato e coordinato dall'Università di Palermo che svilupperà il primo modello previsionale di accumulo di MP nel Mediterraneo centrale. Il modello sarà capace di descrivere, simulare e prevedere la distribuzione delle MP nei prossimi dieci anni in questa area, individuando le zone costiere più vulnerabili all'accumulo

## Il Nautilus

Palermo, Termini Imerese

---

di trasporto e concentrazione delle plastiche è essenziale per individuare le aree più vulnerabili, stimare i tempi di permanenza della plastica in mare e anticiparne l'ingresso nelle reti trofiche, così da poter valutare e mitigare i rischi ecologici e sanitari», spiegano i coordinatori del progetto. Il monitoraggio costiero interesserà 8 km di coste della Sicilia sud-orientale (Isola delle Correnti e Vendicari) e 9 km di coste maltesi (Ghadira Bay, Golden Bay, Riviera Bay, Gnejna Bay, Ramla Bay e Salina Bay). Durante il primo anno (da maggio 2025 a maggio 2026) verranno raccolti dati con strumenti ad alta tecnologia e metodologie di calcolo evolute: droni dotati di sensori avanzati per analizzare le spiagge strumenti geofisici per studiare i fondali fino a 50 metri di profondità tecniche spettroscopiche FT-IR per identificare la composizione chimica delle MP modelli numerici lagrangiani per simulare il movimento delle MP in mare Saranno raccolti oltre 200 campioni di sedimenti e più di 100 campioni d'acqua da cui verranno estratte le MP per essere studiate chimicamente (con metodiche spettroscopiche) al fine di identificarne le varie tipologie e risalire alla loro origine. Si studierà la plastisfera (comunità microbiche che colonizzano le superfici plastiche) per un censimento dei batteri e dei funghi che sembrano essere capaci di degradare i polimeri della plastica. Le attività del progetto includono anche la raccolta di dati sugli organismi bentonici (vivono a contatto con il fondale marino) e planctonici (vivono nella colonna d'acqua) per quantificare la presenza dei polimeri in tali organismi e capire come le MP interferiscano con i processi fisiologici e metabolici degli stessi. In uno dei siti maltesi sarà inoltre installato un sistema di monitoraggio con telecamere ad alta risoluzione per studiare l'arrivo e l'accumulo dei rifiuti plastici dopo le mareggiate, dati fondamentali per validare i modelli previsionali. Un progetto strategico per l'area transfrontaliera La collaborazione tra Italia e Malta punta a costruire un sistema condiviso di prevenzione e gestione dell'inquinamento da microplastiche, con ricadute dirette sulla tutela della biodiversità marina, sulla pesca e sui servizi ecosistemici del Mediterraneo centrale. MAESTRI è stato presentato ufficialmente il 19 febbraio 2026 nella sede del Rettorato dell'Università di Palermo nel corso di una giornata di interventi istituzionali e scientifici. Saluti ed interventi istituzionali Massimo Midiri- Rettore dell'Università di Palermo Attilio Sulli- Direttore del Dipartimento di Scienze della Terra e del Mare Alessandro Aiuppa, Delegato alla Ricerca del Dipartimento di Scienze della Terra e del Mare Daniela Segreto, Dirigente dell'Autorità di gestione nell'ambito del programma Interreg per la Regione Siciliana Andrea Pace, Prorettore alla Ricerca dell'Università di Palermo Francesco Tiralongo, Università di Catania: "Microplastiche in ambiente marino, origine ed effetti sulla fauna" Fabrizio Pepe, Università di Palermo: "Il progetto Maestri dall'idea all'azione: obiettivi, metodologie e finalità" Giovanni Sgubin, Università di Palermo: "Simulazione numerica della dispersione delle microplastiche in mare e possibili impatti" Carla Faraci, Università di **Messina**, "Lo studio del trasporto di plastiche in ambienti marino-costieri attraverso l'integrazione di tecniche numerico-sperimentali e di campo" Emmanuel Sinagra, Università di Malta: "Microplastics in marine and coastal sediments" Paola Quatrini, Università di Palermo: "Microplastiche



## Il Nautilus

Palermo, Termini Imerese

---

e microorganismi. Biodiversità della plastisfera: dal rischio sanitario al potenziale di biodegradazione". Relatore: Francesco Tiralongo- Università di Catania, intervenuto su Microplastiche in ambiente marino: origine ed effetti sulla fauna "Le microplastiche sono presenti in tanti prodotti di utilizzo comune, come cosmetici e pellet industriali, ma anche il risultato della degradazione di tessuti sintetici, pneumatici, vernici nautiche, imballaggi, attrezzi da pesca, etc. Possono essere anche particelle di 1 micron e arrivare nei mari dall'atmosfera. Si accumulano sulle superfici, sulle colonne d'acqua, sui fondali e sui sedimenti costieri. Scambiati per particelle alimentari o per ingestione accidentale, vengono assunti dal plancton e in generale dagli organismi filtratori e poi dagli animali fino all'essere umano attraverso la sua dieta alimentare. Sugli organismi provocano falsa sazietà, occlusione intestinale riduzione della crescita e alterazione del comportamento alimentare. Spesso, associate anche ad altri composti tossici, le MP provocano effetti chimici/biologici quali stress ossidativo, infiammazione, danni tissutali, alterazioni endocrine. Rappresentano quindi un problema socioeconomico che possiamo limitare riducendo le sorgenti, con le tecnologie più opportune, le ricerca scientifica, ma anche con la collaborazione di tutti i cittadini". Relatore: Fabrizio Pepe - Dipartimento di Scienze della Terra e del Mare - Università di Palermo, intervenuto su "Il progetto Maestri dall'idea all'azione: obiettivi, metodologie e finalità" «Ogni anno enormi quantità di plastica raggiungono il mare e, frammentandosi in microplastiche, diventano persistenti e pervasive. Le correnti non le distribuiscono in modo uniforme: tendono a concentrarle soprattutto nelle aree costiere, dove sono più esposte le specie marine, le zone di pesca e le aree turistiche. MAESTRI nasce da una domanda cruciale: possiamo prevedere dove si accumuleranno le microplastiche? Se possiamo prevederlo, possiamo intervenire! Il progetto sviluppa modelli previsionali che integrano dati sulle correnti marine, sulla geologia delle coste sabbiose e simulazioni matematiche, per individuare gli hotspot di accumulo su scala decennale nell'area transfrontaliera e identificare le aree marine più vulnerabili. MAESTRI non si limita a descrivere il problema, ma anticiparlo: trasformare la previsione in prevenzione, fornendo a amministrazioni, autorità portuali ed enti ambientali strumenti scientifici concreti per pianificare monitoraggi, interventi mirati e politiche basate su dati solidi. La conoscenza, quando diventa azione condivisa tra i due Paesi coinvolti, può davvero fare la differenza nella tutela del nostro mare e dei suoi servizi ecosistemici» Relatore: Giovanni Sgubin- Dipartimento di Scienze della Terra e del Mare - Università di Palermo, intervenuto su Simulazione numerica della dispersione delle microplastiche in mare e possibili impatti. "Cercheremo di comprendere e prevedere i meccanismi di trasporto e accumulo delle microplastiche con modelli numerici lagrangiani implementati su scala mediterranea, che simulano le traiettorie di milioni di particelle virtuali di microplastiche trasportate dalle correnti. I risultati delle simulazioni numeriche del progetto costituiranno la base scientifica per sistemi previsionali multi-scala innovativi". Relatrice: Carla Faraci- Dipartimento di Ingegneria - Università di Messina, intervenuta su Lo studio del trasporto di plastiche in ambienti marino-costieri attraverso l'integrazione di tecniche numerico-sperimentali e di campo "Un

## Il Nautilus

Palermo, Termini Imerese

---

passo essenziale per progettare strategie e misure più efficaci di mitigazione dell'inquinamento da microplastiche, ridurre la vulnerabilità degli ecosistemi costieri e limitare gli impatti dei polimeri sulle componenti biotiche e abiotiche è conoscere come si spostano nell'ambiente marino le microplastiche e quale sia il loro destino. Tali studi richiedono di combinare osservazioni sul campo con modelli fisici e numerici. In questa direzione si inserisce la ricerca del gruppo di Ingegneria costiera dell'Università di Messina, che studia i meccanismi che regolano il trasporto e l'accumulo delle plastiche lungo la spiaggia, oltre alle interazioni tra moto ondoso e detriti plastici sui fondali marini". Relatore: Emmanuel Sinagra - Dipartimento di Geoscienze - Università di Malta, intervenuto su "Microplastics in marine and coastal sediments" «Un aspetto che non possiamo più trascurare è la presenza di plastiche e microplastiche nei sedimenti marini. Non parliamo solo di ciò che galleggia in superficie: una quota significativa delle particelle, nel tempo, sprofonda e si deposita sui fondali, trasformando i sedimenti in veri e propri serbatoi di contaminazione. Questo significa che l'inquinamento non è solo visibile, ma persistente e potenzialmente in grado di essere rimobilizzato da correnti, mareggiate o attività antropiche. Comprendere l'entità e la dinamica di questo accumulo è fondamentale per valutare gli effetti sugli organismi bentonici (che vivono sul fondo marino) e, più in generale, sulla salute degli ecosistemi marini» Relatrice: Paola Quatrini- Dipartimento di Scienze della Terra e del Mare - Università di Palermo, intervenuta su "Microplastiche e microorganismi. Biodiversità della plastisfera: dal rischio sanitario al potenziale di biodegradazione". "Nel progetto MAESTRI, studieremo anche con metodi molecolari la composizione della plastisfera (comunità microbiche che vivono sulle superfici plastiche), che può includere patogeni ma anche microrganismi in grado di degradare i polimeri plastici, e valuteremo l'impatto delle microplastiche sulla biodiversità marina. Isoleremo batteri e funghi potenzialmente capaci di degradare la plastica che potranno essere potenziati ed applicati in futuro per la rimozione delle microplastiche".

## IL Sicilia


Palermo, Termini Imerese

### Schifani firma intesa al Mit, Tardino presidente dell'Autorità portuale della Sicilia occidentale

Redazione Annalisa Tardino presidente dell'Autorità portuale della Sicilia occidentale . Il presidente della Regione siciliana, Renato Schifani, ha firmato l'intesa col ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. A confermarlo il ministro Matteo Salvini, intervenendo in video collegamento alla direzione della Lega Sicilia, in corso a Messina. Voglio dare una notizia ha detto Salvini Oggi il presidente Schifani ha dato il via libera a una scelta che da ministro ho fatto sull'Autorità portuale della Sicilia occidentale, nella persona di Annalisa Tardino. Chiusa dunque la querelle che si era aperta l'anno scorso con tanto di ricorso al Tar attorno alla nomina di Tardino come commissario straordinario dell'Autorità.

IL Sicilia

Schifani firma intesa al Mit, Tardino presidente dell'Autorità portuale della Sicilia occidentale



02/19/2026 19:51

Redazione Annalisa Tardino presidente dell'Autorità portuale della Sicilia occidentale . Il presidente della Regione siciliana, Renato Schifani, ha firmato l'intesa col ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. A confermarlo il ministro Matteo Salvini, intervenendo in video collegamento alla direzione della Lega Sicilia, in corso a Messina. "Voglio dare una notizia - ha detto Salvini - Oggi il presidente Schifani ha dato il via libera a una scelta che da ministro ho fatto sull'Autorità portuale della Sicilia occidentale, nella persona di Annalisa Tardino". Chiusa dunque la querelle che si era aperta l'anno scorso - con tanto di ricorso al Tar - attorno alla nomina di Tardino come commissario straordinario dell'Autorità.

## Schifani firma intesa al Mit, Tardino presidente Autorità portuale Sicilia occidentale

Annalisa Tardino presidente dell' Autorità portuale della Sicilia occidentale . Il presidente della Regione siciliana, Renato Schifani, ha firmato l'intesa col ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. A confermarlo il ministro Matteo Salvini, intervenendo in video collegamento alla direzione della Lega Sicilia, in corso a Messina. «Voglio dare una notizia ha detto Salvini -. Oggi il presidente Schifani ha dato il via libera a una scelta che da ministro ho fatto sull'Autorità portuale della Sicilia occidentale, nella persona di Annalisa Tardino». Chiusa dunque la querelle che si era aperta l'anno scorso con tanto di ricorso al Tar attorno alla nomina di Tadino come commissario straordinario dell'Autorità.

MeridioNews	
<b>Schifani firma intesa al Mit, Tardino presidente Autorità portuale Sicilia occidentale</b>	
02/19/2026 19:58	
<p>Annalisa Tardino presidente dell' Autorità portuale della Sicilia occidentale . Il presidente della Regione siciliana, Renato Schifani, ha firmato l'intesa col ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. A confermarlo il ministro Matteo Salvini, intervenendo in video collegamento alla direzione della Lega Sicilia, in corso a Messina. «Voglio dare una notizia - ha detto Salvini -. Oggi il presidente Schifani ha dato il via libera a una scelta che da ministro ho fatto sull'Autorità portuale della Sicilia occidentale, nella persona di Annalisa Tardino». Chiusa dunque la querelle che si era aperta l'anno scorso - con tanto di ricorso al Tar - attorno alla nomina di Tadino come commissario straordinario dell'Autorità.</p>	



## VIDEO | Quante microplastiche ci saranno nel Mediterraneo tra 10 anni? L'università prova a prevederlo

Il progetto coinvolge un team multidisciplinare formato da ricercatori di atenei siciliani e maltesi, affiancati dal Cnr di Messina. Sarà elaborata una mappa, disponibile entro il 2027 grazie al progetto Maestri, con l'obiettivo di fornire dati scientifici utili a orientare le politiche ambientali e programmare interventi mirati. Il Mediterraneo rappresenta appena l'1% delle acque marine globali, ma concentra circa il 7% delle microplastiche presenti nei mari del pianeta. Un dato che fotografa con chiarezza la dimensione del problema in un bacino semi-chiuso dove ogni anno entrano oltre 100 mila tonnellate di plastica e dove la fuoriuscita dei rifiuti è limitata, con un progressivo accumulo lungo le coste e sui fondali. A preoccupare non sono solo i tempi lunghissimi di degradazione dei materiali plastici, ma anche gli effetti sugli ecosistemi e, indirettamente, sulla salute umana: le microplastiche possono rilasciare additivi tossici, trasportare inquinanti e patogeni, veicolare geni di resistenza agli antibiotici e, una volta entrate nella catena alimentare, risultano difficilmente eliminabili. Nonostante la presenza di plastiche nel mare sia ampiamente documentata, restano ancora margini di incertezza sui meccanismi che ne regolano trasporto e distribuzione. Non è ancora del tutto chiaro quali rotte seguano le particelle, né come correnti, venti e dinamiche costiere ne influenzino accumulo e concentrazione in aree specifiche. Da questa esigenza nasce Mestri, acronimo di Modelli previsionali di accumulo di microplastiche in aree marine costiere, effetti sulla biodiversità e strategie per ridurre l'inquinamento, progetto ideato e coordinato dall'università di Palermo con l'obiettivo di sviluppare il primo modello previsionale di accumulo delle microplastiche nel Mediterraneo centrale. Finanziato con 1,5 milioni di euro nell'ambito del programma Interreg Italia-Malta, il progetto è stato avviato a maggio 2025 e si concluderà nel 2027. A guidarlo sono i professori Fabrizio Pepe e Gianluca Sarà e la dottoressa Marta Corradino del Dipartimento di Scienze della Terra e del Mare dell'ateneo palermitano, in collaborazione con le Università di Messina e Catania, il Cnr di Messina, il dipartimento di Geoscienze dell'Università di Malta e il ministero dei Lavori pubblici di Malta. Il Mar Mediterraneo - spiegano gli ideatori del progetto - è oggi uno degli hotspot mondiali dell'inquinamento da microplastiche. Con Maestri, grazie alla multidisciplinarietà che integra competenze di geologia, biologia marina, ingegneria e chimica, vogliamo fornire strumenti scientifici concreti per prevedere dove le microplastiche si accumuleranno. Comprendere le dinamiche di trasporto e concentrazione delle plastiche è essenziale per individuare le aree più vulnerabili, stimare i tempi di permanenza della plastica in mare e anticiparne l'ingresso nelle reti trofiche, così da poter valutare e mitigare i rischi ecologici e sanitari. Le attività si concentreranno su 8 chilometri di coste della Sicilia sud-orientale, tra Isola delle Correnti e Vendicari, e su 9 chilometri di litorale



Il progetto coinvolge un team multidisciplinare formato da ricercatori di atenei siciliani e maltesi, affiancati dal Cnr di Messina. Sarà elaborata una mappa, disponibile entro il 2027 grazie al progetto Maestri, con l'obiettivo di fornire dati scientifici utili a orientare le politiche ambientali e programmare interventi mirati. Il Mediterraneo rappresenta appena l'1% delle acque marine globali, ma concentra circa il 7% delle microplastiche presenti nei mari del pianeta. Un dato che fotografa con chiarezza la dimensione del problema in un bacino semi-chiuso dove ogni anno entrano oltre 100 mila tonnellate di plastica e dove la fuoriuscita dei rifiuti è limitata, con un progressivo accumulo lungo le coste e sui fondali. A preoccupare non sono solo i tempi lunghissimi di degradazione dei materiali plastici, ma anche gli effetti sugli ecosistemi e, indirettamente, sulla salute umana: le microplastiche possono rilasciare additivi tossici, trasportare inquinanti e patogeni, veicolare geni di resistenza agli antibiotici e, una volta entrate nella catena alimentare, risultano difficilmente eliminabili. Nonostante la presenza di plastiche nel mare sia ampiamente documentata, restano ancora margini di incertezza sui meccanismi che ne regolano trasporto e distribuzione. Non è ancora del tutto chiaro quali rotte seguano le particelle, né come correnti, venti e dinamiche costiere ne influenzino accumulo e concentrazione in aree specifiche. Da questa esigenza nasce Mestri, acronimo di Modelli previsionali di accumulo di microplastiche in aree marine costiere, effetti sulla biodiversità e strategie per ridurre l'inquinamento, progetto ideato e coordinato dall'università di Palermo con l'obiettivo di sviluppare il primo modello previsionale di accumulo delle microplastiche nel Mediterraneo centrale.

## Palermo Today

Palermo, Termini Imerese

---

maltese, tra Ghadira Bay, Golden Bay, Riviera Bay, Gnejna Bay, Ramla Bay e Salina Bay. Durante il primo anno, da maggio 2025 a maggio 2026, verranno raccolti dati attraverso droni dotati di sensori avanzati per l'analisi delle spiagge, strumenti geofisici per lo studio dei fondali fino a 50 metri di profondità, tecniche spettroscopiche FT-IR per identificare la composizione chimica delle microplastiche e modelli numerici lagrangiani per simulare il movimento delle particelle in mare. Saranno analizzati oltre 200 campioni di sedimenti e più di 100 campioni d'acqua, dai quali verranno estratte e caratterizzate chimicamente le microplastiche per risalire alla loro origine. Un'attenzione specifica sarà dedicata alla plastisfera, la comunità microbica che colonizza le superfici plastiche, per censire batteri e funghi potenzialmente capaci di degradare i polimeri. Verranno inoltre raccolti dati sugli organismi bentonici e planctonici per quantificare la presenza dei polimeri e valutare le interferenze sui processi fisiologici e metabolici. In uno dei siti maltesi sarà installato un sistema di monitoraggio con telecamere ad alta risoluzione per osservare l'arrivo e l'accumulo dei rifiuti plastici dopo le mareggiate, dati essenziali per validare i modelli previsionali. Il progetto è stato presentato ufficialmente il 19 febbraio 2026 al rettorato dell'Università di Palermo, alla presenza del rettore Massimo Midiri, del direttore del dipartimento Attilio Sulli, del delegato alla ricerca Alessandro Aiuppa, della dirigente dell'Autorità di gestione Interreg per la Regione siciliana Daniela Segreto e del prorettore alla ricerca Andrea Pace. Nel corso della giornata sono intervenuti diversi ricercatori. Le microplastiche sono presenti in tanti prodotti di utilizzo comune, come cosmetici e pellet industriali, ma anche il risultato della degradazione di tessuti sintetici, pneumatici, vernici nautiche, imballaggi, attrezzi da pesca, etc. Possono essere anche particelle di 1 micron e arrivare nei mari dall'atmosfera. Si accumulano sulle superfici, sulle colonne d'acqua, sui fondali e sui sedimenti costieri. Scambiati per particelle alimentari o per ingestione accidentale, vengono assunti dal plancton e in generale dagli organismi filtratori e poi dagli animali fino all'essere umano attraverso la sua dieta alimentare. Sugli organismi provocano falsa sazietà, occlusione intestinale riduzione della crescita e alterazione del comportamento alimentare. Spesso, associate anche ad altri composti tossici, le MP provocano effetti chimici/biologici quali stress ossidativo, infiammazione, danni tissutali, alterazioni endocrine. Rappresentano quindi un problema socioeconomico che possiamo limitare riducendo le sorgenti, con le tecnologie più opportune, la ricerca scientifica, ma anche con la collaborazione di tutti i cittadini, dice Francesco Tiralongo dell'Università di Catania. "Ogni anno enormi quantità di plastica raggiungono il mare e, frammentandosi in microplastiche - afferma Fabrizio Pepe - diventano persistenti e pervasive. Le correnti non le distribuiscono in modo uniforme: tendono a concentrarle soprattutto nelle aree costiere, dove sono più esposte le specie marine, le zone di pesca e le aree turistiche. Il progetto nasce da una domanda cruciale: possiamo prevedere dove si accumuleranno le microplastiche? Se possiamo prevederlo, possiamo intervenire! Il progetto sviluppa modelli previsionali che integrano dati sulle correnti marine, sulla geologia delle coste sabbiose e simulazioni matematiche, per individuare gli hotspot di accumulo su scala decennale nell'area transfrontaliera e identificare

## Palermo Today

Palermo, Termini Imerese

---


le aree marine più vulnerabili. Maestri non si limita a descrivere il problema, ma anticiparlo: trasformare la previsione in prevenzione, fornendo ad amministrazioni, autorità portuali ed enti ambientali strumenti scientifici concreti per pianificare monitoraggi, interventi mirati e politiche basate su dati solidi. La conoscenza, quando diventa azione condivisa tra i due Paesi coinvolti, può davvero fare la differenza nella tutela del nostro mare e dei suoi servizi ecosistemici". Carla Faraci spiega che l'obiettivo è cercare di far comprendere e prevedere i meccanismi di trasporto e accumulo delle microplastiche con modelli numerici lagrangiani implementati su scala mediterranea, che simulano le traiettorie di milioni di particelle virtuali di microplastiche trasportate dalle correnti. I risultati delle simulazioni numeriche del progetto costituiranno la base scientifica per sistemi previsionali multi-scala innovativi», spiega Giovanni Sgubin. "Un passo essenziale per progettare strategie e misure più efficaci di mitigazione dell'inquinamento da microplastiche, ridurre la vulnerabilità degli ecosistemi costieri e limitare gli impatti dei polimeri sulle componenti biotiche e abiotiche è conoscere come si spostano nell'ambiente marino le microplastiche e quale sia il loro destino. Tali studi richiedono di combinare osservazioni sul campo con modelli fisici e numerici. In questa direzione si inserisce la ricerca del gruppo di Ingegneria costiera dell'Università di Messina, che studia i meccanismi che regolano il trasporto e l'accumulo delle plastiche lungo la spiaggia, oltre alle interazioni tra moto ondoso e detriti plastici sui fondali marini. "Un aspetto che non possiamo più trascurare è la presenza di plastiche e microplastiche nei sedimenti marini. Non parliamo solo di ciò che galleggia in superficie: una quota significativa delle particelle, nel tempo, sprofonda e si deposita sui fondali, trasformando i sedimenti in veri e propri serbatoi di contaminazione. Questo significa che l'inquinamento non è solo visibile, ma persistente e potenzialmente in grado di essere rimobilizzato da correnti, mareggiate o attività antropiche. Comprendere l'entità e la dinamica di questo accumulo è fondamentale per valutare gli effetti sugli organismi bentonici (che vivono sul fondo marino) e, più in generale, sulla salute degli ecosistemi marini", aggiunge Emmanuel Sinagra dell'Università di Malta. Nel progetto Maestri, si studierà anche con metodi molecolari la composizione della plastisfera - dice Paola Quatrini - (comunità microbiche che vivono sulle superfici plastiche), che può includere patogeni ma anche microrganismi in grado di degradare i polimeri plastici, e valuteremo l'impatto delle microplastiche sulla biodiversità marina. Isoleremo batteri e funghi potenzialmente capaci di degradare la plastica che potranno essere potenziati ed applicati in futuro per la rimozione delle microplastiche".

## Schifani firma l'intesa a Salvini per la nomina di Tardino a presidente del porto di Palermo

L'annuncio del ministro dei Trasporti alla direzione della Lega Sicilia. Nei mesi scorsi il presidente della Regione si era opposto alla designazione e si era rivolto al Tar Palermo - Il governatore della Sicilia, Renato Schifani, ha firmato l'intesa con il ministro dei Trasporti per la nomina di Annalisa Tardino a presidente dell'Adsp della Sicilia Occidentale. Va così a posto un altro tassello nel risiko delle presidenze dei porti italiani. A dare la notizia è stato lo stesso Matteo Salvini, intervenendo in video alla riunione della direzione della Lega Sicilia a Messina. "Oggi il presidente Schifani - ha detto Salvini - ha dato il via libera a una scelta che da ministro ho fatto sull'Autorità portuale della Sicilia Occidentale, nella persona di Annalisa Tardino". Il presidente della Regione Sicilia, Renato Schifani, che l'anno scorso aveva contestato la nomina a commissario straordinario della Tardino e aveva presentato ricorso, di recente aveva modificato la rotta lanciando segnali di disgelo. Oggi la querelle si è chiusa definitivamente con la firma dell'intesa sulla nomina a presidente. A questo punto per perfezionare la designazione manca solo il parere che dovrà essere espresso dalle commissioni competenti del Senato e della Camera.

Ship Mag

Schifani firma l'intesa a Salvini per la nomina di Tardino a presidente del porto di Palermo



02/19/2026 21:33
Monica Zunino

L'annuncio del ministro dei Trasporti alla direzione della Lega Sicilia. Nei mesi scorsi il presidente della Regione si era opposto alla designazione e si era rivolto al Tar Palermo - Il governatore della Sicilia, Renato Schifani, ha firmato l'intesa con il ministro dei Trasporti per la nomina di Annalisa Tardino a presidente dell'Adsp della Sicilia Occidentale. Va così a posto un altro tassello nel risiko delle presidenze dei porti italiani. A dare la notizia è stato lo stesso Matteo Salvini, intervenendo in video alla riunione della direzione della Lega Sicilia a Messina. "Oggi il presidente Schifani - ha detto Salvini - ha dato il via libera a una scelta che da ministro ho fatto sull'Autorità portuale della Sicilia Occidentale, nella persona di Annalisa Tardino". Il presidente della Regione Sicilia, Renato Schifani, che l'anno scorso aveva contestato la nomina a commissario straordinario della Tardino e aveva presentato ricorso, di recente aveva modificato la rotta lanciando segnali di disgelo. Oggi la querelle si è chiusa definitivamente con la firma dell'intesa sulla nomina a presidente. A questo punto per perfezionare la designazione manca solo il parere che dovrà essere espresso dalle commissioni competenti del Senato e della Camera.



## L'Università di Palermo annuncia il primo modello previsionale di accumulo di microplastiche nel Mediterraneo centrale

Sarà disponibile a fine 2027 grazie al progetto di studio MAESTRI avviato a maggio 2025 e finanziato con fondi europei nell'ambito del programma INTERREG ItaliaMalta. Coinvolto un team multidisciplinare di ricercatori di diversi atenei siciliani oltre al CNR di Messina e l'Università e il Ministero dei lavori pubblici di Malta. Il Mediterraneo contiene appena l'1% dell'acqua marina mondiale, ma concentra circa il 7% delle microplastiche (MP) in essa presenti. Questo perché è un bacino semi-chiuso dove la plastica che entra (ogni anno oltre 100.000 tonnellate) fatica a uscire, accumulandosi lungo le coste e nei fondali. Preoccupano i lunghi tempi di degradazione dei materiali plastici, ma anche i danni che le MP provocano agli organismi marini e, indirettamente, alla salute umana. Le MP infatti possono rilasciare additivi tossici, trasportare inquinanti, patogeni e geni di resistenza agli antibiotici, e, una volta ingerite da fauna marina e anche dall'uomo attraverso la catena alimentare, sono difficilmente eliminabili. Sebbene la presenza di plastiche nel mare e negli organismi marini sia ormai ampiamente documentata, restano ancora limitate le conoscenze sui meccanismi che ne regolano il trasporto e la distribuzione

nell'ambiente marino. In particolare, non è chiaro quali siano le rotte percorse dalle particelle plastiche né come le correnti marine, i venti e i processi di circolazione costiera ne influenzino lo spostamento e l'accumulo in specifiche aree marine. Per affrontare tale problematica complessa, in quanto di natura sistemica, nasce MAESTRI, acronimo di Modelli previsionali di accumulo di microplastiche in aree marine costiere, effetti sulla biodiversità e strategie per ridurre l'inquinamento, progetto ideato e coordinato dall'Università di Palermo che svilupperà il primo modello previsionale di accumulo di MP nel Mediterraneo centrale. Il modello sarà capace di descrivere, simulare e prevedere la distribuzione delle MP nei prossimi dieci anni in questa area, individuando le zone costiere più vulnerabili all'accumulo e chiarendo le dinamiche che ne determinano la concentrazione. MAESTRI è finanziato con 1,5 milioni di euro nell'ambito del Programma INTERREG ItaliaMalta. Avviato a maggio 2025, si concluderà nel 2027. A guidare i lavori sono i professori Fabrizio Pepe e Gianluca Sarà e la dott.ssa Marta Corradino del Dipartimento di Scienze della Terra e del Mare dell'ateneo palermitano, promotori dello studio, in collaborazione con le Università di Messina (Dipartimento di Ingegneria), Catania (Dipartimento di Scienze Biologiche, Geologiche e dell'Ambiente) e inoltre il CNR di Messina, il Dipartimento di Geoscienze dell'Università di Malta e il Ministero dei Lavori Pubblici di Malta. «Il Mar Mediterraneo è oggi uno degli hotspot mondiali dell'inquinamento da microplastiche. Con MAESTRI, grazie alla multidisciplinarietà che integra competenze di geologia, biologia marina, ingegneria e chimica, vogliamo fornire strumenti scientifici concreti per prevedere dove le microplastiche si accumuleranno. Comprendere le dinamiche di trasporto e concentrazione



Sarà disponibile a fine 2027 grazie al progetto di studio MAESTRI avviato a maggio 2025 e finanziato con fondi europei nell'ambito del programma INTERREG Italia-Malta. Coinvolto un team multidisciplinare di ricercatori di diversi atenei siciliani oltre al CNR di Messina e l'Università e il Ministero dei lavori pubblici di Malta. Il Mediterraneo contiene appena l'1% dell'acqua marina mondiale, ma concentra circa il 7% delle microplastiche (MP) in essa presenti. Questo perché è un bacino semi-chiuso dove la plastica che entra (ogni anno oltre 100.000 tonnellate) fatica a uscire, accumulandosi lungo le coste e nei fondali. Preoccupano i lunghi tempi di degradazione dei materiali plastici, ma anche i danni che le MP provocano agli organismi marini e, indirettamente, alla salute umana. Le MP infatti possono rilasciare additivi tossici, trasportare inquinanti, patogeni e geni di resistenza agli antibiotici, e, una volta ingerite da fauna marina e anche dall'uomo attraverso la catena alimentare, sono difficilmente eliminabili. Sebbene la presenza di plastiche nel mare e negli organismi marini sia ormai ampiamente documentata, restano ancora limitate le conoscenze sui meccanismi che ne regolano il trasporto e la distribuzione nell'ambiente marino. In particolare, non è chiaro quali siano le rotte percorse dalle particelle plastiche né come le correnti marine, i venti e i processi di circolazione costiera ne influenzino lo spostamento e l'accumulo in specifiche aree marine. Per affrontare tale problematica complessa, in quanto di natura sistemica, nasce MAESTRI, acronimo di "Modelli previsionali di accumulo di microplastiche in aree marine costiere, effetti sulla biodiversità e strategie per ridurre l'inquinamento", progetto ideato e coordinato dall'Università di Palermo che svilupperà il primo modello previsionale di accumulo di MP nel Mediterraneo centrale. Il modello sarà capace di descrivere, simulare e prevedere la distribuzione delle MP nei prossimi dieci anni in questa area, individuando le zone costiere più vulnerabili all'accumulo

## Sicilia Oggi Notizie

Palermo, Termini Imerese

delle plastiche è essenziale per individuare le aree più vulnerabili, stimare i tempi di permanenza della plastica in mare e anticiparne l'ingresso nelle reti trofiche, così da poter valutare e mitigare i rischi ecologici e sanitari», spiegano i coordinatori del progetto. Le aree pilota Il monitoraggio costiero interesserà 8 km di coste della Sicilia sud-orientale (Isola delle Correnti e Vendicari) e 9 km di coste maltesi (Ghadira Bay, Golden Bay, Riviera Bay, Gnejna Bay, Ramla Bay e Salina Bay). Tecnologia e ricerca sul campo Durante il primo anno (da maggio 2025 a maggio 2026) verranno raccolti dati con strumenti ad alta tecnologia e metodologie di calcolo evolute: droni dotati di sensori avanzati per analizzare le spiagge strumenti geofisici per studiare i fondali fino a 50 metri di profondità tecniche spettroscopiche FT-IR per identificare la composizione chimica delle MP modelli numerici lagrangiani per simulare il movimento delle MP in mare Saranno raccolti oltre 200 campioni di sedimenti e più di 100 campioni d'acqua da cui verranno estratte le MP per essere studiate chimicamente (con metodiche spettroscopiche) al fine di identificarne le varie tipologie e risalire alla loro origine. Si studierà la plastisfera (comunità microbiche che colonizzano le superfici plastiche) per un censimento dei batteri e dei funghi che sembrano essere capaci di degradare i polimeri della plastica. Le attività del progetto includono anche la raccolta di dati sugli organismi bentonici (vivono a contatto con il fondale marino) e planctonici (vivono nella colonna d'acqua) per quantificare la presenza dei polimeri in tali organismi e capire come le MP interferiscano con i processi fisiologici e metabolici degli stessi. In uno dei siti maltesi sarà inoltre installato un sistema di monitoraggio con telecamere ad alta risoluzione per studiare l'arrivo e l'accumulo dei rifiuti plastici dopo le mareggiate, dati fondamentali per validare i modelli previsionali. Un progetto strategico per l'area transfrontaliera La collaborazione tra Italia e Malta punta a costruire un sistema condiviso di prevenzione e gestione dell'inquinamento da microplastiche, con ricadute dirette sulla tutela della biodiversità marina, sulla pesca e sui servizi ecosistemici del Mediterraneo centrale. MAESTRI è stato presentato ufficialmente il 19 febbraio 2026 nella sede del Rettorato dell'Università di Palermo nel corso di una giornata di interventi istituzionali e scientifici. INTERVENTI DEL 19 FEBBRAIO Saluti ed interventi istituzionali Massimo Midiri- Rettore dell'Università di Palermo Attilio Sulli- Direttore del Dipartimento di Scienze della Terra e del Mare Alessandro Aiuppa, Delegato alla Ricerca del Dipartimento di Scienze della Terra e del Mare Daniela Segreto, Dirigente dell'Autorità di gestione nell'ambito del programma Interreg per la Regione Siciliana Andrea Pace, Prorettore alla Ricerca dell'Università di Palermo Ricercatori Francesco Tiralongo, Università di Catania: Microplastiche in ambiente marino, origine ed effetti sulla fauna Fabrizio Pepe, Università di Palermo: Il progetto Maestri dall'idea all'azione: obiettivi, metodologie e finalità Giovanni Sgubin, Università di Palermo: Simulazione numerica della dispersione delle microplastiche in mare e possibili impatti Carla Faraci, Università di Messina, Lo studio del trasporto di plastiche in ambienti marino-costieri attraverso l'integrazione di tecniche numerico-sperimentali e di campo Emmanuel Sinagra, Università di Malta: Microplastics in marine and coastal sediments Paola Quatrini,

## Sicilia Oggi Notizie

Palermo, Termini Imerese

Università di Palermo: Microplastiche e microorganismi. Biodiversità della plastisfera: dal rischio sanitario al potenziale di biodegradazione. DICHIARAZIONI Relatore: Francesco Tiralongo- Università di Catania, intervenuto su Microplastiche in ambiente marino: origine ed effetti sulla fauna Le microplastiche sono presenti in tanti prodotti di utilizzo comune, come cosmetici e pellet industriali, ma anche il risultato della degradazione di tessuti sintetici, pneumatici, vernici nautiche, imballaggi, attrezzi da pesca, etc. Possono essere anche particelle di 1 micron e arrivare nei mari dall'atmosfera. Si accumulano sulle superfici, sulle colonne d'acqua, sui fondali e sui sedimenti costieri. Scambiati per particelle alimentari o per ingestione accidentale, vengono assunti dal plancton e in generale dagli organismi filtratori e poi dagli animali fino all'essere umano attraverso la sua dieta alimentare. Sugli organismi provocano falsa sazietà, occlusione intestinale riduzione della crescita e alterazione del comportamento alimentare. Spesso, associate anche ad altri composti tossici, le MP provocano effetti chimici/biologici quali stress ossidativo, infiammazione, danni tissutali, alterazioni endocrine. Rappresentano quindi un problema socioeconomico che possiamo limitare riducendo le sorgenti, con le tecnologie più opportune, le ricerca scientifica, ma anche con la collaborazione di tutti i cittadini. Relatore: Fabrizio Pepe Dipartimento di Scienze della Terra e del Mare Università di Palermo, intervenuto su Il progetto Maestri dall'idea all'azione: obiettivi, metodologie e finalità «Ogni anno enormi quantità di plastica raggiungono il mare e, frammentandosi in microplastiche, diventano persistenti e pervasive. Le correnti non le distribuiscono in modo uniforme: tendono a concentrarle soprattutto nelle aree costiere, dove sono più esposte le specie marine, le zone di pesca e le aree turistiche. MAESTRI nasce da una domanda cruciale: possiamo prevedere dove si accumuleranno le microplastiche? Se possiamo prevederlo, possiamo intervenire! Il progetto sviluppa modelli previsionali che integrano dati sulle correnti marine, sulla geologia delle coste sabbiose e simulazioni matematiche, per individuare gli hotspot di accumulo su scala decennale nell'area transfrontaliera e identificare le aree marine più vulnerabili. MAESTRI non si limita a descrivere il problema, ma anticiparlo: trasformare la previsione in prevenzione, fornendo a amministrazioni, autorità portuali ed enti ambientali strumenti scientifici concreti per pianificare monitoraggi, interventi mirati e politiche basate su dati solidi. La conoscenza, quando diventa azione condivisa tra i due Paesi coinvolti, può davvero fare la differenza nella tutela del nostro mare e dei suoi servizi ecosistemici» Relatore: Giovanni Sgubin- Dipartimento di Scienze della Terra e del Mare Università di Palermo, intervenuto su Simulazione numerica della dispersione delle microplastiche in mare e possibili impatti. Cercheremo di comprendere e prevedere i meccanismi di trasporto e accumulo delle microplastiche con modelli numerici lagrangiani implementati su scala mediterranea, che simulano le traiettorie di milioni di particelle virtuali di microplastiche trasportate dalle correnti. I risultati delle simulazioni numeriche del progetto costituiranno la base scientifica per sistemi previsionali multi-scala innovativi. Relatrice: Carla Faraci- Dipartimento di Ingegneria Università di Messina, intervenuta su Lo studio del trasporto di plastiche in ambienti marino-costieri attraverso l'integrazione

## Sicilia Oggi Notizie

Palermo, Termini Imerese

---

di tecniche numerico-sperimentali e di campo Un passo essenziale per progettare strategie e misure più efficaci di mitigazione dell'inquinamento da microplastiche, ridurre la vulnerabilità degli ecosistemi costieri e limitare gli impatti dei polimeri sulle componenti biotiche e abiotiche è conoscere come si spostano nell'ambiente marino le microplastiche e quale sia il loro destino. Tali studi richiedono di combinare osservazioni sul campo con modelli fisici e numerici. In questa direzione si inserisce la ricerca del gruppo di Ingegneria costiera dell'Università di Messina, che studia i meccanismi che regolano il trasporto e l'accumulo delle plastiche lungo la spiaggia, oltre alle interazioni tra moto ondoso e detriti plastici sui fondali marini. Relatore: Emmanuel Sinagra Dipartimento di Geoscienze Università di Malta, intervenuto su Microplastics in marine and coastal sediments «Un aspetto che non possiamo più trascurare è la presenza di plastiche e microplastiche nei sedimenti marini. Non parliamo solo di ciò che galleggia in superficie: una quota significativa delle particelle, nel tempo, sprofonda e si deposita sui fondali, trasformando i sedimenti in veri e propri serbatoi di contaminazione. Questo significa che l'inquinamento non è solo visibile, ma persistente e potenzialmente in grado di essere rimobilizzato da correnti, mareggiate o attività antropiche. Comprendere l'entità e la dinamica di questo accumulo è fondamentale per valutare gli effetti sugli organismi bentonici (che vivono sul fondo marino) e, più in generale, sulla salute degli ecosistemi marini» Relatrice: Paola Quatrini- Dipartimento di Scienze della Terra e del Mare Università di Palermo, intervenuta su Microplastiche e microorganismi. Biodiversità della plastisfera: dal rischio sanitario al potenziale di biodegradazione. Nel progetto MAESTRI, studieremo anche con metodi molecolari la composizione della plastisfera (comunità microbiche che vivono sulle superfici plastiche), che può includere patogeni ma anche microrganismi in grado di degradare i polimeri plastici, e valuteremo l'impatto delle microplastiche sulla biodiversità marina. Isoleremo batteri e funghi potenzialmente capaci di degradare la plastica che potranno essere potenziati ed applicati in futuro per la rimozione delle microplastiche.



## Con Sailors For Kid nel 2025 hanno navigato oltre 200 ragazzi

Progetto tra vela e arte per i giovani delle periferie delle coste italiane. In barca, quando si mollano gli ormeggi, bisogna sapersi arrangiare ed è fondamentale fare squadra. E' il messaggio di Max Sirena, team manager di Luna Rossa, l'ultimo campione ad aver aderito a Sailors For Kid, l'associazione sportiva fra vela e arte che lunedì prossimo presenterà ad amici e sostenitori il bilancio del primo anno di attività e il programma per il 2026. Sailors for Kids, nata da un'idea dello scrittore, fumettista e velista Davide Besana, organizza uscite in barca seguite da lezioni di disegno, fotografia e video per i ragazzi delle periferie di tutte le coste italiane. Si tratta perlopiù di giovani che non hanno mai navigato, senza nessuna confidenza con il mare e che dal mare non hanno mai visto la loro città. Nel 2025 Sailors for Kids è stata attiva ad Alassio, **Porto Azzurro**, **Napoli**, Palermo, Locri, Marina di Ravenna, Trieste, coinvolgendo più di 200 ragazzi, 8 docenti in aula e numerosi istruttori di vela, perlopiù soci della Lega Navale Italiana che da anni collabora ai progetti solidali di Davide Besana. Nel 2026 ci saranno lezioni lungo tutte le coste d'Italia da maggio a ottobre, dalla Liguria a Trieste. In primavera poi uscirà nelle librerie 'Salpiamo', un Manuale di vela a fumetti di Davide Besana dedicato ai ragazzi che non sono mai stati in barca e mai avrebbero immaginato di salire a bordo. "Ho disegnato questo manuale molto semplice in cui si parla di corde e carrucole anziché di cime e bozzelli", racconta l'autore. Un'idea nata dopo un ciclo di tre giorni di lezioni a **Napoli**. "Ero dispiaciuto di lasciare i ragazzi senza nulla in mano e ho scarabocchiato questa guida pratica", conclude.



## Ogs. Al via Rivierade: la scienza del clima per mari e coste europee più resilienti

Migliorare la capacità di comprendere, prevedere e affrontare gli effetti del cambiamento climatico su mari e coste è una delle grandi sfide scientifiche e sociali dei prossimi decenni. A questo obiettivo cruciale risponde RIVIERADE, il nuovo progetto di ricerca europeo coordinato dall'Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale OGS, che ha preso ufficialmente il via a Trieste. Finanziato dal programma Horizon Europe con oltre 4,3 milioni di euro, per i prossimi quattro anni, RIVIERADE coinvolge un consorzio internazionale di eccellenza e si propone di sviluppare nuovi strumenti scientifici e servizi climatici in grado di supportare l'adattamento ai cambiamenti climatici nelle aree marine e costiere europee. Il progetto punta, infatti, a superare la difficoltà di tradurre i complessi modelli climatici globali in informazioni pratiche e utilizzabili a scala regionale e locale. Il progetto integrerà, per la prima volta in modo sistematico, l'esperienza delle comunità di CORDEX (modellistica climatica regionale) e del Copernicus Marine Service (oceanografia operativa) per creare una nuova generazione di servizi climatici. Le attività del progetto prevedono la raccolta di dati, lo sviluppo di modelli e di indicatori, e soluzioni pensate per rispondere a esigenze concrete di pianificazione, gestione del rischio e sviluppo sostenibile in tre mari europei spiega Stefano Salon, oceanografo dell'OGS e coordinatore del progetto RIVIERADE. Il progetto si concentra su tre mari europei particolarmente vulnerabili: Mar Baltico, Mar Nero e Mar Mediterraneo e mira a colmare una delle principali lacune attuali: la difficoltà di tradurre le grandi simulazioni climatiche globali in informazioni utili a scala regionale e locale. I partner coinvolti nel progetto RIVIERADE lavoreranno su previsioni climatiche per i prossimi dieci anni e su proiezioni fino alla fine del secolo, integrando modelli climatici, oceanografici e degli ecosistemi marini con dati osservativi e prodotti Copernicus spiega Salon. La ricerca affronterà temi chiave per il futuro delle coste europee, come l'innalzamento del livello del mare, l'aumento dei livelli estremi dell'acqua durante eventi intensi, i cambiamenti nella circolazione marina e nella biogeochimica degli ecosistemi, con ricadute dirette sulla biodiversità, sulla sicurezza delle infrastrutture costiere e sulle attività economiche legate al mare spiega Donata Canu, oceanografa dell'OGS e responsabile del gruppo di lavoro sui modelli biogeochimici e di livello marino del progetto RIVIERADE. I risultati scientifici saranno progressivamente trasformati in servizi climatici dimostrativi, sviluppati insieme a utenti e stakeholder, per rendere le informazioni climatiche più accessibili e utilizzabili nei processi decisionali. RIVIERADE nasce dalla consapevolezza che le decisioni che prenderemo oggi sulle coste e sui mari europei avranno effetti per decenni spiega ancora Salon. Il nostro obiettivo è fornire basi scientifiche solide e strumenti affidabili che permettano di guardare ai prossimi dieci, venti o trent'anni con maggiore



Migliorare la capacità di comprendere, prevedere e affrontare gli effetti del cambiamento climatico su mari e coste è una delle grandi sfide scientifiche e sociali dei prossimi decenni. A questo obiettivo cruciale risponde RIVIERADE, il nuovo progetto di ricerca europeo coordinato dall'Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale – OGS, che ha preso ufficialmente il via a Trieste. Finanziato dal programma Horizon Europe con oltre 4,3 milioni di euro, per i prossimi quattro anni, RIVIERADE coinvolge un consorzio internazionale di eccellenza e si propone di sviluppare nuovi strumenti scientifici e servizi climatici in grado di supportare l'adattamento ai cambiamenti climatici nelle aree marine e costiere europee. Il progetto punta, infatti, a superare la difficoltà di tradurre i complessi modelli climatici globali in informazioni pratiche e utilizzabili a scala regionale e locale. Il progetto integrerà, per la prima volta in modo sistematico, l'esperienza delle comunità di CORDEX (modellistica climatica regionale) e del Copernicus Marine Service (oceanografia operativa) per creare una nuova generazione di servizi climatici. Le attività del progetto prevedono la raccolta di dati, lo sviluppo di modelli e di indicatori, e soluzioni pensate per rispondere a esigenze concrete di pianificazione, gestione del rischio e sviluppo sostenibile in tre mari europei spiega Stefano Salon, oceanografo dell'OGS e coordinatore del progetto RIVIERADE. Il progetto si concentra su tre mari europei particolarmente vulnerabili – Mar Baltico, Mar Nero e Mar Mediterraneo – e mira a colmare una delle principali lacune attuali: la difficoltà di tradurre le grandi simulazioni climatiche globali in informazioni utili a scala regionale e locale. I partner coinvolti nel progetto RIVIERADE lavoreranno su previsioni climatiche per i prossimi dieci anni e su proiezioni fino alla fine del secolo, integrando modelli climatici, oceanografici e degli ecosistemi marini con dati osservativi e prodotti Copernicus.

accuratezza, riducendo i rischi e aumentando la capacità di adattamento dei territori conclude il ricercatore. Uno degli elementi più innovativi è il coinvolgimento diretto degli utilizzatori finali, grazie alla co-progettazione con stakeholder dell'economia blu, autorità portuali e decisori politici per rispondere a esigenze reali di pianificazione e gestione del rischio. Con RIVIERADE, l'OGS consolida il proprio ruolo di riferimento nella ricerca europea su clima e oceani, contribuendo allo sviluppo di conoscenze e servizi essenziali per affrontare le sfide ambientali, economiche e sociali che attendono le aree costiere nei prossimi decenni. \_\_\_\_\_ Il progetto RIVIERADE Il progetto è coordinato dall'Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale OGS e coinvolge partner di tutta europa: il CNRS (con Météo-France e Université de Toulouse) (Francia), la Fondazione Centro Euro-Mediterraneo sui Cambiamenti Climatici CMCC (Italia), IHE Delft Institute for Water Education (Paesi Bassi), Leibniz Institute for Baltic Sea Research Warnemünde (Germania), Swedish Meteorological and Hydrological Institute SMHI (Svezia), ENEA (Italia), Université de Liège (Belgio) e Middle East Technical University METU (Turchia).

## Circle GROUP: completato con successo il secondo varco automatizzato del progetto GOS a Marina di Carrara

Milano-CIRCLE Group ("CIRCLE" o la "Società") - PMI Innovativa quotata sul mercato Euronext Growth Milan, a capo dell'omonimo Gruppo specializzato nell'analisi dei processi e nello sviluppo di soluzioni per l'innovazione e la digitalizzazione dei settori portuale e della logistica intermodale, oltre che nella consulenza internazionale sui temi del Green Deal e della transizione energetica, annuncia il successo dell'avanzamento del progetto GOS - Gate Operating System - per l'automazione del varco del terminal Grendi Trasporti Marittimi a Marina di Carrara, società del Gruppo Grendi certificato B Corp, realizzato da Circle Group tramite eXyond e Aitek. L'intervento rappresenta un nuovo passo avanti nel percorso di digitalizzazione e ottimizzazione dei processi logistici portuali. Il sistema, basato sulla piattaforma Sesamo Gate con integrazione Exyond GOS, consente una gestione completamente automatizzata dei flussi in ingresso e in uscita, migliorando l'efficienza operativa, la tracciabilità delle merci e la sicurezza delle aree portuali. Grazie all'utilizzo di telecamere e sensori intelligenti, il varco è in grado di riconoscere automaticamente targhe, codici dei container e badge degli autisti, registrando e archiviando in tempo reale le informazioni relative ai transiti. Tutte le operazioni vengono coordinate da un sistema centrale che consente di monitorare da remoto i movimenti dei mezzi e di gestire eventuali eccezioni in modo immediato e sicuro. Il collaudo tecnico, avvenuto a novembre 2025 presso il terminal Grendi di Marina di Carrara, ha avuto un esito estremamente positivo. Il sistema ha confermato la piena funzionalità e l'affidabilità della soluzione, che si integra in modo nativo con i sistemi informativi dell'operatore portuale e ha permesso di rilevare in automatico i transiti dei mezzi, autisti e UTI in ingresso e uscita dal terminal. Infine, la tecnologia implementata risponde ai criteri del Piano Transizione 4.0/5.0, rientrando tra i beni strumentali immateriali ad alto contenuto tecnologico, capaci di favorire l'interconnessione e la digitalizzazione dei processi logistici. "Il completamento del secondo varco automatizzato a Marina di Carrara rappresenta un nuovo risultato concreto del progetto GOS e conferma l'impegno di Circle Group nel supportare la trasformazione digitale dei terminal e **porti** italiani. - dichiara Luca Abatello, CEO di Circle Group - Grazie all'integrazione tra automazione, intelligenza artificiale e gestione centralizzata dei dati, contribuiamo a rendere le operazioni portuali più efficienti, sicure e sostenibili, in linea con gli obiettivi di innovazione promossi dal Piano Transizione 4.0/5.0 e con i principi del piano industriale 'Connect 4 Agile Growth'. Con questo nuovo traguardo, Circle Group consolida il proprio ruolo di partner tecnologico di riferimento per la trasformazione digitale della logistica e dei **porti** italiani, contribuendo in modo concreto all'efficienza e alla sostenibilità della supply chain.





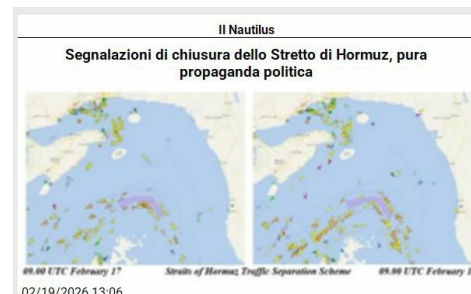
## Il Nautilus

### Focus

## Segnalazioni di chiusura dello Stretto di Hormuz, pura propaganda politica

Teheran . Lo Stretto di Hormuz rappresenta una delle arterie più vitali del commercio energetico globale, un passaggio di appena 34 chilometri che separa l'Iran dall'Oman e attraverso il quale transita quotidianamente circa il 20% del petrolio mondiale. Per l'Iran, questa posizione geografica rappresenta contemporaneamente un'arma strategica e una vulnerabilità critica: mentre Teheran ha ripetutamente minacciato di chiudere il passaggio come risposta alle pressioni internazionali, una tale azione comprometterebbe gravemente le proprie esportazioni energetiche. Già lo scorso 29 gennaio, la Marina IRGC (Islamic Revolutionary Guard Corps) aveva avvertito che aree dello Stretto di Hormuz sarebbero state chiuse per un'esercitazione nell'area costiera fronte il **porto** di Sirik. Il **Porto** di Sirik è un importante terminal portuale situato nel sud dell'Iran, nella provincia dell'Hormozgan. Il giorno successivo, l'U.S. Central Command (CENTCOM) aveva avvertito l'IRGC di condurre l'esercitazione navale annunciata in modo sicuro e che evitasse rischi inutili per la libertà di navigazione del traffico marittimo internazionale. Alcuni giorni dopo, il 3 febbraio, l'United Kingdom Maritime Trade Operations del Regno Unito

(UKMTO) a Dubai comunicarono che una nave non identificata era stata chiamata tramite VHF da numerose piccole imbarcazioni armate in anticipo e che era stato richiesto di fermarsi. Da premettere che le navi che si avvicinano allo Stretto vengono normalmente chiamate separatamente e successivamente dalla Marina della Repubblica Islamica dell'Iran (NEDAJA, Niru-ye Dary'i-ye Artesh-e Jomhuri-ye Eslmi-ye Irn, cioè Forza Navale dell'Esercito della Repubblica Islamica dell'Iran), dalla Marina IRGC e dalla Guardia Costiera iraniana. Quando le navi si trovano nelle acque iraniane, è consuetudine e prassi marittima che le navi rispondano. Ma se tali chiamate iraniane vengono effettuate quando le navi si trovano nelle acque omanite, le imbarcazioni non sono obbligate a rispondere, e le Autorità omanite normalmente disturbano tali chiamate quando i loro sistemi radar indicano che l'imbarcazione chiamata si trova nelle acque omanite. Intanto, in questi ultimi giorni, la corvetta russa classe Steregushchiy Stoykiy (F545) è arrivata a Bandar Abbas in vista di un'esercitazione navale che si terrà congiuntamente con la Marina regolare iraniana alla fine di questa settimana. L'esercitazione si svolgerà nel Mar di Oman e nell'Oceano Indiano settentrionale, l'area marittima in cui sono attualmente schierati anche la USS Abraham Lincoln e il suo gruppo d'attacco di portaerei. Le manovre dei Pasdaran (IRGC) e della Marina iraniana nello Stretto di Hormuz si sono tenute tra il 16 e il 17 febbraio 2026, con attività iniziate all'alba del 16 febbraio e proseguite fino al 17 febbraio. Il 16 febbraio 2026: I Guardiani della Rivoluzione (Pasdaran) hanno avviato le esercitazioni nello Stretto di Hormuz, secondo media iraniani e agenzie internazionali. Il 17 febbraio 2026: L'Iran - si dice - ha temporaneamente chiuso lo Stretto per proseguire le esercitazioni,



Teheran . Lo Stretto di Hormuz rappresenta una delle arterie più vitali del commercio energetico globale, un passaggio di appena 34 chilometri che separa l'Iran dall'Oman e attraverso il quale transita quotidianamente circa il 20% del petrolio mondiale. Per l'Iran, questa posizione geografica rappresenta contemporaneamente un'arma strategica e una vulnerabilità critica: mentre Teheran ha ripetutamente minacciato di chiudere il passaggio come risposta alle pressioni internazionali, una tale azione comprometterebbe gravemente le proprie esportazioni energetiche. Già lo scorso 29 gennaio, la Marina IRGC (Islamic Revolutionary Guard Corps) aveva avvertito che aree dello Stretto di Hormuz sarebbero state chiuse per un'esercitazione nell'area costiera fronte il porto di Sirik. Il Porto di Sirik è un importante terminal portuale situato nel sud dell'Iran, nella provincia dell'Hormozgan. Il giorno successivo, l'U.S. Central Command (CENTCOM) aveva avvertito l'IRGC di condurre l'esercitazione navale annunciata in modo sicuro e che evitasse rischi inutili per la libertà di navigazione del traffico marittimo internazionale. Alcuni giorni dopo, il 3 febbraio, l'United Kingdom Maritime Trade Operations del Regno Unito (UKMTO) a Dubai comunicarono che una nave non identificata era stata chiamata tramite VHF da numerose piccole imbarcazioni armate in anticipo e che era stato richiesto di fermarsi. Da premettere che le navi che si avvicinano allo Stretto vengono normalmente chiamate separatamente e successivamente dalla Marina della Repubblica Islamica dell'Iran (NEDAJA, Niru-ye Dary'i-ye Artesh-e Jomhuri-ye Eslmi-ye Irn, cioè Forza Navale dell'Esercito della Repubblica Islamica dell'Iran), dalla Marina IRGC e dalla Guardia Costiera iraniana. Quando le navi si trovano nelle acque iraniane, è consuetudine e prassi marittima che le navi rispondano. Ma se tali chiamate iraniane vengono effettuate quando le navi si trovano nelle acque omanite, le imbarcazioni non sono

## Il Nautilus

### Focus

---

con attività a fuoco vivo e manovre navali. Molti media internazionali - in questi giorni - hanno dato informazioni iraniane secondo cui l'IRGC avrebbe chiuso alcune sezioni dello Stretto di Hormuz lo scorso 17 febbraio: "pura propaganda politica", in quanto l'IRGC non può essere considerato una fonte affidabile. Infatti, come evidenziano i dati di VesselFinder, i flussi di traffico attraverso il canale di ingresso più a nord - che si trova interamente all'interno, ma al limite delle acque territoriali omanite - erano inferiori del normale, mentre il traffico sul canale di uscita sud è rimasto intenso come al solito. Poi, non si registrano alert da parte del UKMTO e neanche dal CENTCOM che minacciava eventuale risposta alla chiusura dello Stretto da parte della US Navy presente nella zona. L'avvertimento iraniano sull'imminente esercitazione di questa settimana è stato accompagnato da un video che mostrava varie imbarcazioni dell'IRGC, ma si trattava di immagini storiche di un'esercitazione precedente, e nessuna nave o imbarcazione è stata identificata come destinata a partecipare all'esercitazione. Ci troviamo di fronte ad una escalation delle comunicazioni come 'propaganda politica' e l'IRGC cerca di esagerare la minaccia che rappresenta per il libero flusso del traffico attraverso lo Stretto di Hormuz, al fine di rafforzare la propria posizione negoziale. Abele Carruezzo (Lo Stretto di Hormuz Canali di navigazione dello Schema di Separazione del Traffico; foto courtesy Wikimedia Commons).

## Mediterraneo, logistica marittima e sostenibilità: un cambio di paradigma

Il tema della sostenibilità della logistica marittima è sempre più centrale per il futuro dell'economia del Mediterraneo. E' stato questo uno dei perni degli Stati Generali dell'Osservatorio Nazionale Tutela del Mare (ONTM), tenutosi presso l'Aula dei Gruppi Parlamentari alla Camera dei Deputati l'11 febbraio 2026, e che nello scenario internazionale ha acceso i riflettori sul mare non solo come risorsa da utilizzare ma soprattutto come bene da valorizzare in modo responsabile. Istituzioni, rappresentanti del Governo, delle Forze Armate, delle associazioni di categoria insieme a imprese e società civile si sono confrontate sul ruolo strategico della logistica portuale e dell'intero sistema marittimo. L'edizione di quest'anno su "Mediterraneo energetico. Dalla decarbonizzazione ai corridoi energetici blu: nuovi carburanti, porti e logistica marittima per la sicurezza energetica dell'Italia", sintetizza l'urgenza di coniugare sfide ambientali, sviluppo economico e innovazione tecnologica per il futuro del sistema Italia nel contesto mediterraneo. Il Mediterraneo si conferma una frontiera di alta densità di traffico, con corridoi commerciali che mettono in relazione Europa, Africa e Asia grazie a porti e rotte strategiche. In

questo contesto, la logistica non è semplicemente il movimento di merci, ma un processo complesso che trasforma energia in servizi e ha un forte impatto energetico e ambientale. Per questo motivo, come sottolineato, la transizione energetica non è limitata alla disponibilità di carburanti alternativi, ma riguarda l'efficientamento dell'intero sistema portuale e logistico. Secondo il Rapporto sull'economia marittima dell'Unione Europea, l'inclusione del trasporto marittimo nel Sistema di scambio delle quote di emissione (ETS) e l'applicazione del regolamento FuelEU Maritime sono misure che puntano a ridurre progressivamente l'intensità di gas serra nel settore, imponendo limiti sempre più stringenti e promuovendo carburanti a bassa emissione. Queste regole, operative dall'inizio del 2024-2025, segnano un punto di svolta normativo per l'intero settore. Nel Mediterraneo, dove il trasporto a corto raggio (short sea shipping) rappresenta una quota significativa dei traffici europei, i porti stanno assumendo un ruolo fondamentale non solo come snodi fisici ma come hub energetici e tecnologici. I principali porti italiani - quali Ravenna, Genova e **Venezia** - sono oggi impegnati nello sviluppo di infrastrutture per l'erogazione di carburanti alternativi come l'HVO (Hydrotreated Vegetable Oil), un biocarburante avanzato con un profilo emissivo molto più basso rispetto ai combustibili tradizionali e senza molte delle criticità del biodiesel. Questo tipo di carburante può essere distribuito e utilizzato con infrastrutture già in parte esistenti, facilitando la transizione senza interrompere il flusso logistico. La spinta verso carburanti alternativi si inserisce anche nel più ampio contesto europeo di sostegno finanziario all'economia blu, che include investimenti significativi per sviluppare tecnologie digitali, carburanti sostenibili, e infrastrutture



02/19/2026 18:14

Il tema della sostenibilità della logistica marittima è sempre più centrale per il futuro dell'economia del Mediterraneo. E' stato questo uno dei perni degli Stati Generali dell'Osservatorio Nazionale Tutela del Mare (ONTM), tenutosi presso l'Aula dei Gruppi Parlamentari alla Camera dei Deputati l'11 febbraio 2026, e che nello scenario internazionale ha acceso i riflettori sul mare non solo come risorsa da utilizzare ma soprattutto come bene da valorizzare in modo responsabile. Istituzioni, rappresentanti del Governo, delle Forze Armate, delle associazioni di categoria insieme a imprese e società civile si sono confrontate sul ruolo strategico della logistica portuale e dell'intero sistema marittimo. L'edizione di quest'anno su "Mediterraneo energetico. Dalla decarbonizzazione ai corridoi energetici blu: nuovi carburanti, porti e logistica marittima per la sicurezza energetica dell'Italia", sintetizza l'urgenza di coniugare sfide ambientali, sviluppo economico e innovazione tecnologica per il futuro del sistema Italia nel contesto mediterraneo. Il Mediterraneo si conferma una frontiera di alta densità di traffico, con corridoi commerciali che mettono in relazione Europa, Africa e Asia grazie a porti e rotte strategiche. In questo contesto, la logistica non è semplicemente il movimento di merci, ma un processo complesso che trasforma energia in servizi e ha un forte impatto energetico e ambientale. Per questo motivo, come sottolineato, la transizione energetica non è limitata alla disponibilità di carburanti alternativi, ma riguarda l'efficientamento dell'intero sistema portuale e logistico. Secondo il Rapporto sull'economia marittima dell'Unione Europea, l'inclusione del trasporto marittimo nel Sistema di scambio delle quote di emissione (ETS) e l'applicazione del regolamento FuelEU Maritime sono misure che puntano a ridurre progressivamente l'intensità di gas serra nel settore, imponendo limiti sempre più stringenti e promuovendo carburanti a bassa emissione. Queste regole, operative

## Il Nautilus

### Focus

---

portuali intelligenti capaci di monitorare e ottimizzare i consumi. La visione tradizionale del porto come semplice area di transito merci sta rapidamente evolvendosi: oggi i porti sono snodi interconnessi, oggetti di sincronizzazione tra logistica, energia, industrie e comunità costiere. Secondo analisi specialistiche, i porti mediterranei, consolidando connessioni ferroviarie e marittime, sono al centro di una integrazione intermodale che può generare valore aggiunto per l'economia nazionale e internazionale. Gli interventi hanno evidenziato come la citata interconnessione - tra pubblico e privato, istituzioni e imprese - sia essenziale per generare sicurezza e competitività. In un'ottica smart e green port, le tecnologie digitali per l'ottimizzazione operativa, l'integrazione energetica e l'efficientamento dei processi sono considerate leve strategiche per affrontare le future sfide della logistica sostenibile. ISPRA è tra i maggiori enti scientifici impegnati nello studio della composizione dei fondali e delle infrastrutture oceanografiche per supportare decisioni logistiche basate su conoscenze ambientali approfondite, un elemento chiave per utilizzare le risorse marine in modo sostenibile e consapevole. Se il mare è una risorsa strategica, la sua gestione sostenibile passa inevitabilmente attraverso una logistica marittima integrata, tecnologica e resiliente. La transizione energetica nel settore marittimo - supportata da normative europee, innovazioni tecnologiche e investimenti pubblici e privati - può trasformare l'Italia e il Mediterraneo in un modello di sviluppo sostenibile per la blue economy globale. La Blue Economy, tuttavia, non riguarda solo tecnologie e carburanti: ma anche diritti e opportunità delle donne all'interno del settore; un tema di crescente importanza per promuovere una maggiore inclusione e valorizzare competenze diverse in un comparto storicamente dominato dagli uomini. Avv. Prof.ssa Roberta Caragnano Già Segretario Generale del Distretto Nautico della Regione Puglia Arianna Raviele Social Media Manager.



Lo scorso anno il traffico delle merci nei porti del Montenegro è cresciuto del +1,6%

I soli carichi da e per l'Italia sono aumentati del +64,6% Nel quarto trimestre dello scorso anno i porti del Montenegro hanno movimentato 605mila tonnellate di merci, con una progressione del +1,6% sullo stesso periodo dello scorso anno che è esito della prosecuzione dei trend divergenti dei volumi allo sbarco e all'imbarco negli scali portuali, con i primi che nel periodo ottobre-dicembre del 2025 sono ammontati a 433mila tonnellate (+32,6%) e i secondi che hanno totalizzato 171mila tonnellate (-36,2%). Il solo traffico complessivo con l'Italia ha registrato una crescita del +55,1% salendo a 128mila tonnellate, di cui 72mila tonnellate sbarcate nei porti montenegrini (+0,5%) e 56mila imbarcate (+417,2%). Nel settore dei passeggeri il traffico trimestrale è stato di 110mila unità (-4,1%), di cui 25mila passeggeri con l'Italia (+15,0%). Nell'intero 2025 il traffico delle merci è stato pari globalmente a 2,50 milioni di tonnellate, con un aumento del +1,6% sull'anno precedente, di cui 1,37 milioni di tonnellate allo sbarco (+30,3%) e 1,13 milioni di tonnellate all'imbarco (-19,9%). Il solo volume di traffico con l'Italia è stato di 541mila tonnellate (+64,6%), di cui 305mila allo sbarco (+65,4%) e 236mila all'imbarco (+63,6%). Il dato complessivo annuale dei passeggeri è stato di 652mila unità (-1,9%), di cui 172mila con l'Italia (-3,4%).

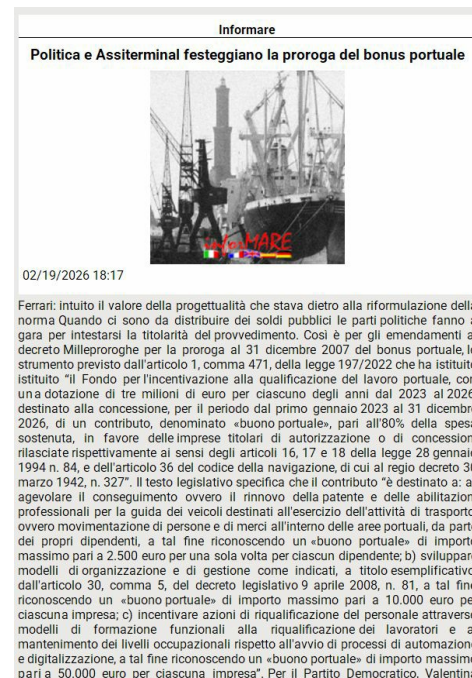


## Informare

### Focus

## Politica e Assiterminal festeggiano la proroga del bonus portuale

Ferrari: intuito il valore della progettualità che stava dietro alla riformulazione della norma Quando ci sono da distribuire dei soldi pubblici le parti politiche fanno a gara per intestarsi la titolarità del provvedimento. Così è per gli emendamenti al decreto Milleproroghe per la proroga al 31 dicembre 2007 del bonus portuale, lo strumento previsto dall'articolo 1, comma 471, della legge 197/2022 che ha istituito "il Fondo per l'incentivazione alla qualificazione del lavoro portuale, con una dotazione di tre milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2026, destinato alla concessione, per il periodo dal primo gennaio 2023 al 31 dicembre 2026, di un contributo, denominato «buono portuale», pari all'80% della spesa sostenuta, in favore delle imprese titolari di autorizzazione o di concessioni rilasciate rispettivamente ai sensi degli articoli 16, 17 e 18 della legge 28 gennaio 1994 n. 84, e dell'articolo 36 del codice della navigazione, di cui al regio decreto 30 marzo 1942, n. 327". Il testo legislativo specifica che il contributo "è destinato a: a) agevolare il conseguimento ovvero il rinnovo della patente e delle abilitazioni professionali per la guida dei veicoli destinati all'esercizio dell'attività di trasporto, ovvero movimentazione di persone e di merci all'interno delle aree portuali, da parte dei propri dipendenti, a tal fine riconoscendo un «buono portuale» di importo massimo pari a 2.500 euro per una sola volta per ciascun dipendente; b) sviluppare modelli di organizzazione e di gestione come indicati, a titolo esemplificativo, dall'articolo 30, comma 5, del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, a tal fine riconoscendo un «buono portuale» di importo massimo pari a 10.000 euro per ciascuna impresa; c) incentivare azioni di riqualificazione del personale attraverso modelli di formazione funzionali alla riqualificazione dei lavoratori e al mantenimento dei livelli occupazionali rispetto all'avvio di processi di automazione e digitalizzazione, a tal fine riconoscendo un «buono portuale» di importo massimo pari a 50.000 euro per ciascuna impresa". Per il Partito Democratico, Valentina Ghio, vicepresidente del gruppo PD alla Camera, ha espresso «soddisfazione per l'approvazione dei miei due emendamenti che prorogano per il 2026 le misure previste dall'articolo 199, a sostegno di lavoro e imprese che operano nei **porti**, e intervengono sul bonus portuale. Strumenti fondamentali per garantire continuità occupazionale e operatività in un settore strategico per il Paese. La mancata proroga - ha evidenziato Ghio - avrebbe messo diverse aziende in una condizione di seria difficoltà, con ripercussioni dirette sull'occupazione e sulla tenuta del sistema portuale. Ora però - ha aggiunto la rappresentante del PD - il governo deve attivarsi con urgenza sulla tutela e sulla sicurezza del lavoro portuale come chiedono sindacati e associazioni, a partire dalla convocazione del tavolo promesso ormai



## Informare

### Focus

---

da mesi per lo sblocco del fondo destinato all'anticipo pensionistico dei lavoratori portuali. Occorre inoltre avviare con determinazione il percorso per il riconoscimento del lavoro portuale come lavoro usurante: su questo tema giacciono in Parlamento diverse proposte di legge, tra cui una a mia prima firma, che attendono di essere discusse. Dopo il voto sugli emendamenti servono atti concreti per dare risposte attese da tempo da lavoratrici, lavoratori e imprese del settore». Per la Lega, i parlamentari Manfredi Potenti e Francesco Bruzzone hanno rivendicato «un altro risultato concreto della Lega a sostegno dei lavoratori e delle imprese dei **porti**. Con l'approvazione dell'emendamento al decreto Milleproroghe - hanno spiegato - viene rafforzato e prorogato il buono portuale, estendendone l'operatività fino al 2027 e ampliandone in modo significativo l'efficacia. La misura incrementa le risorse disponibili, aumenta gli importi dei contributi e allarga la platea dei beneficiari, sostenendo la formazione, il rinnovo delle patenti e delle abilitazioni professionali, oltre agli investimenti in organizzazione, digitalizzazione e sostenibilità delle imprese portuali. Si tratta - hanno specificato Potenti e Bruzzone - di un intervento mirato che risponde alle reali esigenze del cluster portuale, valorizza il lavoro, rafforza la competitività dei nostri scali e garantisce una programmazione di lungo periodo per aziende e occupazione. La Lega conferma così il proprio impegno concreto per l'economia del mare, i **porti** e chi ogni giorno lavora per far crescere il sistema logistico e produttivo del Paese». Ad esultare non sono solo le parti politiche, ma anche, evidentemente, i destinatari dei benefici. E l'Associazione Italiana Terminalisti Portuali (Assiterminal) non lesina quindi ringraziamenti, non trascurando il ruolo nella vicenda del Movimento 5 Stelle attraverso il suo parlamentare Roberto Traversi, quello di Fratelli d'Italia attraverso il suo parlamentare Salvatore Deidda per finire con il peso del vice ministro Edoardo Rixi. «Erano anni - ha ricordato il direttore dell'associazione, Alessandro Ferrari - che, come cluster delle aziende portuali, provavamo a intervenire sulla norma del bonus portuale per renderla esigibile, e finalmente efficace. L'idea iniziale nasce da un'intuizione condivisa con l'onorevole Traversi nel 2022 per dare una spinta alle aziende operanti nei **porti** sulla formazione dei propri operatori sui temi più attuali e qualificanti in funzione dei cambiamenti necessari e in atto dei processi organizzativi come digitalizzazione, ESG, nonché per l'adozione di modelli gestionali soprattutto focalizzati alla compliance e per favorire, anche verso processi di nuove assunzioni o di job rotation, l'acquisizione di patenti di guida e titoli abilitativi che hanno sempre un costo rilevante. Come purtroppo a volte accade - ha precisato Ferrari - la prima norma applicativa ha reso la fruizione dei benefici troppo articolata, farragিনosa e talmente rigida da far perdere interesse alle imprese, rischiando di vanificare l'obiettivo che ci eravamo posti. Finalmente e grazie a un allineamento astrale che recentemente si verifica sempre meno, sia le strutture ministeriali che la Commissione Trasporti della Camera dei deputati, hanno intuito il valore della progettualità che stava dietro alla riformulazione della norma finalizzando il risultato nell'approvazione del

## Informare

### Focus

---

nuovo testo nel cosiddetto Milleproroghe». «Non appena sarà concluso l'iter parlamentare - ha proseguito il direttore di Assiterminal - le aziende della portualità avranno l'opportunità per il 2026 e 2027 di pianificare e programmare le loro attività contando anche su risorse e strumenti messi a disposizione dallo Stato, funzionali a una maggiore efficienza e alla valorizzazione della crescita professionale delle proprie persone: questo risultato premia quella che dovrebbe sempre essere la vera partnership tra pubblico e privato, soprattutto nei **porti** dove gli uni e gli altri esistiamo proprio in base a questo presupposto giuridico. E quindi - ha concluso Ferrari - grazie presidente Deidda, grazie a tutti gli onorevoli che indistintamente dall'appartenenza politica hanno condiviso questo percorso, nonché alla struttura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti guidata dal vice ministro onorevole Rixi».



## Informatore Navale

### Focus

## ASSITERMINAL - Bonus Portuale "Quando il lavoro di squadra funziona!"

Erano anni che, come cluster delle aziende portuali, provavamo a intervenire sulla norma del Bonus Portuale per renderla esigibile, e finalmente efficace. L'idea iniziale nasce da un'intuizione condivisa con l'On Traversi nel 2022 per dare una spinta alle aziende operanti nei **porti** sulla formazione dei propri operatori sui temi più attuali e qualificanti in funzione dei cambiamenti necessari e in atto dei processi organizzativi come digitalizzazione, ESG, nonché per l'adozione di modelli gestionali soprattutto focalizzati alla compliance e per favorire, anche verso processi di nuove assunzioni o di job rotation, l'acquisizione di patenti di guida e titoli abilitativi che hanno sempre un costo rilevante. Come purtroppo a volte accade, la prima norma applicativa ha reso la fruizione dei benefici troppo articolata, farraginosa e talmente rigida da far perdere interesse alle imprese, rischiando di vanificare l'obiettivo che ci eravamo posti. Finalmente e grazie a un allineamento astrale che recentemente si verifica sempre meno, sia le strutture ministeriali che la Commissione Trasporti della Camera dei deputati, hanno intuito il valore della progettualità che stava dietro alla riformulazione della norma finalizzando il risultato nell'approvazione del nuovo testo nel cosiddetto Milleproroghe. Non appena sarà concluso l'iter parlamentare, le aziende della portualità avranno l'opportunità per il 2026 e 2027 di pianificare e programmare le loro attività contando anche su risorse e strumenti messi a disposizione dallo Stato, funzionali a una maggiore efficienza e alla valorizzazione della crescita professionale delle proprie persone: questo risultato premia quella che dovrebbe sempre essere la vera partnership tra pubblico e privato, soprattutto nei **porti** dove gli uni e gli altri esistiamo proprio in base a questo presupposto giuridico. E quindi grazie Presidente Deidda, grazie a tutti gli Onorevoli che indistintamente dall'appartenenza politica hanno condiviso questo percorso, nonché alla struttura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti guidata dal Vice Ministro On Rxi: quando il lavoro di squadra funziona, appunto.



## PONANT EXPLORATIONS ALLA SCOPERTA DEI CINQUE ARCIPELAGHI DELLA POLINESIA FRANCESE

Un'esperienza inedita nel cuore del Pacifico alla ricerca dei tesori nascosti La Polinesia Francese come non l'avete mai vista Per la stagione invernale 2026-2027, PONANT EXPLORATIONS, commercializzata in Italia da Gioco Viaggi, amplia la sua offerta nella regione del Pacifico meridionale con una proposta di crociere inedita e completa, studiata per far esplorare al pubblico italiano e internazionale gli arcipelaghi più remoti e autentici di French Polynesia, con due navi dedicate e itinerari esclusivi. Due navi, un'esperienza completa tra mare, cultura e natura Per oltre 25 anni, il m/s Paul Gauguin ha consolidato una profonda conoscenza della Polinesia Francese, offrendo ai viaggiatori un'esperienza autentica e coinvolgente. Le soste prolungate nei **porti** di tappa permettono agli ospiti di immergersi nello stile di vita locale, con momenti dedicati alla cultura, ai rituali, alla musica e alle tradizioni polinesiane. A bordo, uno staff di animatori e "ambasciatori" della cultura locale accompagna gli ospiti in un percorso di scoperta che combina intrattenimento tradizionale e approfondimenti culturali, con spettacoli, laboratori e incontri dedicati. Itinerari inediti per esplorare la Polinesia selvaggia La vera novità per il 2026-2027 è l'impiego della nave Le Jacques Cartier, progettata per l'esplorazione di aree poco visitate e meno conosciute della Polinesia. Tre itinerari "Discovery" completamente nuovi permettono di combinare tappe e ampliare l'esperienza di viaggio: si possono così realizzare itinerari fino a 42 notti che attraversano sei arcipelaghi e 23 isole, includendo persino le lontane Isole Pitcairn, territorio britannico d'oltremare. Questi itinerari coprono il cuore della Polinesia - dai Tuamotu e le loro lagune mozzafiato, agli splendidi isolotti del gruppo Austral, fino agli scorci più intimi dei Gambier e delle Marquesas - offrendo la possibilità di scoprire ambienti naturali di rara bellezza, spesso con pochissimi visitatori e comunità locali isolate. Approccio partecipativo e immersivo alla cultura locale Il successo di questa offerta nasce anche dalla collaborazione con le comunità insulari: gli itinerari sono stati studiati "sul campo", lavorando in connessione con gli abitanti per creare esperienze di visita autentiche e rispettose delle tradizioni locali. Tra queste, cerimonie di benvenuto, laboratori artigianali con maestri locali e visite guidate a luoghi sacri come i "marae", i templi polinesiani. Una proposta senza precedenti nel Sud Pacifico Questa formula rappresenta un'offerta di crociera unica sul mercato: due navi, due approcci complementari alla destinazione, con partenze programmate per il periodo invernale 2026-2027 e un'attenzione particolare all'autenticità del viaggio, alla scoperta culturale e alla sostenibilità. Con questa iniziativa, PONANT EXPLORATIONS conferma il proprio impegno nel proporre crociere di esplorazione che combinano comfort, eleganza e coinvolgimento profondo con le comunità locali e l'ambiente naturale, rendendo la Polinesia Francese una delle destinazioni

Informatore Navale	
<b>PONANT EXPLORATIONS ALLA SCOPERTA DEI CINQUE ARCIPELAGHI DELLA POLINESIA FRANCESE</b>	
02/19/2026 19:58	
<p>Un'esperienza inedita nel cuore del Pacifico alla ricerca dei tesori nascosti La Polinesia Francese come non l'avete mai vista Per la stagione invernale 2026-2027, PONANT EXPLORATIONS, commercializzata in Italia da Gioco Viaggi, amplia la sua offerta nella regione del Pacifico meridionale con una proposta di crociere inedita e completa, studiata per far esplorare al pubblico italiano e internazionale gli arcipelaghi più remoti e autentici di French Polynesia, con due navi dedicate e itinerari esclusivi. Due navi, un'esperienza completa tra mare, cultura e natura Per oltre 25 anni, il m/s Paul Gauguin ha consolidato una profonda conoscenza della Polinesia Francese, offrendo ai viaggiatori un'esperienza autentica e coinvolgente. Le soste prolungate nei porti di tappa permettono agli ospiti di immergersi nello stile di vita locale, con momenti dedicati alla cultura, ai rituali, alla musica e alle tradizioni polinesiane. A bordo, uno staff di animatori e "ambasciatori" della cultura locale accompagna gli ospiti in un percorso di scoperta che combina intrattenimento tradizionale e approfondimenti culturali, con spettacoli, laboratori e incontri dedicati. Itinerari inediti per esplorare la Polinesia selvaggia La vera novità per il 2026-2027 è l'impiego della nave Le Jacques Cartier, progettata per l'esplorazione di aree poco visitate e meno conosciute della Polinesia. Tre itinerari "Discovery" completamente nuovi permettono di combinare tappe e ampliare l'esperienza di viaggio: si possono così realizzare itinerari fino a 42 notti che attraversano sei arcipelaghi e 23 isole, includendo persino le lontane Isole Pitcairn, territorio britannico d'oltremare. Questi itinerari coprono il cuore della Polinesia - dai Tuamotu e le loro lagune mozzafiato, agli splendidi isolotti del gruppo Austral, fino agli scorci più intimi dei Gambier e delle Marquesas - offrendo la possibilità di scoprire ambienti naturali di rara bellezza, spesso con pochissimi visitatori e comunità locali isolate. Approccio partecipativo e immersivo alla cultura locale Il successo di questa offerta nasce anche dalla collaborazione con le comunità insulari: gli itinerari sono stati studiati "sul campo", lavorando in connessione con gli abitanti per creare esperienze di visita autentiche e rispettose delle tradizioni locali. Tra queste, cerimonie di benvenuto, laboratori artigianali con maestri locali e visite guidate a luoghi sacri come i "marae", i templi polinesiani. Una proposta senza precedenti nel Sud Pacifico Questa formula rappresenta un'offerta di crociera unica sul mercato: due navi, due approcci complementari alla destinazione, con partenze programmate per il periodo invernale 2026-2027 e un'attenzione particolare all'autenticità del viaggio, alla scoperta culturale e alla sostenibilità. Con questa iniziativa, PONANT EXPLORATIONS conferma il proprio impegno nel proporre crociere di esplorazione che combinano comfort, eleganza e coinvolgimento profondo con le comunità locali e l'ambiente naturale, rendendo la Polinesia Francese una delle destinazioni più affascinanti e complete per i viaggiatori</p>	

## Informatore Navale

### Focus

---

più affascinanti e complete per i viaggi di scoperta nel Pacifico meridionale. La nuova stagione è già prenotabile presso Gioco Viaggi. PONANT EXPLORATIONS da oltre 35 anni promuove un turismo più responsabile attraverso viaggi d'esplorazione autentici, eleganti e ricchi di significato. Con una flotta di 13 navi battenti bandiera francese, dotate delle più recenti tecnologie ambientali, l'esperienza a bordo è sempre raffinata, sostenibile e coinvolgente. Ponant Explorations è commercializzato in Italia da Gioco Viaggi, leader nella rappresentanza e vendita del prodotto crociere in Italia per primarie compagnie di navigazione.

## Informazioni Marittime

### Focus

## La Pasqua mediterranea di Grimaldi Lines Tour Operator

Tutte le proposte per le tanto attese vacanze di primavera La Pasqua a Barcellona di Grimaldi Lines Tour Operator ha la luminosità delle feste mediterranee. È una vacanza di primavera che inizia con un indimenticabile viaggio via mare e prosegue per le strade di una grande metropoli, invase dalle tradizionali processioni della Semana Santa. Il viaggio, in programma dal 3 all'8 aprile, inizierà con la traversata da Civitavecchia a Barcellona, animata da tante attività per grandi e piccini, divertenti spettacoli e lunghe notti da trascorrere nella discoteca di bordo. Raggiunto il grande porto catalano, la moderna e accogliente ammiraglia Cruise Barcelona si trasformerà per l'occasione in uno speciale hotel galleggiante a cui gli ospiti faranno ritorno per il pernottamento, dopo aver trascorso Pasqua e Pasquetta immersi nella pulsante vita della città. I prezzi partono da 299 euro a persona e includono: viaggio a/r da Civitavecchia a Barcellona con sistemazione nella tipologia di cabina prescelta, tre pernottamenti a bordo della nave ferma in porto, cinque colazioni, due pranzi e due cene presso il self-service della nave, programma di animazione, diritti fissi, componente costi EU ETS, assicurazione per assistenza medica e annullamento viaggio. Sono inoltre disponibili le escursioni facoltative alla scoperta di Barcellona con guida in lingua italiana e prezzi che partono da 20 euro a persona. C'è infine la possibilità di imbarcarsi a Porto Torres il giorno 4 aprile con quote individuali da 249 euro a persona. Ma le sorprese di Grimaldi Lines Tour Operator per la Pasqua 2026 non finiscono qui! Con l'arrivo della primavera tornano infatti le vacanze mediterranee con viaggio in nave: il modo migliore per partire alla scoperta del Mare Nostrum e delle sue meravigliose destinazioni turistiche, abbinando una traversata super rilassante al soggiorno in strutture selezionate per l'ottimo rapporto qualità/prezzo. Per chi cerca testimonianze di una storia millenaria e capolavori di arte culinaria, dal 3 al 7 aprile c'è la Pasqua in Sicilia, con partenza dai porti di **Livorno** e Napoli per Palermo e pernottamento in città o sulla costa: a San Vito Lo Capo, a Cefalù o a Terrasini. La Pasqua in Sardegna è invece la scelta ideale per chi ama i paesaggi marini in ogni stagione dell'anno, con proposte di vacanza dal 3 all'8 aprile. Si potrà raggiungere l'isola dei Nuraghi viaggiando sulla tratta Civitavecchia-Porto Torres e scegliendo se soggiornare a Badesi, di fronte all'Asinara, o ad Alghero, la città del Corallo. I programmi includono il viaggio in nave, con l'imbarco di un veicolo al seguito, e soggiorno in hotel o residence. Per tutti i dettagli sulle diverse proposte di hotel on board o pacchetto nave + soggiorno, consultare il sito [Condividi Tag grimaldi](#) [Articoli correlati](#).



Tutte le proposte per le tanto attese vacanze di primavera La Pasqua a Barcellona di Grimaldi Lines Tour Operator ha la luminosità delle feste mediterranee. È una vacanza di primavera che inizia con un indimenticabile viaggio via mare e prosegue per le strade di una grande metropoli, invase dalle tradizionali processioni della Semana Santa. Il viaggio, in programma dal 3 all'8 aprile, inizierà con la traversata da Civitavecchia a Barcellona, animata da tante attività per grandi e piccini, divertenti spettacoli e lunghe notti da trascorrere nella discoteca di bordo. Raggiunto il grande porto catalano, la moderna e accogliente ammiraglia Cruise Barcelona si trasformerà per l'occasione in uno speciale hotel galleggiante a cui gli ospiti faranno ritorno per il pernottamento, dopo aver trascorso Pasqua e Pasquetta immersi nella pulsante vita della città. I prezzi partono da 299 euro a persona e includono: viaggio a/r da Civitavecchia a Barcellona con sistemazione nella tipologia di cabina prescelta, tre pernottamenti a bordo della nave ferma in porto, cinque colazioni, due pranzi e due cene presso il self-service della nave, programma di animazione, diritti fissi, componente costi EU ETS, assicurazione per assistenza medica e annullamento viaggio. Sono inoltre disponibili le escursioni facoltative alla scoperta di Barcellona con guida in lingua italiana e prezzi che partono da 20 euro a persona. C'è infine la possibilità di imbarcarsi a Porto Torres il giorno 4 aprile con quote individuali da 249 euro a persona. Ma le sorprese di Grimaldi Lines Tour Operator per la Pasqua 2026 non finiscono qui! Con l'arrivo della primavera tornano infatti le vacanze mediterranee con viaggio in nave: il modo migliore per partire alla scoperta del Mare Nostrum e delle sue meravigliose destinazioni turistiche, abbinando una traversata super rilassante al soggiorno in strutture selezionate per l'ottimo rapporto qualità/prezzo. Per chi cerca testimonianze di una storia millenaria e capolavori di arte culinaria, dal 3 al 7 aprile c'è la Pasqua in Sicilia, con partenza dai porti di Livorno e Napoli per Palermo e pernottamento in città o sulla costa.



## Marocco, per la Banca mondiale il Paese può diventare un hub per l'idrogeno verde

RABAT (MAROCCO) (ITALPRESS) - Il Marocco ha le potenzialità per svolgere un ruolo di primo piano nella produzione e nell'export di idrogeno verde, grazie alle sue abbondanti risorse rinnovabili e alle infrastrutture portuali strategiche. Lo rivela un'analisi pubblicata dalla Banca mondiale e rilanciata dal sito Le360. Secondo l'analisi, le esportazioni marocchine di idrogeno verde potrebbero raggiungere tra 0,3 e 0,65 milioni di tonnellate entro il 2030, per salire tra 3,4 e 9,5 milioni di tonnellate entro il 2050. Parallelamente, questa fonte energetica contribuirà anche a soddisfare la domanda interna, in particolare nei trasporti e nell'industria chimica. Quattro piattaforme portuali emergono come pilastri della strategia nazionale: Tanger Med, Mohammedia, Jorf Lasfar e un futuro porto nell'area di Tan-Tan. Secondo la Banca mondiale, la loro complementarità consentirebbe di ottimizzare l'intera catena del valore dell'idrogeno verde, dalla produzione allo stoccaggio fino all'esportazione. In particolare, Tanger Med - uno dei maggiori **porti** container del Mediterraneo - potrebbe affermarsi come hub per il rifornimento di carburanti marittimi verdi lungo una delle rotte più trafficate al

mondo. Jorf Lasfar, già polo industriale al servizio del gruppo OCP, potrebbe invece accelerare la decarbonizzazione del settore dei fertilizzanti attraverso l'ammoniaca verde. Il porto di Mohammedia offre vantaggi competitivi per lo stoccaggio grazie alla presenza di cavità saline, mentre Tan-Tan beneficia di condizioni solari ed eoliche eccezionali che potrebbero consentire una produzione a basso costo orientata all'export. Sul piano dei costi, l'Agenzia internazionale dell'energia stima che il Marocco potrebbe produrre idrogeno verde tra 1,5 e 2,5 dollari al chilogrammo entro il 2050, con alcune valutazioni ancora più competitive tra 0,6 e 1,3 dollari/kg. Questa traiettoria si inserisce in una domanda europea in forte crescita, in particolare nell'ambito del piano REPowerEU, che prevede l'importazione di oltre 10 milioni di tonnellate di idrogeno verde all'anno entro il 2030. Nel frattempo, il gruppo OCP punta a produrre 1 milione di tonnellate di ammoniaca verde entro il 2027 e 3 milioni entro il 2032, confermando il ruolo strategico dell'idrogeno verde nella transizione energetica e nella competitività industriale del Regno. - Foto sito Le360 - (ITALPRESS). Vuoi pubblicare i contenuti di Italpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all'indirizzo [info@italpress.com](mailto:info@italpress.com).



## Fincantieri costruirà (in Italia) tre nuove navi da crociera per Norwegian Cruise

Sono di ultima generazione: le consegne sono previste fra il 2036 e il 2037 **TRIESTE**. Saranno il bis - praticamente le "gemelle" navalmeccaniche - delle più recenti nuove costruzioni realizzate da Fincantieri per tre marchi della holding di Norwegian Cruise Line: oltre alla capogruppo, ci sono Oceania Cruises e Regent Seven Seas Cruises. Si tratta di tre navi per le quali il colosso dell'industria pubblica italiana ha acquisito un importante ordine da parte della grande compagnia crocieristica scandinava: le navi di nuova generazione saranno tutte realizzate nei cantieri italiani del gruppo. Con quali tempi di consegna? Sono «previste tra il 2036 e il 2037», secondo quanto preannunciato da Fincantieri, che può ben brindare all'ulteriore consolidamento della storica collaborazione tra i due gruppi. Non si hanno particolari sulle cifre: «il valore dell'accordo, soggetto a finanziamento e ad altri termini e condizioni tipici di questo tipo di contratti, - ci si limita a dire - è considerato come "molto importante"». Fincantieri tiene a rimarcare che le tre nuove 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». L'identikit della nuova nave per Norwegian Cruise Line: avrà una stazza lorda di 227mila tonnellate, disporrà di oltre 5mila posti letto e sarà «progettata secondo i più alti standard di comfort e tecnologia». L'unità destinata a Regent Seven Seas Cruises: avrà una stazza lorda di 77mila tonnellate e 822 posti letto, dimensioni più piccole ma in nome del posizionamento del marchio nel segmento ultra-lusso. La nave per Oceania Cruises: avrà una stazza lorda di 86mila tonnellate con una capacità di 1.390 posti letto, in linea con un'idea di crociera che punta «su esperienze raffinate e centrate sulla valorizzazione delle destinazioni». Questa la dichiarazione di Pierroberto Folgiero, amministratore delegato e direttore generale di Fincantieri: «Questo importante ordine 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 - afferma - 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». Aggiungendo poi: «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



02/19/2026 08:56

Sono di ultima generazione: le consegne sono previste fra il 2036 e il 2037 TRIESTE. Saranno il bis - praticamente le "gemelle" navalmeccaniche - delle più recenti nuove costruzioni realizzate da Fincantieri per tre marchi della holding di Norwegian Cruise Line: oltre alla capogruppo, ci sono Oceania Cruises e Regent Seven Seas Cruises. Si tratta di tre navi per le quali il colosso dell'industria pubblica italiana ha acquisito un importante ordine da parte della grande compagnia crocieristica scandinava: le navi di nuova generazione saranno tutte realizzate nei cantieri italiani del gruppo. Con quali tempi di consegna? Sono «previste tra il 2036 e il 2037», secondo quanto preannunciato da Fincantieri, che può ben brindare all'ulteriore consolidamento della storica collaborazione tra i due gruppi. Non si hanno particolari sulle cifre: «il valore dell'accordo, soggetto a finanziamento e ad altri termini e condizioni tipici di questo tipo di contratti, - ci si limita a dire - è considerato come "molto importante"». Fincantieri tiene a rimarcare che le tre nuove 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». L'identikit della nuova nave per Norwegian Cruise Line: avrà una stazza lorda di 227mila tonnellate, disporrà di oltre 5mila posti letto e sarà «progettata secondo i più alti standard di comfort e tecnologia». L'unità destinata a Regent Seven Seas Cruises: avrà una stazza lorda di 77mila tonnellate e 822 posti letto, dimensioni più piccole ma in nome del posizionamento del marchio nel segmento ultra-lusso. La nave per Oceania Cruises: avrà una stazza lorda di 86mila tonnellate con una capacità di 1.390 posti letto, in linea con un'idea di crociera che punta «su esperienze raffinate e centrate sulla valorizzazione delle destinazioni». Questa la dichiarazione di Pierroberto Folgiero, amministratore delegato e direttore generale di

## La Gazzetta Marittima

### Focus

---

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».

## Moda "usa e getta", nel mirino del maxi-blitz un milione di chili di rifiuti illeciti

Anche Dogana e Finanza livornesi nell'operazione kolossal in 120 Paesi ROMA. Altro che "montagna" di rifiuti: è un Everest. Le cifre complessive parlano addirittura di violazioni relative a più di un milione di chilogrammi di rifiuti (1.037.137, per essere pignoli), gran parte dei quali costituiti da rifiuti tessili che ne rappresentano l'87%, cioè più di 905 tonnellate. A distanza di qualche mese, sono stati resi noti dall'Agenzia delle Dogane i risultati di una operazione-monstre a livello internazionale che nello scorso autunno in due round è andata avanti per 35 giorni, con il coordinamento dell'Organizzazione Mondiale delle Dogane (OMD) ha coinvolto qualcosa come 12 Paesi, in collaborazione con l'amministrazione doganale cinese e con l'Ufficio di collegamento di intelligence regionale dell'Omd per il quadrante Asia/Pacifico. Anche gli uffici doganali e i reparti territoriali della Guardia di Finanza di Livorno hanno rilevato violazioni (così come, per quanto riguarda l'Italia, le sedi di Prato, Genova, **Venezia** e Milano). Nel nostro Paese le attività di controllo doganale sono state operate sul territorio nazionale, con il coordinamento della Direzione Antifrode dell'Agenzia Dogane e Monopoli (Adm) e del comando generale della Guardia di Finanza. Tutto questo ha portato, nel complesso, a livello globale, al sequestro di: 509 tonnellate di rifiuti (oltre a più di 220mila "pezzi" di rifiuti non pesati); 168 tonnellate di rifiuti "Ods" (cioè scarti pericolosi in grado di danneggiare la fascia di ozono) e rifiuti "Hfc" (cioè gas refrigeranti); 13 tonnellate e oltre 5.700 apparecchiature contenenti sostanze sotto i riflettori dei controlli nell'ambito del "Protocollo di Montreal"; 8 tonnellate e più di 30mila pezzi di altre sostanze chimiche pericolose, compresi pesticidi e mercurio. Al centro delle indagini i traffici transfrontalieri illegali di rifiuti: ne è emersa - è stato fatto rilevare - «la crescita esponenziale nel commercio illegale di merce dichiarata di seconda mano, invece di essere classificata come rifiuto tessile». Ma la «situazione di forte criticità» sta a monte del traffico di quantità enormi di rifiuti che resta illecito: è l'aspetto industriale produttivo che genera questo tipo di problema. I doganieri dell'Agenzia, che lavorano fianco a fianco con i finanzieri delle Fiamme Gialle, puntano il dito contro la "fast fashion". Cioè l'abbigliamento "usa e getta", fatto per durare pochissimo: «accessori progettati per durare una stagione soltanto e destinati a rompersi nel giro di poche settimane per poi finire in discarica o nel Sud del mondo», tutta merce di «bassa qualità e in vendita a prezzi irrisori», come dice un dossier dell'associazione ecologista Greenpeace. È un ingranaggio produttivo contro il quale si battono numerose sigle del fronte ambientalista. A cominciare da Greenpeace, che denuncia come «ogni anno soltanto nell'Unione Europea vengono gettate via 5 milioni di tonnellate di vestiti e calzature (circa 12 chili per persona) e l'80% di questi finisce in inceneritori e discariche». La percentuale



Anche Dogana e Finanza livornesi nell'operazione kolossal in 120 Paesi ROMA. Altro che "montagna" di rifiuti: è un Everest. Le cifre complessive parlano addirittura di violazioni relative a più di un milione di chilogrammi di rifiuti (1.037.137, per essere pignoli), gran parte dei quali costituiti da rifiuti tessili che ne rappresentano l'87%, cioè più di 905 tonnellate. A distanza di qualche mese, sono stati resi noti dall'Agenzia delle Dogane i risultati di una operazione-monstre a livello internazionale che nello scorso autunno in due round è andata avanti per 35 giorni, con il coordinamento dell'Organizzazione Mondiale delle Dogane (OMD) ha coinvolto qualcosa come 12 Paesi, in collaborazione con l'amministrazione doganale cinese e con l'Ufficio di collegamento di intelligence regionale dell'Omd per il quadrante Asia/Pacifico. Anche gli uffici doganali e i reparti territoriali della Guardia di Finanza di Livorno hanno rilevato violazioni (così come, per quanto riguarda l'Italia, le sedi di Prato, Genova, Venezia e Milano). Nel nostro Paese le attività di controllo doganale sono state operate sul territorio nazionale, con il coordinamento della Direzione Antifrode dell'Agenzia Dogane e Monopoli (Adm) e del comando generale della Guardia di Finanza. Tutto questo ha portato, nel complesso, a livello globale, al sequestro di: 509 tonnellate di rifiuti (oltre a più di 220mila "pezzi" di rifiuti non pesati); 168 tonnellate di rifiuti "Ods" (cioè scarti pericolosi in grado di danneggiare la fascia di ozono) e rifiuti "Hfc" (cioè gas refrigeranti); 13 tonnellate e oltre 5.700 apparecchiature contenenti sostanze sotto i riflettori dei controlli nell'ambito del "Protocollo di Montreal"; 8 tonnellate e più di 30mila pezzi di altre sostanze chimiche pericolose, compresi pesticidi e mercurio. Al centro delle indagini i traffici transfrontalieri illegali di rifiuti: ne è emersa - è stato fatto rilevare - «la crescita esponenziale nel commercio illegale di merce dichiarata di seconda mano, invece di essere classificata come rifiuto tessile». Ma la



di riciclaggio effettivo è quasi infinitesimale: non arriva all'1% dei vecchi vestiti quel che, in nome dell'economia circolare, viene recuperato a nuova vita e ricomincia il ciclo dell'utilizzo. Non si sa quale sia l'esito più infausto della storia: da un lato, una gigantesca mole di tali capi finisce presto «nelle discariche e negli inceneritori europei»; dall'altro, etichettandoli come "capi di abbigliamento di seconda mano", vengono «esportati in altri Paesi e da qui se ne perdono le tracce». Si perdono fino a un certo punto: nel senso che in varie zone del Sud del mondo si materializzano come discariche di dimensioni spropositate. Gli ecologisti di Greenpeace ricordano come alcune zone di «Angola, Kenya, Tunisia, Benin, Ghana e Repubblica Democratica del Congo» siano, sotto questi profilo, stati trasformati in immondezze del pianeta («nel solo 2022 hanno importato quasi 900mila tonnellate di indumenti usati provenienti dall'Unione Europea»). In particolare, desta allarme il caso del Kenya: nell'annata 2021 vi sono stati scaricati quasi un milione di capi usati, e una buona metà ha finito «per intasare discariche come quella di Dandora o per inquinare il fiume Nairobi». Ancora peggio, se possibile, il caso del Ghana definito senza tanti giri di parole come «Paese sotto l'assedio del "fast fashion"»: ogni settimana - questo il filo rosso dell'argomentazione - vi vengono sversati 15 milioni di capi di seconda mano. Con effetti paradossali, almeno per chi in Occidente ha un certo standard di benessere e sicurezza economica: grossomodo la metà di questo volume è irrecuperabile, il resto viene rivenduto di terza, quarta, quinta mano. Alimenta di fatto un sottocircuito commerciale dal quale traggono il minimo per svoltare la giornata migliaia di disperati a caccia della "balla" un po' meno brutta. Da acquistare "al buio", aprire, selezionare e rivendere in parte: finché non resta proprio solo spazzatura. È l'analisi di Human Right Research, che spiega come mai sia complicato far saltare tutta questa economia marginale di sussistenza che avvelena il Paese e dà un piatto di riso (ma giusto quello) a migliaia e migliaia di povericristi. Il risultato è il moltiplicarsi di realtà come Old Fadama, metà mercatino e metà pattumiera kolossal o inceneritore informale con grandi falò, come il mercato di Kantamanto o come le "spiagge di plastica" attorno alla laguna di Korle, come l'area naturale nella zona umida di Densu Delta inquinata dall'assedio di quel che resta di magliette e jeans statunitensi, tedeschi o italiani. Non è mica finita qui: varrebbe la pena di riscoprire l'inchiesta di Monica Maggioni su quel che ci sfugge del destino della t-shirt, dei bermuda o del pullover che compriamo noi qui, nella nostra parte di mondo: è stata la prima inchiesta di una "docu-serie" sotto le insegne di "Newsroom" che trovate su Raiplay (titolo: "Compra, indossa, butta. La follia del fast fashion"). L'inchiesta condotta dal team investigativo di Greenpeace in tandem con la trasmissione tv "Report" ha portato anche a scoprire che nel commercio online una parte dei resi finisce per compiere viaggi di migliaia di chilometri a caccia di un buco dove sparire. All'impatto della discarica si somma quello di una logistica assurda che emette chissà quanta CO2 per trasportare abiti magari mai messi. Una stima ecologista indica nel 25% i capi di abbigliamento "fast fashion" destinati al macero immediatamente, dal produttore all'immondizia. Ma torniamo all'operazione internazionale di doganieri e finanziari: l'Agenzia italiana spiega che

## La Gazzetta Marittima

### Focus

---

i traffici illeciti sotto la lente dell'ultima operazione hanno colpito «in particolare le nazioni del Sud-Est asiatico (tra cui la Thailandia) nonché altre aree di destinazione come il Pakistan e la Tunisia». Beninteso, non c'è solo la moda "usa e getta". I controlli hanno interessato anche altri tipi di rifiuti: ad esempio quelli «derivanti da veicoli e loro componenti, oltre a cascami di acciaio». Comunque - viene messo in risalto - con «un incremento significativo in termini di sequestri rispetto alle precedenti edizioni dell'operazione».

## Confindustria: Baroncelli presenta la sua squadra, Laviosa numero due

Ecco i nomi (e le deleghe) dei vicepresidenti e dei consiglieri delegati FIRENZE. Il presidente in pectore Lapo Baroncelli designato per assumere la guida di Confindustria Toscana Centro e Costa ha presentato squadra e programma di fronte al consiglio generale dell'associazione che raggruppa gli industriali di Firenze, **Livorno** e Massa Carrara. «Oggi non presentiamo solo una squadra, ma un progetto per la competitività e la crescita dei nostri territori», spiega Baroncelli. Parla di «bivio epocale» per le imprese: «La nostra missione è rimettere con forza l'industria al centro dell'agenda pubblica». Aggiungendo poi: «Confindustria deve essere una "casa comune" autorevole e coesa, capace di passare da un modello che subisce le decisioni a un nuovo protagonismo delle imprese nel proporre soluzioni concrete». Baroncelli ha detto che la "squadra" è «espressione di un equilibrio settoriale e territoriale». Con un obiettivo: lavorare insieme «con pragmatismo e "ottimismo industriale"» per «trasformare i vincoli in opportunità per la crescita di Firenze, **Livorno** e Massa Carrara». Questi i nomi: Giovanni Laviosa (Laviosa): vicepresidente vicario e presidente delegazione **Livorno**. Carlo Freni (Fhp Terminal Carrara): presidente delegazione Massa Carrara. Stefano Gabbrielli (Enic Meetings & Events): vicepresidente alla internazionalizzazione. Francesca Marzi (Magis): vicepresidente al credito, finanza e fisco. Niccolò Moschini (Kering Italia): vicepresidente al Made in Italy. Roberto Naldi (Toscana Aeroporti): vicepresidente alla competitività del territorio. Anna Sodi (Sodi Strade): vicepresidente alla sicurezza e pianificazione del territorio. Massimiliano Turci (Baker Hughes): vicepresidente alle politiche industriali. Samanta Zanchi (Raffineria di **Livorno**): vicepresidente alla transizione energetica. È da aggiungere che il presidente designato Lapo Baroncelli si è riservato di annunciare in seguito il nome per la vicepresidenza che avrà delega alla mobilità e logistica. Completano la squadra di governo i vicepresidenti di diritto Andrea Mortini, presidente del Comitato piccola industria, e Riccardo Salvadori, presidente del Gruppo giovani, insieme ai componenti aggiunti come Consiglieri delegati per aree specifiche: Gianluca Angusti (innovazione e trasferimento tecnologico), Marco Carrai (attrazione investimenti e sviluppo della costa), Silvia Donnini (lavoro e relazioni industriali), Nicolas Dugenetay (sostenibilità, economia circolare, ambiente e sicurezza), Giacomo Lucibello (industria dello sport), Azzurra Morelli (parità di genere e cultura d'impresa), Corrado Neri (economia del mare), Luigi Salvadori (progetti speciali), Giuseppe Seghi Recli (centro studi), Claudio Terrazzi (education e formazione). Tre i pilastri fondamentali sui quali Baroncelli vuol basare la propria idea di Confindustria: identità, presenza, progetto. Identità: per «riaffermare il ruolo sociale e civico dell'impresa come motore di benessere». Presenza: per consolidare «l'unità associativa, superando le divisioni tra grandi



Ecco i nomi (e le deleghe) dei vicepresidenti e dei consiglieri delegati FIRENZE. Il presidente in pectore Lapo Baroncelli designato per assumere la guida di Confindustria Toscana Centro e Costa ha presentato squadra e programma di fronte al consiglio generale dell'associazione che raggruppa gli industriali di Firenze, Livorno e Massa Carrara. «Oggi non presentiamo solo una squadra, ma un progetto per la competitività e la crescita dei nostri territori», spiega Baroncelli. Parla di «bivio epocale» per le imprese: «La nostra missione è rimettere con forza l'industria al centro dell'agenda pubblica». Aggiungendo poi: «Confindustria deve essere una "casa comune" autorevole e coesa, capace di passare da un modello che subisce le decisioni a un nuovo protagonismo delle imprese nel proporre soluzioni concrete». Baroncelli ha detto che la "squadra" è «espressione di un equilibrio settoriale e territoriale». Con un obiettivo: lavorare insieme «con pragmatismo e "ottimismo industriale"» per «trasformare i vincoli in opportunità per la crescita di Firenze, Livorno e Massa Carrara». Questi i nomi: Giovanni Laviosa (Laviosa): vicepresidente vicario e presidente delegazione Livorno. Carlo Freni (Fhp Terminal Carrara): presidente delegazione Massa Carrara. Stefano Gabbrielli (Enic Meetings & Events): vicepresidente alla internazionalizzazione. Francesca Marzi (Magis): vicepresidente al credito, finanza e fisco. Niccolò Moschini (Kering Italia): vicepresidente al Made in Italy. Roberto Naldi (Toscana Aeroporti): vicepresidente alla competitività del territorio. Anna Sodi (Sodi Strade): vicepresidente alla sicurezza e pianificazione del territorio. Massimiliano Turci (Baker Hughes): vicepresidente alle politiche industriali. Samanta Zanchi (Raffineria di Livorno): vicepresidente alla transizione energetica. È da aggiungere che il presidente designato Lapo Baroncelli si è riservato di annunciare in seguito il nome per la vicepresidenza che avrà delega alla mobilità e logistica. Completano la squadra di

## La Gazzetta Marittima

### Focus

---

e piccole imprese per agire come un corpo unico». Progetto: per attuare «un'agenda permanente per la reindustrializzazione, con focus su infrastrutture (come la Darsena Europa e la Stazione dell'Alta Velocità di Firenze), capitale umano e attrazione di investimenti tramite un apposito "Investor point"».



## Bonus Portuale, Ferrari: Un risultato che dimostra il valore della partnership pubblico-privato

ROMA - Dopo anni di confronto e proposte, il Bonus Portuale si avvia a diventare finalmente uno strumento concreto e realmente fruibile per le imprese dello scalo. A sottolinearlo è Alessandro Ferrari, direttore di Assiterminal, che parla di un lavoro di squadra che, quando funziona, produce risultati tangibili per tutto il cluster portuale. L'idea originaria, ricorda Ferrari, nasce nel 2022 da un confronto con l'onorevole Edoardo Rixi (oggi viceministro a Infrastrutture e Trasporti) e con l'onorevole Roberto Traversi, con l'obiettivo di sostenere le imprese portuali negli investimenti in formazione e qualificazione del personale. Un intervento pensato per accompagnare il settore nei processi di trasformazione in atto: digitalizzazione, integrazione dei criteri ESG, rafforzamento dei modelli organizzativi orientati alla compliance e aggiornamento delle competenze professionali. Il Bonus era stato concepito anche come leva per favorire nuove assunzioni, percorsi di job rotation e l'acquisizione di patenti e titoli abilitativi, spesso onerosi ma strategici per garantire efficienza operativa e sicurezza nei porti. Una norma da correggere Tuttavia, la prima formulazione applicativa si era rivelata eccessivamente complessa. Procedure articolate, rigidità interpretative e un impianto burocratico poco flessibile avevano finito per scoraggiare molte imprese, rischiando di compromettere la finalità stessa dell'incentivo. Secondo Ferrari, il rischio era quello di disperdere un'intuizione valida in un meccanismo difficilmente utilizzabile. Da qui la necessità di una revisione normativa che rendesse il Bonus realmente esigibile e coerente con le esigenze operative delle aziende portuali. La riformulazione nel Milleproroghe II punto di svolta è arrivato con la riformulazione del testo nell'ambito del decreto cosiddetto Milleproroghe, grazie a un lavoro condiviso tra le strutture del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Commissione Trasporti della Camera. Ferrari evidenzia come il risultato sia frutto di un allineamento istituzionale non scontato: la capacità delle amministrazioni competenti e del Parlamento di cogliere il valore strategico della proposta ha consentito di tradurre l'impianto progettuale in una norma più efficace e aderente alla realtà del settore. Un ringraziamento viene rivolto in particolare al presidente della Commissione Trasporti, Salvatore Deidda, ai parlamentari che hanno sostenuto trasversalmente il percorso e alla struttura del Ministero guidata dal viceministro Rixi. Programmazione e crescita professionale per il biennio 2026-2027 Una volta completato l'iter parlamentare, le imprese portuali potranno contare, per il 2026 e 2027, su uno strumento finalmente operativo per pianificare con maggiore certezza investimenti in formazione, aggiornamento professionale e riorganizzazione dei processi. Per Ferrari, il nuovo assetto del Bonus Portuale rappresenta un esempio virtuoso di collaborazione tra pubblico e privato, principio fondativo del sistema portuale italiano, dove Autorità e operatori economici coesistono in un equilibrio

M Messaggero Marittimo.it



**Bonus Portuale, Ferrari: "Un risultato che dimostra il valore della partnership pubblico-privato"**

ROMA - Dopo anni di confronto e proposte, il **Bonus Portuale** si avvia a diventare finalmente uno strumento concreto e realmente fruibile per le imprese dello scalo. A sottolinearlo è Alessandro Ferrari, direttore di Assiterminal, che parla di "un lavoro di squadra che, quando funziona, produce risultati tangibili per tutto il cluster portuale". L'idea originaria, ricorda Ferrari, nasce nel 2022 da un confronto con l'onorevole Edoardo Rixi (oggi viceministro a Infrastrutture e Trasporti) e con l'onorevole Roberto Traversi, con l'obiettivo di sostenere le imprese portuali negli investimenti in formazione e qualificazione del personale. Un intervento pensato per accompagnare il settore nei processi di trasformazione in atto: digitalizzazione, integrazione dei criteri ESG, rafforzamento dei modelli organizzativi orientati alla compliance e aggiornamento delle competenze professionali.

Il Bonus era stato concepito anche come leva per favorire nuove assunzioni, percorsi di job rotation e l'acquisizione di patenti e titoli abilitativi, spesso onerosi ma strategici per garantire

Messaggero Marittimo - I contenuti sono di esclusiva proprietà e non possono essere divulgati sotto alcuna forma se non con il consenso. Copyright © 2025 - Editore Commercial Marittimo s.r.l. Sede sociale: Piazza Cavotti, 19 - Livorno | Ufficio Registro delle Imprese di Livorno n. 00080204971 | P.Iva 00080204971 | Capitale Sociale € 100.000,00 interamente versato

## Messaggero Marittimo

### Focus

---

regolato dal diritto concessorio. Il risultato raggiunto, conclude il direttore generale di Assiterminal, dimostra che quando istituzioni e imprese lavorano in sinergia su obiettivi condivisi competitività, efficienza e valorizzazione del capitale umano il sistema nel suo complesso ne esce rafforzato.

## Ok a emendamento per i porti nel Milleproroghe

ROMA - Una nota della Lega rende nota l'approvazione di un emendamento al decreto Milleproroghe in favore dei porti e dei lavoratori portuali. Il testo sarà discusso domani in aula dalla Camera nell'ambito della procedura di conversione del decreto. Con l'ok, viene rafforzato e prorogato il buono portuale, estendendone l'operatività fino al 2027 e ampliandone in modo significativo l'efficacia. "La misura - si legge in una nota della Lega firmata da Manfredi Potenti e Francesco Bruzzone - incrementa le risorse disponibili, aumenta gli importi dei contributi e allarga la platea dei beneficiari, sostenendo la formazione, il rinnovo delle patenti e delle abilitazioni professionali, oltre agli investimenti in organizzazione, digitalizzazione e sostenibilità delle imprese portuali". Un intervento mirato che risponde alle reali esigenze del cluster portuale, valorizza il lavoro, rafforza la competitività dei nostri scali e garantisce una programmazione di lungo periodo per aziende e occupazione. Le reazioni Esprimo soddisfazione per l'approvazione dei miei due emendamenti che prorogano per il 2026 le misure previste dall'articolo 199, a sostegno di lavoro e imprese che operano nei porti, e intervengono sul bonus portuale. Strumenti fondamentali per garantire continuità occupazionale e operatività in un settore strategico per il Paese. La mancata proroga avrebbe messo diverse aziende in una condizione di seria difficoltà, con ripercussioni dirette sull'occupazione e sulla tenuta del sistema portuale. Ora però il Governo deve attivarsi con urgenza sulla tutela e sulla sicurezza del lavoro portuale come chiedono sindacati e associazioni, a partire dalla convocazione del tavolo promesso ormai da mesi per lo sblocco del fondo destinato all'anticipo pensionistico dei lavoratori portuali. Occorre inoltre avviare con determinazione il percorso per il riconoscimento del lavoro portuale come lavoro usurante: su questo tema giacciono in Parlamento diverse proposte di legge, tra cui una a mia prima firma, che attendono di essere discusse. Dopo il voto sugli emendamenti servono atti concreti per dare risposte attese da tempo da lavoratrici, lavoratori e imprese del settore, dichiara la vicepresidente del Gruppo PD alla Camera Valentina Ghio.

Messaggero Marittimo.it



### Ok a emendamento per i porti nel Milleproroghe

ROMA - Una nota della Lega rende nota l'approvazione di un emendamento al decreto Milleproroghe in favore dei porti e dei lavoratori portuali.

Il testo sarà discusso domani in aula dalla Camera nell'ambito della procedura di conversione del decreto.

Con l'ok, viene rafforzato e prorogato il buono portuale, estendendone l'operatività fino al 2027 e ampliandone in modo significativo l'efficacia.

"La misura - si legge in una nota della Lega firmata da Manfredi Potenti e Francesco Bruzzone - incrementa le risorse disponibili, aumenta gli importi dei contributi e allarga la platea dei beneficiari, sostenendo la formazione, il rinnovo delle patenti e delle abilitazioni professionali, oltre agli investimenti in organizzazione, digitalizzazione e sostenibilità delle imprese portuali".

Il Messaggero Marittimo - i contenuti sono di esclusiva proprietà e non possono essere divulgati sotto alcuna forma se non con il consenso. Copyright © 2025 - Editore Commerciali Marittimo s.r.l. Sede sociale: Piazza Cavour, 12 - Livorno | Ufficio Registro delle Imprese di Livorno n. 0508620497 | P.Iva 0508620497 | Capitale Sociale € 100.000,00 interamente versati

## Milleproroghe, via libera a emendamento della Lega salva lavoro e competitività nei porti

Ufficio Stampa

Roma Grazie a un emendamento della Lega al decreto Milleproroghe, arriva la proroga dei contributi a favore delle imprese portuali e dei soggetti fornitori di lavoro portuale temporaneo, strumenti fondamentali per garantire operatività e occupazione nei porti italiani. In un contesto segnato dal protrarsi della crisi economica legata alla guerra in Ucraina e dalle nuove tensioni internazionali in Medio Oriente e nel Mar Rosso, il settore portuale in particolare quello della flessibilità regolata e degli appalti nei grandi terminal è sottoposto a forte stress, con un calo delle giornate lavorate e prospettive negative per il 2026. Per mitigare gli effetti delle mutate condizioni economiche sugli scali italiani, le Autorità portuali potranno continuare a corrispondere ai fornitori di lavoro portuale un contributo di 90 euro per ogni dipendente e per ciascuna giornata di lavoro in meno rispetto al corrispondente mese del 2019. Il sostegno è garantito tramite uno stanziamento fino a 2 milioni di euro per il 2026, assicurando continuità a un comparto strategico per la logistica e l'economia nazionale. Un risultato concreto e responsabile della Lega, a tutela dei porti, dei lavoratori e della competitività del Paese.

Port Logistic Press

Milleproroghe, via libera a emendamento della Lega salva lavoro e competitività nei porti



02/19/2026 01:31

Ufficio Stampa

Roma – Grazie a un emendamento della Lega al decreto Milleproroghe, arriva la proroga dei contributi a favore delle imprese portuali e dei soggetti fornitori di lavoro portuale temporaneo, strumenti fondamentali per garantire operatività e occupazione nei porti italiani. In un contesto segnato dal protrarsi della crisi economica legata alla guerra in Ucraina e dalle nuove tensioni internazionali in Medio Oriente e nel Mar Rosso, il settore portuale – in particolare quello della flessibilità regolata e degli appalti nei grandi terminal – è sottoposto a forte stress, con un calo delle giornate lavorate e prospettive negative per il 2026. Per mitigare gli effetti delle mutate condizioni economiche sugli scali italiani, le Autorità portuali potranno continuare a corrispondere ai fornitori di lavoro portuale un contributo di 90 euro per ogni dipendente e per ciascuna giornata di lavoro in meno rispetto al corrispondente mese del 2019. Il sostegno è garantito tramite uno stanziamento fino a 2 milioni di euro per il 2026, assicurando continuità a un comparto strategico per la logistica e l'economia nazionale. Un risultato concreto e responsabile della Lega, a tutela dei porti, dei lavoratori e della competitività del Paese.



## Alex Simonet nuovo Operations Manager di Acquera Yachting per Francia e Monaco

Alex Simonet è il nuovo Operations Manager di Acquera Yachting per la Francia e il Principato di Monaco. Con quattro anni di esperienza nel settore dello yachting di lusso, unisce una conoscenza approfondita dei mercati francese e monegasco a un solido background internazionale. Acquera Yachting annuncia la nomina di Alex Simonet come Operations Manager per la Francia e il Principato di Monaco. Nel suo nuovo ruolo, Alex sarà il principale punto di contatto per comandanti, equipaggi, marine e autorità locali, garantendo un coordinamento fluido e i più elevati standard di servizio in tutte le Operations. Guiderà un team dedicato di cinque professionisti, rafforzando ulteriormente la struttura operativa dell'azienda in una delle regioni più strategiche per lo yachting mondiale. Simonet entra in Acquera Yachting con una significativa esperienza maturata nel settore come Area Manager in Francia e a Monaco. Nel corso della sua carriera, ha coordinato arrivi e partenze di yacht, supervisionato logistiche complesse, gestito richieste di provisioning di alto livello e sviluppato solide relazioni con autorità portuali, fornitori e stakeholder del settore, adottando sempre un approccio strutturato e orientato al dettaglio, perfettamente in linea con l'impegno di Acquera Yachting verso l'eccellenza. Entrare in Acquera Yachting rappresenta una tappa importante nel mio percorso professionale, ha dichiarato Alex Simonet. La reputazione dell'azienda per l'altissima qualità operativa e il suo forte orientamento al cliente sono in linea con i miei valori professionali e sono pronto a lavorare a stretto contatto con comandanti, equipaggi e partner per rafforzare ulteriormente la nostra presenza nella regione e garantire il massimo livello di servizio ai nostri clienti.



## Porti, decollo con il freno a mano: c'è la Spa, ma il tesoretto non si trova

Feb 19, 2026 Roma - Un colosso pubblico per governare il mare, una "Porti d'Italia Spa" chiamata a disegnare il futuro della logistica nazionale, superando decenni di frammentazione. È questa l'ambizione del disegno di legge sulla riforma portuale che agita i palazzi della politica e i moli di tutta la Penisola. Ma, nonostante il via libera del Consiglio dei Ministri risalga allo scorso dicembre, il motore della riforma sembra essersi ingolfato prima ancora di partire: il testo è attualmente fermo alla Ragioneria dello Stato, in attesa di quel "bollino" contabile che tarda ad arrivare. Il cuore della contesa è, come spesso accade, economico. Per far nascere la nuova società, partecipata dal MEF e vigilata dal Ministero delle Infrastrutture, servirebbero almeno 500 milioni di euro come capitale iniziale. Fondi che, al momento, non appaiono in bilancio. L'ipotesi di attingere ai canoni di concessione e alle tasse portuali - risorse che oggi alimentano le 16 Autorità di Sistema Portuale (AdSP) - ha sollevato un polverone tra gli operatori, timorosi che il rafforzamento della regia centrale avvenga svuotando le casse dei territori. La nuova architettura istituzionale prevede infatti una convivenza delicata: da un lato la Spa nazionale, responsabile delle grandi opere strategiche e della promozione internazionale; dall'altro le Autorità locali, declassate a una gestione più operativa e ordinaria. Un dualismo che non convince tutti. Se da una parte Confetra, per voce del presidente Carlo De Ruvo, riconosce la necessità di un coordinamento forte ma chiede garanzie sulla qualità dei servizi e una "Carta dei servizi" vincolante, dall'altra il fronte del "no" è agguerrito. Le critiche più dure arrivano dai sindacati e da alcune realtà locali storiche. La Filt Cgil di Trieste, ad esempio, bolla la riforma come un "passo indietro" capace di minare l'autonomia di scali che hanno saputo correre da soli in questi anni. Anche all'interno della maggioranza si registrano i primi scricchiolii: diversi parlamentari di Fratelli d'Italia hanno già fatto sapere che il testo dovrà essere profondamente emendato durante l'iter parlamentare per non penalizzare le eccellenze locali. La sfida per il governo è ora quella di evitare che il progetto affondi nelle secche della burocrazia o delle proteste di categoria. L'obiettivo dichiarato resta quello di rendere l'Italia il vero hub logistico del Mediterraneo, ma la strada per trasformare i **porti** in un sistema unico e competitivo appare ancora lunga e disseminata di ostacoli finanziari e politici. I prossimi mesi di audizioni e dibattito in aula saranno decisivi per capire se "Porti d'Italia Spa" riuscirà finalmente a prendere il largo. Focus: Efficienza, governance e Carta dei Servizi. Confetra: "Sì alla regia nazionale, ma servono garanzie su standard di servizio e risorse" In merito all'attuale dibattito sulla creazione di "Porti d'Italia Spa", Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica) ribadisce la necessità di superare l'attuale frammentazione



Feb 19, 2026 Roma - Un colosso pubblico per governare il mare, una "Porti d'Italia Spa" chiamata a disegnare il futuro della logistica nazionale, superando decenni di frammentazione. È questa l'ambizione del disegno di legge sulla riforma portuale che agita i palazzi della politica e i moli di tutta la Penisola. Ma, nonostante il via libera del Consiglio dei Ministri risalga allo scorso dicembre, il motore della riforma sembra essersi ingolfato prima ancora di partire: il testo è attualmente fermo alla Ragioneria dello Stato, in attesa di quel "bollino" contabile che tarda ad arrivare. Il cuore della contesa è, come spesso accade, economico. Per far nascere la nuova società, partecipata dal MEF e vigilata dal Ministero delle Infrastrutture, servirebbero almeno 500 milioni di euro come capitale iniziale. Fondi che, al momento, non appaiono in bilancio. L'ipotesi di attingere ai canoni di concessione e alle tasse portuali - risorse che oggi alimentano le 16 Autorità di Sistema Portuale (AdSP) - ha sollevato un polverone tra gli operatori, timorosi che il rafforzamento della regia centrale avvenga svuotando le casse dei territori. La nuova architettura istituzionale prevede infatti una convivenza delicata: da un lato la Spa nazionale, responsabile delle grandi opere strategiche e della promozione internazionale; dall'altro le Autorità locali, declassate a una gestione più operativa e ordinaria. Un dualismo che non convince tutti. Se da una parte Confetra, per voce del presidente Carlo De Ruvo, riconosce la necessità di un coordinamento forte ma chiede garanzie sulla qualità dei servizi e una "Carta dei servizi" vincolante, dall'altra il fronte del "no" è agguerrito. Le critiche più dure arrivano dai sindacati e da alcune realtà locali storiche. La Filt Cgil di Trieste, ad esempio, bolla la riforma come un "passo indietro" capace di minare l'autonomia di scali che hanno saputo correre da soli in questi anni. Anche all'interno della maggioranza si registrano i primi scricchiolii: diversi parlamentari di Fratelli d'Italia hanno già fatto sapere che il testo dovrà

## Sea Reporter

### Focus

---

del sistema portuale italiano per competere nello scenario globale. "Una governance centrale forte è una precondizione per lo sviluppo," dichiara il Presidente Carlo De Ruvo "tuttavia, il coordinamento non deve trasformarsi in un rallentamento burocratico. Chiediamo che la riforma integri l'obbligo di una 'Carta dei Servizi' per ogni Autorità di Sistema: le imprese hanno bisogno di performance misurabili, digitalizzazione e tempi certi." Confetra esprime inoltre preoccupazione per le coperture finanziarie: il finanziamento del nuovo ente non deve drenare risorse vitali destinate alla manutenzione e all'operatività dei singoli scali. Il dialogo con il Ministero resta aperto per migliorare un testo che riteniamo strategico, purché metta al centro l'efficienza logistica e la voce degli operatori.

## Bonus Porti, la riforma è realtà: così il lavoro di squadra ha sbloccato la formazione

Roma - Quando la politica ascolta le imprese e la burocrazia smette di essere un ostacolo, i risultati arrivano. È questo il senso della svolta sul "Bonus Portuale", una misura strategica per il cluster marittimo nazionale che, dopo un lungo iter travagliato, trova finalmente la sua piena efficacia grazie all'approvazione nel decreto Milleproroghe. L'intuizione, nata nel 2022 dalla collaborazione con l'Onorevole Traversi, mirava a un obiettivo chiaro: sostenere le aziende portuali nel delicato processo di aggiornamento professionale. Digitalizzazione, criteri ESG, nuovi modelli di compliance e l'acquisizione di patenti e titoli abilitativi (spesso molto onerosi per i lavoratori) erano i pilastri di un progetto pensato per rendere i **porti** italiani più competitivi e moderni. Tuttavia, come spesso accade, la prima stesura della norma si era scontrata con una rigidità applicativa tale da scoraggiare gli operatori. Il rischio era quello di vedere sfumare i fondi a causa di procedure troppo farraginose. La svolta è arrivata nelle ultime settimane grazie a quello che gli addetti ai lavori definiscono un "allineamento astrale": una sintonia operativa tra le strutture ministeriali e la Commissione Trasporti della Camera. I tecnici e i parlamentari hanno compreso il valore della proposta di riformulazione, blindando il nuovo testo che renderà il bonus finalmente esigibile. Una volta concluso l'iter parlamentare, le aziende della portualità potranno programmare con certezza le attività per il biennio 2026-2027, contando su risorse statali per valorizzare il capitale umano e l'efficienza dei processi. Il risultato è stato accolto con grande soddisfazione dal cluster portuale, che ha lodato la trasversalità politica dell'operazione. Un ringraziamento particolare è andato al Presidente della Commissione, Salvatore Deidda, agli onorevoli di tutti gli schieramenti che hanno sostenuto il percorso, e alla struttura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti guidata dal Vice Ministro Edoardo Rixi. Questa riforma non rappresenta solo una vittoria economica, ma celebra il ritorno di una vera partnership tra pubblico e privato. In un settore dove lo Stato e le imprese convivono per presupposto giuridico, il successo del nuovo Bonus **Porti** dimostra che, quando il lavoro di squadra funziona, il sistema Paese torna a correre. Classe 1963, nato a Foggia, giornalista esperto in attività marittime e portuali, ha diversi titoli di laurea come; Scienze dell'Amministrazione, Conservazione dei Beni Culturali "Archeologia Subacquea", Magistrale in Lettere moderne e Magistrale in Giurisprudenza.



Roma - Quando la politica ascolta le imprese e la burocrazia smette di essere un ostacolo, i risultati arrivano. È questo il senso della svolta sul "Bonus Portuale", una misura strategica per il cluster marittimo nazionale che, dopo un lungo iter travagliato, trova finalmente la sua piena efficacia grazie all'approvazione nel decreto Milleproroghe. L'intuizione, nata nel 2022 dalla collaborazione con l'Onorevole Traversi, mirava a un obiettivo chiaro: sostenere le aziende portuali nel delicato processo di aggiornamento professionale. Digitalizzazione, criteri ESG, nuovi modelli di compliance e l'acquisizione di patenti e titoli abilitativi (spesso molto onerosi per i lavoratori) erano i pilastri di un progetto pensato per rendere i porti italiani più competitivi e moderni. Tuttavia, come spesso accade, la prima stesura della norma si era scontrata con una rigidità applicativa tale da scoraggiare gli operatori. Il rischio era quello di vedere sfumare i fondi a causa di procedure troppo farraginose. La svolta è arrivata nelle ultime settimane grazie a quello che gli addetti ai lavori definiscono un "allineamento astrale": una sintonia operativa tra le strutture ministeriali e la Commissione Trasporti della Camera. I tecnici e i parlamentari hanno compreso il valore della proposta di riformulazione, blindando il nuovo testo che renderà il bonus finalmente esigibile. Una volta concluso l'iter parlamentare, le aziende della portualità potranno programmare con certezza le attività per il biennio 2026-2027, contando su risorse statali per valorizzare il capitale umano e l'efficienza dei processi. Il risultato è stato accolto con grande soddisfazione dal cluster portuale, che ha lodato la trasversalità politica dell'operazione. Un ringraziamento particolare è andato al Presidente della Commissione, Salvatore Deidda, agli onorevoli di tutti gli schieramenti che hanno sostenuto il percorso, e alla struttura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti guidata dal Vice Ministro Edoardo Rixi. Questa riforma non rappresenta solo una



Hhla, nel 2025 fatturato e volumi in crescita, ma utili giù e niente dividendo

Effetti fiscali straordinari hanno determinato il calo del risultato economico ma il ceo Eijnsink spiega: "Contesto di mercato difficile ma abbiamo ottenuto una crescita solida" Amburgo - Hamburger Hafen und Logistik AG (Hhla) archivia il 2025 con ricavi e volumi in crescita, ma con utili penalizzati da effetti fiscali straordinari che porteranno il gruppo tedesco partecipato da Msc a proporre lo stop al dividendo. Secondo i dati preliminari e non certificati del principale terminalista del porto di Amburgo, il fatturato consolidato è salito del 9,9% a 1,756 miliardi di euro , mentre l'Ebit è aumentato del 19,5% a 161 milioni. Molto più debole la redditività finale: l'utile di gruppo si è fermato a 10 milioni (erano 33 nel 2024), di cui 1 milione attribuibile al perimetro Port Logistics. La dinamica operativa resta però positiva. Il throughput container nei porti marittimi (i tre terminal detenuti nel porto di Amburgo, la Piattaforma logistica di Trieste e le banchine di Tallin e Odessa) è cresciuto del 5,4% a 6,295 milioni di teu, mentre i volumi dell'intermodale hanno registrato un balzo del 10,9% a 1,982 milioni di Teu. "Nel 2025 Hhla ha ottenuto una crescita solida sia nelle movimentazioni ai terminal sia nel trasporto via ferro e gomma, nonostante un contesto di mercato estremamente sfidante", ha commentato il ceo Jeroen Eijnsink, sottolineando l'esigenza di continuare a ottimizzare i processi per rafforzare le performance complessive. Nel dettaglio, il sottogruppo quotato Port Logistics ha visto ricavi in aumento del 10,1% a 1,719 miliardi e un Ebit in progresso del 22,8% a 145 milioni. L'andamento operativo è stato sostenuto dall'espansione dei volumi di movimentazione e trasporto, nonostante un rallentamento nella seconda metà dell'anno legato all'incertezza macroeconomica globale, alle persistenti criticità delle supply chain e ai lavori di modernizzazione e automazione nei terminal di Amburgo condotti senza azzerare l'operatività. Tuttavia, svalutazioni legate a imposte differite hanno inciso pesantemente sul risultato netto, sceso a 1 milione (23 milioni nel 2024), con un utile per azione di classe A pari a 0,02 euro. Più stabile il segmento Real estate: ricavi invariati a 46 milioni ed Ebit in lieve calo del 4,4% a 15 milioni, penalizzato da oneri straordinari nel terzo trimestre solo in parte compensati da maggiori affitti e minori costi di manutenzione. L'utile netto si è attestato a 9 milioni, con un risultato per azione di classe S di 3,20 euro. Alla luce del forte impatto delle componenti fiscali non ricorrenti, il consiglio di amministrazione proporrà all'assemblea di non distribuire dividendi sulle azioni di classe A per l'esercizio 2025.



Effetti fiscali straordinari hanno determinato il calo del risultato economico ma il ceo Eijnsink spiega: "Contesto di mercato difficile ma abbiamo ottenuto una crescita solida" Amburgo - Hamburger Hafen und Logistik AG (Hhla) archivia il 2025 con ricavi e volumi in crescita, ma con utili penalizzati da effetti fiscali straordinari che porteranno il gruppo tedesco partecipato da Msc a proporre lo stop al dividendo. Secondo i dati preliminari e non certificati del principale terminalista del porto di Amburgo, il fatturato consolidato è salito del 9,9% a 1,756 miliardi di euro , mentre l'Ebit è aumentato del 19,5% a 161 milioni. Molto più debole la redditività finale: l'utile di gruppo si è fermato a 10 milioni (erano 33 nel 2024), di cui 1 milione attribuibile al perimetro Port Logistics. La dinamica operativa resta però positiva. Il throughput container nei porti marittimi (i tre terminal detenuti nel porto di Amburgo, la Piattaforma logistica di Trieste e le banchine di Tallin e Odessa) è cresciuto del 5,4% a 6,295 milioni di teu, mentre i volumi dell'intermodale hanno registrato un balzo del 10,9% a 1,982 milioni di Teu. "Nel 2025 Hhla ha ottenuto una crescita solida sia nelle movimentazioni ai terminal sia nel trasporto via ferro e gomma, nonostante un contesto di mercato estremamente sfidante", ha commentato il ceo Jeroen Eijnsink, sottolineando l'esigenza di continuare a ottimizzare i processi per rafforzare le performance complessive. Nel dettaglio, il sottogruppo quotato Port Logistics ha visto ricavi in aumento del 10,1% a 1,719 miliardi e un Ebit in progresso del 22,8% a 145 milioni. L'andamento operativo è stato sostenuto dall'espansione dei volumi di movimentazione e trasporto, nonostante un rallentamento nella seconda metà dell'anno legato all'incertezza macroeconomica globale, alle persistenti criticità delle supply chain e ai lavori di modernizzazione e automazione nei terminal di Amburgo condotti senza azzerare l'operatività. Tuttavia, svalutazioni legate a imposte differite hanno inciso pesantemente sul risultato netto, sceso a 1

## Ad Ports entra nella concessione del nuovo terminal rinfuse di Douala 19 Febbraio 2026 - Redazione

Investimento da 87 milioni di dollari per la prima fase del progetto nel principale porto del Camerun Abu Dhabi Ad Ports Group ha aderito alla concessione trentennale per la progettazione, costruzione e gestione di un nuovo terminal per rinfuse secche nel porto di Douala, in Camerun. Il progetto è promosso da Africa Ports Development (Apd). Il gruppo emiratino, insieme ad altri due investitori degli Emirati Arabi Uniti, deterrà il 60% della società operativa, mentre Apd manterrà il 40%, configurando per AD Ports una partecipazione economica effettiva del 51%. La quota di investimento prevista per Ad Ports nella prima fase ammonta a circa 87 milioni di dollari. L'intervento includerà la realizzazione di due ormeggi e circa 450 metri di banchina, con una capacità annua stimata di 4 milioni di tonnellate di rinfuse secche, tra cui clinker, gesso, fertilizzanti e cereali. La costruzione è programmata tra il 2026 e il 2028, in collaborazione con l'Autorità portuale di Douala. Secondo quanto dichiarato dal management del gruppo e riportato da WorldCargo News, il nuovo terminal contribuirà a rafforzare la resilienza commerciale e lo sviluppo industriale del Paese, consolidando il ruolo del Camerun come porta d'accesso ai mercati dell'Africa centrale. Il Port of Douala è il principale scalo marittimo del Camerun: gestisce circa l'80% delle rinfuse e l'85% dei volumi commerciali nazionali, fungendo inoltre da hub di transito per diversi Paesi africani privi di sbocco sul mare.



## Cambia la proprietà degli aeroporti Save: accanto a Finint e Ardian anche Sviluppo 87

Nel nuovo consiglio di amministrazione entrano accanto ai riconfermati Enrico Marchi (presidente) e Monica Scarpa (ad) Elisabetta Oliveri, Luca Bettonte, Bruno Cherchi e Giovanni La Croce. Il controllo della holding valutato 1,2 miliardi **Venezia** - È stato perfezionato il closing dell'operazione che ridisegna l'assetto proprietario del gruppo Save, società di gestione degli aeroporti di **Venezia**, Verona, Treviso e Brescia e azionista dello scalo di Charleroi, in Belgio. Ardian e Finint Infrastrutture, insieme a Sviluppo 87, hanno completato l'acquisizione congiunta di Milione spa, holding che controlla Save. L'operazione, realizzata su base paritetica, riguarda circa il 100% del capitale della holding e conclude un percorso avviato nei mesi scorsi con l'ottenimento delle autorizzazioni regolatorie. Contestualmente è stato nominato il nuovo consiglio di amministrazione di Save. Confermati ai vertici Enrico Marchi come presidente e Monica Scarpa come amministratore delegato. Nel board entrano Rosario Mazza, senior managing director e head of Infrastructure Italy di Ardian, e Federica Vasquez, managing director del team infrastrutture del gruppo, insieme ai consiglieri indipendenti Elisabetta Oliveri, Luca Bettonte, Bruno Cherchi e Giovanni La Croce. La composizione riflette il nuovo assetto azionario, mantenendo continuità nella guida operativa del gruppo. Il valore dell'operazione non è stato ufficializzato, anche se nelle fasi preliminari erano circolate stime nell'ordine di circa 1,2 miliardi di euro per il controllo della holding. Il closing segna il passaggio a una nuova fase proprietaria per uno dei principali poli aeroportuali italiani, con la conferma del management storico e l'ingresso di un partner internazionale nel capitale. Nel 2025 il gruppo Save ha superato complessivamente i 30 milioni di passeggeri: circa 19 milioni nei tre aeroporti veneti, in crescita del 4% rispetto all'anno precedente, e 11 milioni a Charleroi (+7%). **Venezia** resta il principale scalo del sistema e uno dei tre aeroporti intercontinentali italiani, con un ruolo centrale per i collegamenti internazionali del Nordest. "Il perfezionamento dell'operazione segna un traguardo significativo nel percorso di sviluppo costruito nel tempo - ha dichiarato Enrico Marchi, fondatore di Finanziaria Internazionale Holding e presidente del gruppo Save - L'intesa con Ardian e Finint Infrastrutture apre una nuova fase per Save e per il polo aeroportuale del Nordest, orientata al rafforzamento industriale e alla possibilità di cogliere ulteriori opportunità di crescita". Dal lato di Ardian, Rosario Mazza ha sottolineato che "con il closing rafforziamo ulteriormente la presenza nelle infrastrutture strategiche in Italia e in particolare nel settore aeroportuale". Secondo Mazza, il gruppo Save rappresenta "un asset di primaria importanza" e l'obiettivo sarà accompagnarne l'evoluzione sostenendo investimenti, innovazione tecnologica e transizione ambientale insieme al management e a Finint Infrastrutture. Il gruppo Finanziaria Internazionale



Nel nuovo consiglio di amministrazione entrano accanto ai riconfermati Enrico Marchi (presidente) e Monica Scarpa (ad) Elisabetta Oliveri, Luca Bettonte, Bruno Cherchi e Giovanni La Croce. Il controllo della holding valutato 1,2 miliardi Venezia - È stato perfezionato il closing dell'operazione che ridisegna l'assetto proprietario del gruppo Save, società di gestione degli aeroporti di Venezia, Verona, Treviso e Brescia e azionista dello scalo di Charleroi, in Belgio. Ardian e Finint Infrastrutture, insieme a Sviluppo 87, hanno completato l'acquisizione congiunta di Milione spa, holding che controlla Save. L'operazione, realizzata su base paritetica, riguarda circa il 100% del capitale della holding e conclude un percorso avviato nei mesi scorsi con l'ottenimento delle autorizzazioni regolatorie. Contestualmente è stato nominato il nuovo consiglio di amministrazione di Save. Confermati ai vertici Enrico Marchi come presidente e Monica Scarpa come amministratore delegato. Nel board entrano Rosario Mazza, senior managing director e head of Infrastructure Italy di Ardian, e Federica Vasquez, managing director del team infrastrutture del gruppo, insieme ai consiglieri indipendenti Elisabetta Oliveri, Luca Bettonte, Bruno Cherchi e Giovanni La Croce. La composizione riflette il nuovo assetto azionario, mantenendo continuità nella guida operativa del gruppo. Il valore dell'operazione non è stato ufficializzato, anche se nelle fasi preliminari erano circolate stime nell'ordine di circa 1,2 miliardi di euro per il controllo della holding. Il closing segna il passaggio a una nuova fase proprietaria per uno dei principali poli aeroportuali italiani, con la conferma del management storico e l'ingresso di un partner internazionale nel capitale. Nel 2025 il gruppo Save ha superato complessivamente i 30 milioni di passeggeri: circa 19 milioni nei tre aeroporti veneti, in crescita del 4% rispetto all'anno precedente, e 11 milioni a Charleroi (+7%). Venezia resta il principale scalo del sistema e uno dei tre aeroporti intercontinentali italiani, con un ruolo centrale per

## Ship Mag

### Focus

---

vanta una lunga esperienza negli investimenti infrastrutturali, maturata non solo nel comparto aeroportuale ma anche in altri ambiti, mentre Ardian porta in dote una presenza consolidata nel settore a livello europeo. Con il closing su Milione si completa così il passaggio a un nuovo assetto proprietario per il principale polo aeroportuale del Nordest, nel segno della continuità gestionale.



## Shipping Italy

### Focus

## Entra in servizio per Liberty Lines la nuova nave ibrida HSC Laura Sangiovanni

Effettuata oggi la prima corsa fra Lipari e **Milazzo** dal mezzo appena costruito in Spagna dal cantiere Armon. La compagnia di navigazione trapanese Liberty Lines compie un ulteriore significativo passo avanti nel percorso di rinnovamento della propria flotta con l'entrata in servizio della HSC Laura Sangiovanni, la nuova unità ibrida veloce impiegata da oggi nei collegamenti con le Isole Eolie. La nave ha effettuato questa mattina, alle ore 7:55, la sua prima corsa di linea da Lipari verso **Milazzo**. La HSC Laura Sangiovanni è l'ottava nave ibrida veloce realizzata per Liberty Lines in Spagna (cantiere Armon) ed è la penultima delle nove unità commissionate nell'ambito del più ampio e rilevante progetto di modernizzazione della flotta nella storia dell'azienda. "Queste imbarcazioni di nuova generazione - già operative nei servizi marittimi tra la Sicilia e l'arcipelago - definiscono un nuovo standard internazionale per questa tipologia di unità" sottolinea Liberty Lines in una nota. "Si tratta di navi che, vincitrici di numerosi riconoscimenti internazionali, garantiscono prestazioni elevate anche in condizioni meteomarine avverse, assicurano un livello di comfort superiore per i passeggeri ed inoltre contribuiscono in modo significativo alla riduzione dell'impatto ambientale nei territori di esercizio grazie alle numerose soluzioni tecnologiche adottate e alla possibilità di navigare in modalità elettrica in prossimità degli scali. Solo l'avanzato sistema di trattamento dei gas di scarico consente, per ciascuna nave, una riduzione annuale fino a 20.000 kg di ossidi di azoto (NOx), un valore equivalente alle emissioni prodotte in un anno da oltre 30 autobus". L'ingresso in servizio della HSC Laura Sangiovanni conferma l'impegno di Liberty Lines nel garantire un trasporto marittimo efficiente, sostenibile e di alta qualità, grazie a una flotta tecnologicamente all'avanguardia e alla professionalità degli equipaggi e del personale aziendale, nel rispetto dei più rigorosi standard di sicurezza.



Effettuata oggi la prima corsa fra Lipari e Milazzo dal mezzo appena costruito in Spagna dal cantiere Armon. La compagnia di navigazione trapanese Liberty Lines compie un ulteriore significativo passo avanti nel percorso di rinnovamento della propria flotta con l'entrata in servizio della HSC Laura Sangiovanni, la nuova unità ibrida veloce impiegata da oggi nei collegamenti con le Isole Eolie. La nave ha effettuato questa mattina, alle ore 7:55, la sua prima corsa di linea da Lipari verso Milazzo. La HSC Laura Sangiovanni è l'ottava nave ibrida veloce realizzata per Liberty Lines in Spagna (cantiere Armon) ed è la penultima delle nove unità commissionate nell'ambito del più ampio e rilevante progetto di modernizzazione della flotta nella storia dell'azienda. "Queste imbarcazioni di nuova generazione - già operative nei servizi marittimi tra la Sicilia e l'arcipelago - definiscono un nuovo standard internazionale per questa tipologia di unità" sottolinea Liberty Lines in una nota. "Si tratta di navi che, vincitrici di numerosi riconoscimenti internazionali, garantiscono prestazioni elevate anche in condizioni meteomarine avverse, assicurano un livello di comfort superiore per i passeggeri ed inoltre contribuiscono in modo significativo alla riduzione dell'impatto ambientale nei territori di esercizio grazie alle numerose soluzioni tecnologiche adottate e alla possibilità di navigare in modalità elettrica in prossimità degli scali. Solo l'avanzato sistema di trattamento dei gas di scarico consente, per ciascuna nave, una riduzione annuale fino a 20.000 kg di ossidi di azoto (NOx), un valore equivalente alle emissioni prodotte in un anno da oltre 30 autobus". L'ingresso in servizio della HSC Laura Sangiovanni conferma l'impegno di Liberty Lines nel garantire un trasporto marittimo efficiente, sostenibile e di alta qualità, grazie a una flotta tecnologicamente all'avanguardia e alla professionalità degli equipaggi e del personale aziendale, nel rispetto dei più rigorosi standard di sicurezza. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA

# Shipping Italy

## Focus

### Nella flotta Msc entrano altre due locomotive per Medway in Italia

L'impresa ferroviaria porta a 21 il numero di Traxx Dc3 in servizio Medway, impresa ferroviaria parte del gruppo Msc, amplia la flotta con l'ingresso di due nuove locomotive Traxx Dc3 realizzate da Alstom a **Vado** Ligure e ora pronte per essere prese in consegna. Lo riporta la testata specializzata Ferrovie.info, che con l'occasione ha fatto il punto sulla intera dotazione di mezzi di questo tipo in capo all'azienda in Italia. Complessivamente, si tratterebbe di 21 unità, di cui due ricevute nel 2020, una nel 2021, tre nel 2022, altrettante l'anno successivo, quindi 9 prese in consegna nel 2025. Nel 2026, comprese le due in questione, sarebbero finora tre i locomotori Traxx Dc3 ricevuti, la prima delle quali a metà gennaio.

Shipping Italy

Nella flotta Msc entrano altre due locomotive per Medway in Italia



02/19/2026 15:45

Nicola Capuzzo

L'impresa ferroviaria porta a 21 il numero di Traxx Dc3 in servizio Medway, impresa ferroviaria parte del gruppo Msc, amplia la flotta con l'ingresso di due nuove locomotive Traxx Dc3 realizzate da Alstom a Vado Ligure e ora pronte per essere prese in consegna. Lo riporta la testata specializzata Ferrovie.info, che con l'occasione ha fatto il punto sulla intera dotazione di mezzi di questo tipo in capo all'azienda in Italia. Complessivamente, si tratterebbe di 21 unità, di cui due ricevute nel 2020, una nel 2021, tre nel 2022, altrettante l'anno successivo, quindi 9 prese in consegna nel 2025. Nel 2026, comprese le due in questione, sarebbero finora tre i locomotori Traxx Dc3 ricevuti, la prima delle quali a metà gennaio. 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

### Focus

## Musolino: "Serve un censimento nazionale puntuale dell'offerta di banchina portuale"

L'assist di Panaro (Srm) è stato colto dall'attuale a.d. di Alilauro che suggerisce di lavorare a un Piano Strategico Portuale 2.0 data-driven e non guidato dal 'consenso locale' L'allarme (lanciato da Srm e pubblicato da SHIPPING ITALY) sul rischio concreto di una futura sovraccapacità portuale in Italia nel settore dei terminal container ha innescato il commento di Pino Musolino, attuale amministratore delegato della compagnia di traghetti Alilauro ma prima presidente dell'Autorità di sistema portuale del Lazio, di quella del Veneto e in precedenza Corporate insurance risk manager di Hapag Lloyd.

"Perché l'Italia continua a finanziare nuove banchine (soprattutto container) senza sapere se quelle esistenti sono sature?" domanda Musolino commentando l'articolo intitolato 'Allarme eccesso di capacità portuale per i nuovi terminal container in Italia' Da anni sostengo che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dovrebbe realizzare un censimento nazionale puntuale dell'offerta di banchina portuale, segmentato per tipologia di carico (container, Ro-Ro, rinfuse, break-bulk). Non si tratta di un esercizio burocratico, ma di un audit economico-operativo indispensabile per allocare risorse in modo efficiente". Ricordando le parole di Panaro (Srm), ovvero che "a una crescita media del 2-3% annuo, serviranno circa 30 anni per saturare questa nuova capacità", l'a.d. di Alilauro esprime un parere critico dicendo che "banchine di ultima generazione rischiano di restare sottoutilizzate o vuote, come già avviene in diversi casi (Taranto, alcuni terminal del Sud). Il problema non è solo operativo ma sistemico". Poi elenca le seguenti tre motivazioni: "Mancanza di hinterland industriale outbound al Sud, scarsa attrattività logistica inbound (tempi doganali, collegamenti rail, Port Community System frammentati) e governance locale che premia gli investimenti 'visibili' più che quelli redditizi". Secondo Musolino "è urgente passare da una pianificazione 'fai-da-te' locale a una strategia nazionale data-driven: censimento biennale obbligatorio, finanziamenti condizionali all'utilizzo superiore all'80%, priorità a upgrade infrastrutturali (elettrificazione, rail, Zes) piuttosto che a nuove banchine. L'Italia ha le potenzialità per essere hub mediterraneo" ma "senza rigore analitico continueremo a costruire cattedrali nel deserto con soldi pubblici (europei e nazionali). Perché non lavorare davvero un Piano Strategico Portuale 2.0 data-driven e non 'consenso locale'-driven?" è la conclusione dell'ex presidente di port authority. N.C.



L'assist di Panaro (Srm) è stato colto dall'attuale a.d. di Alilauro che suggerisce di lavorare a un Piano Strategico Portuale 2.0 data-driven e non guidato dal 'consenso locale' L'allarme (lanciato da Srm e pubblicato da SHIPPING ITALY) sul rischio concreto di una futura sovraccapacità portuale in Italia nel settore dei terminal container ha innescato il commento di Pino Musolino, attuale amministratore delegato della compagnia di traghetti Alilauro ma prima presidente dell'Autorità di sistema portuale del Lazio, di quella del Veneto e in precedenza Corporate insurance risk manager di Hapag Lloyd. "Perché l'Italia continua a finanziare nuove banchine (soprattutto container) senza sapere se quelle esistenti sono sature?" domanda Musolino commentando l'articolo intitolato 'Allarme eccesso di capacità portuale per i nuovi terminal container in Italia' Da anni sostengo che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dovrebbe realizzare un censimento nazionale puntuale dell'offerta di banchina portuale, segmentato per tipologia di carico (container, Ro-Ro, rinfuse, break-bulk). Non si tratta di un esercizio burocratico, ma di un audit economico-operativo indispensabile per allocare risorse in modo efficiente". Ricordando le parole di Panaro (Srm), ovvero che "a una crescita media del 2-3% annuo, serviranno circa 30 anni per saturare questa nuova capacità", l'a.d. di Alilauro esprime un parere critico dicendo che "banchine di ultima generazione rischiano di restare sottoutilizzate o vuote, come già avviene in diversi casi (Taranto, alcuni terminal del Sud). Il problema non è solo operativo ma sistemico". Poi elenca le seguenti tre motivazioni: "Mancanza di hinterland industriale outbound al Sud, scarsa attrattività logistica inbound (tempi doganali, collegamenti rail, Port Community System frammentati) e governance locale che premia gli investimenti 'visibili' più che quelli redditizi". Secondo Musolino "è urgente passare da una pianificazione 'fai-da-te' locale a una strategia nazionale data-driven:

## Shipping Italy

### Focus

#### La nuova bettolina Maya Cosulich entra in servizio a Gibilterra

Noleggiata in time charter a Tfg Marine, potrà trasportare e rifornire anche metanolo Vilma Oil Med, azienda spagnola parte di Tfg Marine e attiva nel bunkeraggio, ha appena dato il benvenuto alla nave bettolina Maya Cosulich per il suo ingresso in servizio segnando un importante traguardo per le operazioni del gruppo nel **porto** di Ceuta e nello Stretto di Gibilterra. Fino a poche settimane fa sembrava destinata a operare nel **porto** di Singapore e invece è riapparsa in Mediterraneo dopo il viaggio inaugurale dall'Asia. "Questa aggiunta all'avanguardia alla flotta di Vilma Oil Med migliora notevolmente la flessibilità logistica e il servizio clienti, rafforzando la loro capacità di rifornire sia le navi all'ancora che quelle ormeggiate nel **porto** di Ceuta" ha fatto sapere l'azienda. Ernesto Fernandez-Maqueieira, direttore di Vilma Oil Med, ha dichiarato: "L'arrivo della Maya Cosulich rappresenta un altro significativo passo avanti per le nostre operazioni a Ceuta e nello Stretto di Gibilterra in generale. Questa nave di nuova generazione migliora la nostra capacità di fornire carburante marino in modo sicuro, efficiente e trasparente, consentendoci al contempo di soddisfare la crescente domanda di carburanti alternativi come il metanolo e i biocarburanti avanzati. Ciò sottolinea il nostro impegno a lungo termine nei confronti della comunità portuale e il mantenimento dei più elevati standard operativi nella regione". Progettata da SeaTech Solutions International (S) Pte Ltd, Maya Cosulich è una nave bunker Imo II da 7.990 Dwt a doppio combustibile metanolo, con propulsione diesel-elettrica e batteria di bordo. Come detto è stata noleggiata a time charter da Tfg Marine.





## Boom di Tanger Med, "i porti Ue penalizzati dall'Ets"

L'allarme dell'esperto Notteboom. Fra i cinque scali intorno a Gibilterra, Algeciras che aveva una quota del 70 per cento dei traffici è sceso al 20. Il porto di Tanger Med ha superato nel 2025 gli 11 milioni di teu. Un dato che risalta ancora di più se, come fa l'esperto Theo Notteboom con una chiara tabella esplicativa, si confronta con quello di altri quattro scali dell'Unione europea intorno a Gibilterra: Valencia, Algeciras, Malaga e Sines. Un confronto che l'Unione europea, secondo anche quanto richiesto da associazioni come Feport e Espo, dovrebbe tenere in conto quando si parla di Ets. Il settore del transhipment è il più colpito e il boom di Tanger Med, che si trova fuori dal perimetro regolatorio europeo, sembra confermare queste preoccupazioni. Notteboom, che insegna economia marittima e portuale a Anversa, segnala "il potenziale impatto della recente inclusione del trasporto marittimo nel sistema di scambio di quote di emissione (Ets) dell'Unione europea sui porti dell'Ue, in particolare per quanto riguarda le scelte di rotta, la selezione dell'hub e il rischio di scali evasivi nei porti limitrofi non Ue".

The Medi Telegraph

Boom di Tanger Med, "i porti Ue penalizzati dall'Ets"



02/19/2026 11:26

L'allarme dell'esperto Notteboom. Fra i cinque scali intorno a Gibilterra, Algeciras che aveva una quota del 70 per cento dei traffici è sceso al 20. Il porto di Tanger Med ha superato nel 2025 gli 11 milioni di teu. Un dato che risalta ancora di più se, come fa l'esperto Theo Notteboom con una chiara tabella esplicativa, si confronta con quello di altri quattro scali dell'Unione europea intorno a Gibilterra: Valencia, Algeciras, Malaga e Sines. Un confronto che l'Unione europea, secondo anche quanto richiesto da associazioni come Feport e Espo, dovrebbe tenere in conto quando si parla di Ets. Il settore del transhipment è il più colpito e il boom di Tanger Med, che si trova fuori dal perimetro regolatorio europeo, sembra confermare queste preoccupazioni. Notteboom, che insegna economia marittima e portuale a Anversa, segnala "il potenziale impatto della recente inclusione del trasporto marittimo nel sistema di scambio di quote di emissione (Ets) dell'Unione europea sui porti dell'Ue, in particolare per quanto riguarda le scelte di rotta, la selezione dell'hub e il rischio di scali evasivi nei porti limitrofi non Ue".

## A Madeira si riunisce il gotha della crocieristica per CLIA European Summit

Monia Marchese

I leader delle compagnie di crociera, rappresentanti delle istituzioni europee, autorità portuali ed esponenti del comparto marittimo si riuniranno a Madeira (Portogallo) dal 23 al 26 febbraio 2026 per l'annuale European Summit di CLIA, l'associazione internazionale della crocieristica. A pochi giorni dalla pubblicazione dell'EU Port Strategy e dell'EU Industrial Maritime Strategy, il Summit sarà l'occasione per dialogare su competitività, infrastrutture portuali e decarbonizzazione, con particolare attenzione alla disponibilità di carburanti sostenibili, all'elettrificazione delle banchine e alla governance dei flussi turistici. Mentre è in via di definizione la EU Tourism Strategy, l'evento offrirà inoltre un confronto sulla gestione dei visitatori e sul ruolo delle crociere nello sviluppo equilibrato delle destinazioni. La scelta di Madeira hub atlantico e destinazione crocieristica in forte crescita sottolinea il ruolo strategico delle regioni insulari e costiere nello sviluppo del turismo europeo e nella connettività marittima. L'European Summit si svolge in un momento decisivo per il dialogo tra industria e istituzioni dice Bud Darr, presidente e CEO di CLIA. Il comparto crocieristico contribuisce in modo significativo alla crescita

economica, all'occupazione e alla connettività delle regioni europee, mentre accelera sull'innovazione tecnologica e sulla riduzione delle emissioni, in linea con gli obiettivi di sostenibilità dell'UE. Particolare attenzione sarà dedicata al contributo delle crociere allo sviluppo delle economie locali, in particolare nelle aree costiere, insulari e ultraperiferiche, con la diffusione di studi e ricerche che dimostrano come il comparto rappresenti un motore di occupazione, investimenti infrastrutturali e crescita per l'intera filiera dai cantieri navali ai fornitori tecnologici, fino agli operatori turistici e alle imprese locali. Questo appuntamento consolida il ruolo di Madeira come piattaforma strategica per il traffico crocieristico nell'Atlantico dice Miguel Albuquerque, presidente del Governo Regionale di Madeira e l'evento rafforza la nostra economia regionale e valorizza il nostro impegno verso uno sviluppo turistico sostenibile e innovativo». «Accogliere i principali protagonisti dell'industria crocieristica rappresenta un'opportunità unica per mostrare la qualità dei nostri porti e dell'offerta turistica. I Porti di Madeira sono impegnati su sostenibilità, digitalizzazione e decarbonizzazione, elementi chiave per il futuro del settore, aggiunge Paula Cabaço, presidente di APRAM. Tra i relatori: Apostolos Tzitzikostas, Commissario europeo per i Trasporti sostenibili e il Turismo; Hugo Espírito Santo, Segretario di Stato alle Infrastrutture del Portogallo; Miguel Filipe Machado de Albuquerque, Presidente del Governo Regionale di Madeira; Bud Darr, Presidente e CEO di CLIA; Pierfrancesco Vago, Executive Chairman di MSC Cruises; Patrick Verhoeven, Managing Director dell'International Association of Ports and Harbors; Sotiris Raptis, Segretario Generale di European Shipowners; e Christophe Tytgat, Segretario Generale



I leader delle compagnie di crociera, rappresentanti delle istituzioni europee, autorità portuali ed esponenti del comparto marittimo si riuniranno a Madeira (Portogallo) dal 23 al 26 febbraio 2026 per l'annuale European Summit di CLIA, l'associazione internazionale della crocieristica. A pochi giorni dalla pubblicazione dell'EU Port Strategy e dell'EU Industrial Maritime Strategy, il Summit sarà l'occasione per dialogare su competitività, infrastrutture portuali e decarbonizzazione, con particolare attenzione alla disponibilità di carburanti sostenibili, all'elettrificazione delle banchine e alla governance dei flussi turistici. Mentre è in via di definizione la EU Tourism Strategy, l'evento offrirà inoltre un confronto sulla gestione dei visitatori e sul ruolo delle crociere nello sviluppo equilibrato delle destinazioni. La scelta di Madeira - hub atlantico e destinazione crocieristica in forte crescita - sottolinea il ruolo strategico delle regioni insulari e costiere nello sviluppo del turismo europeo e nella connettività marittima. "L'European Summit si svolge in un momento decisivo per il dialogo tra industria e istituzioni - dice Bud Darr, presidente e CEO di CLIA - Il comparto crocieristico contribuisce in modo significativo alla crescita economica, all'occupazione e alla connettività delle regioni europee, mentre accelera sull'innovazione tecnologica e sulla riduzione delle emissioni, in linea con gli obiettivi di sostenibilità dell'UE". Particolare attenzione sarà dedicata al contributo delle crociere allo sviluppo delle economie locali, in particolare nelle aree costiere, insulari e ultraperiferiche, con la diffusione di studi e ricerche che dimostrano come il comparto rappresenti un motore di occupazione, investimenti infrastrutturali e crescita per l'intera filiera - dai cantieri navali ai fornitori tecnologici fino agli

## Travelnostop

### Focus

---

di SEA Europe; José Manuel Barroso, già Presidente della Commissione europea e attuale Chairman di Goldman Sachs International (TBC). Resta sempre aggiornato sul mondo del turismo! Registrati gratuitamente e scegli le newsletter che preferisci: ultime news, segnalazioni degli utenti, notizie locali e trend di turismo. Personalizza la tua informazione, direttamente via email. Iscriviti ora.