



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 19 ottobre 2019



Prime Pagine

19/10/2019	Corriere della Sera	9
Prima pagina del 19/10/2019		
19/10/2019	Il Fatto Quotidiano	10
Prima pagina del 19/10/2019		
19/10/2019	Il Foglio	11
Prima pagina del 19/10/2019		
19/10/2019	Il Giornale	12
Prima pagina del 19/10/2019		
19/10/2019	Il Giorno	13
Prima pagina del 19/10/2019		
19/10/2019	Il Manifesto	14
Prima pagina del 19/10/2019		
19/10/2019	Il Mattino	15
Prima pagina del 19/10/2019		
19/10/2019	Il Messaggero	16
Prima pagina del 19/10/2019		
19/10/2019	Il Resto del Carlino	17
Prima pagina del 19/10/2019		
19/10/2019	Il Secolo XIX	18
Prima pagina del 19/10/2019		
19/10/2019	Il Sole 24 Ore	19
Prima pagina del 19/10/2019		
19/10/2019	Il Tempo	20
Prima pagina del 19/10/2019		
19/10/2019	Italia Oggi	21
Prima pagina del 19/10/2019		
19/10/2019	La Nazione	22
Prima pagina del 19/10/2019		
19/10/2019	La Repubblica	23
Prima pagina del 19/10/2019		
19/10/2019	La Stampa	24
Prima pagina del 19/10/2019		
19/10/2019	Milano Finanza	25
Prima pagina del 19/10/2019		

Primo Piano

19/10/2019	Milano Finanza Pagina 21	26
Italian Cruise Day		
19/10/2019	La Gazzetta Marittima	27
Roncallo: più binari più Assoporti		
19/10/2019	La Gazzetta Marittima	28
Bruxelles si prepara a mettere in mora il sistema fiscale delle AdSP italiane		

Trieste

19/10/2019	Il Piccolo Pagina 23	30
Sette porti europei a consulto: «Crociere più sostenibili»		
18/10/2019	Trieste Prima	31
Trieste incontra la città-porto cinese di Shenzhen		

Venezia

19/10/2019	Corriere del Veneto Pagina 12	32
Fanghi, la via della legge speciale Comune e Porto con i lavoratori		
19/10/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 25	33
«Le prove per il Mose a Malamocco rischiano di azzerare i traffici portuali»		
19/10/2019	Corriere del Veneto Pagina 12	A. Zo. 34
Porti europei uniti per crociere più piccole Venezia cala ancora		
19/10/2019	Il Gazzettino Pagina 35	PAOLO GUIDONE 35
Grandi navi in zona industriale e nuovo sbocco a sud per il porto		
19/10/2019	Il Gazzettino Pagina 35	36
Crociere sostenibili per i porti europei		
19/10/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 2	37
Crociere, parola d'ordine sostenibilità Patto tra porti: le compagnie ci ascoltino		
19/10/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 2	39
«Ripensare nuove linee guida senza frenare lo sviluppo»		
19/10/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 3	40
«Contributo di sbarco di otto euro a persona e uso dello scalo a nord»		
19/10/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 3	41
«Due navi al giorno per limitare i turisti in Costa Azzurra»		
19/10/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 3	42
«Dal prossimo anno non più di quattromila crocieristi al giorno»		
19/10/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 4	43
Passeggeri in calo nel 2020 ma Venezia resta leader		
19/10/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 4	44
Incidenti e collisioni sfiorate Per le navi un' estate "calda"		
18/10/2019	Affari Italiani	45
Crocieristica: Venezia, al via gruppo lavoro per sostenibilità futura		
18/10/2019	Ansa	46
Crociere: a Venezia gruppo lavoro europeo su sostenibilità		
18/10/2019	FerPress	47
Portove Cruise 2030: al via gruppo di lavoro sulla crocieristica sostenibile del futuro		
18/10/2019	Il Nautilus	49
CRUISE 2030: AL VIA GRUPPO DI LAVORO SULLA CROCIERISTICA SOSTENIBILE DEL FUTURO		
18/10/2019	Messaggero Marittimo	Massimo Belli 50
Cruise 2030: la crocieristica sostenibile		
18/10/2019	Sea Reporter	51
Cruise 2030: al via gruppo di lavoro sulla crocieristica sostenibile del futuro. A gennaio 2020 Il prossimo meeting al porto di Palma di Maiorca		
18/10/2019	FerPress	52
Porto Venezia: Filt, verso sciopero a difesa del lavoro che è prezioso per i portuali e il loro territorio ma anche per l' economia del Paese		

18/10/2019	Informare	53
Tre giorni di sciopero nei porti di Venezia e Chioggia		
18/10/2019	Informazioni Marittime	54
Dragaggi bloccati, Venezia e Chioggia in sciopero		

Savona, Vado

19/10/2019	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 21	55
Nuovo terminal crociere pronto la passerella		

Genova, Voltri

19/10/2019	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 10	56
Crociere, la Liguria sempre più leader		
19/10/2019	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 10	58
Cecchi "Per la nautica è tempo di tornare uniti" <i>Massimo Minella</i>		
18/10/2019	Ansa	60
Turismo: Toti, crociere premiano Liguria		
18/10/2019	BizJournal Liguria	61
Italian Cruise Watch: Genova 2020 record passeggeri (+2,2%)		
18/10/2019	Genova24	62
Crociere, il porto di Genova nel 2020 movimenterà 1,38 milioni di passeggeri		
18/10/2019	PrimoCanale.it	63
Crociere, 2020 anno di nuovi record per il sistema portuale della Liguria		
18/10/2019	PrimoCanale.it	65
Msc Crociere, 2019 da record: Genova si conferma primo porto		
18/10/2019	BizJournal Liguria	66
Sicurezza in mare e nei porti, ecco i cinque progetti comunitari che riguardano la Liguria		
18/10/2019	Corriere Marittimo	68
Genova, il porto si ferma il 31 ottobre - Sciopero di 24 ore contro il licenziamento di un lavoratore GNV		
18/10/2019	Genova Today	69
Porto, sciopero di 24 ore dopo il licenziamento di un lavoratore		
18/10/2019	PrimoCanale.it	70
Gnv licenzia un dipendente: il 31 ottobre sciopero al porto di Genova		
18/10/2019	Messaggero Marittimo	71
Ports of Genoa e Interporto Padova in Cina <i>Massimo Belli</i>		
18/10/2019	Savona News	72
Porti: nuovo "Rinascimento" di Genova secondo il Sole 24 Ore		

La Spezia

19/10/2019	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 22	73
In porto Navi inquinanti accordo sulle emissioni		
19/10/2019	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 47	74
«Inutile rimpallo di responsabilità sul porto»		
19/10/2019	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 47	75
«Non facciamoci scappare clienti»		
18/10/2019	Citta della Spezia	76
Maggiani: "Molo Garibaldi e dragaggio strettamente connessi"		

18/10/2019	PrimoCanale.it	77
Bilog: "Nessuna conferenza sull'autotrasporto? Polemiche infondate"		
18/10/2019	Il Nautilus	78
Bilog 2019 alla Spezia. Retroporto di Santo Stefano: a breve pronto il nuovo centro per i servizi alla merce		
19/10/2019	La Gazzetta Marittima	80
Futuro dei porti, security e logistica a BILOG		
18/10/2019	Citta della Spezia	82
Approda anche alla Spezia il progetto "Sinapsi" per la sicurezza in porto		

Ravenna

19/10/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 43	84
«Più crociere? Se ci sarà un nuovo terminal»		
19/10/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 43	85
Msc Opera, regina all'orizzonte		

Marina di Carrara

19/10/2019	La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 50	86
Patto con il Pignone: alla Fhp tutta la logistica		

Piombino, Isola d' Elba

19/10/2019	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 21	87
Aperte le prenotazioni di Corsica Ferries		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

19/10/2019	Corriere Adriatico Pagina 4	88
«L' Uscita dal porto? Una barzelletta Vogliono lasciare Ancona isolata»		
19/10/2019	Corriere Adriatico Pagina 4	89
«Ricominciare da zero significa bloccare tutto»		
18/10/2019	Ancona Today	90
Summit sul porto, la Confartigianato si mobilita per l' Uscita a Nord: «Basta ritardi»		
18/10/2019	Ancona Today	91
Uscita del porto, Bocchini: «Stop Anas è incomprensibile, basta con i rinvii»		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

19/10/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 39	92
Il settore crociere continua a crescere		
18/10/2019	Ansa	93
Crociere: 2020 anno record, Civitavecchia e Venezia al top		
18/10/2019	Ansa	95
Crociere: 2020 anno record, Civitavecchia e Venezia al top (2)		
19/10/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 41	96
Traffici a rischio, porto fermo per 48 ore		

18/10/2019	La Provincia di Civitavecchia	97
	Cfft, c' è preoccupazione	
18/10/2019	Il Nautilus	98
	Porto di Civitavecchia: al via i lavori della Darsena Traghetti	

Salerno

19/10/2019	Cronache di Salerno Pagina 9	99
	«La crisi che subisce il mercato automobilistico colpisce anche la città di Salerno»	
18/10/2019	Primo Magazine	GAM EDITORI 100
	Salerno: + 5,35% per il traffico ro-ro nei primi otto mesi del 2019	
19/10/2019	La Gazzetta Marittima	101
	Più traffici ro-ro nel porto di Salerno	

Bari

18/10/2019	Informare	102
	Il Consiglio di Stato dà ragione all' AdSP dell' Adriatico Meridionale nella vertenza con il cantiere CBS-Damarin	
18/10/2019	Messaggero Marittimo	Massimo Belli 103
	Consiglio di Stato dà ragione a AdSp Mam	

Brindisi

19/10/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 36	104
	Cbs-Damarin, nuova bocciatura dei ricorsi	
19/10/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 15	CARMEN VESCO 106
	Porto, bocciato il ricorso Via libera al Consorzio	
18/10/2019	Brindisi Report	108
	Porto: bocciati i ricorsi di Cbs-Damarin, via libera al	
18/10/2019	Brindisi Report	MARCELLO ORLANDINI 110
	Crociere e statistiche: Brindisi, la	

Taranto

19/10/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 10	112
	Filiera della nautica: siglato il protocollo	
19/10/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 10	113
	Fiera del mare, ieri il forum internazionale Emiliano: «Taranto deve riavere la sua storia»	
18/10/2019	Il Nautilus	115
	Fiera del Mare a Taranto, intervenuto anche Matteo Italo Ratti in rappresentanza del Consorzio Marine della Toscana e del Distretto della Nautica e della Portualità della Regione Toscana	
18/10/2019	FerPress	116
	Partecipazione del Porto di Taranto alla fiera China Logistic and Transportation Fair 2019	

Cagliari

19/10/2019	La Nuova Sardegna Pagina 16	117
	Crociere tra multiscalo e homeport	

19/10/2019	L'Unione Sarda Pagina 11	118
Crociere, un business in costante crescita I porti sardi pronti a fare il salto di qualità		
19/10/2019	L'Unione Sarda Pagina 27	119
Dopo Luna Rossa arrivano gli inglesi		
18/10/2019	Ansa	120
Crociere: il futuro in Sardegna si chiama multiscale e home port		
18/10/2019	Messaggero Marittimo	121
Edizione 2019 Italian cruise day a Cagliari		<i>Giulia Sarti</i>

Messina, Milazzo, Tremestieri

19/10/2019	Gazzetta del Sud Pagina 23	122
Il Mega presidente e un porto che cresceTitggolo		
18/10/2019	Corriere Marittimo	124
Autorità portuale dello Stretto, passa alla Camera la nomina di Mega presidente		
18/10/2019	FerPress	125
Autorità di sistema portuale dello Stretto: Paolo Mario Mega è stato nominato presidente		
18/10/2019	Messaggero Marittimo	126
Mega nominato presidente AdSp dello Stretto		<i>Redazione</i>
18/10/2019	gazzettadelsud.it	127
Crocierismo a Milazzo, il piano dell' Authority per lo sviluppo economico del porto		

Palermo, Termini Imerese

19/10/2019	Giornale di Sicilia Pagina 20	128
Crociere, il porto si piazza nella top 20		
19/10/2019	Quotidiano di Sicilia Pagina 9	129
Per il porto i numeri sono in lieve calo Ma il vero rilancio è fissato per il 2021		
18/10/2019	Blog Sicilia	130
Porto di Palermo tra i top 20 del Mediterraneo, cresce anche Trapani del 10,6%		
18/10/2019	FerPress	132
AdSP Sicilia Occidentale: Palermo nella "Top 20" dei porti del Mediterraneo. I risultati comunicati a Cagliari, all' "Italian Cruise Day"		
18/10/2019	Messaggero Marittimo	134
Anche Palermo nella Top 20 dei porti mediterranei		<i>Redazione</i>
19/10/2019	La Gazzetta Marittima	135
Da Palermo il II meeting sul Mediterraneo		

Focus

19/10/2019	Il Secolo XIX Pagina 14	136
Crociere, l' Italia verso il record Sempre più under 30 a bordo		<i>Simone Gallotti</i>
18/10/2019	Ansa	137
Boom di crociere in Italia, amate anche dagli under 30		<i>ROBERTO MURGIA</i>
18/10/2019	Corriere Marittimo	138
2020 anno record per le crociere in Italia: +6,2% di passeggeri - Dati Italian Cruise Day in svolgimento a Cagliari		
18/10/2019	Il Nautilus	141
RISPOSTE TURISMO: nel 2020 nuovo record storico per il traffico crocieristico nei porti italiani: 13,07 milioni i passeggeri movimentati (+6.2% sulle stime 2019)		
18/10/2019	Informare	144
Nel 2020 nei porti italiani è atteso un traffico crocieristico record di 13,07 milioni di passeggeri (+6.2%)		

RISPOSTE TURISMO: nel 2020 nuovo record storico per il traffico crocieristico
nei porti italiani: 13,07 milioni i passeggeri movimentati (+6.2% sulle stime 2019)

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campana 50/C - Tel. 06 688581

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 638210
mail: servizioclienti@corriere.it



Mattarella alla Silicon Valley
«Il sistema Italia non aiuta le start-up»
di **Giuseppe Sarcina**
a pagina 15

«la Lettura» in edicola
L'Amazzonia è di tutti: il pericolo sovranista
di **Sabino Cassese**
nel settimanale



Quale futuro

LA DESTRA OLTRE LA PIAZZA

di **Pierluigi Battista**

Il centrodestra oggi celebrerà a Roma il suo trionfo in piazza. Festeggia il suo popolo che è vasto e gli è restato fedele anche nella tempesta, si sente galvanizzato dall'entusiasmo di un'opposizione che oggi persino i sondaggi più negativi accreditano di un eccellente 45 per cento, e tra qualche giorno potrebbe persino mettere a segno il colpaccio della vittoria in Umbria. Ma l'euforia, più che comprensibile in una giornata così, rischia di nascondere le crepe che si sono aperte nel grande azzardo di agosto. Salvini è stato estromesso dal governo, Pd e Cinque Stelle sono riusciti a disinnescare la strapotenza. Il centrodestra a trazione salviniana è ormai decisamente più destra che centro. Il mondo delle piccole imprese, delle partite Iva, dei commercianti, del ceto medio dei lavoratori autonomi, dei professionisti, la base sociale che è da sempre il pilastro del centrodestra, è spaventato dal governo giallorosso che si presenta (masochisticamente) come la solita coalizione delle tasse ma è diffidente, sospettoso, e non è affatto contento di come la Lega nel suo anno governativo ha condotto la sua battaglia per il rilancio dell'economia. L'alleanza è minata da malumori e rancori. E soprattutto la sensazione che le elezioni si possano allontanare nel tempo impone una battaglia di posizione che non può ridursi all'eterna propaganda elettorale: l'attività preferita dei suoi leader, Berlusconi prima e Salvini adesso.

continua a pagina 28

Il presidente del Consiglio: se hanno poco coraggio lo dicano in Parlamento. Zingaretti: irresponsabili

Manovra, asse anti-premier

Renzi e Di Maio all'attacco: «Va cambiata, serve un vertice». L'ira di Conte

Si consolida l'asse Di Maio-Renzi contro la manovra e, di conseguenza, contro il premier Conte. Il pentastellato e il leader di Italia viva sono d'accordo: la manovra va «cambiata» e per questo «serve un vertice di maggioranza». Il presidente del Consiglio non nasconde malumore e dice: se hanno poco coraggio lo dicano in Parlamento. Mentre il segretario del Pd Zingaretti: sono irresponsabili.

da pagina 2 a pagina 11

L'ANALISI

Il senso di un assedio

di **Massimo Franco**

Si sta delineando un grillismo anti-Conte guidato da Luigi Di Maio. Fino a qualche settimana fa sarebbe suonato come un ossimoro politico.

continua a pagina 5



SETTEGIORNI

di **Francesco Verderami**

Palazzo Chigi, i dem e il piano B contro il logorio

La «cotta» politica non è passata: Di Maio sta con Renzi perché insieme hanno interesse a logorare Conte e il Pd di Zingaretti. Palazzo Chigi e Nazareno non avevano bisogno di assistere ai giochi pirotecnici di ieri per capirlo, infatti stavano già elaborando un «piano B», continua pagina 5

LA QUESTIONE CURDA

La tregua fragile al confine siriano L'Europa chiama Erdogan al tavolo

di **Lorenzo Cremonesi**

Una donna in lacrime per i morti curdi

I curdi sono accecati. Qualche esplosione si sente ancora. Ma sembra l'inizio della fine della guerra guerreggiata.

a pagina 12

I disordini Dopo le condanne dei secessionisti. Salta la sfida con il Real



Manifestanti con la bandiera dell'indipendenza catalana durante gli scontri con la polizia lungo le strade di Barcellona

Barricate, scontri e feriti: la battaglia di Barcellona

di **Andrea Nicastro**

Gas lacrimogeni e proiettili di gomma contro i manifestanti che avevano costruito barricate e lanciato oggetti contro gli agenti. Continuano i disordini a Barcellona dopo la condanna del leader secessionista. In Spagna — viste le tensioni — è stato deciso di rinviare la partita Barcellona-Real.

a pagina 13

L'INCHIESTA È ACCUSATO DI CORRUZIONE

Tangenti, arrestato l'autore Lieto: fu in corsa per Rai

di **Antonella Baccaro e Fiorenza Sarzanini**

Corruzione in atti giudiziari. Questa l'accusa che ha portato in carcere Casimiro Lieto, avellinese, classe 1983, autore di trasmissioni televisive come «La Domenica Ventura» con Simona Ventura. Lieto è balzato agli onori delle cronache televisive un anno fa, quando si parlava di un suo approdo alla direzione di Rai, proprio mentre lui era l'autore preferito di Elisa Isoardi, conduttrice della «Prova del cuoco» e, in quel periodo, ancora compagna dell'allora vicepremier Matteo Salvini. La Rai, appresa la notizia dell'arresto, avrebbe già avviato l'iter per la risoluzione del contratto di collaborazione con Casimiro Lieto.

a pagina 23

MILANO SI INDAGA PER OMESSA VIGILANZA

Precipita dalle scale a scuola Grave bimbo di cinque anni

di **Gianni Santucci**

a pagina 19

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

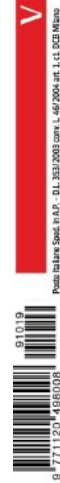
Grillo vuole togliere il voto agli anziani, dunque anche a sé stesso. Dopo una certa età, che si dimentica di precisare, le uniche urne concesse sarebbero quelle cinerarie.

In Italia i veterani dell'esistenza si avvicinano a diventare il gruppo più numeroso. E in democrazia, se la maggioranza preferisce investire in dentiere anziché in biberon, occorre assecondarla, a costo di trasformarci in un immenso ospizio. Ma è davvero così? La provocazione di Grillo, che pure passa per un utopista, mi sembra di un cinismo spaventoso. Secondo lui ogni anziano vota sulla spinta delle convenienze personali immediate. Ne consegue che il destino dell'ambiente gli interessa meno di quello della badante. Ma ogni essere umano è un impasto di interessi e di

Vietato agli anziani

passioni. E anche l'anziano, Grillo ne convenga, è un essere umano. Restringerlo al cliché del vecchietto passatista e borbotone non fa onore al capopopolo (anziano). Vada a spiegare le sue teorie ai congiunti della nonna di Iglesias investita da un SUV, che ha protetto la nipote col proprio corpo e con l'ultimo filo di voce ha detto ai soccorritori: «Pensate alla bambina». O all'ottantenne toscano che si fa 60 chilometri al giorno per portare a scuola un bimbo cieco che non è nemmeno suo parente. La crisi economica, costringendo tanti anziani a sostituirsi allo Stato, li ha già indotti a coniugare i verbi al futuro. Non bisognerebbe impedire loro di votare. Casomai di farsi votare, ma questo è un cattivo pensiero che mi attraversa solo quando vedo Trump.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Dopo l'incontro con gli Usa, **Erdogan** ora fa la voce grossa contro l'Italia: "Danneggiate le nostre relazioni". È il primo **scontro** tra Roma e Ankara



Sabato 19 ottobre 2019 - Anno 11 - n° 288
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 328181 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 14,00 con il libro "Peggio di me"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

Manuale d'uso
"Io, tributarista,
vi racconto come
evadono i miei
clienti più ricchi"

• CERASA A PAG. 8

Nuovo Nazareno
Ora B. e i Verdini
benedicono
(Forza) Italia Viva
alla Leopolda



• SALVINI A PAG. 4

IL COMMENTO
I "GARANTISTI"
DELLO STATUS
QUO SUL FISCO

• LUISELLA COSTAMAGNA
A PAG. 13

Anziani al voto
Grillo "provoca",
18enne e De Masi
gli rispondono

• DELLA SALA
A PAG. 10

LIBRI COL TRUCCO
Boom romanzi
storici: "Occhio
al senno di poi"

• ANGELO MOLICA FRANCO
E MATTEO STRUMIUL

L'oscrittore pa-
Lodovano che
pubblica la
sua ultima
saga "Le sette
dinastie" spiega
come la storia sia
ancora l'ingrediente
principale - e di
successo - dei
romanzi. Lo storico
e scrittore di romanzi
storici Alessandro
Barbero critica
come vengono
risolte le ricostruzioni
storiche in molte
opere letterarie e
nelle fiction
televise.

A PAGINA 22 - 23

ANTI-EVASIONE?
SCONCERTANTE
USCITA DI DI MAIO
& C. CONTRO
CONTE SU LIMITI
AL CASH E MULTE
A CHI NON TIENE IL
POS PER LE CARD.
COSÌ I 2 MATTEO
(E B.) GONGOLANO

**CONTANTI:
I 5 STELLE
PARLANO
COME RENZI**



• D'ESPOSITO, DE CAROLIS
E MARRA A PAG. 2-3

MAFIA Il padre di FI deve scontare 7 anni, sta per uscire dopo 5
Certezza della pena: Dell'Utri
libero con 16 mesi di anticipo

■ Tra sconti e buona
condotta, l'inventore di Forza
Italia condannato per con-
corso esterno in associazio-
ne mafiosa, agli arresti
domiciliari da luglio
per motivi di salute,
sarà fuori a dicembre,
in tempo per il Natale

• PACELLI A PAG. 14



TANGENTE A GIUDICE
Corruzione: Lieto,
l'uomo di Salvini
(e Isoardi) per Rail,
arrestato a Salerno

• IURILLO E ROSELLI A PAG. 9



La cattiveria
Oggi Casa Pound,
la Lega e Berlusconi
saranno per le strade
di Roma. Il sabato
si raccoglie l'umido

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

GLI INDIPENDENTISTI
Barcellona, piazze
di rabbia: scontri,
35 feriti e 10 arresti

• GROSSI E DE MICCO A PAG. 19



FAIDE AMERICANE
Trump è vittima
dei suoi complotti
(e i Dem godono)

• FELTRI A PAG. 21



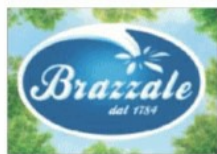
Contanti saluti al MSS

» MARCO TRAVAGLIO

"Renzi Chiedi Scusa",
titolava il Blog delle
Stelle il 16 settem-
bre 2016, in cima a un lungo post
di Luigi Di Maio che elencava "i
10 fallimenti del governo Renzi".
Al punto 8 ("Niente lotta alla
corruzione"), c'era un duro at-
tacco sui favori agli evasori:
"Ha alzato la soglia del contante
sino a 3 mila euro e ha aumentato
tutte le soglie di non punibilità
nella sfera della grande evasio-
ne". Ieri, sullo stesso Blog delle
Stelle, si leggeva a nome diretto
il MSS: "Di fronte alle proposte
contenute in manovra, dal tetto
al contante alla multa sul Pos,
saremmo anche d'accordo se
queste rappresentassero delle
vere misure anti-evasione... Ma
l'inserimento di queste misure
non solo non farebbe recuperare risor-
se, ma addirittura rischia di por-
re questo Governo nello stesso
atteggiamento di quelli del pas-
sato, che pensavano di fare la lot-
ta all'evasione mettendo nel mi-
rino commercianti, professioni-
sti e imprenditori. Un segnale
culturale devastante, se a mag-
gior ragione stiamo ancora cer-
cando l'intesa sul carcere e la
confisca per i grandi evasori,
cioè per coloro che evadono più
di 100 mila euro. Come si può ob-
bligare il titolare di una piccola
attività familiare ad avere il Pos
se poi le commissioni delle ban-
che restano altissime? Lo stesso
limite del contante non ci vede
contrari, ma bisogna mettere in
condizione tutti di poter usare una
carta di credito".

A parte il fatto che mai nes-
sun governo ha "messo nel mi-
rino commercianti, professioni-
sti e imprenditori" evasori
(semmai quelli che pagano
troppe tasse anche per chi le e-
vade), pare che i 5Stelle non
parlino col premier Conte che
essi stessi hanno imposto al re-
calcitrante Pd. E che si è impe-
gnato, in Consiglio dei ministri
e poi in un'intervista al *Fatto* a
ridurre le commissioni sui pa-
gamenti elettronici e a ottenere
da Poste carte prepagate a costo
zero: "Ho sentito gli ammini-
stratori delegati dei principali
gruppi bancari e mi hanno dato
amplie rassicurazioni su que-
sto... a breve saremo in grado di
definire nei dettagli la riduzione
delle commissioni. Sarà coinvol-
to anche il circuito alternativo al
sistema creditizio". Quindi, se il
problema è solo quello delle
commissioni, è un non-proble-
ma. A meno che i 5Stelle non
pensino che il loro premier è un
millantatore. Nel qual caso, lo
dicano. Così, oltre ad apparire i
nuovi alleati di Renzi (e Salvi-
ni) nella difesa dell'evasione, darebbero
pure il segnale - questo sì "de-
vastante" - di opporsi al primo
premier che osa mettere il dito
nella piaga purulenta dell'eva-
sione: una razzia di 110 miliardi
l'anno che cumula furti piccoli,
medi e grandi.

SEGU E A PAGINA 24



IL FOGLIO

quotidiano



Redazione e Amministrazione: Via Vittor Pisani 19 - 20124 Milano, Tel. 02 589090.1

Sped. in Abb. Postale - DL 553/2003 Conv. L. 44/2004 Art. 1, c. 1, DBC MILANO

ANNO XXIII NUMERO 247 EDIZIONE WEEKEND

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

SABATO 19 E DOMENICA 20 OTTOBRE 2019 - € 2,50



ALLORA: IO ATTACCO,
TU SCHIVI, POI MI
DAI UN GANCIO, IO PARO,
POI TI AFFERRO, TU
TI DIVINGOLI E
CI GUARDIAMO
BRUTTO.
SE FACCIAMO
COSÌ
ARRIVIAMO
DI NUOVO
AL 30%
DI SHARE!

MAX
SUCCO DI
POMODOR



il Giornale



SABATO 19 OTTOBRE 2019

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 247 - 1.50 euro*

www.ildigitale.it
ISSN 1120-4371 E-Guide tel. 02/47604001

Oggi «Stile»: sedici pagine dedicate alle punte di diamante della moda

L'EDITORIALE

**EVASORI E VECCHI:
RASTRELLAMENTO DI STATO**
di **Alessandro Sallusti**

Solo un invasato in malafede, o peggio stupido, può sostenere che chi è contro le manette agli evasori è uno a favore dell'evasione. Sarebbe come dire che uno contro la pena di morte è amico degli assassini, che un «no» alla castrazione chimica significa un sì a pedofili e maniaco sessuali. Milan Kundera, quello dell'«Insostenibile leggerezza dell'essere», una volta disse che «la stupidità è avere una risposta per ogni cosa, la saggezza è avere, per ogni cosa, una domanda». Non siamo saggi, ma per sostenere i nostri dubbi nei giorni scorsi abbiamo domandato a questi soloni manettari in salsa grillina: dove mettiamo al gabbio otto milioni di evasori? Chi celebra - e chi paga - 24 milioni di processi tra primo, secondo grado e cassazione? Arrestiamo anche l'operaio, il professore e chiunque arrotondi con lavoretti in nero perché la giustizia non deve guardare in faccia a nessuno?

Domande banali, che ovviamente restano senza risposta. E quindi ma sì, facciamo una bella pulizia non etnica ma etica. Di Maio e Bonafede (ministro della Giustizia) vogliono mandare in campi di concentramento otto milioni di evasori, il loro capo Grillo ieri ha proposto di togliere i diritti civili a tredici milioni di ultra sessantacinquenni: «Non devono più potere votare - ha detto - perché il futuro appartiene ai giovani e non più a loro».

Il conto è presto fatto: per i Cinque Stelle ventuno milioni di italiani (8+13) devono togliersi, in un modo o nell'altro, dai coglioni: disturbano, intralciano, sporcano, dipistano, e soprattutto non votano grillino: che ce li teniamo a fare? È più o meno quello che Hitler pensava degli ebrei, e anche lui aveva trovato una soluzione semplice quanto efficace. L'Italia grillina, come la Germania nazista, si deve avviare alla purificazione della razza e organizza per via parlamentare un mega rastrellamento di Stato per celebrare degnamente gli ottant'anni delle leggi razziali.

Un paradosso? Solo fino a un certo punto. L'ideologia Cinque Stelle, che si salda con quella comunista, rappresenta un pericolo reale per le nostre libertà. C'è poco da scherzare. Questi, gocciola dopo gocciola, stanno riempiendo l'amaro calice che hanno intenzione di farci bere. Una volta si diceva: non moriremo democristiani. Oggi vale la pena di parafrasare: forse moriremo, ma mai grillini. E questo spero sia il senso vero della piazza di oggi a Roma.

MANIFESTAZIONE A ROMA

Tra aperture e veleni centrodestra in piazza

Berlusconi media: comanda Salvini. Meloni: occasione persa
Governo a rischio, i grillini mollano Conte

GUAI GIUDIZIARI

Sentenze pilotate, terremoto in Rai
Arrestato autore della «Prova del cuoco»

Rai a pagina 9

■ Oggi a Roma, in piazza San Giovanni, il centrodestra manifesterà contro la manovra del governo. E mentre Silvio Berlusconi riconosce la leadership di Matteo Salvini («se ha il 30% dei consensi...»), Giorgia Meloni attacca perché sul palco «ci saranno simboli della Lega».

servizi da pagina 2 a pagina 7

VIOLENZA DEL GARANTE SUL BLOG

Delirio Grillo: niente voto agli anziani



Domenico Di Sanzo

L'ultimo delirio di Beppe Grillo sul blog offende milioni di italiani: «Se un 15enne non può prendere una decisione per il proprio futuro, perché può farlo chi questo futuro non lo vedrà?», ovvero gli anziani. Pioggia di reazioni indignate.

con Sorbi a pagina 10

DEMOCRAZIA IN PERICOLO

La pulizia etnica del dittatore a 5 Stelle

di Paolo Guzzanti a pagina 11

RISORSA FONDAMENTALE

Macché inutili: over 65 patrimonio dell'Italia

di Francesco Forte a pagina 11

NUOVO LIBRO DI PORRO

**Tutte le tasse
invisibili
che uccidono
il Paese**



di Nicola Porro

«**L**e tasse invisibili» è un pamphlet che ha la pretesa di affermare che forse è meglio buttare nel cestino i manuali di scienze delle finanze. Non perché essi siano inutili (...) ma perché le tasse e le imposte sono un virus che è mutato negli anni. La loro forma si è adattata al portatore sano, e cioè la Bestia statale, e il suo contagio avviene in forme completamente diverse da quelle un tempo conosciute e studiate. L'imposizione fiscale si è adeguata ai tempi e alle sue mode: oggi la tassa (...)

segue a pagina 8

IL GENETISTA DI HARVARD CHE STUDIA LE DIFFERENZE TRA I POPOLI

Toh, le razze esistono (questione di Dna)

ARRESTI E FERITI

**Barcellona
brucia ancora
E salta anche
il «clasico»**

Roberto Pellegrino

a pagina 13

di Eleonora Barbieri

Essere un ebreo ashkenazita della East Coast americana, per la professione di David Reich comporta alcuni vantaggi: innanzitutto è la prova vivente di che cosa significhi occuparsi di «genetica delle popolazioni», perché il suo gruppo d'origine è, appunto, uno dei più studiati («allo sfimento») dai ricercatori, tanto che lui stesso ha deciso di non sprecare tempo con un test del Dna; quando scrive, e dice, che «è ovvio

che siamo tutti diversi, per forza dobbiamo esserlo», non può essere accusato di perorare teorie razziste; se gli sorge un dubbio di natura etica sul suo lavoro, per esempio se sia lecito andare a disturbare ossa vecchie di migliaia di anni che riposavano nelle loro tombe, per analizzarne il Dna, può rivolgersi allo zio rabbino. Reich di mestiere è professore di genetica alla Harvard Medical School, un pioniere del settore.

a pagina 40



MILANO, È GRAVISSIMO

Bimbo precipita dalle scale a scuola

Paola Fucileri

■ Drama a Milano: un bambino di 5 anni è precipitato dalla tromba delle scale di una scuola elementare al quartiere Bicocca. È in condizioni disperate. I pm indagano per lesioni colpose.

a pagina 17

IL GIORNO

* IL GIORNO CON TUTTOSPORT NON VENDIBILI SEPARATAMENTE - INIZIATIVA VALIDA PER LE PROVINCE DI ALESSANDRIA, ASTI, BIELLA, CUNEO, NOVARA, VERBANIA E VERCELLI

SABATO 19 ottobre 2019
1,50 Euro*

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

ristora
INSTANT DRINKS



Milano, dieci mesi dopo Inter-Napoli

Arrestato l'ultra amico dei camorristi
«Ha investito il tifoso»

Consani e Palma a pagina 16



ristora
INSTANT DRINKS

Di Maio gela Conte: sul fisco sbagli

Nota M5s a difesa delle partite Iva. «Colpire è un segnale devastante». Stop alla stretta sui contanti

Troise e Coppari alle p. 2 e 3

Maggioranza divisa

Chi sta con chi
Lo strano gioco
delle alleanze

Bruno Vespa

Diceva Giulio Andreotti che promuovendo un funzionario faceva 99 contenti e un ingrato. La stessa cosa vale per le manovre economiche fatte in regime di povertà. Chi prenderà 40 euro al mese dal primo luglio prossimo non andrà per santuari a ringraziare il governo, mentre saranno in molti a lamentarsi a voce alta. I lavoratori autonomi, sospettati per ciò stesso di essere evasori, sono in rivolta per le fortissime restrizioni al forfait dei 65mila euro di reddito. Commercianti, artigiani e una fascia di professionisti temono di essere colpiti dalla riduzione del contante e dall'imposizione dei pagamenti elettronici.

Continua a pagina 4



Polidori e commento di Donelli a pagina 6

Renzi galvanizza i suoi

Tutto esaurito
alla Leopolda
Ecco il simbolo
di Italia viva

Fichera e Olivelli a pagina 4

SCONTI E ARRESTI

Caos a Barcellona
Rinviato il match
col Real Madrid

Farruggia a pagina 10

Milano, polemica sui controlli

Bimbo a scuola
precipita
dalle scale
È gravissimo

Vazzana e Prosperetti a p. 8 e 9



Astronauta della stazione internazionale

Due ragazze nello spazio
Passeggiata storica

G. Rossi a pagina 14



Linari emigrata in Spagna: l'Italia non è pronta

La calciatrice fa outing
«I gay? Si nascondono»

Giorgetti a pagina 37





Oggi su Alias

GLI ANNI DEL MALE 1978-1982 Una grande mostra dedicata alla famosa rivista satirica, a Roma dal 26 ottobre al 6 gennaio



Domani su Alias domenica

FEMMINICIDIO, tre case histories dal Rinascimento; «La bufera» di Montale torna commentata; Capa, si riapre il dossier «Miliziano»



La via delle anfe

NARCOTRAFFICO Dal Myanmar alla Thailandia, un giro da 70 miliardi di dollari gestito dal «Chapo asiatico» Battiston, Giordana pagina 10

CON LE MONDIE DIPLOMATIQUE
EURO 2,50

SABATO 19 OTTOBRE 2019 - ANNO XLIX - N° 251

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

il manifesto

quotidiano comunista

oggi con
ALIAS

Istanbul, la conferenza stampa di ieri del presidente turco Erdogan foto Ap



I cinque giorni del Condor

La «tregua di 120 ore» annunciata giovedì da Usa e Turchia nel nord della Siria non è mai iniziata. Le truppe turche fanno strage di civili a Ras al Ain. Anche Amnesty accusa: crimini di guerra. Ma Erdogan rilancia l'ultimatum ai curdi: via entro martedì o l'offensiva sarà più dura

pagina 2,3

La guerra siriana/ 1

Le curde e i curdi combattono anche per noi

GIULIANA SGRENA

I cessate il fuoco concordato da Erdogan con il vicepresidente americano Pence per 120 ore (5 giorni, ne restano 4) non ha impedito all'esercito turco di continuare a colpire obiettivi curdi.

— segue a pagina 15 —

La guerra siriana/ 2

Al via la spartizione etnica

ALBERTO NEGRI

L'atlantismo, quello strategico, dei contrabbandisti valori e principi di libertà e diritto, affonda nel Rojava curdo-siriano, unico esperimento davvero democratico della regione.

— segue a pagina 14 —

La guerra siriana/ 3

Tra memoria, ipocrisia e mistificazione

GINEVRA BOMPIANI

La memoria è una facoltà ambigua, che spesso serve a inchiodarci solo alle comode versioni della nostra storia. E vale anche per comprendere l'attuale tragedia del popolo curdo.

— segue a pagina 15 —

CONTE TRA DUE FUOCHI, I 5 STELLE CHIEDONO UN VERTICE A PALAZZO CHIGI. L'EX PREMIER LI APPOGGIA

Di Maio e Renzi silurano la manovra

Un durissimo comunicato dell'M5s, pubblicato sul blog dei 5 Stelle, chiede di riscrivere l'intera manovra, salvando solo lo stop all'aumento dell'Iva. La lotta all'evasione fiscale non si può fare accanendosi su commercianti e idraulici invece che su colossi finanziari e grandi evasori. Il cuneo fiscale va be-

ne ma i soldi sono troppo pochi e non possono pagarli le Partite Iva. Insomma, tutto da rifare. Poi l'ultimatum: «Senza il voto dei 5 Stelle non si va da nessuna parte». Dall'altra spon-da Renzi annuncia un emendamento per cancellare Quota 100. Il premier da Bruxelles replica: «Quota 100 è un pilastro

della manovra, non si tocca». Ma con i grillini non può essere altrettanto sbrigativo. Chiedono un vertice di maggioranza, Renzi li appoggia e il vertice sarà inevitabile. Intanto arriva il monito dell'Fmi: «Debito italiano troppo alto. Serve un piano credibile a medio termine».

ANDREA COLOMBO A PAGINA 8

Manovra

Perché la plastic tax è cosa buona e giusta

STEFANO CIAPANI

Anche stavolta Confindustria non si è smentita. Appena si è concretizzata la proposta del governo sulla plastic tax sono arrivati pun-

tuali gli strali degli industriali che si sono lamentati del balzello a scapito di imprese e consumatori.

— segue a pagina 5 —

LA CATALOGNA IN MARCIA

Il fiume indipendentista invade Barcellona
La giornata è pacifica, la sera gli scontri

Oltre mezzo milione di persone invadono Barcellona, «per i diritti e per la libertà», contro la sentenza che ha condannato a pene pesantissime i leader dell'indipendentismo catalano. Lo sciopero generale, convocato da due piccoli sindacati, è un'immensa raduno di protesta pacifica dove confluiscono le marce arrivate da tutta la regione. Dal palco gli organizzatori scaldano la piazza: «Preparatevi a difendere e sostenere una dichiarazione di indipendenza». Poi davanti alla procura scoppiano scontri violenti con la polizia, e la sera, come ormai da cinque giorni, il clima si fa di nuovo teso.

BARONE E PISAPIA ALLE PAGINE 4, 5



foto di Costanza Fraia

all'interno

Bologna Sciopero dei riders
licenziati senza preavviso

GIOVANNI STINCO

PAGINA 6

Libano Tassa Whatsapp,
la protesta s'infiamma

MI. GIO.

PAGINA 3

Afghanistan Isis all'attacco,
è strage nella moschea

G. BAT.

PAGINA 3

LEOPOLDA 10

«Italia viva» apre
la sua casetta



Al via la kermesse dell'ex leader del Pd che ora lancia Italia viva. Pienone per l'apertura, più di mille persone restano fuori: «Dire le proprie idee non è un ultimatum al governo. Se non fate i conti con questo popolo è un problema vostro». CHIARI A PAGINA 9

Marco Tedesco
con Alberto Flores d'Arcais
Ghiaccio
Viaggio nel continente che scompare

ilSaggiatore





€ 1,20 ANNO COME N° 288
ITALIA
PREZZO IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20, L. 662/96

Fondato nel 1892



Sabato 19 Ottobre 2019 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A EDIZIONE: "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" - "L'ESPRESSO" - "L'ESPRESSO"

L'allenatore alla vigilia del Verona
Ancelotti: «Insigne ombroso
ma per noi è fondamentale
da De Laurentiis parole forti»

Pino Taormina a pag. 18



I tifosi dopo lo sfogo del presidente
Lorenzino Spaccanapoli
«Una reazione da capitano
oppure a fine anno vada via»

Dario Sarnataro a pag. 19

Caos manovra Di Maio e Renzi sfidano Conte «Va corretta»

M5S: «Senza di noi non si va avanti»
Renzi: «Via Quota 100, subito un vertice»
La rabbia del premier e di Zingaretti

Ajello, Canettieri, Conti, Pappalardo e Pirone alle pagg. 2, 3 e 6

Napoli, se questa è un'università

Vergogna a Lettere:
i ragazzi che studiano
tra sedie rotte e rifiuti

Gennaro Di Biase

Studenti curvi sui libri circondati da una montagna di sedie accatastate, rifiuti vari e varie mobili in disuso: Porta di Massa, sede storica di Lettere e Filosofia della Federico II, Napoli, nel cortile dei cosiddetti «sepolcri». Palazzo Giusto, sede altrettanto storica dell'Oriente a San Giovanni Maggiore, non è messo meglio. Libri e cantieri, cultura e trascuratezza sono nei palazzi secolari delle università del centro storico, anche a Largo San Marcellino e nel Cortile delle Statue di via Paladino, da poco riconsegnato e già «riaccantierato». La Napoli della cultura, come il resto della città, è prestigiosa e trasandata.

In Cronaca



Porta di Massa, sede di Lettere e Filosofia della Federico II: studenti tra sedie rotte e mobili

L'analisi UNA LEGGE SULLE SABBIE MOBILI

Serena Silconi

Con una manovra di bilancio di 30 miliardi di cui "solo" 16 in deficit e 2 e mezzi in minor spesa, il resto delle risorse va trovato dal lato delle entrate.

In un Paese che ha una pressione fiscale tra il 42 e il 43%, però, ci vuole coraggio a dire che le tasse sono belle. Sarà per questo, per trovare un po' di coraggio politico che il governo, prima di mostrare le carte, indora la pillola insistendo sull'«aggravio selettivo» della pressione fiscale, come lo ha chiamato il Presidente del Consiglio Conte, e sull'«ever green» della lotta all'evasione.

Continua a pag. 43

Punto di Vespa IL GOVERNO DEL «COSÌ È SE VI PARE»

Bruno Vespa

Diceva Giulio Andreotti che promuovendo un funzionario faceva 99 scontenti e un ingrato. La stessa cosa vale per le manovre economiche fatte in regime di povertà.

Chi prenderà 40 euro al mese dal primo luglio non andrà per santuari a ringraziare il governo, mentre saranno in molti a lamentarsi a voce alta. I lavoratori autonomi, sospettati per ciò stesso di essere evasori, sono in rivolta per le fortissime restrizioni ai forfai dei 65mila euro di reddito. Commercianti, artigiani e una fascia di professionisti temono di essere colpiti dalla riduzione del contante e dai pagamenti elettronici.

Continua a pag. 43

L'inchiesta/1

Sentenze pilotate spunta l'autore tv vicino alla Lega

Avellino e Salerno, 7 arresti
coinvolti giudice tributario
e Lieto della Prova del cuoco

Angela Troceni

Il «sistema» presso la commissione tributaria di Salerno ha portato ad altri sette arresti per corruzione in atti giudiziari, tra giudici tributari, funzionari, commercialisti ed imprenditori. Altre 10 sentenze «pilotate». Coinvolti giudice del Csm tributario e Casimiro Lieto, autore tv della Rai vicino alla Lega.

A pag. 9 con Colucci



L'autore tv Casimiro Lieto

I verbali

«Arriva il "gollone"
è tutto sistemato»

L'inchiesta/2

Scontri a San Siro «L'ultrà napoletano voleva uccidere»

Tifoso travolto a Milano
la svolta dopo 10 mesi
«Accelerò per investirlo»

Mary Liguori

Nessuno ha collaborato alle indagini, neanche il «fratello» di tifo della vittima. Hanno scelto il silenzio, i depistaggi di fronte alla morte di Daniele Belardinelli, tifoso investito prima di Inter-Napoli. Ieri l'arresto di Fabio Manduca, 39 anni, di Arzano, da subito principale indagato: è accusato di omicidio volontario.

A pag. 12



Il tifoso Fabio Manduca (foto Fb)

I verbali

«Vedrete che finirà
a pane e puparuli»

BADANTE AMICA

**Il Benessere delle persone
al centro delle nostre attività**

La nostra missione è collocare il benessere delle persone al centro delle nostre attività. Badante Amica è assistenza domiciliare, ospedaliera, residenziale per anziani, disabili, minori, malati e supporto morale e psicologico per i familiari. Specialisti nell'assistenza di individui con patologie senili quali: ALZHEIMER - PARANSON - DEMENZA.

Badante Amica, una scelta di serenità per coloro che amiamo, una soluzione per un futuro sereno: la cura per i Nostri cari, con professionalità e dedizione concreta, reale.

Viale John Fitzgerald Kennedy, 371 - 80125 Napoli (NA)
+39 081 2242974 - info@badanteamica.it - www.badanteamica.it

Mezzo milione di indipendentisti in piazza Barcellona a ferro e fuoco rinviata la sfida con il Real



Elena Marisol Brandolini a pag. 11

BIO

AGROVICOLO COLELLA

Richiedi al tuo negoziante

sede operativa:
contrada Aia di Sennetio - Acerra (Na)
Tel/Fax 081 803 3442 www.agrovicolocolella.it
info@agrovicolocolella.it



Il Messaggero



24h € 1,40* ANNO 141-N° 289
ITALIA
Sped. in A.P. 0333/2003 con L. 430/2004 art. 1 c. 1 B33-PM

NAZIONALE



Sabato 19 Ottobre 2019 • S. Laura

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ilmessaggero.it

Evento storico
Una passeggiata
nello spazio
per sole donne
(astronauta)
Riceci Bitti a pag. 23



Festa del cinema
Il docufilm
di Ron Howard
«Pavarotti? Un genio pop»
Ravarino a pag. 24



Il campionato
Lazio, all'Olimpico
l'Atalanta: Inzaghi
sotto esame dopo
la sfuriata di Lotito
Abbate nello Sport



Il Messaggero
BROOM
motori.ilmessaggero.it

Politica industriale
Quel pessimo
segnale
sul caso Ilva

Francesco Grillo

Taranto è una città perfetta. Viverci dentro è come vivere all'interglaciale. La città che incantava Pasolini nel 1959, è, da qualche anno, la perfetta metafora di un Paese che si trascina da un'emergenza ad un'altra senza riuscire a concepire una strategia.

E la notizia appena arrivata di una nuova capriola sulla questione Ilva dimostra, con tutta evidenza, che abbiamo perso, persino, la speranza di risolvere i problemi.

Continua a pag. 20
Canettieri e Orsini a pag. 5

L'altolà di Di Maio a Conte

► Manovra, M5S all'attacco: «Senza di noi non si fa niente. Subito vertice di maggioranza»
Ok di Renzi: ma via Quota 100. Ira del premier: il testo non cambia. La Ue chiede chiarimenti

ROMA La manovra? «Senza il nostro voto non si va da nessuna parte». Di Maio avverte Conte, mentre la Ue chiede chiarimenti. M5S chiede «subito un vertice di maggioranza», ma il premier non intende cedere: «Il testo resta questo, niente figuracce con Bruxelles». Renzi dice ok a un ulteriore vertice, ma a patto che venga eliminata Quota 100. Franceschini: con un ultimatum al giorno il governo cade. Allarme di Zingaretti: sono attacchi irresponsabili.

Bassi, Conti e Di Branco
alle pag. 2, 3 e 4

Il salvataggio torna in bilico

Alitalia, ultimatum dei commissari
«Trattiamo noi oppure si chiude»

Rosario Dimitto

Altolà dei commissari di Alitalia: «Ora trattiamo noi o si chiude, sembrano voler dire nella lettera inviata



ieri al Mise. Dopo sei proroghe, infatti, il salvataggio della compagnia si fa sempre più complicato, per questo si chiede di trattare direttamente con i partner potenziali. A pag. 7

In Europa i detenuti jihadisti

Erdogan: restiamo nel nord della Siria
Alta tensione diplomatica con l'Italia

Cristiana Mangani

Scambio di accuse tra curdi e turchi sulle violazioni al cessate il fuoco, mentre Erdogan annuncia: «Re-



stiamo in Siria». Intanto i Paesi europei annunciano che si riprenderanno i jihadisti. Alta tensione diplomatica tra Italia e Turchia.

A pag. 13

Trovata illiberale

«Siete anziani
niente voto»

Grillo ci prova

Mario Ajello

Si è sempre creduto un po' Aristofane - ma suvia... - Beppe Grillo. Nelle commedie aristofanee, scritte tra il 427 e il 388 avanti Cristo, la vecchiaia viene spesso ridicolizzata, desacralizzata, colta negli aspetti caricaturali ma mai denigrata.

Visto che l'anziano è considerato il cardine della saggezza politica nella Grecia classica e questa impostazione è rimasta in eredità alle democrazie anche moderne. Lo pseudo Aristofane grillante invece, come tutti i falsi epigoni, cerca di strafare.

Continua a pag. 20
Pirone a pag. 9

Mezzo milione in strada: pericolo infiltrati. Salta il match Barça-Real



La rabbia catalana paralizza Barcellona

Un anziano si oppone ai dimostranti nel centro di Barcellona (Foto ANSA/MP)

Brandolini a pag. 14

Sportello, che fatica Un bonus anti-stress ai comunali di Roma

► L'indennità ai dipendenti dell'Anagrafe, ma per rinnovare un documento servono anche tre mesi

Le sette piaghe della città

Lorenzo De Cicco

Indipendenti dell'Anagrafe di Roma incassano un bonus per lo «stress». La fatica? Lavorare agli sportelli, cioè a contatto con gli utenti. Per il Comune parlare con i cittadini è considerato «condizione gravosa».

A pag. 15

Oggi a S. Giovanni
Roma, centrodestra
in piazza tra le liti

Centrodestra in piazza oggi a San Giovanni contro il governo. Ma già alla vigilia è scontro sui simboli tra Lega e FdI. E Forza Italia è divisa.

Pucci a pag. 11

Sentenze pilotate

Arrestato Lieto
il manager Rai
vicino alla Lega

Valentina Errante

L'ex premier Matteo Salvini lo avrebbe voluto alla direzione di Rai 1 o, in alternativa, di Rai 2. E' invece Castimiro Lieto, per anni curatore di programmi Rai, autore de «La prova del cuoco» di Elisa Isoardi e, fino a ieri capoprogetto dell'area daytime di piazza Mazzini, è finito in carcere con l'accusa di corruzione in atti giudiziari.

A pag. 16



francesco renga
l'altra metà tour

03 e 04 NOVEMBRE 2019
AUDITORIUM PARCO DELLA MUSICA
SALA SANTA CECILIA ROMA

INFO FRIENDS AND PARTNERS: FRANCESCORENGA.IT

INIZIO CONCERTI ORE 21

RTL 102.5

PESCI, UN SABATO DA INCORNICIARE

Buongiorno, Pesci! «Un sabato italiano, un sabato qualunque», canta Sergio Caputo. Per voi non è un sabato qualunque, sotto una Luna «doppia» in Gemelli ma che nel corso delle ore si sposta in Cancro e raggiunge con la sua fortuna voi per primi. Anche altri corpi celesti, Venere e Mercurio in prima fila, sono presenti nei punti giusti del vostro cielo. Perfettamente in grado di iniziare una nuova navigazione, che conduce verso l'isola felice dell'amore. Auguri.

© IPRODUZIONE INSERIMENTA
L'oroscopo all'interno

* € 1,20 in Umbria e provincia di Potenza. € 1,40 nelle altre regioni. 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 Tuttamercato € 1,40. In Abruzzo, Il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,20; nel Molise, Il Messaggero • Prima Piano Molise € 1,20; nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,20

il Resto del Carlino

SABATO 19 ottobre 2019
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

ristora
INSTANT DRINKS



Stasera i rossoblu all'Allianz Stadium

**Bologna senza paura
Sfida alla Juventus
con Sinisa in panchina**

Servizi A pagina 36, 37 e in Cronaca



ristora
INSTANT DRINKS

Di Maio gela Conte: sul fisco sbagli

Nota M5s a difesa delle partite Iva. «Colpire è un segnale devastante». Stop alla stretta sui contanti

Troise e Coppari Alle p. 2 e 3

Maggioranza divisa

**Chi sta con chi
Lo strano gioco
delle alleanze**

Bruno Vespa

Diceva Giulio Andreotti che promuovendo un funzionario faceva 99 contenti e un ingrato. La stessa cosa vale per le manovre economiche fatte in regime di povertà. Chi prenderà 40 euro al mese dal primo luglio prossimo non andrà per santuari a ringraziare il governo, mentre saranno in molti a lamentarsi a voce alta. I lavoratori autonomi, sospettati per ciò stesso di essere evasori, sono in rivolta per le fortissime restrizioni al forfait dei 65mila euro di reddito. Commercianti, artigiani e una fascia di professionisti temono di essere colpiti dalla riduzione del contante e dall'imposizione dei pagamenti elettronici.

Continua a pagina 4



Polidori e commento di Donelli a pagina 6

Renzi galvanizza i suoi

**Tutto esaurito
alla Leopolda
Ecco il simbolo
di Italia viva**

Fichera e Ulivelli a pagina 4

Scontri e arresti

**Caos a Barcellona
Rinviato il match
col Real Madrid**

Farruggia a pagina 10

Milano, polemica sui controlli

**Bimbo a scuola
precipita
dalle scale
È gravissimo**

Vazzana e Prosperetti A p. 8 e 9



Astronauta della stazione internazionale

**Due ragazze nello spazio
Passeggiata storica**

G. Rossi a pagina 14



Linari emigrata in Spagna: l'Italia non è pronta

**La calciatrice fa outing
«I gay? Si nascondono»**

Giorgetti a pagina 38



www.herno.it

AUTOURTITI

 Via Amba Alagi 1-35r
 tel. 010-267322

SABATO 19 OTTOBRE 2019

IL SECOLO XIX

ORARIO CONTINUATO
 SERVICE
 h7,30/18,00
 VENDITA
 h9,30/19,00
www.autourtititi.it

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "GENTE" in Liguria, AL e AT. In omaggio "Italia Oggi" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CCXXXII - NUMERO 247, COMMA 20/B, SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50

GNN

GIOVEDÌ IL VIA: GIÀ VENDUTI 180 MILA BIGLIETTI
Leonardo superstar al Louvre
corsa alla mostra da tutto esaurito

MARTINELLI / PAGINA 37



LA PRESENTAZIONE AL FESTIVAL DI ROMA
Ron Howard e il film su Pavarotti:
«La sua vita come un'opera lirica»

LEONE / PAGINA 41



INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 8
Economia-Marketing	Pagina 12
Commenti	Pagina 15
Genova	Pagina 17
Cinema/Tv	Pagina 34/35
Arte	Pagina 37
Sport	Pagina 42

ATTACCHI ANCHE DA RENZI. IL PD: «BASTA MINACCE». OGGI IL CENTRODESTRA IN PIAZZA A ROMA: BERLUSCONI INCORONA SALVINI LEADER

Di Maio contro il tetto al contante: «Pronti a bocciare la manovra»

Il leader M5S: Conte ricordi che lo abbiamo scelto noi. Ma molti parlamentari sono con il premier

La stretta sui contanti e l'obbligo del Pos ha provocato, ieri, un durissimo scontro tra il leader M5S Di Maio e il premier Conte. L'avvertimento lanciato al presidente del Consiglio è pesante: «O cambia la manovra o votiamo contro». Una presa di posizione che ha irritato il Pd: basta minacce. Ma le liti nel governo sono aperte su più fronti: su Quota 100, per esempio il premier deve fronteggiare Renzi. Nel centrodestra Berlusconi incorona Salvini come leader. Ma la leader di Fdi, Meloni, non cista.

BERLINI, GIUBILELLA, MATTINA, LOMBARDO, MARTINI, EMASIOUILLI / PAGINE 2-5

IL COMMENTO

FEDERICO GEREMICCA

IL GOVERNO TORNA A RISCHIARE

Sono ragioni comuni quelle che muovono Luigi Di Maio e Matteo Renzi, che con una perfetta alternanza nei tempi continuano a cannoneggiare il governo del quale hanno voluto la nascita 40 giorni fa.

L'ARTICOLO / PAGINA 15

ROLLI



IL CASO

Mattia Feltri

Se la caccia ai giovani spinge Grillo a togliere il voto agli anziani

Poiché era stato proposto di concedere il voto ai sedicenni e il progetto aveva inebriato tutti, ieri Beppe Grillo ha deciso di riequilibrare la prospettiva: diritto di voto ai sedicenni e divieto di voto agli anziani.

L'ARTICOLO / PAGINA 4

MEZZO MILIONE IN MARCIA



Dopo le condanne esplode la rabbia A Barcellona scontri e feriti

Le manifestazioni di protesta contro le dure condanne ai leader indipendentisti sono culminate a Barcellona nello sciopero generale che ieri è diventato un problema di ordine pubblico, con le fiamme appiccate dai gruppuscoli di incappucciati, scontri e feriti. Una situazione che le autorità catalane non sembrano più riuscire a controllare. I turisti cominciano a cancellare le prenotazioni e la partita Barcellona-Real Madrid, in calendario per sabato prossimo, è stata rinviata a data da destinarsi.

OLIVO / PAGINA 7

IL VERBALE DELL'ASSEMBLEA

Piano Carige, Volpi ha detto sì con metà quote Il no di Malacalza

Published il verbale dell'assemblea sul piano Carige. Giallo su Volpi, presente con quote dimezzate.

G. FERRARI / PAGINA 12



ALLERTA METEO A GENOVA
DA OGGI FINO A LUNEDÌ
NUBIFRAGI E MARE MOSSO

FABIANINI / PAGINA 17



Patrimonio Unesco, il pesto sulle orme del prosecco

Il prosecco è il decimo prodotto italiano patrimonio immateriale Unesco. Il pesto vuole seguirlo nel 2020. ORILLO / PAGINA 11

BUONGIORNO

Vengono qui a frotte, da tutto il mondo, a visitare il Colosseo, Versailles, la Sagrada Família, le tracce della nostra antica grandezza. Ci lasciamo guardare, vanagloriosi, e restiamo a guardare. Ogni cosa ci passa sopra la testa, e la gestione scriteriata della sciagura curda, nella quale noi come i bambini ci siamo nascosti dietro un angolo, per sbucare alle spalle degli adulti e fare bui, è soltanto l'ultima, piccola ma evidente prova di velleità e irrilevanza. Sospendere la vendita delle armi alla Turchia: bui! Non è per prendersela col solito Di Maio, stavolta ci ha persino dato dentro, nel suo piccolo. E' il resto d'Europa che non c'è, che è desolato. Sospendere la vendita delle armi alla Turchia, che ne ha gli arsenali pieni, e ne compra ovunque. Bu! E ora che la questione si accomoda (forse)? Si ricomincia a vendere? Così alla prossima un altro bui? È come se potessimo soltanto scannarci, fra noi europei, o scannarci o niente. Non c'è partita mondiale, economica o geopolitica, nella quale l'Europa abbia un ruolo se non comprimario, dietro agli Stati Uniti, alla Cina e alla Russia. È da quasi ottant'anni che è così: dopo la Seconda guerra mondiale su metà continente hanno spadroneggiato i russi e sull'altra metà gli americani, e la fine della Guerra fredda, con la nascita dell'Ue, sembrava l'opportunità di reinventarsi un destino, oltre secoli di carneficina. Invece siamo rimasti ad aggiustarci la cravatta, mentre le potenze si divorano il pianeta e presto divoreranno anche noi, pezzo a pezzo, se non ci decideremo a diventare qualcosa. Qualcosa di più del museo del mondo.

Il museo del mondo

MATTIA FELTRI

Gioielleria Degola
 Via S. Luca, 4/2 - 1° piano Tel. 010 251 1537

LIQUIDAZIONE TOTALE
PER CHIUSURA ATTIVITA'
FINO AL 31 DICEMBRE

Gioielli, Argenti, Orologi, Pendole, e tanto altro



EMPIRE
 FITNESS CLUB



249€ **149€**
 ABBONAMENTO ABBONAMENTO
 ANNUALE SEMESTRALE
ALL INCLUSIVE

VIENI A TROVARCI IN VIA FIESCHI 63R - GENOVA

€ 2,50* in Italia — Sabato 19 Ottobre 2019 — Anno 155°, Numero 288 — ilsol24ore.com

*solo per gli acquisti edicola e fino ad esaurimento copie in vendita attraverso obbligazioni con Ante e Letteratura - Edicola (Il Sole 24 Ore) e Ante (Edicola) e Ante

Poste Italiane SpA, in A.P. - D.L. 353/2003 conv. L. 46/2004, art. 1, c. 1, D.D. Milano



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo



Decreto fiscale
Rottamazione per
i ritardatari, e-fattura
alla Gdf, solidarietà
negli appalti: prime
indicazioni degli esperti

Il decreto fiscale prova a prendere forma. Dagli esperti del Sole 24 Ore i primi chiarimenti: dalla rottamazione alla fattura elettronica, dalla precompilata Iva alle novità sui carburanti

— Alle pagine 15-19



FTSE MIB 22321,77 -0,24% | SPREAD BUND 10Y 141,70 +2,70 | €/€ 1,1144 +0,28% | BRENT DTD 60,50 +1,00% | **Indici&Numeri** → PAGINE 26-29

Sud, in arrivo i primi 5 miliardi: subito 1,1 a ricerca e Impresa 4.0

LEGGE DI BILANCIO

Provenzano: centrale unica
per i fondi bloccati, da Gdp
più spesa nel Mezzogiorno

Torna il Fondo crescita Pmi,
300 milioni ai Comuni
per le infrastrutture sociali

Nuovo allarme Pmi: il debito
dell'Italia è troppo alto,
ora serve un piano credibile

Nella legge di bilancio entrano le prime tracce del Piano per il Sud con 5 miliardi per i prossimi 5 anni appostati a valere sul Fondo sviluppo. Bonus investimenti, quota premiata per il Mezzogiorno su credito di imposta ricerca e prestiti della "Nuova Sabatini" legati a Impresa 4.0, fondo per le infrastrutture sociali dei Comuni. Il ministro del Sud, Giuseppe Provenzano, spiega le misure per accelerare la spesa dei fondi e sollecita Cassa depositi e prestiti a investire di più nel Mezzogiorno. Intanto per il Fondo monetario l'Italia continua ad avere un problema di debito troppo elevato e quello che serve è un piano credibile nel medio termine, spiega Pdl Thomas, responsabile del Dipartimento europeo del Pmi.

— Servizi alle pagine 2 e 3

L'INTERVISTA

Patuelli (Abi):
tetto unico europeo
per l'uso dei conti

Laura Serafini — a pag. 5

FALCHI & COLOMBE

La lotta al cash
decisiva per battere
l'evasione fiscale

di Donato Masciandaro — a pag. 5

POLITICHE PER LA CRESCITA

IN EUROZONA SERVE UN FONDO INVESTIMENTI

di Giovanni Tria

L'Pmi ha confermato alcuni giorni fa previsioni che indicano una economia globale in forte rallentamento con rischi di peggioramento. Cresce parallelamente anche la preoccupazione riguardante

l'eccesso di liquidità e il diffondersi di tassi di interesse negativi a cui si imputa una crescita dell'indebitamento sia pubblico sia privato allarmante per la stabilità finanziaria.

— Continua a pagina 19



Giovanni Tria,
Già ministro
dell'Economia e
delle Finanze del
primo Governo
Conte

INVESTIMENTI



Forme come lingotti. Il nuovo magazzino Gema per la stagionatura del Parmigiano Reggiano

Nel caveau 170mila forme di Parmigiano

Inaugurato ieri il nuovo Magazzino Generale di Mantova (Modena) per la custodia e la stagionatura del "Parmigiano Reggiano prodotto di montagna". Il nuovo magazzino è stato costruito nel cuore del-

l'Appennino modenese, in una conca naturale a 846 metri di altitudine e di integra armoniosamente con il paesaggio naturale circostante. Custodirà 170mila forme di parmigiano.

Lidia Vesentini — a pag. 10

PANORAMA

SCONTRO SULLA MANOVRA

Alta tensione nella maggioranza, assedio a Conte di M5S e Renzi

Tensioni sulla manovra. Italia viva di Renzi vuole l'abolizione di Quota 100, M5s difende partite Iva e flat tax. La manovra resta un cantiere aperto. Con lungo percorso di completamento dei lavori che dovrà affrontare due passaggi cruciali: il consiglio dei ministri di lunedì in cui si potrebbe tornare a discutere delle questioni aperte, e il cammino parlamentare del decreto fiscale e della legge di bilancio.

— a pagina 2

SIDERURGIA

Ex Ilva, cinque sequestri pesano sulle attività di Taranto

Palmioti — a pag. 9

BANCHE

Popolare Sondrio, dalla Bce no all'acquisto Cassa Cento

La Banca centrale europea (Bce) non ha approvato le modifiche statutarie della Banca popolare di Sondrio per procedere all'acquisizione della Cassa di Risparmio di Cento. Di conseguenza l'operazione non si realizzerà. Lo ha reso noto ieri la banca lombarda.

— a pagina 13

TELECOMUNICAZIONI

Telecom, Salvatore Rossi verso la presidenza

Salvatore Rossi più vicino alla nomina a presidente di Tim. Il Comitato nomine ieri ha dato parere unanime alla sua cooptazione in Cda. L'ex direttore generale di Banca d'Italia sarà cooptato lunedì prossimo alla riunione del board Telecom.

— a pagina 11

GUERRA COMMERCIALE

Scattano i dazi contro la Ue Malmström: reagiremo

La scelta degli Stati Uniti di andare avanti con i dazi punitivi sul caso Airbus non ci lascia altra alternativa che rispondere a tempo debito con le nostre misure relative al caso Boeing. Così la commissaria europea al Commercio, Cecilia Malmström.

— a pagina 21

Rossi: l'Italia non riparte salvo intese Sul taglio al cuneo poco coraggio

CONFINDUSTRIA

Il presidente dei Giovani:
pronti per il green new deal
ma contrari alla plastic tax

«Ci aspettavamo più coraggio. Il Paese non riparte salvo intese». Il presidente dei Giovani di Confindustria Alessio Rossi parla dal convegno di Capri della legge di bilancio come «primo vero banco di prova del governo per mostrare di essere diverso». «Le imprese - aggiunge Rossi - non approvano bilanci salvo intese». Picchio e Viola — a pag. 6



Massimo Doris è amministratore delegato di Banca Mediolanum. Doris è intervenuto ieri a Capri al convegno dei Giovani imprenditori, intervistato dal direttore del Sole 24 Ore, Fabio Tamburini

L'intervista
Massimo Doris
(Mediolanum):
per rilanciare
lo sviluppo
meno tasse
e più consumi

Vera Viola — a pag. 6

Cina, la crescita si ferma al 6% Hong Kong finisce in recessione

CONGIUNTURA

Comincia a pesare
la guerra commerciale
con gli Stati Uniti

La guerra commerciale con gli Usa e i duri scontri di Hong Kong deprimono l'economia cinese. Nel primo trimestre il Pil ha registrato una crescita del 6%, la più bassa degli ultimi trent'anni, mentre l'economia di Hong Kong è entrata in recessione. In vista un pacchetto di stimoli della domanda.

Carrer — a pag. 21

**50
milioni**

Valore in euro della
transazione per il 30% del
capitale del gruppo
Ludovico Martelli, società
fiorentina che controlla il
marchio Proraso

Private equity
Proraso,
il 30% passa
nelle mani
del fondo
cinese
Nuo Capital

Carlo Festa — a pag. 11

Sorgenia, dalle banche paletti per la cessione

ENERGIA

In lizza sei cordate,
focus sul rifinanziamento
del debito da 770 milioni

Stretta finale per la vendita di Sorgenia: in lizza sei cordate, con fondi di private equity, il tandem A2A-Eph, Iren, Acea e Fpl con il

fondo spagnolo Asterion. Ma le banche azionarie chiedono garanzie sul rifinanziamento del debito da 770 milioni: gli istituti, oltre che soci, sono anche finanziatori e spesso sponsor e advisor di alcuni gruppi interessati alla società. In settimana un cda ha chiesto chiarimenti a tutti i potenziali compratori.

Marilgia Mangano — a pagina 12

MARINA MILITARE

Le fregate Fremm di Fincantieri alla conquista del mercato Usa

Celestina Dominelli — a pag. 12

.marketing

SOLUZIONI
PER COMUNICARE
E COMPETERE



Scelte d'acquisto
influenzate
da imballaggi
e confezioni

Giampaolo Colletti — a pag. 24

ACQUISTIAMO LE TUE MONETE D'ORO

MARENGHI	STERLINE	KRUGERRAND
240,00 €	305,00 €	1310,00 €

Ambrosiano
VALUTIAMO E ACQUISTIAMO PREZIOSI
DAL LUNEDÌ AL VENERDÌ DALLE 9.00 ALLE 15.30
AMBIROSIANO SRL - VIA DEL BOLLO 7 - 20123 MILANO TEL. +39 02 495 19 260



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Sabato 19 ottobre 2019 € 1,20

S. Paolo della Croce
Anno LXXV - Numero 288

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 365, tel 06/675.881 * Abbonamenti a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,20
a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,20 - a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50
a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,20

www.iltempo.it
e-mail: direzione@iltempo.it

Il vaffa sorridente degli italiani

San Giovanni Oggi alle 15 Lega, Forza Italia e Fratelli d'Italia insieme contro il governo Salvini suona la carica: «Non fermiamoci e manderemo a casa questi matti tassatori»

di Matteo Salvini

Se i ciottoli di piazza San Giovanni fossero presi per quello che sono, libri di storia, capiremmo che tutto è già scritto qui. Sia il passato delle grandi mobilitazioni del lavoro, quando sindacato voleva dire rappresentanza dei più deboli e non sudditanza alle pretese (...)

segue → a pagina 3

La spallata possibile

di Franco Bechis



Ho visto l'altra sera in tv un paio di ore su Matteo Salvini e la Lega. Nella prima parte lui era un burattino di Vladimir Putin messo in campo per destabilizzare l'intero Occidente. Nella seconda parte invece il capo dell'Internazionale fascio-nazista. Non era un gruppo di pazzi quello che sciorinava queste certezze: c'erano direttori di giornali, conduttori tv e la vera icona di questo mare di banalità: Laura Boldrini. Ma al di là della trasmissione tv (per fare nomi era *Piazzapulita* su La7), quel secondo tema - il Salvini fascio-nazista - è stato un crescendo fino a ieri alla vigilia della manifestazione, dove per la maggiore parte della grande stampa sembra che si trovi solo un gruppo di nostalgici di estrema destra guidati da CasaPound. Ecco, sentire tante e tante di queste corbellerie mi ha fatto vanire una gran voglia di essere in piazza San Giovanni, dove oggi alle 15 sarò come migliaia di altri italiani non solo per il mio mestiere di giornalista. Se questo è il filtro attraverso cui si guarda una parte di popolo che oltretutto ha mostrato di essere la maggioranza del Paese anche se non conta mai un fico secco, non ho dubbi: sono da quella parte. Perché difendo il diritto di chiunque di manifestare se lo fa con modi pacifici e senza violenza sulle cose: due condizioni queste che negli anni sono sempre state patrimonio del centrodestra e assai meno dei compagni di strada e di corteo di chi oggi da sinistra tende sempre a dare lezioni morali a tutti. Le Boldrini dovrebbero guardare con più attenzione le sinistre compagnie di tante manifestazioni di piazza: quelle che scassavano i bancomat degli istituti di credito, le vetrine dei negozi, panchine pubbliche, lampioni e così via divertendosi quando non è accaduto qualcosa di peggio. Si ricordino chi frequentano (...)

segue → a pagina 3

IL TEMPO di Osho



E il Cavaliere incorona Matteo «Ora è il leader del centrodestra»

Antonelli → a pagina 4

«Misure devastanti sul contante»

Manovra in bilico Grillini infuriati all'attacco di Conte



Pietrafitta → a pagina 8

Italia Viva sbarca alla Pisana Gruppo renziano in Regione con l'ex fedelissimo di Zinga

Di Mario → a pagina 9

Riunita ai funerali la coalizione che fu Ultimo miracolo di Bonaiuti Riecco la Casa delle libertà

Solimene → a pagina 6

Rubati mezzi e strumenti, i volontari non possono lavorare. La refurtiva localizzata nel campo di via di Salone L'ombra dei rom sul maxi-furto alla Protezione Civile

Indaga la Corte dei conti

Blitz della Finanza in Ama Sequestrati tutti i verbali

Di Corrado e Novelli → a pagina 17

■ Maxi-furto alla Protezione Civile alla Bufalotta: rubate idrovore, seghe elettriche, generatori e computer. Ma una delle radiotrasmittenti sottratte era rimasta accesa e quindi si è riusciti a geo-localizzarla in via di Salone. I poliziotti del reparto Volanti seguono questa traccia. È probabile che gli autori del furto siano stati i rom che abitano nel campo di via di Salone.

→ a pagina 15

Arrestata una bulgara

Botte, insulti e minacce a mamma e bimbo sul bus

Saracino → a pagina 18

**IL CAMBIO DI STAGIONE
RICHIEDE PIÙ ENERGIA?**

SUSTENIUM PLUS
LA STAGIONE CAMBIA,
L'ENERGIA RESTA!

Di stagione il tuo corpo ha bisogno di più energia? Sustenium Plus ti dà la risposta. Con la sua formula avanzata, ti aiuta a superare la fatica e a rimanere energico tutto l'anno.

Buona TV a tutti

Il traino dei desideri

di Maurizio Costanzo

Chi fa televisione conosce il valore del "traino", ovvero del programma che precede un altro programma. Se il traino è buono, il programma a seguire funziona un po' di più. E così, è vero il contrario. C'è poi da dire che alcuni programmi si allungano più del dovuto (specie se sono in prima serata) e questo crea danno ai programmi della seconda e terza serata. Ad esempio, ma è solo un esempio, "Montalbano", che ha un successo indiscutibile, si allunga sempre di qualche minuto. Il programma che segue "Montalbano" si sente autorizzato a sfiorare di qualche minuto e chi è in terza serata dà appuntamento ai telespettatori dell'alba. L'importante è che tutti abbiano rispetto del lavoro altrui e, nella malaparlata, acquistino un orologio. Mi piace molto Giovanni Floris e il suo "Di martedì", il martedì alle 21,15 su La7. Il numero di politici di rilievo che settimanalmente (...)

segue → a pagina 24

-5
Idee per
Roma

Sabato 19 Ottobre 2019

Nuova serie - Anno 29 - Numero 247 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

* Offerta industriale con Marketing Tg1 Italia Oggi € 1,20 + Marketing Tg1 € 0,90

Uk £ 1,40 - Ch fr. 3,50 €2,00*

Francia € 2,50

* A Salerno e provincia, in abbonamento esclusivo con La Città di Salerno a € 1,30



LEGGI DI BILANCIO

Divieto di compensazione, prestito forzoso da mezzo mld

a pag. 31

ANTIRICICLAGGIO

Confiscati 8 milioni a Ubs, oltre a 2 milioni di sanzione

Prossimo a pag. 34

RESTO AL SUD

Il Bonus esteso alle zone terremotate del Centro Italia

Chiarito a pag. 35

DIRITTO E SPORT

Ora per diventare procuratore sportivo occorre il tirocinio

Gallweich a pag. 37

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

Aiuti - La bozza di decreto legge sul sisma al prossimo cdm

Agerolazioni - Le Fag Enea sulle rettifiche all'ecobonus



Manovra 2020 - L'ultima versione del decreto legge fiscale collegato alla legge di Bilancio

Assegnati i Milano Finanza Insurance & Previdenza Awards per il 2019 ai campioni delle polizze

alle pagg. 24 e 25

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IN EDICOLA



CON

Quote latte, annullate le multe

Il Consiglio di stato ha cancellato le sanzioni non ancora riscosse, perché il metodo scelto dall'Italia per ripartire le quote di produzione era errato

Il Consiglio di stato cancella le multe latte non riscosse, facendo sue le motivazioni con cui la Corte di giustizia europea, il 27 giugno, ha bocciato il metodo di compensazione scelto dall'Italia nel riassegnare le quote non ripartite. Un metodo che non ridistribuisce proporzionalmente le quote tra gli allevatori, che avevano sfilato, ma dava priorità a categorie di operatori condizionati nell'attività di impresa da strutturale debolezza.

Chiariello a pag. 29

Verona vuole il centro di espulsione degli immigrati



Verona si candida per ospitare un centro d'identificazione ed espulsione, l'ottavo in Italia e il primo del Veneto. L'assessore alla Sicurezza della giunta di centrodestra del Comune scaligero, Daniele Polato, ha avanzato la candidatura dopo che gli agenti della polizia di Verona, lo scorso giugno, avevano scortato un cittadino ucraino colpito dal decreto di espulsione sino al centro di permanenza per il rimpatrio di Bari,

a oltre 800 chilometri di distanza. La proposta però è stata accolta con perplessità sia della maggioranza che dell'opposizione. La Lega, forza politica di maggioranza, ha preso le distanze dall'idea di Polato, «il dibattito è surrullo, in quanto non c'è in essere un progetto concreto e il tema non è mai stato affrontato», ha detto il commissario veronese del Carroccio, Nicolò Zavarise.

Costa a pag. 7

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Neppure la pacatezza, l'educazione, la modestia (ha subito corretto un noi con l'Italia) del presidente **Sergio Mattarella** hanno frenato l'irruenza o l'arroganza del presidente **Donald Trump**. E tutto il lato peggiore del presidente statunitense è emerso netto quando ha capito che dietro le buone maniere di Mattarella c'era fermezza assoluta nel condannare la politica dei dazi scelta da Trump per cercare di salvare, nei fatti, il suo slogan «America First», senza rendersi conto che la politica dei dazi sarà sì gradita da una parte nazionalista dei suoi elettori, ma funzionerà come un boomerang proprio per gli Stati Uniti: apparenza più che sostanza perché alla fine la battaglia protezionista frenerà l'economia americana invece di sostenerla. Per questo, forse, dopo l'accusa all'Europa di aver sottratto risorse ai contribuenti americani (non si capisce bene

continua a pag. 2

LUNEDÌ IN EDICOLA



LEOPOLDA 2019

Tra assenze e new entry si apre la kermesse di Renzi

Valentini a pag. 11

► FOCUS PMI

Patent Box « fai da te »

Che cos'è? È un beneficio fiscale che consiste nella possibilità di agevolare i redditi derivanti dallo sfruttamento dei beni immateriali presenti in azienda per conseguire un risparmio di imposta in termini di IRES e di IRAP.

I beni immateriali agevolabili sono costituiti *in primis* dal know how aziendale, inteso proprio come il "saper fare" tipico dell'impresa italiana.

Sapevi che il Decreto Crescita (DL 34/2019) ha semplificato la procedura per godere di tale beneficio, prevedendo l'autodeterminazione del calcolo da parte delle imprese, anche per i ruling non ancora conclusi?

Noverim ti affianca nella determinazione del reddito agevolabile e nella predisposizione della documentazione idonea da conservare in azienda anche al fine di evitare sanzioni.



Per maggiori informazioni:

info@noverim.it | Tel: +39 02 49 75 85 71 | www.noverim.it



* Esclusivamente per la Liguria fino a esaurimento quote in abbonamento esclusivo a «IL SOCCOLO XIX» a euro 1,50 (quando applica il 10% di sconto)

LA NAZIONE

SABATO 19 ottobre 2019
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

ristora
INSTANT DRINKS



Maxi selezione per 21 impiegati a Prato
Concorso comunale
Anche ex politici
in lizza per un posto
Pistoiesi a pagina 19



ristora
INSTANT DRINKS

Di Maio gela Conte: sul fisco sbagli

Nota M5s a difesa delle partite Iva. «Colpirle è un segnale devastante». Stop alla stretta sui contanti

Troise e Coppari alle p. 2 e 3

Maggioranza divisa

Chi sta con chi
Lo strano gioco
delle alleanze

Bruno Vespa

Diceva Giulio Andreotti che promuovendo un funzionario faceva 99 contenti e un ingrato. La stessa cosa vale per le manovre economiche fatte in regime di povertà. Chi prenderà 40 euro al mese dal primo luglio prossimo non andrà per santuari a ringraziare il governo, mentre saranno in molti a lamentarsi a voce alta. I lavoratori autonomi, sospettati per ciò stesso di essere evasori, sono in rivolta per le fortissime restrizioni al forfait dei 65mila euro di reddito. Commercianti, artigiani e una fascia di professionisti temono di essere colpiti dalla riduzione del contante e dall'imposizione dei pagamenti elettronici.

Continua a pagina 4



Polidori e commento di Donelli a pagina 6

Renzi galvanizza i suoi

Tutto esaurito
alla Leopolda
Ecco il simbolo
di Italia viva

Fichera e Ulivelli a pagina 4 e 5

Scontri e arresti

Caos a Barcellona
Rinviato il match
col Real Madrid

Farruggia a pagina 10

Milano, polemica sui controlli

Bimbo a scuola
precipita
dalle scale
È gravissimo

Vazzana e Prosperetti a p. 8 e 9



Astronauta della stazione internazionale

Due ragazze nello spazio
Passeggiata storica

G. Rossi a pagina 14



Linari emigrata in Spagna: l'Italia non è pronta

La calciatrice fa outing
«I gay? Si nascondono»

Giorgetti a pagina 37



Oggi a € 2,50
con
ROBINSON
LUI D

Sabato
19 ottobre 2019
Anno 44 - N°248

la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Carlo Verdelli



GOVERNO SOTTO STRESS

Fuoco amico su Conte

Il premier assediato dalla coppia Di Maio-Renzi su contanti e Quota 100. Zingaretti gli fa da scudo
Evasione, abbiamo scherzato: dietrofront di M5S e Leu sulle misure per colpire chi sfugge al fisco

Oggi Salvini porta in piazza la sua destra, Berlusconi lo incorona

di Tommaso Ciriaco, Annalisa Cuzzocrea, Goffredo De Marchis e Marco Ruffolo • alle pagine 2, 3 e 4

Oltre la manovra

Il 2020 non sarà bellissimo

di **Alessandro Penati**

Tutti gli occhi sono puntati sulla Finanziaria. Ma il 2020 dipenderà da una congiuntura internazionale che appare precaria. Il World Economic Outlook (Weo) del Fondo monetario internazionale prevede però una ripresa. • a pagina 39

Marce su Roma

Chi si stupisce del fascioleghismo

di **Paolo Berizzi**

L'effetto CasaPound che scuote il centrodestra liberale nella desistenza al sovranismo di Salvini sta alla politica come un fulmine a cielo perturbato sta alla meteorologia: lo registri. Ma poi ti chiedi: perché stupirsi? Di cosa? • a pagina 38

Protesta per le condanne: Sagrada Familia chiusa, niente partita col Real



▲ La protesta Migliaia di manifestanti in marcia in autostrada contro la condanna dei leader secessionisti

500 mila catalani bloccano Barcellona

di **Alessandro Oppes**
• alle pagine 10 e 11

SENZA TREGUA

Nell'ospedale dei bimbi curdi "Queste ferite non si curano"



di **Anthony Loyd**
• a pagina 6

L'appello

15 mila firme "Fermiamo il massacro"



I grandi giornali con Repubblica Sassoli: "La Ue deve ascoltarvi"

di **Alberto D'Argenio**
• a pagina 8

LONGINES®

Info: 800 361 694

Conquest Classic

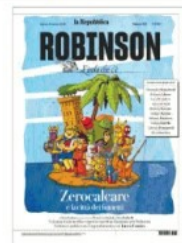
La cultura

Che cosa divide la scienza dalla coscienza

di **Gustavo Zagrebelsky**

Nel tempo della sua prodigiosa esplosione, la scienza ha messo nell'angolo l'etica. Entrambe sono nella natura dell'essere umano, ma l'una procede indipendentemente dall'altra. Corre per le sue strade la prima, la seconda annaspa. "L'uomo è antiquato", s'è detto per indicare questa condizione. • a pagina 41

Da oggi Robinson



Zerocalcare
"I miei fumetti sono libertà"

Il racconto

Quando Marte disse stop alla guerra

di **Stefano Benni**

Ares, il dio dei conflitti bellici, riceve sul Monte Olimpo Trump, Putin, Johnson e altri leader politici (compreso Di Maio) per parlare della fornitura di armi alla Turchia e della guerra in Siria. Dopo i colloqui, sul caso curdo prende una decisione clamorosa. • alle pagine 42 e 43

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/4982393 - Sped. Abb.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C.
Milano - via Nervesa, 21 - Tel. 02/574941,
e-mail: pubblicit@amanzoni.it

Prezzi di vendita all'estero: Austria, Germania € 2,20 - Belgio, Francia,
Isole Canarie, Lussemburgo, Malta, Grecia, Monaco P., Olanda, Slovenia € 2,50
Croazia KN 19 - Regno Unito GBP 2,20 - Svizzera CHF 3,50

con DVD
Le Stelle della Danza
€ 12,40

NZ

Leonardo Corsa al biglietto per la grande mostra del Louvre

LEONARDO MARTINELLI - PP. 24-25

Cinema Pavarotti superstar nel film di Ron Howard

CAPRARÀ E MATTIOLI - P. 26



Giro d'Italia Anteprima del tracciato Partenza da Budapest, tante salite

GIORGIO VIBERTI - P. 34



LA STAMPA

SABATO 19 OTTOBRE 2019



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (CON TUTTOLIBRI) II ANNO 153 II N. 286 II IN ITALIA II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it

GNN

IL BLOG DELLE STELLE ATTACCA: SE LA MANOVRA NON CAMBIA VOTIAMO CONTRO. MA I GRILLINI SI SPACCANO

Contanti, Di Maio minaccia Conte

Il leader M5S: si ricordi che a Chigi lo abbiamo messo noi. Il premier ribatte: poteva telefonarmi

UN FAVORE ALL'OPPOSIZIONE

GOVERNO NUOVAMENTE A RISCHIO

FEDERICO GEREMICCA - P. 23

È guerra fredda tra Di Maio e Conte. Il M5S avverte il premier: «Cambi la manovra o voteremo contro». E il ministro degli Esteri aggiunge: «Si ricordi che a Palazzo Chigi lo abbiamo messo». Molti parlamentari grillini si schierano col professore. Il Pd: basta con le minacce. **SERVIZI** - PP. 2-5

"VIA IL DIRITTO DI VOTO"

Grillo ora vuole rottamare gli anziani

AMABILE E FELTRI - P. 6

CENTRODESTRA A SAN GIOVANNI

Berlusconi incorona Salvini Azzurri divisi

AMEDEO LA MATTINA - P. 5

Barcellona, esplode la rabbia catalana



Scontri con la polizia dopo le condanne dei separatisti catalani

FRANCESCO OLIVO - BARCELONA

Barcellona è infuocata, e non è una metafora. Le manifestazioni di protesta contro le condanne ai leader indipendentisti sono culminate in una giornata complicata, con le fiamme appiccate dai gruppuscoli di incappucciati. - P. 12

Tassa su WhatsApp, Libano in piazza



Uomini e donne, di tutte le religioni, si sono riversati per le strade di Beirut

GIORDANO STABILE - INVIATO A BEIRUT

Il fumo dai cassonetti si alzava ancora quando verso mezzogiorno i primi cortei hanno cominciato scendere verso piazza dei Martiri, Riad al-Sohl, davanti al quartiere dei ministeri, ai piedi del Gran Serail sede del governo. - P. 12

STAMPA PLUS ST+

EUROPA

ALESSANDRA RIZZO

Brexit, il giorno della verità a Westminster

P. 10



COMMERCIO

FRANCO GIUBILEI

Partiti i dazi Usa È allarme rosso per il Parmigiano

P. 7

COMMENTO DI MONTANINO - P. 23



LE STORIE

VALENTINA FASSIO

Alla ricerca di cimeli appartenuti ai garibaldini astigiani

P. 32

ROBERTO LODIGIANI

Novara, i medici dell'Asl bloccano la cena a base di nutrie

P. 32



BUONGIORNO

Vengono qui a frotte, da tutto il mondo, a visitare il Colosseo, Versailles, la Sagrada Família, le tracce della nostra antica grandezza. Ci lasciamo guardare, vanagloriosi, e restiamo a guardare. Ogni cosa ci passa sopra la testa, e la gestione scriteriata della sciagura curda, nella quale noi come i bambini ci siamo nascosti dietro un angolo, per sbucare alle spalle degli adulti e fare bui, è soltanto l'ultima, piccola ma evidente prova di velleità e irrilevanza. Sospendere la vendita delle armi alla Turchia: bui! Non è per prendersela col solito Di Maio, stavolta ci ha persino dato dentro, nel suo piccolo. E' il resto d'Europa che non c'è, che è desolante. Sospendere la vendita delle armi alla Turchia, che ne ha gli arsenali pieni, e ne compra ovunque. Bui! E ora che la questione si accomoda (forse)? Si ricomincia a vendere? Così alla prossima un altro bui? E' come se potessimo soltanto scannarci, fra noi europei, o scannarci o niente. Non c'è partita mondiale, economica o geopolitica, nella quale l'Europa abbia un ruolo se non comprimario, dietro agli Stati Uniti, alla Cina e alla Russia. E' da quasi ottant'anni che è così: dopo la Seconda guerra mondiale su metà continente hanno spadroneggiato i russi e sull'altra metà gli americani, e la fine della Guerra fredda, con la nascita dell'Ue, sembrava l'opportunità di reinventarsi un destino, oltre secoli di carneficine. Invece siamo rimasti ad aggiustarci la cravatta, mentre le potenze si divorano il pianeta e presto divoreranno anche noi, pezzo a pezzo, se non ci decideremo a diventare qualcosa. Qualcosa di più del museo del mondo. —

Il museo del mondo

MATTIA FELTRI





181345 Ch 19 1005
Fascia € 6,00



Scopri le idee di investimento di domani su www.fidelity-italia.it

CLASSIFICA CHI VINCE NEI FONDI PENSIONE

IN ALLEGATO



MILANO FINANZA

www.milanofinanza.it



Scopri le idee di investimento di domani su www.fidelity-italia.it

€ 4,20 + € 3,00* Sabato 19 Ottobre 2019 Anno XXXI - Numero 207

* Questa settimana con Milano Finanza in abbinamento obbligatorio ed esclusivo con il libro Collecting Art e € 7,20 (Milano Finanza € 4,20 + Libro € 3,00)

Classedizioni Spedisci in A.2 art. 1 e L. 46/04 DCB Milano

DAI RENDIMENTI NEGATIVI AI CYBER-RISCHI, LE PAROLE-CHIAVE DELL'EVENTO DEDICATO AL SETTORE Speciale Milano Festival delle Assicurazioni

RISPARMIO *Al via la nuova emissione di Buoni del Tesoro Italia. Ma ci sono quotate che, per rischio e cedole, rappresentano un porto più sicuro. E da qui a fine anno...*



Perché le azioni sono i nuovi Btp

ORSI & TORI
DI PAOLO PANERAI

Neppure la pacatezza, l'educazione, la modestia (ha subito corretto un noi con l'Italia) del presidente Sergio Mattarella hanno frenato l'irruenza e l'arroganza del presidente Donald Trump. È tutto il lato peggiore del presidente statunitense è emerso netto quando ha capito che la politica dei buoni maniere di Mattarella c'era fermezza assoluta nel condannare la politica dei dazi scelta da Trump per cercare di salvare, nei fatti, il suo slogan «America First», senza rendersi conto che la politica dei dazi sarà sì gradita da una parte nazionalista dei suoi elettori, ma funzionerà come un boomerang proprio per gli Stati Uniti: apparenza più che sostanza per-

ché alla fine la battaglia protezionista frenerà l'economia americana invece di sostenerla. Per questo, forse, dopo l'accusa all'Europa di aver sottratto risorse ai contribuenti americani (non si capisce bene come, forse voleva dire posti di lavoro se si riferiva agli aiuti di Stato dei Paesi europei azionisti di Airbus) ha aggiunto, quasi a ricercare un po' di simpatia da Mattarella, che il ricavo dei dazi imposti al Vecchio continente saranno distribuiti agli americani. Se per caso Trump, da studente di economia, avesse sostenuto questa tesi sarebbe stato bocciato non solo ad Harvard ma in una qualsiasi università del mondo. Si potrebbe dire: chi se ne frega dell'ignoranza di Trump. Il fatto è che dopo quella sparata ha fatto sapere che sarebbe stato cercato il modo per danneggiare il meno possibile l'Italia. Già, una *capitatio benevolentiae* al cubo, che certo non ha modificato le posizioni, fermissime, di Mattarella. Una vera lezione di educazione e dignità. Ma una dichiarazione, quella di

GOVERNO
I vostri soldi e la manovra, dalla A alla Z

DINASTIE LITIGIOSE
L'ultima carta dell'Ingegnere

PARLA PARZANI
Come cambiano i board in Italia

PIANO UNICREDIT
Ecco la nuova squadra di Mustier



COIMA REAL ESTATE FORUM 2019, VIII Edizione
SCENARIO DEL MERCATO IMMOBILIARE ITALIANO
Milano, Fondazione Riccardo Catella - 24 ottobre 2019, ore 10.00

Benvenuto e introduzione

• PIERFRANCESCO MARAN
Assessore a Urbanistica, Verde e Agricoltura, Comune di Milano

• MANFREDI CATELLA
Fondatore e Amministratore Delegato, COIMA

Scenario di mercato

Scenario economico globale
• KOMAL SRI-KUMAR
President, Sri-Kumar Global Strategies, Inc.

Mercati immobiliari internazionali
• RUBEN BOS
Vice President, Green Street Advisors

Mercato immobiliare italiano
• GABRIELE BONFIGLIOLI
Managing Director, Investment Management, COIMA

Un codice etico per sviluppare la città del futuro

MEMBRI DEL COIMA CITY LAB

• STEFANO BOERI
Architetto, Stefano Boeri Architetti
• CHRISTOPHER CHOA
Vice President, AECOM
• ELIZABETH DILLER
Founding Partner, Diller Scofidio + Renfro (DS+R)
• CINO ZUCCHI
Architetto, CZA Cino Zucchi Architetti

Moderata: EVELYN LEE
Editor, PERE

Investire nei trend di lungo termine

• WALTER ANEDDA
Presidente, Cassa dei Dottori Commercialisti
• ARNAUD MALBOS
Senior Vice President Investments Europe, Ivanhoe Cambridge
• FABRIZIO PAGANI
Global Head of Economics and Capital Market Strategy, Muzinich & Co. Limited
• MICHEL VAUCLAIR
Chairman, Oxford Properties Group
• RYAN WATSON
Head of European Listed Real Estate, AMP Capital Investors LTD



www.coima.com
Info: +39 02 65 50 661 - forum@coima.com

Italian Cruise Day

Oltre 200 operatori della cruise industry, a partire dai colossi Carnival Corporation, Costa Crociere, Msc Cruises, Royal Caribbean e Silversea Cruises, hanno partecipato a Cagliari alla nona edizione di Italian Cruise Day, il più importante forum dedicato al settore crocieristico ideato e organizzato da Risposte Turismo, la società di ricerca presieduta da Francesco di Cesare. Aperto dagli interventi di Thomas Boardley, segretario generale di Clia Europe, Airam Diaz Pastor, presidente MedCruise, e da Daniele Rossi, presidente **Assoporti**, il forum è stato l'occasione per fare il punto sullo stato salute, eccellente, del settore e le sue prospettive, nonché su alcune tematiche cruciali quali l'innovazione, i modelli di sviluppo degli scali crocieristici e l'impegno per l'ambiente. Particolare interesse hanno ricevuto i dati della nuova edizione dell'Italian Cruise Watch presentati da Risposte Turismo, che in relazione al traffico crocieristico nel Mediterraneo evidenziano una leadership italiana con il 40% di quota di mercato attesa per fine 2019 e che per il 2020 stimano un nuovo record storico nel numero di passeggeri movimentati nei porti italiani (13,07 milioni, +6,2% rispetto alle stime già positive formulate per quest'anno). Tra i grandi player emerge qualche preoccupazione per eventuali contraccolpi derivanti da un effetto Brexit sulla clientela britannica nelle crociere nel Mediterraneo. (riproduzione riservata) Egerdon Pelham - epelham@class.it



Roncallo: più binari più Assoporti

Cinzia Garofoli

LA SPEZIA Presidente, quali aggiornamenti ci sono sul problema dell'ultimo miglio, sia ferroviario che stradale? Abbiamo novità soprattutto sulla parte ferroviaria sulla quale stiamo lavorando molto: a La Spezia stiamo rifacendo tutta la parte che riguarda l'interno del porto, cioè la stazione di La Spezia Marittima, implementando i binari che dagli attuali 4 facciamo diventare 9 e soprattutto riusciamo a metterne 2 lunghi 750 metri. Abbiamo poi ottenuto un finanziamento di 5 milioni di euro da RFI per la parte tecnologica della stazione di Migliarina. L'ultimo miglio stradale è una questione più difficile ed i lavori, al contrario di quelli ferroviari, sono meno immediati. Ma nel documento di pianificazione strategica abbiamo ragionato anche su quello ed abbiamo delle idee che devono però ancora passare alla fase progettuale. E sul comparto crociere quali avanzamenti ci sono anche in relazione alla nuova stazione marittima? Per far partire i lavori ovviamente deve essere liberata la Calata Paita; come **AdSP** abbiamo l'impegno di costruire il molo crociere e le Compagnie hanno quello di costruire in quell'area la stazione marittima. Si tratta di un incastro che già nelle previsioni doveva richiedere qualche anno per l'avvio. Nel frattempo però le Compagnie devono prendere in mano tutto il servizio passeggeri con il terminal attuale e le strutture che abbiamo attualmente. La procedura antitrust con la Commissione Europea dovrebbe concludersi, se tutto va bene, entro fine 2019. A quel punto da gennaio 2020 saranno loro a gestire il terminal attuale. Come vede l'ingresso degli armatori nel terminalismo, sia in termini di acquisto che di gestione? Dalla nostra posizione di osservatori vediamo che è una realtà; e si sta andando sempre più verso questa direzione. Succede sempre più spesso che gli armatori siano interessati ai terminal e che cerchino di coprire tutta la catena. Da una parte si tratta di un impoverimento del mercato, nel senso che diventa sempre più stretto il novero dei soggetti che possono governare la catena e nel lungo periodo questa concentrazione potrebbe essere pericolosa. D'altra parte è uno di quei meccanismi contro i quali si può fare poco. La realtà la stiamo osservando tutti. Per quanto riguarda l'offerta terminalistica dei porti dell'Alto Tirreno, ma anche quella del Tirreno in generale: considerando i terminal container esistenti e quelli che stanno nascendo a suo parere esiste il rischio di un eccesso di offerta? Potrebbe essere troppa se non riusciamo ad attrarre altri traffici che ora utilizzano i porti del Nord Europa. Non lo è se invece a fronte di questa nuova offerta riusciamo a captare nuovi traffici. La sfida è di tutti noi, speriamo di coglierla. Riguardo ad **Assoporti**: oggi c'è un nuovo statuto appena varato. Ritiene che riuscirà a superare i problemi che ci sono stati, fra i quali la scissione dei porti del Sud, ed essere di reale supporto alle **AdSP** nello svolgimento delle loro attività? Secondo me sì. **Assoporti** può fare molto: certo tutti noi lo dobbiamo volere. Se non ci impegniamo in questo senso e ci disinteressiamo a quello che **Assoporti** potrebbe fare è difficile poi raggiungere dei risultati. Io ci credo molto; e credo che riuscendo ad arginare i meccanismi di fuga, ma a riportare dentro chi ora non c'è, **Assoporti** possa giocare davvero un ruolo importante nel futuro della portualità.



Bruxelles si prepara a mettere in mora il sistema fiscale delle AdSP italiane

BRUXELLES L'Europa all'assalto del sistema italiano della portualità. I segnali stanno diventando numerosi e le preoccupazioni aumentano. Non è soltanto l'insistenza di Bruxelles sulla tassazione dei canoni demaniali che Assiterminal vedi più sotto contesta duramente. È il criterio più generale secondo il quale Bruxelles sostiene che le **AdSP** vanno tassate nella misura in cui esercitano attività economica. Così come avviene ricorda la commissione UE in Germania, Francia, Spagna e Belgio. Le nostre **AdSP**, che hanno alla base il principio di enti di natura pubblica, per la UE non devono scappare alla tassazione come enti economici. Un interessante approfondimento in merito è stato pubblicato nell'ultimo numero del notiziario digitale Port News a firma di Marco Casale. Vi si conferma anche che il mese prossimo la commissione europea avvierà l'indagine sui porti italiani, destinata quasi certamente a mettere in mora l'Italia. Tempi non brevissimi, ricorda Casale, ma conclusione quasi scontata. A meno che l'Italia non riesca ad avviare un regime di doppia contabilità per le **AdSP**. Una fatica di Sisifo, visto lo stato attuale del sistema dei sistemi dove ogni porto alla fine interpreta come vuole le norme europee (e l'azione di guida del ministero e di **Assoporti** zoppica) ma a parere di Bruxelles indispensabile. Torniamo in particolare ai canoni demaniali. Assiterminal, come già stigmatizzato un anno fa insieme alle altre associazioni e confederazioni del cluster marittimo portuale, esprime preoccupazione e contrarietà in ordine alla tassazione dei canoni demaniali voluta dalla Commissione Europea. Fare apparire le Autorità di Sistema portuale italiane sostiene Assiterminal che sono diverse da quelle degli altri paesi europei sotto i profili istituzionale e fiscale, quali imprese impegnate in attività economiche è giuridicamente sbagliato e controproducente rispetto alla normativa vigente ed alle scelte chiaramente contenute, ancora recentemente ribadite, nella legislazione nazionale. Si rischia di alimentare tentativi di modificare il modello pubblicistico degli enti che amministrano i porti italiani. Considerare l'attività di riscossione dei canoni per concessioni e autorizzazioni introitati dalle **AdSP** alla pari di attività di impresa di diritto privato conclude la nota ha come conseguenza diretta quella di stravolgere l'assetto attuale, creando incertezze nel quadro normativo vigente, in danno anche degli operatori, i quali hanno invece bisogno assoluto di certezze negli assetti istituzionali e normativi di settore per poter continuare ad investire nei porti. Assiterminal chiede quindi al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e all'intero Governo di difendere in sede europea l'attuale assetto normativo che disciplina le **AdSP** e le attività portuali.



Porti 'privatizzati', De Micheli cambia strategia / IL RETROSCENA

La ribellione di buona parte del cluster ha fatto breccia nel cuore del ministero dei Trasporti. In fondo in molti si sono esposti ritenendo che la posizione che gli uffici guidati da Paola De Micheli, fosse di estrema debolezza nei confronti dell' Europa. Così in vista dell' apertura della procedura di infrazione di Bruxelles sul tema delle tasse ai porti, la strategia ora è cambiata. La doppia contabilità ha scatenato una rivoluzione anche per le implicazioni che porta con sé e il passo del Mit adesso è coinvolgere anche i colleghi del Mef per arrivare ad una soluzione che accontenti la Commissione e non snaturi le Authority portuali. E' quello che raccontano diverse fonti sindacali che nelle scorse ore hanno partecipato ad un vertice al ministero. E' un cambiamento netto che presuppone la difesa della natura pubblica delle Autorità portuali. Un assunto che cambia anche il clima in vista di lunedì, quando a Roma inizierà il tavolo di coordinamento dei porti. I presidenti degli scali italiani sono divisi: è noto che ci sia un gruppo che tifa per cambiare le Authority e trasformarle in Società per azioni. Paolo Signorini, il nome più pesante al tavolo di lunedì, è il leader del gruppo dei "privatisti". Anche Pietro Spirito, che governa Napoli e Salerno, è favorevole ad una trasformazione degli enti. Così come Corsini (Livorno) e Di Majo (Civitavecchia). E poi ci sono i contrari: il resto del fronte dei presidenti sostiene invece la natura pubblica delle Authority e dovrebbe così convenire con la linea del ministro che in queste ore sta prendendo corpo. Daniele Rossi invece non si è ancora esposto, non ha scelto tra le due posizioni. Il presidente di **Assoport**, al momento senza Authority dopo la sospensione a Ravenna, ha però poco tempo per decidere da che parte stare. I favorevoli alla "Porto Spa" sperano di accelerare le procedure per rendere più snello il sistema del governo dei porti, magari pensando così di superare anche le difficoltà incontrate in questi anni di gestione. "Ma si illudono" aveva detto il professor Francesco Munari nell' intervista al Secolo XIX/TheMediTelegraph, ribadendo come anche con questa legge c'è chi le opere le porta avanti. Che è un po' come dire che il cuore del problema è chi esercita la governance, non la legge.



Trieste incontra la città-porto cinese di Shenzhen

Incontro in municipio tra un' ampia delegazione di Shenzhen, guidata dal Vicesindaco Ai Xuefeng, e il Sindaco Roberto Dipiazza. Delineate importanti prospettive di collaborazione e una grande volontà di realizzarle

Importanti prospettive di collaborazione e, soprattutto, una grande volontà di realizzarle, si sono delineate ieri in Municipio in un incontro tra un' ampia delegazione della città- porto cinese di Shenzhen , guidata dal Vicesindaco Ai Xuefeng, e il Sindaco Roberto Dipiazza, affiancato per l' occasione dagli Assessori alle Attività Economiche, teatri ed ESOF 2020 Serena Tonel, all' Urbanistica e Ambiente Luisa Polli con il Direttore del Dipartimento Territorio, Economia, Ambiente e Mobilità Giulio Bernetti e dal Presidente del Consiglio Comunale Francesco Di Paola Panteca. Nel corso di un approfondito, lungo colloquio il Sindaco Dipiazza ha illustrato agli ospiti asiatici le principali e più attuali caratteristiche dell' "aspetto" geo-economico e politico del territorio di Trieste, a cominciare dalle attività portuali in crescita, decisamente rafforzate dal potenziamento dei collegamenti ferroviari e favorite dalla profondità dei nostri fondali, e "puntando molto - ha detto Dipiazza - sugli ulteriori incrementi che deriveranno proprio dallo sviluppo della Nuova Via della Seta con la Cina, se riusciremo a organizzarla efficacemente"; non trascurando poi i settori crocieristico e turistico anch' essi in espansione, nonché le nostre eccellenze nella ricerca scientifica. Dopo il Sindaco, l' Assessore all' Urbanistica Luisa Polli ha ragguagliato gli amministratori del "Governo Municipale" di Shenzhen in particolare sulle opportunità offerte dal regime di Zona Franca internazionale vigente nell' area triestina nonché sulle collaborazioni già in essere con altre città portuali nel quadro del Progetto europeo "Portis" al quale peraltro anche la cinese Ningbo partecipa in qualità di membro osservatore. L' Assessore alle Attività Economiche ed ESOF 2020 Serena Tonel ha invece illustrato gli sforzi in atto a Trieste per ancor maggiori "investimenti" nei settori della logistica, della ricerca scientifica, dello "hi-tech" e dell' innovazione in generale, ricordando il prossimo grande appuntamento con il Salone scientifico internazionale di ESOF 2020. Il capo delegazione di Shenzhen, il Vicesindaco Ai Xuefeng, ha dal canto suo evidenziato le principali caratteristiche di una metropoli costiera che conta quasi 20 milioni di abitanti , situata alla foce del Fiume delle Perle e immediatamente confinante con la sottostante Hong Kong, città anch' essa portuale, dove sono attualmente in corso - ha detto - ulteriori grandi costruzioni di strutture marittimo-portuali, ma anche fortemente dedita sia alla logistica che alla crocieristica e al turismo (essendo caratterizzata pure da ampie e belle spiagge, n.d.r.). E proprio in tal senso, lo scopo della visita a Trieste è stato quello - ha spiegato il Vicesindaco Xuefeng - di un incontro fra città al fine di stabilire nuove relazioni economiche e commerciali ma anche scientifiche e tecnologiche - particolarmente nel settore dell' "hi tech" -, nonché turistiche e culturali. A tal fine è "scattato" pure un invito al Sindaco Dipiazza a recarsi in visita quanto prima a Shenzhen. Intanto, dopo l' incontro in Municipio, gli ospiti cinesi hanno compiuto un ampio giro conoscitivo dei diversi aspetti e realtà del nostro territorio, recandosi al Porto Vecchio e all' area del prossimo ESOF, incontrando anche rappresentanti dell' Autorità Portuale e della Regione FVG, e poi al Centro di Fisica Teorica, passando per una visita al Castello di Miramare, e ancora, a Padriciano, al Centro Internazionale di Ingegneria Genetica e Biotecnologia (ICGEB) e all' Area Science Park, con una tappa finale al Sincrotrone "Elettra". Ovunque prefigurando una serie di significativi prossimi sviluppi di rapporti e interscambi reciproci.



Fanghi, la via della legge speciale Comune e Porto con i lavoratori

MESTRE «La legge speciale può essere lo strumento per sbloccare il protocollo fanghi». L'ha suggerito ieri il sottosegretario all'Economia Pier Paolo Baretta intervenendo su una questione che sta agitando sindacati e lavoratori del porto, che a fine mese sciopereranno per tre giorni per sollecitare il Ministero dell'Ambiente a sbloccare il protocollo che impedisce lo scavo dei canali bloccando così l'arrivo di navi al porto. La questione si protrae da tempo ed è deflagrata dopo l'ultima ordinanza della Capitaneria che ha ridotto ulteriormente il pescaggio a 10,20 metri per motivi di sicurezza limitando ulteriormente l'accesso delle navi. Ma perché la legge speciale potrebbe sbloccare l'impasse? Perché la legge, che prevede finanziamenti per la salvaguardia di Venezia ma che è finalizzata anche allo sviluppo economico e industriale, è incardinata nel Comitato a cui partecipa «mezzo governo, la Regione e il Comune», ha ricordato Baretta. «Credo che sia possibile trovare un equilibrio tra necessità di scavare e tutela dell'ambiente» ha proseguito. Che la protesta dei lavoratori sia la protesta di una città lo conferma anche il sindaco Luigi Brugnaro: «Appoggio lo sciopero - ha detto ieri - Dobbiamo fare squadra dimostrando al Ministero che tutta la città si muove all'unisono. Almeno sul futuro del lavoro non dobbiamo dividerci». Fa eco Pino Musolino, presidente dell'Autorità di sistema portuale: «Sono il primo che sciopera con i lavoratori. Non si può perdere il lavoro per motivi esterni al nostro territorio. E non possiamo pensare che ci sia un disegno rispetto ai blocchi che troviamo sarebbe criminale». Ma sono tante le voci a sostegno dei lavoratori portuali. «E' necessaria l'immediata approvazione del protocollo dei fanghi per il quale ad oggi non esiste nessuna tempistica certa - ha rimarcato Gabriele Scaramuzza, segretario regionale Articolo Uno Liberi e Uguali - continuare in questa dilazione equivale a compromettere la competitività dello scalo». Diversa, la prospettiva di Giovanni Andrea Martini, presidente della Municipalità di Venezia che ha invitato a non utilizzare la questione come apripista per un dibattito sullo sviluppo di Porto Marghera che deve fondarsi, piuttosto, su «una vera strategia portuale proiettata nel futuro». (m. ri.)



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la denuncia della filt-cgil

«Le prove per il Mose a Malamocco rischiano di azzerare i traffici portuali»

I sindacati sono preoccupati per l'imminente e nuova ordinanza della Capitaneria di Porto che limita l'accesso alla conca di navigazione dalle 19 alle 5 del mattino per tre giorni da lunedì

Venezia. «Le prossime prove delle paratie del Mose alla bocca di Porto di Malamocco sono l'ultimo colpo basso al porto commerciale che già comincia a perdere traffici a causa del mancato dragaggi». A dare l'allarme è Antonio Cappiello, della segreteria veneziana della Filt-Cgil, che si dice preoccupato per «l'imminente arrivo di una nuova ordinanza della Capitaneria che limiterebbe alle navi con un massimo di 500 tonnellate di stazza l'accesso al canale dei Petroli attraverso la contestata conca di navigazione, nei tre giorni di prove delle paratie delle dighe mobili, previste dalle ore 19 alle 5 del mattino seguente, nei giorni 21 e 24 ottobre e il 4 novembre. La conca di navigazione (collaudata per navi lunghe al massimo 216 metri e larghe 26,6) è stata costruita apposta dal Consorzio Venezia Nuova per permettere l'accesso in laguna da Malamocco delle navi commerciali, è stata più volte contestata in quanto insufficiente a garantire il passaggio delle navi mercantili inferiore alle 25 mila tonnellate di stazza. «Sappiano che la Capitaneria sta per emanare un'ordinanza a proposito delle ennesime prove per il Mose che finirebbe per azzererebbe i traffici commerciali - dice Cappiello - e questo preoccupa non solo i lavoratori ma anche le aziende, cioè i terminalisti, gli spedizionieri e le agenzie marittime, gli autotrasportatori e tutti coloro che lavorano nell'indotto del porto. Se così fosse si tratterebbe di un ulteriore atteggiamento di non collaborazione della Capitaneria di Porto di Venezia e la Corporazione dei Piloti che non fanno il massimo per garantire, pur nella difficile situazione in cui si trova il porto lagunare per i mancati dragaggi, la funzionalità del porto». Si tratterebbe di una seconda ordinanza dopo quella emessa dalla Capitaneria di Porto veneziana qualche settimana fa, con la quale è stato ridotto a 10.20 metri i fondali e l'accesso delle navi nel Canale dei Petroli, mentre dovrebbe arrivare a 12 metri per assicurare il minimo di accessibilità necessario alle navi mercantili. La limitazione del pescaggio è dovuta al fatto che da 24 mesi si aspetta il "Protocollo fanghi" per poter procedere. I sindacati di categoria di Cgil, Cisl, Uil, hanno in programma per questo 3 giorni di sciopero. --Gianni Favarato.



Porti europei uniti per crociere più piccole Venezia cala ancora

Nel 2020 previsto l'1,6 per cento di passeggeri in meno

A. Zo.

VENEZIA Nella splendida, ma piccola, Dubrovnik hanno messo un limite secco: ogni giorno non possono entrare nel centro storico della città più di 4 mila crocieristi. Ad Amsterdam la giunta comunale sta ragionando di una rilocalizzazione del terminal più lontano dal centro della città, visto che quello attuale è a poche centinaia di metri in linea d'aria dal Rijksmuseum. A Palma di Maiorca tre mesi fa ha fatto notizia un manifesto anti-crociere firmato da oltre 10 mila residenti, con un agguerrito comitato «no grandi navi» locale. A Marsiglia e Cannes hanno sottoscritto degli accordi che ricordano il blue flag di Venezia, per l'uso di carburanti più green quando i «giganti del mare» si avvicinano al porto. Sembra di essere in laguna, appunto, e verrebbe da dire che tutto il mondo è paese. O perlomeno l'Europa, dove i porti crociere sono tutti caratterizzati da limiti fisici, spesso incastonati in nuclei urbani antichi e storici e per questo fragili. A luglio il presidente dell'Autorità di sistema portuale di Venezia Pino Musolino aveva lanciato l'idea di una «classe Europa», cioè una categoria di navi da crociera più adatte al contesto dei porti del Vecchio continente, in controtendenza con il gigantismo navale che si sta sviluppando nel mercato oceanico-caraibico. «Quel tipo di gigantismo è finito, il paradigma deve cambiare - commenta Musolino - Dopo 20 anni è ora di innescare un nuovo ciclo, non può più essere il porto a terra a inseguire le compagnie». Ieri mattina a Venezia si è tenuta la prima riunione di questo gruppo di lavoro nascente, che si è poi riaggiornato proprio a Maiorca per gennaio. I delegati degli scali di Amsterdam, Palma di Maiorca, Bergen, Cannes, Dubrovnik, Malaga, Marsiglia Fos (avrebbe dovuto esserci anche Barcellona, bloccata dai tumulti in corso in Catalogna) hanno iniziato a ragionare di compatibilità della crocieristica, sottolineando che si tratta di un settore fondamentale, che crea occupazione e peraltro - hanno tenuto a sottolineare, contro quelle che hanno definito «mistificazioni» - porta un turismo che spende e che è solo una parte ridotta dell'«invasione» di turisti che alcune delle suddette città, Venezia compresa, sopporta ogni giorno. Ma questo non toglie che va affrontato l'aspetto ambientale della crocieristica e anche quello della «accettabilità sociale», visto che ovunque stanno nascendo gruppi «No Nav». In vista del prossimo incontro i porti lavoreranno a un piano d'azione per poi arrivare a un documento comune. Una rivoluzione copernicana per mettere un tetto a un settore che anche in Italia è cresciuto notevolmente da 11 a 12 milioni, ma con i 13 nel mirino. Una crescita che però, conferma lo studio annuale di Risposte Turismo presentato all'Italian Cruise Day, continua a vedere Venezia in controtendenza per lo «stallo decisionale» sul futuro della crocieristica. Lo studio ha infatti stimato che nel 2020 ci saranno un milione e 525 mila crocieristi in laguna, con una riduzione dell'1,6 per cento rispetto al 2019. Al primo posto resta Civitavecchia, con 2,7 milioni, ma Napoli, arrivata a 1,4 (più 3,7 per cento) si sta avvicinando allo scalo lagunare.



Grandi navi in zona industriale e nuovo sbocco a sud per il porto

Il sindaco e il sottosegretario Baretta all'incontro degli ingegneri accelerano sul trasloco dello scalo 'Accesso alle banchine direttamente da Villabona per liberare l'area urbana dal traffico pesante

PAOLO GUIDONE

IL DIBATTITO MESTRE Il maxi-cantiere tra Vega e cavalcavia di via Torino già avviato, la ristrutturazione del cavalcavia superiore di Marghera in partenza e il sogno di spostare a sud tutto il traffico pesante diretto al Porto. La viabilità di questo snodo tra Mestre, Marghera e Venezia si gioca tutta in questi tre interventi, l'ultimo dei quali è stato per ora solo abbozzato dal sindaco Brugnaro. E cioè: utilizzare un' unica porta a sud per i traffici del Porto, liberando tutta la parte verso Mestre e quella zona di cerniera che si sta creando in via delle Macchine. Come? L' idea sarebbe quella di un nuovo asse che, più o meno dal casello autostradale di Villabona scenderebbe verso sud innestandosi su via dell' Elettricità. «Così riusciremmo a smaltire il traffico pesante - ha detto Brugnaro - e questa è l' idea che vogliamo portare in Regione e al ministero delle Infrastrutture. GIOCO DI SQUADRA Sul futuro di Porto Marghera tutti gli attori coinvolti si dicono d' accordo sul principio che fare squadra sia l' unico modo per attuare gli accordi già sottoscritti e far uscire il polo industriale veneziano da quel limbo nel quale si trova oggi, dovuto all' incertezza tra la vocazione turistica e quella industriale. «Il nostro obiettivo come amministrazione è che Porto Marghera diventi un polo logistico e terziario al servizio dell' industria manifatturiera spiega Brugnaro - e ora ci sono tutte le condizioni perché ciò avvenga grazie a una unità di intenti tra istituzioni e categorie economiche. Ma attraverso questa convergenza potremo dare nuovo impulso anche alla portualità turistica, come è stato già indicato dal Comitato. Da Malamocco, attraversando il canale dei Petroli, le grandi navi devono poter attraccare sul canale Nord, nell' aerea dove c' è la Fincantieri, mentre quelle medio piccole devono imboccare il canale Vittorio Emanuele e arrivare alla Marittima, anche se questo gli ambientalisti non lo capiscono». Nella partita sulle grandi navi e sul futuro dell' area portuale, il sindaco non nasconde di vedere nel nuovo esecutivo una sintonia che col precedente Governo era mancata. «Il gioco di squadra è assicurato, oggi ci sono le conoscenze per trovare un punto di equilibrio tra navigabilità e tutela dell' ambiente e mancano solo le risorse da sbloccare utilizzando lo strumento della Legge Speciale - osserva Pier Paolo Baretta, sottosegretario al ministero dell' Economia Bisogna ripartire dal Comitato del novembre 2017 perché in quella occasione fu redatto un atto che valorizza la prima zona industriale come punto di arrivo delle grandi navi». LA RIGENERAZIONE L' occasione per riunire istituzioni e categorie economiche del territorio per ripensare i processi di rigenerazione di Porto Marghera si è presentata ieri mattina al Laguna Palace di Mestre in occasione di un convegno promosso dalla Federazione ordine ingegneri del Veneto, che ha raccolto tre anni di lavoro svolto da un gruppo di ingegneri veneti con l' obiettivo di offrire una serie di spunti e suggerimenti per ridisegnare il futuro dell' area industriale di Marghera. «Gli elementi chiave sono le bonifiche, che devono essere completate dall' ente pubblico, il recupero del patrimonio industriale esistente, la riconnessione tra l' aerea portuale e la città attraverso un avanzato sistema infrastrutturale di terra e di acqua. Infine l' individuazione degli strumenti giuridici ed economici necessari per sostenere questa rigenerazione - ha spiegato Alessandro Bove, coordinatore del gruppo di lavoro - perché Marghera non è un' area industriale decotta ma produce Pil». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



[illegible]

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Con i problemi sociali e con i residenti che iniziano a registrarsi ovunque. Sul tavolo naturalmente anche la questione ambientale e l'interesse comune a ricercare nelle nuove tecnologie soluzioni per ridurre ulteriormente l'impatto del traffico crocieristico, non solo a livello di naviglio ma anche sul fronte dell'indotto che comprende trasporti urbani, navette, taxi. Quello che è stato comunque sottolineato da tutti, è che da ieri non si è aperto un fronte dei porti "contro" le compagnie di crociera. Ma un'azione comune per convincerle a cambiare comunque un modello di sviluppo del traffico crocieristico che rischia di non essere più sostenibile. -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

«Contributo di sbarco di otto euro a persona e uso dello scalo a nord»

VENEZIA. Amsterdam «tasserà» presto i crocieristici con un contributo di 8 euro a persona» appena istituito, «e intanto ha già iniziato a spostare una parte delle navi da crociera dallo scalo della città olandese più a nord, nello scalo di IJmuiden, sulla costa del Mare del Nord. L'obiettivo è quello, ancora una volta, di ridurre l'impatto del traffico e del turismo crocieristico in un porto già trafficatissimo come quello di Amsterdam, come spiega Everhard van den Brakel, manager che si occupa per lo scalo olandese della programmazione e dello sviluppo del traffico crocieristico. «È importante che i porti crocieristici europei sviluppino buone pratiche e strategie comuni» spiega van den Brakel «come si è iniziato a impostare con questo primo incontro a Venezia, perché i problemi sono analoghi per tutti. Per quanto riguarda in particolare Amsterdam, la nostra capacità di accoglimento del traffico crocieristico è di circa 190 attracchi all'anno, ma ci fermiamo a un livello inferiore, intorno alle 180. La decisione di istituire un contributo di 8 euro che ogni crocierista che sbarca ad Amsterdam è tenuto a pagare, nasce dalla necessità da parte della Municipalità di ricavare introiti da un traffico che ha comunque un impatto sul porto e sulla città, anche se i livelli di inquinamento non sono preoccupanti. Ma la decisione è stata vissuta per ora male dalle compagnie di crociera, sia per la rapidità con cui si è deciso di istituire la nuova tassa, sia perché è stata vista come discriminatoria verso altre tipologie di turisti che invece non sono tenute a pagare il contributo. Anche per noi comunque l'impatto dei crocieristi sui flussi turistici complessivi della città resta abbastanza marginale, ma c'è la necessità di regolare il fenomeno». --E.T.

AMSTERDAM
L'EUROPEO DI CROCIERISMO, PRIMA DEL 2020

«Contributo di sbarco di otto euro a persona e uso dello scalo a nord»

Amsterdam, la città più trafficata del mondo per crociere. Il porto olandese è uno dei più grandi del mondo per traffico crocieristico. La città ha una capacità di accoglimento di circa 190 attracchi all'anno, ma ci fermiamo a un livello inferiore, intorno alle 180.

CANNES
FESTIVAL DEL CROCIERISMO, PRIMA DEL 2020

«Due navi al giorno per limitare i turisti in Costa Azzurra»

Cannes, la città più trafficata del mondo per crociere. Il porto francese è uno dei più grandi del mondo per traffico crocieristico. La città ha una capacità di accoglimento di circa 190 attracchi all'anno, ma ci fermiamo a un livello inferiore, intorno alle 180.

DUBROVNIK
FESTIVAL DEL CROCIERISMO, PRIMA DEL 2020

«Dal prossimo anno non più di quattromila crocieristi al giorno»

Dubrovnik, la città più trafficata del mondo per crociere. Il porto croato è uno dei più grandi del mondo per traffico crocieristico. La città ha una capacità di accoglimento di circa 190 attracchi all'anno, ma ci fermiamo a un livello inferiore, intorno alle 180.

DIGITAL meet
L'EUROPEO DI CROCIERISMO, PRIMA DEL 2020

«Due navi al giorno per limitare i turisti in Costa Azzurra»

Cannes, la città più trafficata del mondo per crociere. Il porto francese è uno dei più grandi del mondo per traffico crocieristico. La città ha una capacità di accoglimento di circa 190 attracchi all'anno, ma ci fermiamo a un livello inferiore, intorno alle 180.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

«Due navi al giorno per limitare i turisti in Costa Azzurra»

VENEZIA. Non più di due navi da crociera al giorno possono attraccare al porto crocieristico di Cannes, per limitare l'afflusso turistico e l'impatto sullo scalo della Costa Azzurra. La misura è già in vigore, come spiega Eric Barrat, direttore del Porto di Cannes e anch'egli presente ieri in rappresentanza del suo scalo al primo summit tra le città crocieristiche europee tenutosi a Venezia. Il porto si trova a breve distanza dalla città storica, ma lo scalo per le crociere è spostato in posizione più laterale. «Questo incontro tra i porti crocieristici a Venezia secondo noi è molto importante» spiega Barrat «perché l'unione fa la forza e in questo modo potremmo trattare in modo più autorevole con le compagnie di crociera per ridurre l'impatto del turismo crocieristico sulle città storiche, senza per questo sacrificarlo. A Cannes il porto è controllato dal Comune e questo rende più facile anche gestire la sua attività in relazione alle ricadute sul territorio. Per questo Porto e Comune hanno già stilato insieme una Carta della sostenibilità del traffico crocieristico nella baia di Cannes già recepita della Clia, l'associazione che riunisce le compagnie di crociera. Dal punto di vista ambientale le compagnie si impegnano a utilizzare carburante con una percentuale di zolfo non superiore allo 0,1 per cento, proprio per ridurre l'inquinamento, che è anche se è nei limiti preoccupa la gente dal punto di vista visivo, per i fumi emessi. Questo limite è esteso anche ai bus e ai mezzi che dal porto trasportano poi i crocieristi in città. Anche perché per Cannes, il turismo crocieristico è solo una minima parte di quello presente in città per le sue manifestazioni e non ci serve averne di più». —E. T.

AMSTERDAM
L'UNIONE EUROPEA, PRIMA DEL 2019

«Contributo di sbarco di otto euro a persona e uso dello scalo a nord»



Amsterdam, il porto più grande d'Europa, è uno dei più importanti scali per le crociere in Europa. La città ha adottato misure per limitare l'impatto del turismo crocieristico, come il contributo di sbarco e l'uso dello scalo a nord.

CANNES
FEDERAZIONE EUROPEA DEL TURISMO

«Due navi al giorno per limitare i turisti in Costa Azzurra»



Cannes, il porto più importante della Costa Azzurra, ha adottato misure per limitare l'impatto del turismo crocieristico, come il limite di due navi al giorno e il contributo di sbarco.

BUENOS AIRES
FEDERAZIONE EUROPEA DEL TURISMO

«Dal prossimo anno non più di quattromila crocieristi al giorno»



Buenos Aires, il porto più importante dell'America Latina, ha adottato misure per limitare l'impatto del turismo crocieristico, come il limite di quattromila crocieristi al giorno.

DIGITAL meet
Lunedì 27 ottobre 2019
Scopri | Usa | Cina | Corea

Digitale meet
Lunedì 27 ottobre 2019
Scopri | Usa | Cina | Corea

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

«Dal prossimo anno non più di quattromila crocieristi al giorno»

VENEZIA. Non più di 4 mila croceristi al giorno nella parte storica della perla dell' Adriatico. Dal prossimo anno il porto croato di Dubrovnik attuerà questa limitazione, come spiega Hrvoje Kulusic, general manager dell' Autorità portuale presente ieri all' incontro di Venezia, in rappresentanza del suo scalo. Dubrovnik è un porto di passaggio più che di sosta per il traffico crocieristico, ma la presenza di questo turismo, in aggiunta a quello già esistente comincia a farsi sentire. «C' è un problema di congestione turistica che comincia a preoccupare anche la gente e che va affrontato» spiega Kulusic «e per questo il primo passo, dal 2020, sarà quello di consentire, nel periodo che va da giugno a settembre che non siano presenti contemporaneamente più di quattromila croceristi in città, il che corrisponde più o meno alla presenza di due navi da crociera in contemporanea nel nostro scalo. Circa il 60 per cento dei croceristi visitano Dubrovnik e rappresentano circa il 20 per cento del movimento turistico totale. Dalla prossima estate partiremo appunto con questa limitazione, per verificare se consentirà una migliore gestione dei flussi o se sarà necessario modificarla». Dal punto di vista invece dell' inquinamento prodotto delle navi da crociera a Dubrovnik la situazione non sarebbe invece preoccupante, secondo il manager del porto croato. «Il monitoraggio dell' aria attuato in continuità» spiega, «ci dice che i valori non superano la norma. È importante però che, a partire dall' incontro di Venezia, si sviluppi una politica comune dei porti crocieristici nei confronti delle compagnie di crociera, per gestire meglio il fenomeno». —E.T.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Passeggeri in calo nel 2020 ma Venezia resta leader

Il rapporto di "Risposte Turismo" prevede 1,5 milioni di sbarchi (-1,6% dal 2019) Il porto lagunare dietro Civitavecchia. Costa Crociere conferma il programma

veneziana. Il porto crocieristico di Venezia tiene e per il 2020 si prevede un movimento di 1,52 milioni di passeggeri nello scalo lagunare, con un calo del 1,6% rispetto al 2019. Questo il dato emerso ieri a Cagliari all' Italian Cruise Day dove è stato presentato il rapporto stilato da "Risposte Turismo" che prevede per il 2020 l'anno record per il settore delle crociere con oltre 13 milioni di passeggeri trasportati nei mari italiani, in rialzo del 6% rispetto al 2019. Nonostante il lieve calo, il porto di Venezia si conferma leader con Civitavecchia dove sono previsti 2,7 milioni di passeggeri. Il dato sui passeggeri è confortato anche dalla notizia che Costa Crociere e quindi anche la consorella Aida hanno confermato per la stagione 2020 il programma previsto e quindi il numero delle "toccate" in Marittima. «La stagione 2020 è confermata come da programma», fanno sapere dal quartier generale di Costa a Genova. La decisione della compagnia di crociere che fa parte del gruppo Carnival Cruise conferma il forte appeal dello scalo veneziano e la disponibilità di seguire le indicazioni delle autorità riguardo il problema del passaggio della navi nel bacino di San Marco. In attesa, quindi, di una decisione sul percorso futuro delle grandi navi, le previsioni per il 2020 sono importanti per tutti i lavoratori e le attività economiche legate a questo settore. A questo riguardo sono interessanti i risultati di uno studio realizzato per Costa da Deloitte & Touche, Università di Genova e Università di Amburgo sull'impatto economico generato dai passeggeri nei porti di toccati dalle navi. «Una delle voci più rilevanti per quanto riguarda l'impatto economico a

livello europeo ed italiano del Gruppo Costa», si legge nello studio, «è la spesa generata direttamente dagli ospiti nelle varie tappe della crociera, pari ad un valore medio di 74,60 euro che sale però a 117 nello scalo veneziano, la più alta a livello europeo. Parallelamente, a conferma dell'importanza del settore nella promozione turistica del territorio, il 60% degli ospiti dichiara di voler tornare nelle destinazioni visitate». In particolare per il porto di Venezia, dai dati del 2017, l'impatto economico è stato per Venezia di 159 milioni di euro, a fronte di 814 posti di lavoro generati e dando lavoro a 22 fornitori diretti. Infatti Venezia per molte compagnie rappresenta l'home port, dove vengono caricate sulle navi anche tutte le derrate alimentari che servono per la successiva crociera, generando quindi un forte indotto economico. L'interesse di Costa per Venezia è legato anche al fatto che il gruppo è azionista diretto di Venezia Investimenti, con il 25% delle azioni e quindi, indirettamente, di Venezia Terminal Passeggeri che gestisce la Marittima. Inoltre c'è la collaborazione storica con Fincantieri: la compagnia sta attualmente costruendo nel cantiere di Marghera la nuova Costa Firenze, destinata al mercato cinese nel 2020. --Giulio De Polo BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

le crociere in laguna: manca ancora una soluzione

Incidenti e collisioni sfiorate Per le navi un' estate "calda"

VENEZIA. Se ne discute da anni, ma le Grandi Navi sono ancora lì a solcare il bacino San Marco, nonostante un' «estate di fuoco». E non per via della colonnina di mercurio. A smuovere chi ha il potere di decidere dove far passare i giganti del mare, in un contesto di estrema delicatezza com'è quello veneziano, non sono bastati mesi di passione. Iniziati a giugno, con l'incidente della Msc Opera che si schianta contro la banchina di San Basilio. Risultato: nave fluviale River Countess accartocciata e quattro feriti. Ma soprattutto, con gli occhi della stampa internazionale puntati addosso, la consapevolezza che l'incidente poteva avere conseguenze ben più drammatiche: sia in termini di vite umane, sia in termini di impatto distruttivo sulla città. Cosa sarebbe successo - si sono chiesti in tanti - se l'avarìa fosse capitata davanti palazzo Ducale? La risposta si è limitata a una contromisura: i rimorchiatori in appoggio alle navi sono stati aumentati a tre, al posto di due. Ma a nulla è servito nemmeno la sfiorata collisione di inizio luglio, con la Costa Deliziosa che sbanda pericolosamente a causa delle folate di vento e per un pelo evita uno yacht ormeggiato in riva Sette Martiri. Scene di panico tra i passeggeri dei battelli Actv che hanno assistito alla scena e ulteriore coro di sdegno: perché far partire una nave se le condizioni non lo permettono? Risposta: nuova ordinanza con regole più strette per il semaforo verde in caso di maltempo. Il balletto, poi, è continuato anche sul versante politico. Per l'ex ministro gialloverde delle Infrastrutture, Danilo Toninelli, l'unica soluzione praticabile era quella di far entrare le Grandi Navi dalla bocca di porto di Malamocco e di farle arrivare al terminal di Fusina, nelle banchine dove adesso approdano i traghetti. Solo in caso di necessità, alla banchina Piemonte, la prima dentro la zona industriale. Ne segue uno scontro con il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, e con tutti i sostenitori dell'altra soluzione: il percorso dalla bocca di Porto di Malamocco, attraverso il Canale dei Petroli, con destinazione Marittima via Canale Vittorio Emanuele, per le navi più piccole, e Marghera, canale nord lato nord, per quelle più grandi. Fino alla crisi di governo di agosto, al nuovo esecutivo e al nuovo ministro delle Infrastrutture, Paola De Micheli. E così, ancor a una volta, tutto è da rifare. In attesa della prossima estate di "passione". -E.P.



Affari Italiani

Venezia

Crocieristica: Venezia, al via gruppo lavoro per sostenibilità futura

Venezia, 18 ott. (Adnkronos) - Le delegazioni di sette dei principali porti crocieristici europei - Amsterdam, Palma di Maiorca, Bergen, Cannes, Dubrovnik, Malaga, Marsiglia Fos - si sono riunite oggi a Venezia, presente in qualità di uditor anche un rappresentante dell' International Transport Forum, rispondendo all' iniziativa "Cruise 2030 Call For Action" lanciata nel luglio 2019 dal Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Pino Musolino. Scopo dell' iniziativa, delineare strategie comuni volte ad accrescere la compatibilità fra il settore crocieristico e le realtà urbane e ambientali europee. Le delegazioni hanno riconosciuto l' importanza economica e occupazionale del crocierismo ma, allo stesso tempo, i presenti hanno convenuto sulla necessità di intervenire in modo coordinato per contenere o eliminare i costi esterni connessi a tale fenomeno. Nel corso del meeting, ciascuna realtà portuale ha potuto sottolineare le diverse specificità dei relativi scali e, conseguentemente, le diverse criticità da affrontare e risolvere. Al fine di ottenere un quadro il più preciso, il porto di Venezia ha coinvolto i partecipanti in un' indagine volta a individuare le caratteristiche funzionali e infrastrutturali di ciascuno scalo e, conseguentemente, le relative criticità. Il prossimo meeting si terrà a gennaio 2020 presso il porto di Palma di Maiorca. Nel mentre le delegazioni hanno deciso di lavorare a un piano d' azione con l' obiettivo di giungere al prossimo incontro con un documento condiviso da approvare. Durante l' incontro, le naturali differenze di opinione tra i vari porti si sono subito stemperate quando la discussione ha fatto emergere un sostrato di situazioni e percezioni comuni a tutti i soggetti coinvolti.



Crociere: a Venezia gruppo lavoro europeo su sostenibilità

Incontro delegazioni di 7 scali crocieristici

Delegazioni di sette dei principali porti crocieristici europei - Amsterdam, Palma di Maiorca, Bergen, Cannes, Dubrovnik, Malaga, Marsiglia Fos - si sono riunite oggi a Venezia, presente anche un rappresentante dell'International Transport Forum come uditore, rispondendo all'iniziativa "Cruise 2030 call for action" lanciata a luglio dal Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Pino Musolino. Scopo dell'iniziativa, delineare strategie comuni volte ad accrescere la compatibilità fra il settore crocieristico e le realtà urbane e ambientali europee. Ciascuna realtà portuale ha potuto sottolineare le diverse specificità dei relativi scali e, conseguentemente, le diverse criticità da affrontare e risolvere. Il prossimo meeting si terrà a gennaio 2020 presso il porto di Palma di Maiorca. Le delegazioni hanno intanto deciso di lavorare a un piano d'azione con l'obiettivo di giungere al prossimo incontro con un documento condiviso da approvare. Tra i problemi comuni innanzitutto i limiti fisici che caratterizzano i porti europei, che a differenza di quelli caraibici, ad esempio, sono incastonati in un quadro urbano di impianto antico, di grande interesse storico e artistico e di forte richiamo per il turismo ma, contemporaneamente, anche con una maggiore fragilità. Serve, è stato detto, un naviglio più adeguato alle caratteristiche degli scali portuali gestiti e delle città di riferimento. Il comparto è oggetto spesso di mistificazioni. La crocieristica, ad esempio, genera flussi turistici che sono solo una frazione di quelli che raggiungono le varie destinazioni d'interesse e portano grande ricchezza al territorio. I porti europei coinvolti stanno cercando di ridurre il più possibile l'impatto delle crociere sforzandosi, nel contempo, di mantenere e rilanciare un business che ha enormi ricadute benefiche a livello economico e occupazionale per i territori di riferimento, ricercando nelle nuove tecnologie soluzioni per ridurre ulteriormente l'impronta ambientale del traffico crocieristico, non solo a livello di naviglio ma anche sul fronte dell'indotto. (ANSA).



Portove Cruise 2030: al via gruppo di lavoro sulla crocieristica sostenibile del futuro

(FERPRESS) - Venezia, 18 OTT - Le delegazioni di sette dei principali porti crocieristici europei - Amsterdam, Palma di Maiorca, Bergen, Cannes, Dubrovnik, Malaga, Marsiglia Fos - si sono riunite oggi a Venezia, presente in qualità di uditor anche un rappresentante dell' International Transport Forum, rispondendo all' iniziativa "CRUISE 2030 CALL FOR ACTION" lanciata nel luglio 2019 dal Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Pino Musolino. Scopo dell' iniziativa, delineare strategie comuni volte ad accrescere la compatibilità fra il settore crocieristico e le realtà urbane e ambientali europee. Le delegazioni hanno riconosciuto l' importanza economica e occupazionale del crocierismo ma, allo stesso tempo, i presenti hanno convenuto sulla necessità di intervenire in modo coordinato per contenere o eliminare i costi esterni connessi a tale fenomeno. Nel corso del meeting, ciascuna realtà portuale ha potuto sottolineare le diverse specificità dei relativi scali e, conseguentemente, le diverse criticità da affrontare e risolvere. Al fine di ottenere un quadro il più preciso, il porto di Venezia ha coinvolto i partecipanti in un' indagine volta a individuare le caratteristiche funzionali e infrastrutturali di ciascuno scalo e, conseguentemente, le relative criticità. Il prossimo meeting si terrà a gennaio 2020 presso il porto di Palma di Maiorca. Nel mentre le delegazioni hanno deciso di lavorare a un piano d' azione con l' obiettivo di giungere al prossimo incontro con un documento condiviso da approvare. Durante l' incontro odierno, le naturali differenze di opinione tra i vari porti si sono subito stemperate quando la discussione ha fatto emergere un sostrato di situazioni e percezioni comuni a tutti i soggetti coinvolti. Molte delle istanze comuni dipendono innanzitutto dai limiti fisici che caratterizzano i porti europei che, a differenza di quelli caraibici ad esempio, sono incastonati in un quadro urbano di impianto antico di grande interesse storico ed artistico e, dunque, di forte richiamo per il turismo ma, contemporaneamente, anche caratterizzato da una maggiore fragilità. Per questo motivo, i presenti si sono trovati d' accordo nell' approfondire l' eventualità di progettare un naviglio più adeguato alle caratteristiche degli scali portuali gestiti e delle città di riferimento. Gli spazi a disposizione dei porti europei sono, ugualmente, più ristretti e il rischio di congestione dovuto al traffico acquico e al flusso turistico risulta più elevato di altri porti, situati in altri continenti, in cui le infrastrutture sono più ampie e le vie di accesso sono più agevoli. Tutto ciò influisce notevolmente sull' accettabilità sociale del comparto. Cionondimeno i presenti hanno evidenziato come sia necessario far emergere con forza le reali proporzioni e il relativo impatto di un comparto che è oggetto spesso di mistificazioni. La crocieristica, ad esempio, genera flussi turistici che sono solo una frazione di quelli che raggiungono le varie destinazioni d' interesse e portano, peraltro, grande ricchezza al territorio. La sensibilità nei confronti della sostenibilità ambientale è un' altra caratteristica condivisa da tutte le delegazioni coinvolte. I porti europei coinvolti stanno cercando di ridurre il più possibile l' impatto delle crociere sforzandosi, nel contempo, di mantenere e rilanciare un business che ha enormi ricadute benefiche a livello economico e occupazionale per i territori di riferimento. I presenti hanno confermato l' interesse a ricercare nelle nuove tecnologie soluzioni per ridurre ulteriormente l' impronta ambientale del traffico crocieristico, non solo a livello di naviglio ma anche sul fronte dell' indotto che comprende trasporti urbani, navette, taxi, etc. Per approfondire: il marchio "Cruise2030" Un marchio per contrassegnare in modo forte la mission di Cruise2030: iniziare un percorso per rendere sostenibile la crocieristica minimizzandone gli impatti e, al contempo, ricostruire un clima di serenità che deve essere proprio delle vacanze via mare. Il riferimento alla sostenibilità



della crocieristica - già chiaro nel titolo che cita la scadenza del 2030 posta dalle Nazioni Unite per cambiare modello di sviluppo - si esplicita nel segno identitario in cui sono rappresentate 17 bandiere le cui cromie corrispondono esattamente a quelle scelte per i 17 obiettivi di sostenibilità dell' ONU. In particolare si tratta delle bandiere tipiche del Gran Pavese, la serie di vessilli triangolari esibite sulle navi in momenti di festa.

Il Nautilus

Venezia

CRUISE 2030: AL VIA GRUPPO DI LAVORO SULLA CROCIERISTICA SOSTENIBILE DEL FUTURO

PROSSIMO INCONTRO A GENNAIO A PALMA DI MAIORCA

Venezia-Le delegazioni di sette dei principali porti crocieristici europei Amsterdam, Palma di Maiorca, Bergen, Cannes, Dubrovnik, Malaga, Marsiglia Fos si sono riunite oggi a Venezia, presente in qualità di uditor anche un rappresentante dell'International Transport Forum, rispondendo all'iniziativa CRUISE 2030 CALL FOR ACTION lanciata nel luglio 2019 dal Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Pino Musolino. Scopo dell'iniziativa, delineare strategie comuni volte ad accrescere la compatibilità fra il settore crocieristico e le realtà urbane e ambientali europee. Le delegazioni hanno riconosciuto l'importanza economica e occupazionale del crocierismo ma, allo stesso tempo, i presenti hanno convenuto sulla necessità di intervenire in modo coordinato per contenere o eliminare i costi esterni connessi a tale fenomeno. Nel corso del meeting, ciascuna realtà portuale ha potuto sottolineare le diverse specificità dei relativi scali e, conseguentemente, le diverse criticità da affrontare e risolvere. Al fine di ottenere un quadro il più preciso, il porto di Venezia ha coinvolto i partecipanti in un'indagine volta a individuare le caratteristiche funzionali e infrastrutturali di ciascuno scalo e, conseguentemente, le relative criticità. Il prossimo meeting si terrà a gennaio 2020 presso il porto di Palma di Maiorca. Nel mentre le delegazioni hanno deciso di lavorare a un piano d'azione con l'obiettivo di giungere al prossimo incontro con un documento condiviso da approvare. Durante l'incontro odierno, le naturali differenze di opinione tra i vari porti si sono subito stemperate quando la discussione ha fatto emergere un sostrato di situazioni e percezioni comuni a tutti i soggetti coinvolti. Molte delle istanze comuni dipendono innanzitutto dai limiti fisici che caratterizzano i porti europei che, a differenza di quelli caraibici ad esempio, sono incastonati in un quadro urbano di impianto antico di grande interesse storico ed artistico e, dunque, di forte richiamo per il turismo ma, contemporaneamente, anche caratterizzato da una maggiore fragilità. Per questo motivo, i presenti si sono trovati d'accordo nell'approfondire l'eventualità di progettare un naviglio più adeguato alle caratteristiche degli scali portuali gestiti e delle città di riferimento. Gli spazi a disposizione dei porti europei sono, ugualmente, più ristretti e il rischio di congestione dovuto al traffico acquico e al flusso turistico risulta più elevato di altri porti, situati in altri continenti, in cui le infrastrutture sono più ampie e le vie di accesso sono più agevoli. Tutto ciò influisce notevolmente sull'accettabilità sociale del comparto. Cionondimeno i presenti hanno evidenziato come sia necessario far emergere con forza le reali proporzioni e il relativo impatto di un comparto che è oggetto spesso di mistificazioni. La crocieristica, ad esempio, genera flussi turistici che sono solo una frazione di quelli che raggiungono le varie destinazioni d'interesse e portano, peraltro, grande ricchezza al territorio. La sensibilità nei confronti della sostenibilità ambientale è un'altra caratteristica condivisa da tutte le delegazioni coinvolte. I porti europei coinvolti stanno cercando di ridurre il più possibile l'impatto delle crociere sforzandosi, nel contempo, di mantenere e rilanciare un business che ha enormi ricadute benefiche a livello economico e occupazionale per i territori di riferimento. I presenti hanno confermato l'interesse a ricercare nelle nuove tecnologie soluzioni per ridurre ulteriormente l'impronta ambientale del traffico crocieristico, non solo a livello di naviglio ma anche sul fronte dell'indotto che comprende trasporti urbani, navette, taxi, etc.



Cruise 2030: la crocieristica sostenibile

Massimo Belli

VENEZIA Rispondendo all'iniziativa Cruise 2030 call for action lanciata nel Luglio 2019 dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale Pino Musolino, le delegazioni di sette dei principali porti crocieristici europei Amsterdam, Palma di Maiorca, Bergen, Cannes, Dubrovnik, Malaga, Marsiglia Fos si sono riunite oggi a Venezia. Presente in qualità di uditor anche un rappresentante dell'International Transport Forum. Scopo dell'iniziativa, delineare strategie comuni volte ad accrescere la compatibilità fra il settore crocieristico e le realtà urbane e ambientali europee. Le delegazioni hanno riconosciuto l'importanza economica e occupazionale del crocierismo ma, allo stesso tempo, hanno convenuto sulla necessità di intervenire in modo coordinato per contenere o eliminare i costi esterni connessi a tale fenomeno. Meeting Nel corso del meeting, ciascuna realtà portuale ha potuto sottolineare le diverse specificità dei relativi scali e, conseguentemente, le diverse criticità da affrontare e risolvere. Al fine di ottenere un quadro il più preciso, il porto di Venezia ha coinvolto i partecipanti in un'indagine volta a individuare le caratteristiche funzionali e infrastrutturali di ciascuno scalo e, conseguentemente, le relative criticità. Il prossimo meeting si terrà a Gennaio 2020 presso il porto di Palma di Maiorca. Nel mentre le delegazioni hanno deciso di lavorare a un piano d'azione con l'obiettivo di giungere al prossimo incontro con un documento condiviso da approvare. Durante l'incontro odierno, le naturali differenze di opinione tra i vari porti si sono subito stemperate quando la discussione ha fatto emergere un sostrato di situazioni e percezioni comuni a tutti i soggetti coinvolti. Molte delle istanze comuni dipendono innanzitutto dai limiti fisici che caratterizzano i porti europei che, a differenza di quelli caraibici ad esempio, sono incastonati in un quadro urbano di impianto antico di grande interesse storico ed artistico e, dunque, di forte richiamo per il turismo ma, contemporaneamente, anche caratterizzato da una maggiore fragilità. Per questo motivo, i presenti si sono trovati d'accordo nell'approfondire l'eventualità di progettare un naviglio più adeguato alle caratteristiche degli scali portuali gestiti e delle città di riferimento. Porti europei Gli spazi a disposizione dei porti europei sono, ugualmente, più ristretti e il rischio di congestione dovuto al traffico acqueo e al flusso turistico risulta più elevato di altri porti, situati in altri continenti, in cui le infrastrutture sono più ampie e le vie di accesso sono più agevoli. Tutto ciò influisce notevolmente sull'accettabilità sociale del comparto. Cionondimeno i presenti hanno evidenziato come sia necessario far emergere con forza le reali proporzioni e il relativo impatto di un comparto che è oggetto spesso di mistificazioni. La crocieristica, ad esempio, genera flussi turistici che sono solo una frazione di quelli che raggiungono le varie destinazioni d'interesse e portano, peraltro, grande ricchezza al territorio. La sensibilità nei confronti della sostenibilità ambientale è un'altra caratteristica condivisa da tutte le delegazioni coinvolte. I porti europei coinvolti stanno cercando di ridurre il più possibile l'impatto delle crociere sforzandosi, nel contempo, di mantenere e rilanciare un business che ha enormi ricadute benefiche a livello economico e occupazionale per i territori di riferimento. I presenti hanno confermato l'interesse a ricercare nelle nuove tecnologie soluzioni per ridurre ulteriormente l'impronta ambientale del traffico crocieristico, non solo a livello di naviglio ma anche sul fronte dell'indotto che comprende trasporti urbani, navette, taxi, etc.

The screenshot shows the website of 'Messaggero Marittimo'. At the top, there's a header with the logo 'm sc' and 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL'. Below it, the main navigation bar includes 'Messaggero Marittimo.it' and a search bar. The article title 'Cruise 2030: la crocieristica sostenibile' is prominently displayed. Below the title, there's a sub-headline 'Gruppo di lavoro riunito a Venezia' and a photo of the meeting participants. To the right of the article, there's a sidebar with a newsletter sign-up form and a list of 'ULTIME' (latest) news items, including 'Ecq e la distribuzione del futuro', 'Cruise 2030: la crocieristica sostenibile', 'Anche Palermo nella Top 20 dei porti mediterranei', 'Porti di Genova e Anversa Pedana in Cina', and 'Numeri da record per Nuc crociera'.

Cruise 2030: al via gruppo di lavoro sulla crocieristica sostenibile del futuro. A gennaio 2020 Il prossimo meeting al porto di Palma di Maiorca

Venezia, 18 ottobre 2019 - Le delegazioni di sette dei principali porti crocieristici europei - Amsterdam, Palma di Maiorca, Bergen, Cannes, Dubrovnik, Malaga, Marsiglia Fos - si sono riunite oggi a Venezia, presente in qualità di uditor anche un rappresentante dell' International Transport Forum, rispondendo all' iniziativa "CRUISE 2030 CALL FOR ACTION" lanciata nel luglio 2019 dal Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Pino Musolino. Scopo dell' iniziativa, delineare strategie comuni volte ad accrescere la compatibilità fra il settore crocieristico e le realtà urbane e ambientali europee. Le delegazioni hanno riconosciuto l' importanza economica e occupazionale del crocierismo ma, allo stesso tempo, i presenti hanno convenuto sulla necessità di intervenire in modo coordinato per contenere o eliminare i costi esterni connessi a tale fenomeno. Nel corso del meeting, ciascuna realtà portuale ha potuto sottolineare le diverse specificità dei relativi scali e, conseguentemente, le diverse criticità da affrontare e risolvere. Al fine di ottenere un quadro il più preciso, il porto di Venezia ha coinvolto i partecipanti in un' indagine volta a individuare le caratteristiche funzionali e infrastrutturali di ciascuno scalo e, conseguentemente, le relative criticità. Il prossimo meeting si terrà a gennaio 2020 presso il porto di Palma di Maiorca. Nel mentre le delegazioni hanno deciso di lavorare a un piano d' azione con l' obiettivo di giungere al prossimo incontro con un documento condiviso da approvare. Durante l' incontro odierno, le naturali differenze di opinione tra i vari porti si sono subito stemperate quando la discussione ha fatto emergere un sostrato di situazioni e percezioni comuni a tutti i soggetti coinvolti. Molte delle istanze comuni dipendono innanzitutto dai limiti fisici che caratterizzano i porti europei che, a differenza di quelli caraibici ad esempio, sono incastonati in un quadro urbano di impianto antico di grande interesse storico ed artistico e, dunque, di forte richiamo per il turismo ma, contemporaneamente, anche caratterizzato da una maggiore fragilità. Per questo motivo, i presenti si sono trovati d' accordo nell' approfondire l' eventualità di progettare un naviglio più adeguato alle caratteristiche degli scali portuali gestiti e delle città di riferimento. Gli spazi a disposizione dei porti europei sono, ugualmente, più ristretti e il rischio di congestione dovuto al traffico acquico e al flusso turistico risulta più elevato di altri porti, situati in altri continenti, in cui le infrastrutture sono più ampie e le vie di accesso sono più agevoli. Tutto ciò influisce notevolmente sull' accettabilità sociale del comparto. Cionondimeno i presenti hanno evidenziato come sia necessario far emergere con forza le reali proporzioni e il relativo impatto di un comparto che è oggetto spesso di mistificazioni. La crocieristica, ad esempio, genera flussi turistici che sono solo una frazione di quelli che raggiungono le varie destinazioni d' interesse e portano, peraltro, grande ricchezza al territorio. La sensibilità nei confronti della sostenibilità ambientale è un' altra caratteristica condivisa da tutte le delegazioni coinvolte. I porti europei coinvolti stanno cercando di ridurre il più possibile l' impatto delle crociere sforzandosi, nel contempo, di mantenere e rilanciare un business che ha enormi ricadute benefiche a livello economico e occupazionale per i territori di riferimento. I presenti hanno confermato l' interesse a ricercare nelle nuove tecnologie soluzioni per ridurre ulteriormente l' impronta ambientale del traffico crocieristico, non solo a livello di naviglio ma anche sul fronte dell' indotto che comprende trasporti urbani, navette, taxi, etc.

The screenshot shows the Sea Reporter website with the article title and a group photo of the meeting participants. The article text is partially visible, discussing the meeting in Venice and the upcoming meeting in Palma de Maiorca.

Porto Venezia: Filt, verso sciopero a difesa del lavoro che è prezioso per i portuali e il loro territorio ma anche per l' economia del Paese

(FERPRESS) - Roma, 18 OTT - "È una battaglia di civiltà che guarda avanti, al lavoro ed alla sua difesa e con convinzione e determinazione siamo accanto ai lavoratori". È quanto afferma il segretario nazionale della Filt Cgil Natale Colombo sullo stato di agitazione, proclamato oggi unitariamente da Filt Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti territoriali al porto commerciale di Venezia e Chioggia con l' obiettivo di dichiarare un pacchetto di 72 ore di sciopero. Secondo Colombo "le stime sul lavoro perso e che si perderà non può lasciarci indifferenti e ci impone l' avvio di un percorso che non lascia scelta se non quelle della mobilitazione affinché il Ministero dell' Ambiente proceda rapidamente, per le proprie competenze, ad autorizzare gli interventi utili alla manutenzione ed agli escavi dei fondali. Va rispettato l' ambiente, certamente, ma anche i lavoratori affinché si salvaguardi il lavoro legato ai circa 50mila container che si stimano in meno da qui alla fine dell' anno". "Non possiamo assolutamente consentire - afferma il dirigente nazionale della Filt Cgil - un ulteriore attacco al lavoro ed al porto di Venezia già strozzato da vincoli e limitazioni che ne stanno precludendo lo sviluppo e la competitività. Le limitazioni ai fondali stanno danneggiando l' intero tessuto commerciale del porto e tutte le attività che ruotano intorno ad esso. Faremo sentire la nostra voce e le nostre ragioni ovunque ci sia bisogno di farlo - afferma infine il segretario nazionale della Filt CGIL - perché il lavoro è prezioso non solo per i portuali ed il loro territorio ma per l' economia del nostro sistema paese".



Informare

Venezia

Tre giorni di sciopero nei porti di Venezia e Chioggia

Fit Cisl, Filt Cgil e Ultrasporti sottolineano la necessità di garantire l'accessibilità nautica agli scali

Fit Cisl, Filt Cgil e Ultrasporti hanno deciso l'immediato stato di agitazione di tutti i lavoratori dei porti di Venezia e Chioggia e la proclamazione di uno sciopero di 72 ore. «I porti di Venezia e Chioggia - ha denunciato Marino De Terlizzi, segretario regionale del Veneto di Fit Cisl- sono fondamentali per l'occupazione e l'economia del territorio, ma Ministero dell'Ambiente, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Provveditorato, non assumendo la decisione di procedere alla manutenzione dei canali di entrata al porto, non garantiscono più l'accessibilità nautica». «È - ha sottolineato il segretario nazionale della Filt Cgil, Natale Colombo - una battaglia di civiltà che guarda avanti, al lavoro ed alla sua difesa e con convinzione e determinazione siamo accanto ai lavoratori. Le stime sul lavoro perso e che si perderà non può lasciarci indifferenti e ci impone l'avvio di un percorso che non lascia scelta se non quelle della mobilitazione affinché il Ministero dell'Ambiente proceda rapidamente, per le proprie competenze, ad autorizzare gli interventi utili alla manutenzione ed agli escavi dei fondali. Va rispettato l'ambiente, certamente, ma anche i lavoratori affinché si salvaguardi il lavoro legato ai circa 50mila container che si stimano in meno da qui alla fine dell'anno. Non possiamo assolutamente - ha proseguito Colombo - consentire un ulteriore attacco al lavoro ed al porto di Venezia già strozzato da vincoli e limitazioni che ne stanno precludendo lo sviluppo e la competitività. Le limitazioni ai fondali stanno danneggiando l'intero tessuto commerciale del porto e tutte le attività che ruotano intorno ad esso. Faremo sentire la nostra voce e le nostre ragioni ovunque ci sia bisogno di farlo, perché il lavoro è prezioso non solo per i portuali ed il loro territorio ma per l'economia del nostro sistema paese». «Questa è una crisi paradossale - hanno concluso i sindacati - perché il lavoro non manca, anzi la domanda è in crescita, ma se non si procede alla normale manutenzione di canali e rive il porto chiude».

inforMARE
Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del trasporto

18 ottobre 2019

Tre giorni di sciopero nei porti di Venezia e Chioggia

Fit Cisl, Filt Cgil e Ultrasporti sottolineano la necessità di garantire l'accessibilità nautica agli scali

Fit Cisl, Filt Cgil e Ultrasporti hanno deciso l'immediato stato di agitazione di tutti i lavoratori dei porti di Venezia e Chioggia e la proclamazione di uno sciopero di 72 ore «I porti di Venezia e Chioggia - ha denunciato Marino De Terlizzi, segretario regionale del Veneto di Fit Cisl- sono fondamentali per l'occupazione e l'economia del territorio, ma Ministero dell'Ambiente, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Provveditorato, non assumendo la decisione di procedere alla manutenzione dei canali di entrata al porto, non garantiscono più l'accessibilità nautica».

«È - ha sottolineato il segretario nazionale della Filt Cgil, Natale Colombo - una battaglia di civiltà che guarda avanti, al lavoro ed alla sua difesa e con convinzione e determinazione siamo accanto ai lavoratori. Le stime sul lavoro perso e che si perderà non può lasciarci indifferenti e ci impone l'avvio di un percorso che non lascia scelta se non quelle della mobilitazione affinché il Ministero dell'Ambiente proceda rapidamente, per le proprie competenze, ad autorizzare gli interventi utili alla manutenzione ed agli escavi dei fondali. Va rispettato l'ambiente, certamente, ma anche i lavoratori affinché si salvaguardi il lavoro legato ai circa 50mila container che si stimano in meno da qui alla fine dell'anno. Non possiamo assolutamente - ha proseguito Colombo - consentire un ulteriore attacco al lavoro ed al porto di Venezia già strozzato da vincoli e limitazioni che ne stanno precludendo lo sviluppo e la competitività. Le limitazioni ai fondali stanno danneggiando l'intero tessuto commerciale del porto e tutte le attività che ruotano intorno ad esso. Faremo sentire la nostra voce e le nostre ragioni ovunque ci sia bisogno di farlo, perché il lavoro è prezioso non solo per i portuali ed il loro territorio ma per l'economia del nostro sistema paese».

«Questa è una crisi paradossale - hanno concluso i sindacati - perché il lavoro non manca, anzi la domanda è in crescita, ma se non si procede alla normale manutenzione di canali e rive il porto chiude».

Leggi le notizie in formato "Acrobat Reader", iscriviti al servizio gratuito.

Copra il tuo allegato:

Periodo	Data di arrivo	Data di partenza	Conferma
di 100 destinazioni	18 Oct 2019	19 Oct 2019	Conferma

Informazioni Marittime

Venezia

Dragaggi bloccati, Venezia e Chioggia in sciopero

Lavoro in crisi perché i ministeri non autorizzano l'escavo. Sciopero anche a Genova per il licenziamento di un lavoratore

Due scioperi proclamati in pochi giorni, a Venezia-Chioggia e a Genova. Al centro c'è il lavoro, ma per ragioni diverse. Sullo scalo adriatico è la paralisi della burocrazia a mettere in pericolo i posti di lavoro: non si fanno i dragaggi, i ministeri non autorizzano l'escavo dei fondali e le navi non riescono ad entrare, le merci non si possono scaricare, i servizi saltano e l'indotto delle banchine va in crisi. Dall'altro lato, sull'Alto Tirreno, la protesta, proclamata per il 31 ottobre, è scattata per il licenziamento di un dipendente di Grandi Navi Veloci, senza giusta causa secondo Fit Cisl, Filt Cgil e Uiltrasporti. Venezia e Chioggia «È una crisi paradossale. Il lavoro non manca, anzi la domanda è in crescita, ma se non si procede alla normale manutenzione di canali e rive il porto chiude», spiega Natale Colombo, segretario generale della Filt Cgil. Dalle tre sigle sindacali è stato proclamato uno sciopero di 72 ore, con il giorno ancora da fissare. La ragione è la paralisi dovuta ai mancati dragaggi. I ministeri dell'Ambiente, dei Trasporti e il Provveditorato, spiegano i sindacati, non si assumono la decisione di procedere alla manutenzione dei canali di entrata al porto, soggetti all'insabbiamento sia per la conformazione lagunare della zona che per le dune create dalle eliche delle navi. Uno stop che rappresenta una battaglia di civiltà, secondo Natale Colombo, segretario nazionale di Filt Cgil. «Le stime sul lavoro perso e che si perderà non possono lasciarci indifferenti», spiega. La mobilitazione serve a spronare il ministero dell'Ambiente affinché proceda rapidamente, per le proprie competenze, ad autorizzare gli interventi utili alla manutenzione ed agli escavi dei fondali. Va rispettato l'ambiente, certamente, ma anche i lavoratori affinché si salvaguardi il lavoro legato ai circa 50 mila container che si stimano in meno da qui alla fine dell'anno. Non possiamo assolutamente - ha proseguito Colombo - consentire un ulteriore attacco al lavoro ed al porto di Venezia già strozzato da vincoli e limitazioni che ne stanno precludendo lo sviluppo e la competitività. Le limitazioni ai fondali stanno danneggiando l'intero tessuto commerciale del porto e tutte le attività che ruotano intorno ad esso. Faremo sentire la nostra voce e le nostre ragioni ovunque ci sia bisogno di farlo, perché il lavoro è prezioso non solo per i portuali ed il loro territorio ma per l'economia del nostro sistema paese». Genova La proclamazione viene dai dipendenti di Grandi Navi Veloci, poi appoggiati dai sindacati. Nei giorni scorsi la compagnia marittima ha licenziato un dipendente delle biglietterie per soppressione della mansione, «quindi senza nessun preavviso o sanzione precedente», si legge in una nota di Filt Cgil Fit Cisl e Uiltrasporti. L'assemblea dei lavoratori «ha deciso di intraprendere per il giorno 31 ottobre una prima azione di 24 ore di sciopero di tutti i lavoratori Gnv di un'ora di ritardo partenza nave per il personale marittimo». - credito immagine in alto.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Nuovo terminal crociere pronto la passerella

È arrivato nel porto di Savona il primo dei due nuovi finger per il Pala Crociere. La struttura, in pratica è il passaggio sospeso che collega il terminal alla nave per permettere l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri direttamente e senza esporti alle intemperie, è stata posata sulla banchina della darsena di fronte alla Torretta Leon Pancaldo. Costa Crociere ha investito 4,5 milioni di euro per l'adeguamento del Palacrociere, con l'acquisto e l'installazione di due nuovi finger. Nel frattempo, secondo il piano dell'Autorità di sistema portuale, stanno procedendo i lavori di ristrutturazione della banchina, che a fine novembre dovrà ricevere la "Costa Smeralda", nuova ammiraglia che dalla fine dell'anno farà scalo tutte le settimane a Savona e La Spezia. Il primo arrivo della nave è attesa a Savona il 30 novembre. Inizialmente la crociera vernissage era prevista a inizio mese, ma il ritardo di alcuni interventi in corso nel cantiere finlandese Meyer di Turku, dove la nave è in fase di allestimento, ha costretto la compagnia a posticipare la data. - G. V.

DALE HENRIKSEN, IL DANNESE DEL NAUFRAGIO DI COSTA CRUCIERE, UNO STAGE PER INNAMORARSI DELLA VESPUCCI

Una stagione di vacanze in un luogo insolito, un'esperienza di lavoro che ha fatto di lui un uomo di mare. Il danese è stato a bordo della Vespucci per un periodo di tempo che ha fatto di lui un uomo di mare. Il danese è stato a bordo della Vespucci per un periodo di tempo che ha fatto di lui un uomo di mare.

DISCARICA DA CHIUDERE M55: «PRESA IN GIRO»

Il cantiere di discarica di M55 è stato chiuso. La discarica di M55 è stata chiusa. La discarica di M55 è stata chiusa. La discarica di M55 è stata chiusa. La discarica di M55 è stata chiusa.

CONVEGNO CNA SU SOCIALE E MODI INFRASTRUTTURE

Il convegno CNA su sociale e modi infrastrutture è stato organizzato. Il convegno CNA su sociale e modi infrastrutture è stato organizzato. Il convegno CNA su sociale e modi infrastrutture è stato organizzato.

Crociere, la Liguria sempre più leader

Le stime di Risposte Turismo prevedono per il 2020 una movimentazione complessiva nei tre scali di Genova, Savona e La Spezia di 3,2 milioni di passeggeri

Liguria sempre più regina del mercato, testa a testa fra Venezia, Napoli e Genova, alle spalle di Civitavecchia e nuovo record storico per l'Italia. Il settore che non conosce crisi e nemmeno l'ha conosciuta qualche anno fa, quando l'economia e la finanza finivano sott'acqua, annuncia un 2020 da primato. È il mondo delle crociere, realtà allargata che coinvolge compagnie, passeggeri e porti con tutto l'indotto connesso. Secondo le stime di Risposte Turismo, presentate ieri a Cagliari, l'Italia accoglierà nel 2020 quasi 5.000 navi da crociera nei suoi porti (4.952, + 2,8%). Positivi i riscontri sul fronte dell'occupazione, tenuto conto che la Penisola concentra il 10,7% dei lavoratori della crocieristica mondiale. Il nuovo record del traffico crocieristico italiano (13,07 milioni di passeggeri movimentati, + 6,2% sulle stime di chiusura 2019) è stato annunciato da Francesco di Cesare, presidente di Risposte Turismo. «Il dato - spiega Di Cesare - è frutto della proiezione effettuata sulle previsioni di 39 porti crocieristici italiani rappresentativi del 99% del traffico nazionale in movimento passeggeri e del 97% delle toccate nave sul totale Italia, e tiene conto di altri fattori capaci di incidere sulle stime di traffico nel medio periodo tra cui i possibili cambi nel posizionamento delle navi durante la stagione, le condizioni meteomarine e l'occupazione media attesa delle navi». Nel dettaglio dei singoli porti, Civitavecchia consoliderà la propria leadership con 2,69 milioni di passeggeri movimentati (+0,5% sulle stime di chiusura 2019). Alle sue spalle un terzetto formato da Venezia con 1,52 milioni, Napoli (1,4) e Genova (1,38).

Poi Livorno, con una stima di 923mila passeggeri e ancora Liguria, con Savona (che ospiterà l'edizione 2020 del forum) e La Spezia a 900mila passeggeri. Impressionante la crescita percentuale dei due scali liguri, con Savona a + 20% e La Spezia addirittura + 38,5%. In totale, le stime prevedono che nel 2020 gli accosti di navi da crociera nei tre porti saranno poco meno di 650 e i passeggeri movimentati, in totale, 3,2 milioni. Risultati significativi, ovviamente, per le compagnie protagoniste del mercato, a cominciare da Msc e Costa. «Il contributo fornito all'Italia da parte di Costa è di oltre 3,5 miliardi di euro e circa 17mila posti di lavoro - ricorda la compagnia - La spesa diretta proveniente dagli ospiti, che vale in media oltre 74 euro a persona in ogni porto, è destinata ad aumentare nel 2020 grazie all'arrivo della nuova ammiraglia Costa Smeralda che visiterà cinque porti italiani: Savona, con 72 scali, e Civitavecchia, con 71 scali, da novembre 2019 ad aprile 2021; La Spezia, con 25 scali, nell'inverno 2019/20; Cagliari, con 18 scali, nell'estate 2020; Palermo, con 28 scali, nell'inverno 2020/21. Per il 2020 Msc attende invece una crescita del 7,5%, con Genova come maggiore porto di traffico al mondo. «Chiuderemo un 2019 da record per Msc Crociere in Italia, con 4 milioni di passeggeri movimentati in 13 porti, + 20% di crocieristi Msc nei porti italiani rispetto al 2018 - dice la compagnia - Per il 2020 è attesa un'ulteriore crescita del 7,5% raggiungendo i 4,3 milioni di crocieristi. E tra meno di un mese battezeremo la nostra nuova ammiraglia Msc Grandiosa». «Un risultato straordinario che conferma la crescita costante dei nostri scali che, nonostante le difficoltà dell'ultimo anno, restano un saldo punto di riferimento per l'economia di tutta Italia - dice il governatore della Liguria Giovanni Toti - I crocieristi sono preziosi: anche se non fanno presenze perché non dormono in città, portano milioni di sguardi sul territorio. Sono i nostri migliori promotori».



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

- (massimo minella) © RIPRODUZIONE RISERVATA

L' intervista

Cecchi "Per la nautica è tempo di tornare uniti"

Massimo Minella

Nessun trattamento di favore, Saverio Cecchi chiede per la nautica di poter solo giocare ad armi pari con gli altri Paesi concorrenti. Da pochi mesi alla guida di Ucina ha già strappato il primo record associativo, ha conosciuto due ministri dei Trasporti in due mesi. Al Salone di Genova ha invitato e stretto la mano a Lamberto Tacoli, presidente di Nautica Italiana, e ora spiega che "È tempo di ritrovare l'unità". Nella sala del consiglio di Ucina, che ha sede in una bella villa di Albaro, poco distante da dove scelsero la loro residenza genovese George Byron e l'amica Mary Shelley e Charles Dickens, Cecchi si beve un caffè e riflette su un settore che vuole tornare in fretta ai livelli record del 2008. **Ma è un'ipotesi concreta quella di tornare a unirsi dopo la divisione fra Ucina e Nautica Italiana, presidente Cecchi?** «Non è un'ipotesi, è l'obiettivo. Rafforzato dopo l'incontro al Salone. Il clima è sereno, il dialogo c'è. Sono ottimista». La nautica dà grandi segnali di crescita, tre cantieri sono sempre leader al mondo nel settore dei grandi yacht... «È vero, ma non guardiamo solo ai megayacht. Qui si cresce in ogni comparto, dai gommoni agli accessori fino ai servizi». E ora? «Non dobbiamo mollare la presa sul governo, abbiamo un'agenda fitta di temi, dalla Brexit alle bandiere fino ai porti. Dobbiamo snellire la burocrazia. Il codice della nautica è arrivato, ma dopo 11 anni. Il registro telematico dopo otto, anche se ha già avuto più di cento registrazioni. Abbiamo bisogno di risposte più veloci. Non abbiamo mai chiesto e non chiederemo mai trattamenti di favore, ma di poter giocare ad armi pari». **Ci riuscite?** «Siamo riusciti a instaurare un dialogo forte con i governi che si sono succeduti in questi anni e che hanno preso coscienza del valore del nostro settore». **La nautica non è più una cosa da ricchi?** «L'ottanta per cento delle barche è sotto i dieci metri. Poi, certo, c'è chi si può permettere di comprare barche che costano decine di milioni. Ma sa che cosa vuol dire costruire una barca così? Lavoro per centinaia di persone per anni». **Qual è il tema sulla sua agenda che vuole risolvere per primo?** «La decisione della retroattività sui contratti già in corso per i porti è devastante, comporterebbe costi fino al 400% in più. Qualche anno fa ci fu qualcuno che fece uscire tutte le barche dall'Italia. Adesso vogliamo chiudere i porti? Ci sono 2.200 posti di lavoro in gioco, non solo quelle dei porti, ma anche l'indotto. Per favore, torniamo a riflettere».



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

Ne ha parlato con la ministra De Micheli? «Sì, su questo tema è competente anche il collega Gualtieri. Stiamo già dialogando con questo esecutivo. D'altra parte conoscevamo già la De Micheli quand'era vice ministro allo Sviluppo Economico. È competente e preparata, lavoreremo bene, ne sono certo». **State per chiudere il 2019. Con che previsioni?** «Di crescita, e anche importante. Confido di restare ancora in doppia cifra. Ma mi conforta anche il recupero dell'occupazione, il venti per cento in più negli ultimi due anni. Quanto al fatturato, in tre anni possiamo tornare ai livelli del 2008, ai 6,2 miliardi». Avete appena archiviato un Salone genovese in forte crescita e avete già presentato a New York l'edizione 2020, quella del sessantesimo... «Genova 2019 ha rappresentato un punto di svolta, perché non è stata solo esposizione, i cantieri hanno ripreso a vendere. Noi abbiamo una peculiarità, siamo un salone a 360 gradi, c'è tutta la filiera. Vedrete che edizione sarà il 2020». **Tutta ancora in Fiera?** «Su questo ne rifletteremo presto con il Comune, l'autorità portuale e tutti gli altri soggetti coinvolti. Quell'area è un grande cantiere, pensate al Palasport, al canale che si è cominciato a costruire. Dobbiamo fare in modo di coordinare ogni cosa per farci trovare pronti all'appuntamento di settembre 2020. Dobbiamo garantire più spazi perché quest'anno qualcuno è rimasto fuori». **Con il Comune come va dopo la concessione di dieci anni che vi è stata data?** «La novità più interessante è che da fine ottobre inizieremo a vederci con continuità ogni mese per affrontare tutte le problematiche. Con il sindaco Bucci il rapporto è eccellente, così come con il presidente di Porto Antico Ferrando». E con Amico? «Conosco Alberto Amico, mi sono già confrontato con lui. Gli ho detto "Siamo in condominio per dieci anni, dobbiamo dialogare". E sono sicuro che lo faremo». © RIPRODUZIONE RISERVATA

Turismo: Toti, crociere premiano Liguria

(ANSA) - GENOVA, 18 OTT - Nel 2020 il porto di Genova movimenterà 1,38 milioni di passeggeri su navi da crociera, il 2,2% in più rispetto al 2019; 900mila alla Spezia, il 38% in più, e altrettanti a Savona, il 20% in più. Una tendenza alla crescita condivisa con tutti gli scali crocieristici italiani, secondo le stime dell' Italian Cruise Watch. Incremento anche sugli accosti nave che a Genova dovrebbero arrivare a 275 (+2,6% rispetto al 2019), a Savona 161 (+1,9%) e alla Spezia 208 (+41,5%). "Un risultato straordinario che conferma la crescita costante dei nostri scali che, nonostante le difficoltà dell' ultimo anno, restano un saldo punto di riferimento per l' economia di tutta Italia", scrive il governatore Toti su Fb - Continuiamo a lavorare per valorizzare i nostri porti, creare lavoro e far crescere la Liguria!. Questa crescita è effetto di una promozione efficace. I crocieristi sono preziosi: anche se non fanno presenze perché non dormono in città, portano milioni di sguardi sul territorio. Sono i nostri migliori promotori".

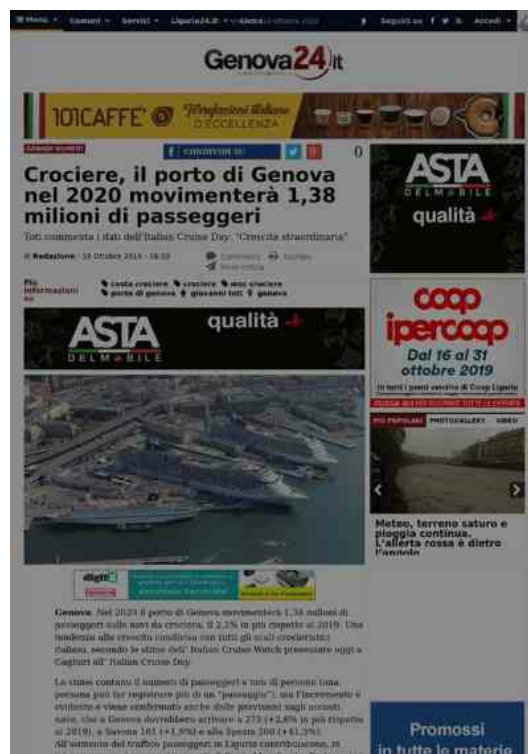
Turismo: Toti, crociere premiano Liguria
Confermata la crescita dei nostri porti

(ANSA) - GENOVA, 18 OTT - Nel 2020 il porto di Genova movimenterà 1,38 milioni di passeggeri su navi da crociera, il 2,2% in più rispetto al 2019. 900mila alla Spezia, il 38% in più, e altrettanti a Savona, il 20% in più. Una tendenza alla crescita condivisa con tutti gli scali crocieristici italiani, secondo le stime dell' Italian Cruise Watch. Incremento anche sugli accosti nave che a Genova dovrebbero arrivare a 275 (+2,6% rispetto al 2019), a Savona 161 (+1,9%) e alla Spezia 208 (+41,5%). "Un risultato straordinario che conferma la crescita costante dei nostri scali che, nonostante le difficoltà dell'ultimo anno, restano un saldo punto di riferimento per l'economia di tutta Italia", scrive il governatore Toti su Fb - Continuiamo a lavorare per valorizzare i nostri porti, creare lavoro e far crescere la Liguria!. Questa crescita è effetto di una promozione efficace. I crocieristi sono preziosi: anche se non fanno presenze perché non dormono in città, portano milioni di sguardi sul territorio. Sono i nostri migliori promotori".

Crociere, il porto di Genova nel 2020 movimenterà 1,38 milioni di passeggeri

Toti commenta i dati dell' Italian Cruise Day: "Crescita straordinaria"

Genova. Nel 2020 il porto di Genova movimenterà 1,38 milioni di passeggeri sulle navi da crociera, il 2,2% in più rispetto al 2019. Una tendenza alla crescita condivisa con tutti gli scali crocieristici italiani, secondo le stime dell' Italian Cruise Watch presentate oggi a Cagliari all' Italian Cruise Day. Le stime contano il numero di passeggeri e non di persone (una persona può far registrare più di un 'passaggio'), ma l' incremento è evidente e viene confermato anche dalle previsioni sugli accosti nave, che a Genova dovrebbero arrivare a 275 (+2,6% in più rispetto al 2019), a Savona 161 (+1,9%) e alla Spezia 208 (+41,5%). All' aumento del traffico passeggeri in Liguria contribuiscono, in misura minore, i passaggi nei porti di Santa Margherita, Portovenere e Lerici. 'Un risultato straordinario e una conferma la crescita costante dei nostri scali che, nonostante le difficoltà dell' ultimo anno, restano un saldo punto di riferimento per l' economia di tutta Italia' ha commentato il Presidente Toti sul suo profilo Facebook. Dati arrivano anche dalle principali compagnie: MSC Crociere si appresta a chiudere il 2019 superando la soglia dei 4 milioni di crocieristi movimentati grazie a 877 scali in 13 porti italiani trainando la crescita dell' intero settore. Per il 2020 è attesa un' ulteriore crescita del 7.5% raggiungendo i 4,3 milioni di crocieristi. I dati sono stati presentati oggi all' Italian Cruise Day 2019 in corso a Cagliari. In questo quadro Genova è il porto della Compagnia con maggiore traffico al mondo con 1 milione di crocieristi movimentati. Da Costa Crociere ricordano che il contributo fornito all' Italia da parte di Costa è pari a oltre 3,5 miliardi di euro e circa 17.000 posti di lavoro. La spesa diretta proveniente dagli ospiti, che vale in media oltre 74 euro a persona in ogni porto porto, è destinata ad aumentare nel 2020 grazie all' arrivo della nuova ammiraglia Costa Smeralda. Costa Smeralda visiterà ben cinque diversi porti italiani, primo fra tutti Savona, con 72 scali, ma anche La Spezia, con 25 scali.



Crociere, 2020 anno di nuovi record per il sistema portuale della Liguria

GENOVA - I dati già dicono che il sistema portuale ligure è il primo in Italia per numero di crocieristi. Se spostiamo lo sguardo in avanti le proiezioni confermano e ribadiscono la crescita. Nel 2020 a Genova è previsto il passaggio di 1,38 milioni di passeggeri (+2,2% e alla Spezia 900mila passeggeri movimentati, (+38,5%). Sono queste alcune delle stime più significative, contenute nel nuovo Italian Cruise Watch, report presentato a Cagliari. Genova, Savona e La Spezia messe assieme, infatti oggi, totalizzano oltre due milioni e settecento mila passeggeri e lo sguardo sul futuro dice che i numeri sono destinati a crescere. A Genova domina la scena Msc mentre Costa Crociere alimenta il porto di Savona: entrambe lavorano alla Spezia, generando un impatto economico di altissimo livello sulla nostra regione. **LA PROIEZIONE** - Il traffico crocieristico nei porti italiani e' in forte ascesa e per il 2020 si prevedono 13,07 milioni di passeggeri movimentati, tra imbarchi, sbarchi e transiti, con un incremento del 6,2% sui dati di quest' anno. Sempre per il 2020, in Italia, si stima l' arrivo e l' approdo di 4.952 navi da crociera (+2,8% rispetto al 2019). A far la parte del leone saranno soprattutto i porti di Civitavecchia (2,69 milioni passeggeri, +0,5%), Napoli (1,4 milioni, +3,7%) e Genova (1,38 milioni, +2,2%). Per quanto riguarda Venezia, che dovrebbe avere 1,52 milioni di passeggeri movimentati (-1,6% sulle stime di chiusura 2019), il dato e' condizionato dalla soluzione dell' annosa questione del transito delle navi in laguna. Ottimi risultati di crescita sono previsti per Livorno (con 923mila passeggeri movimentati e +10,1% rispetto a quest' anno), La Spezia (900mila passeggeri movimentati, +38,5%) e, con valori assoluti piu' contenuti, Trieste (217mila passeggeri movimentati, +81,9%) e Ravenna (85mila passeggeri movimentati, +387,3%). I dati sono frutto di una proiezione effettuata sulle previsioni di 39 porti crocieristici italiani (rappresentativi del 99% del traffico nazionale in movimento passeggeri e del 97% delle toccate nave sul totale Italia), che tiene conto di altri fattori capaci di incidere sulle stime di traffico nel medio periodo tra cui i possibili cambi nel posizionamento delle navi durante la stagione, le condizioni meteomarine e l' occupazione media attesa delle navi. Sul fronte delle toccate nave, secondo le previsioni di Risposte Turismo che organizza l' evento, il 2020 vedra' Civitavecchia guidare questa classifica (827 toccate, +1,7%), al secondo posto Napoli (475, +4,2%) che supera Venezia (470, -6,4%) rispetto alla classifica stimata a fine 2019. **NUOVI TERMINAL** - Nel 2020 entreranno in funzione tre nuovi terminal passeggeri dedicati alle navi da crociera. Uno in Puglia, a Taranto, gli altri due in Sicilia, a Messina e Palermo. Così il numero complessivo a livello nazionale sarà di 42 strutture. Tra i 42 scali, i porti che hanno a disposizione il maggior numero di banchine dedicate al traffico crocieristico sono Civitavecchia e Livorno (9), seguite da Venezia (7). Sono invece Livorno e Genova quelli con il maggior numero di banchine potenzialmente dedicabili alle navi da crociera (rispettivamente 13 e 12). Quanto ai principali interventi in programma a supporto della crocieristica, Risposte Turismo segnala quelli in corso a Savona su più fronti (dragaggio dei fondali e ristrutturazione del terminal Ovest) che porteranno lo scalo a riacquisire piena funzionalità proprio nel 2020, quelli di lungo termine di Ancona e La Spezia, entrambi collegati a nuovi terminal crocieristici ed il riassetto del waterfront cittadino. Con riferimento all' analisi degli itinerari e degli scali scelti dalle compagnie, a fine 2019 il porto leader per varietà di portafoglio clienti sarà Civitavecchia (in cui scalano quasi il 55% delle compagnie crocieristiche operative in Italia), davanti a Venezia (scelta dal 48,5% delle compagnie che toccano i porti italiani) e Livorno (45,5%). La compagnia che, nell' anno in corso, ha fatto scalo nel maggior numero di porti italiani (24) è stata Ponant Cruises, seguita da Marella - Thompson Cruises (23) e

Genova, Savona e La Spezia messe assieme, infatti oggi, totalizzano oltre due milioni e settecento mila passeggeri e lo sguardo sul futuro dice che i numeri sono destinati a crescere. A Genova domina la scena Msc mentre Costa Crociere alimenta il porto di Savona: entrambe lavorano alla Spezia, generando un impatto economico di altissimo livello sulla nostra regione.

LA PROIEZIONE - Il traffico crocieristico nei porti italiani e' in forte ascesa e per il 2020 si prevedono 13,07 milioni di passeggeri movimentati, tra imbarchi, sbarchi e transiti, con un incremento del 6,2% sui dati di quest' anno. Sempre per il 2020, in Italia, si stima l' arrivo e l' approdo di 4.952 navi da crociera (+2,8% rispetto al 2019). A far la parte del leone saranno soprattutto i porti di Civitavecchia (2,69 milioni passeggeri, +0,5%), Napoli (1,4 milioni, +3,7%) e Genova (1,38 milioni, +2,2%). Per quanto riguarda Venezia, che dovrebbe avere 1,52 milioni di passeggeri movimentati (-1,6% sulle stime di chiusura 2019), il dato e' condizionato dalla soluzione dell' annosa questione del transito delle navi in laguna. Ottimi risultati di crescita sono previsti per Livorno (con 923mila passeggeri movimentati e +10,1% rispetto a quest' anno), La Spezia (900mila passeggeri movimentati, +38,5%) e, con valori assoluti piu' contenuti, Trieste (217mila passeggeri movimentati, +81,9%) e Ravenna (85mila passeggeri movimentati, +387,3%). I dati sono frutto di una proiezione effettuata sulle previsioni di 39 porti crocieristici italiani (rappresentativi del 99% del traffico nazionale in movimento passeggeri e del 97% delle toccate nave sul totale Italia), che tiene conto di altri fattori capaci di incidere sulle stime di traffico nel medio periodo tra cui i possibili cambi nel posizionamento delle navi durante la stagione, le condizioni meteomarine e l' occupazione media attesa delle navi. Sul fronte delle toccate nave, secondo le previsioni di Risposte Turismo che organizza l' evento, il 2020 vedra' Civitavecchia guidare questa classifica (827 toccate, +1,7%), al secondo posto Napoli (475, +4,2%) che supera Venezia (470, -6,4%) rispetto alla classifica stimata a fine 2019.

NUOVI TERMINAL - Nel 2020 entreranno in funzione tre nuovi terminal passeggeri dedicati alle navi da crociera. Uno in Puglia, a Taranto, gli altri due in Sicilia, a Messina e Palermo. Così il numero complessivo a livello nazionale sarà di 42 strutture. Tra i 42 scali, i porti che hanno a disposizione il maggior numero di banchine dedicate al traffico crocieristico sono Civitavecchia e Livorno (9), seguite da Venezia (7). Sono invece Livorno e Genova quelli con il maggior numero di banchine potenzialmente dedicabili alle navi da crociera (rispettivamente 13 e 12). Quanto ai principali interventi in programma a supporto della crocieristica, Risposte Turismo segnala quelli in corso a Savona su più fronti (dragaggio dei fondali e ristrutturazione del terminal Ovest) che porteranno lo scalo a riacquisire piena funzionalità proprio nel 2020, quelli di lungo termine di Ancona e La Spezia, entrambi collegati a nuovi terminal crocieristici ed il riassetto del waterfront cittadino. Con riferimento all' analisi degli itinerari e degli scali scelti dalle compagnie, a fine 2019 il porto leader per varietà di portafoglio clienti sarà Civitavecchia (in cui scalano quasi il 55% delle compagnie crocieristiche operative in Italia), davanti a Venezia (scelta dal 48,5% delle compagnie che toccano i porti italiani) e Livorno (45,5%). La compagnia che, nell' anno in corso, ha fatto scalo nel maggior numero di porti italiani (24) è stata Ponant Cruises, seguita da Marella - Thompson Cruises (23) e

da Silversea (22). Approfondimenti Partorisce in strada a Sanremo con supporto telefonico 118 La crociera "al cioccolato" far tappa anche a Genova Porto, Signorini: In due anni nuova viabilità per dividere i Tir dalle auto private Bilog: "Nessuna conferenza sull' autotrasporto? Polemiche infondate" Pier Silvio Berlusconi diventa cittadino onorario di Portofino Video Bruxelles, Ue: "In Italia squilibri macroeconomici eccessivi che hanno bisogno di monitoraggio" Viaggio in Liguria: Crociere, turismo, economia: il dibattito (2) A Savona due giorni di shopping con il Desbarassu. Filippi: Grazie anche alle navi da crociera Crociere, la Liguria al top Commenti.

Msc Crociere, 2019 da record: Genova si conferma primo porto

GENOVA - MSC Crociere, la più grande compagnia di crociere a capitale privato al mondo - nonché brand crocieristico leader in Europa, Sud America, Sud Africa e nell' area del Golfo - si appresta a chiudere il 2019 superando la soglia dei 4 milioni di crocieristi movimentati grazie a 877 scali in 13 porti Italiani trainando la crescita dell' intero settore. Per il 2020 è attesa un' ulteriore crescita del 7.5% raggiungendo i 4,3 milioni di crocieristi. I dati sono stati presentati oggi all' Italian Cruise Day 2019 in corso a Cagliari. "Si tratta di un vero e proprio record di traffico registrato in Italia, nessun' altra compagnia ha mai fatto tanto", sottolinea Leonardo Massa, Country Manager di MSC Crociere. "Un risultato che è frutto del piano di investimenti da 13,5 miliardi di euro che ci consente di aggiungere ogni anno nuove navi in flotta, oggi composta da 16 unità. Tra meno di un mese battezeremo la nostra nuova ammiraglia MSC Grandiosa ed entro il 2027 arriveremo a dotarci di ben 29 navi che rafforzeranno ulteriormente la nostra presenza in tutti i mari del mondo e anche in Italia dove per il prossimo anno prevediamo di raggiungere i 4,3 milioni di passeggeri". Il piano di crescita della compagnia pone al centro la sostenibilità e l' attenzione all' ambiente. Basti pensare che, nonostante la costante crescita della flotta, negli ultimi 10 anni le emissioni di anidride carbonica sono diminuite del 30% e nei prossimi anni MSC continuerà gli investimenti in tecnologie per l'ambiente con l'obiettivo finale di diventare una compagnia a impatto zero.

A testimonianza di ciò, l'arrivo di MSC Grandiosa - che verrà battezzata ad Amburgo il prossimo 9 novembre - rappresenta l'entrata in servizio di una delle navi più ecologiche in assoluto attualmente in servizio. La nuova ammiraglia, infatti, innalzerà ulteriormente gli standard delle prestazioni ambientali delle navi da crociera, grazie ad alcuni dei più recenti sistemi volti a ridurre l' impatto ambientale e alla salvaguardia dell' ecosistema di cui sarà dotata. Inoltre MSC Crociere, sulla base di questo impegno in continuo progresso, ha previsto la costruzione di ben 5 nuove navi alimentate a GNL, che si aggiungeranno alla flotta a partire dal 2022 e rappresentano un altro passo avanti per la Compagnia sul tema della sostenibilità ambientale. A guidare la classifica dei porti italiani di MSC Crociere si conferma Genova, che è il porto a livello globale con la movimentazione MSC più elevata: più di 1 milione crocieristi e 203 toccate (+15% rispetto al 2018). Ottimi risultati sono arrivati anche dal porto di Napoli, che grazie al posizionamento di una seconda nave per tutta la stagione estiva movimenterà 370.000 crocieristi, il 120% in più rispetto al 2018. Nel 2020 MSC Crociere prevede di crescere ancora in Italia, anche grazie all' arrivo di due nuove ammiraglie - MSC Grandiosa e MSC Virtuosa - due navi gemelle che saranno le più grandi e le più tecnologicamente avanzate della flotta. Ai 13 porti già raggiunti dalle navi MSC si aggiungeranno anche Trieste e Siracusa come porti di imbarco per le crociere nel Mediterraneo. Approfondimenti Porto di Genova, al terminal Messina un nuovo servizio di Msc Prime prove in mare per MSC Grandiosa: varo a novembre, far tappa fissa a Genova Msc vale il 3% del Pil della Liguria. Onorato: "Aumentano investimenti e traffici" Commenti.

The screenshot shows a news article from PrimoCanale.it. The main headline is "Msc Crociere, 2019 da record: Genova si conferma primo porto". The article text is partially visible, mentioning that MSC Cruises surpassed the 4 million passenger mark in 2019, with a 7.5% increase, and is expected to reach 4.3 million in 2020. It also mentions the arrival of the new ship MSC Grandiosa in November. On the right side of the screenshot, there are several smaller advertisements or news snippets, including one for "coop ipercoop" and another for "GRIF HOUSE".

Sicurezza in mare e nei porti, ecco i cinque progetti comunitari che riguardano la Liguria

Omd, Sinapsi, Iside, Alacres2, Lose+, questi i nomi dei progetti, di cui Regione Liguria e Università di Genova sono parte integrante se non capofila

Cinque progetti comunitari per migliorare la sicurezza marittima sono stati presentati a Genova. Riuniti in un unico raggruppamento, sono stati finanziati per circa 10 milioni di euro nell'ambito del programma Italia-Francia Marittimo 2014-2020. Omd, Sinapsi, Iside, Alacres2, Lose+, questi i nomi dei progetti, di cui Regione Liguria e Università di Genova sono parte integrante se non capofila. I progetti - Omd è l'acronimo di "Observatoires des Marchandises Dangereuses", come spiega Iacopo Riccardi, funzionario Porti e logistica di Regione Liguria (capofila del progetto): «Andremo a realizzare un osservatorio, una piattaforma informatica transfrontaliera per monitorare e migliorare il controllo del traffico delle merci pericolose via mare. Il settore è molto normato, la capitaneria di porto fa già un ottimo lavoro, ma ci sono spazi di miglioramento, sia sulla prevenzione, sia su alcuni aspetti: non esiste la formula che calcola l'effetto domino in caso di incidente». Per esempio, se vicino a una merce pericolosa ce ne sono altre meno pericolose, non c'è un modello che calcola l'effetto potenziato. «Abbiamo ricevuto un forte supporto dalla capitaneria di porto - afferma Riccardi - per essere sicuri che ci saranno prodotti tecnicamente stabili, abbiamo intenzione di creare una piattaforma webGis che o su dato statico a due mesi o in tempo reale, possa aiutare nella prevenzione di incidenti». Il progetto è iniziato il primo aprile e dura 36 mesi, ha un budget poco più di 2 milioni di euro, di cui 1,7 di fondi Fesr. «Abbiamo avviato attività tecniche nei primi mesi e nei prossimi giorni sigleremo un protocollo con la capitaneria di porto per disporre dei dati che gestiscono e definire le mappe di rischio», dice Riccardi. Uno degli obiettivi, nella parte conclusiva, sarà quello di realizzare un piano di sostenibilità, per quantificare i costi di tenuta dell'Osservatorio una volta terminato il finanziamento. «Avvieremo interlocuzioni a livello ministeriale - aggiunge Riccardi - per individuare il gestore della piattaforma». Gli altri partner sono Toulon Var Technologies - System, Centro italiano di eccellenza sulla logistica, i trasporti e le infrastrutture dell'Università di Genova, Camera di Commercio del Var, Università di Cagliari, Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna. I progetti - Sinapsi Un recente report del ministero dei trasporti ha certificato che nel 2017 sono avvenuti 270 incidenti in mare, di cui il 40% interni all'area portuale. Per questo l'esigenza di prevenzione è particolarmente sentita: occorrono informazioni per facilitare le operazioni in mare. Un esempio: «Il porto di Genova ha subito un importante lavoro di dragaggio - spiega Marco Capello del Distav (dipartimento di Scienze della terra dell'ambiente e della vita) dell'Università di Genova, capofila del progetto - i piloti e i comandanti dei rimorchiatori, si sono resi conto che sono cambiate le condizioni delle correnti in porto. Per questo hanno chiesto all'Autorità di sistema portuale richiesta di fornire loro queste informazioni e noi abbiamo avuto la fortuna di lavorarci». Il caso ha voluto che questo progetto si potesse inserire nel programma Interreg Marittimo perché nella terza call, chiusa nel 2018, era elencata anche la sicurezza nei porti e nel mare: «Abbiamo creato un partenariato con l'Istituto di scienze marine del Cnr, l'Università di Tolone, l'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale, il Consorzio Lamma, la Camera di Commercio del Var, l'European Research Institute», elenca Capello. L'obiettivo: unire la parte modellistica con degli strumenti all'interno delle aree portuali, in modo da fornire, tramite app, informazioni sulle condizioni in porto in tempo reale. I porti coinvolti sono quelli di Genova, La Spezia, Livorno, Piombino e Tolone. Il progetto è cominciato il primo di aprile 2019 e terminerà il 31 marzo 2022. Ha un budget totale di 2,1 milioni



di cui 1,8 derivanti da fondi Fesr. «I primi sei mesi sono serviti per terminare le pratiche amministrative - dice Capello - dal primo ottobre abbiamo cominciato ad acquisire la strumentazione e i dati per implementare il sistema». La speranza di Capello e degli altri partner è che il progetto vada avanti anche dopo la fine del finanziamento: «Noi abbiamo dato la nostra disponibilità a mantenere attivo il sistema anche oltre i tre anni, sperando che l' **Adsp** si faccia carico della manutenzione dei sistemi». I progetti - Iside Innovation pour la sécurité de la mer, ossia innovazione per la sicurezza in mare, ha come capofila l' Università di Cagliari. L' obiettivo è sviluppare modelli di comunicazione innovativi che utilizzano le tecnologie Ict (information and communication technology). Iside metterà a punto modelli e protocolli di comunicazione condivisi, sia vocali, sia audiovisivi, in modo da evitare le interpretazioni errate o ambigue della comunicazione durante le situazioni di emergenza. Gli altri partner sono Siit (Sistemi intelligenti integrati e tecnologie), l' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale, l' Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, Navigo Sarl, Camera di Commercio di Bastia e dell' Alta Corsica, Camera di Commercio del Var, Comando generale del corpo delle capitanerie di porto - guardia costiera. Il progetto è cominciato il 31 maggio 2019 e terminerà il 30 maggio 2022. Il budget totale è di 2,3 milioni, di cui 1,9 di fondi Fesr. I progetti - Alacres2 Creare un laboratorio permanente in grado di identificare, testare e convalidare le procedure integrate di gestione delle emergenze in caso di incidenti o crisi accaduti nelle fasi di carico e scarico di merci e sostanze pericolose in aree portuali. Questo l' obiettivo di Alacres2, che ha come capofila l' Università di Genova. Attraverso la realtà aumentata si potranno riprodurre due tipologie di incidenti (incendio, esplosione di un serbatoio, attacco terroristico), nei porti coinvolti. «In questo modo - spiega Agostino Bruzzone, uno dei referenti del progetto - potremo combinare diversi modelli e garantire un elevato livello di affidabilità dei protocolli di gestione in caso di incidente da parte di soggetti diversi, come i vigili del fuoco o la capitaneria, per esempio». I partner del progetto sono, oltre all' Unige, Arpal, l' Università di Cagliari, la Camera di Commercio del Var, la Camera di Commercio di Bastia e dell' Alta Corsica, il Consorzio universitario in ingegneria per la qualità e l' innovazione, la direzione regionale dei vigili del fuoco per la Sardegna, il comando generale del corpo delle capitanerie di porto - guardia costiera. I progetti - Lose+ Lose sta per Logistica e sicurezza del trasporto merci. Si occuperà di gestione delle merci pericolose in ingresso e uscita dai porti nell' area di cooperazione. Si comporrà di un insieme di azioni congiunte per definire sistemi informativi, tecnologici e formativi, riguardanti il monitoraggio, le procedure di trasporto e della movimentazione delle merci pericolose, nonché protocolli di intervento per la gestione delle emergenze partendo dai risultati del progetto Lose. Si prevede la realizzazione di 4 sistemi comuni per la sicurezza della navigazione e del monitoraggio delle merci pericolose in Liguria, Toscana, Corsica e Sardegna, oltre che di un laboratorio per migliorare la gestione delle emergenze transfrontaliere (sicurezza dei passeggeri, evitare sversamenti in mare eccetera). Capofila del progetto è l' Università di Genova (Dibris, dipartimento di Informatica, bioingegneria, robotica, ingegneria dei sistemi), gli altri partner sono il Comune di Genova, la Provincia di Sassari, la Provincia di Livorno, la città di Ajaccio. Il progetto è cominciato il primo aprile scorso e terminerà il 31 marzo del 2022. Il budget totale è di 1,8 milioni di cui 1,5 di fondi Fesr.

Genova, il porto si ferma il 31 ottobre - Sciopero di 24 ore contro il licenziamento di un lavoratore GNV

18 Oct, 2019 GENOVA - Sciopero del porto di Genova il prossimo 31 ottobre, un blocco di 24 ore, annunciato in un comunicato dalle segreterie di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti, a sostegno della vertenza riguardante GNV (Grandi Navi Veloci) contro il licenziamento di « un giovane lavoratore della biglietteria per soppressione della mansione, quindi senza nessun preavviso o sanzione precedente ». Negli ultimi mesi erano stati denunciati da parte dei sindacati e nei confronti di GNV, diversi problemi tra cui la scarsa dotazione organica della biglietteria, mansioni troppo gravose per il personale e nessuna trasparenza sulla direzione aziendale intrapresa negli ultimi tempi. A questo si era aggiunto ' il licenziamento di un giovane lavoratore della biglietteria per soppressione della mansione, quindi senza nessun preavviso o sanzione precedente '. Motivi che hanno portato alla definizione dello sciopero che non coinvolge solo i lavoratori di GNV, ma che coinvolge tutto il porto. I sindacati in una nota informano in merito alla decisione « di intraprendere per il giorno 31 ottobre una prima azione di 24 ore di sciopero di tutti i lavoratori GNV e di un' ora di ritardo partenza nave per il personale marittimo ».



The screenshot shows the homepage of the 'Corriere Marittimo' website. At the top, there are navigation links and a search bar. The main headline reads: 'Genova, il porto si ferma il 31 ottobre - Sciopero di 24 ore contro il licenziamento di un lavoratore GNV'. Below the headline is a photograph of a group of people, likely the striking workers, holding flags and banners. To the right of the main article, there are several smaller advertisements or sidebars, including one for 'Toremari' and another for 'CTN'. The overall layout is typical of a news website with a clear focus on the main article.

Genova Today

Genova, Voltri

Porto, sciopero di 24 ore dopo il licenziamento di un lavoratore

I sindacati Filt Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti hanno proclamato uno sciopero di 24 ore dei lavoratori del porto di Genova per giovedì 31 ottobre 2019, a partire dal turno di notte

I sindacati Filt Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti hanno proclamato uno sciopero di 24 ore dei lavoratori del porto di Genova per giovedì 31 ottobre 2019, a partire dal turno di notte. «Rispetto alla vertenza Gnv - spiegano i sindacati in una nota - le Segreterie, insieme ai delegati dell'azienda e con il mandato dell'assemblea hanno proclamato sciopero per tutto il personale di Grandi Navi Veloci, per il giorno 31 ottobre per l'intera prestazione lavorativa. Oltre alle problematiche aziendali si è aggiunto il licenziamento di un giovane lavoratore per soppressione della mansione, senza nessun preavviso o sanzione precedente. La reazione sindacale, in maniera unitaria, è stata immediata in quanto il lavoratore, iscritto alla Filt Cgil ha subito avvertito i propri delegati sindacali. Non solo perché colpisce direttamente un lavoratore, ma anche perché è stata compiuta al di là della prassi che regola le buone relazioni sindacali». «Intanto la solidarietà dei portuali non si è fatta attendere - proseguono i sindacati - e tantissime sono le lettere di solidarietà arrivate, motivo per cui le Segreterie sindacali hanno coinvolto i propri delegati e deciso di estendere la protesta in tutto il porto per continuare la lotta sindacale contro il precariato e i contratti di lavoro atipici nel settore e l'attuale applicazione delle normative sul lavoro che le scriventi contrastano sin dai tempi della sua entrata in vigore e contrasteranno in futuro». «L'astensione dal lavoro riguarderà tutti i lavoratori degli organici porto e comunque tutti i dipendenti delle imprese ex articolo 16, 17 e 18 della legge 28 gennaio 1994 numero 84 e dei dipendenti delle **AdSP** -

concludono i sindacati - si dichiara in anticipo, per quanto ovvio, che ove lo sciopero si rendesse inevitabile saranno garantite tutte le prestazioni che possano in qualche modo coinvolgere i diritti della persona costituzionalmente garantiti e in particolare tutti i diritti che riguardino la vita, la salute, la libertà, la sicurezza, l'igiene, la vita di animali, la salvaguardia di merci deperibili, gli approvvigionamenti essenziali, i collegamenti da o per le isole».

GENOVA TODAY Cronaca

Porto, sciopero di 24 ore dopo il licenziamento di un lavoratore

I sindacati Filt Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti hanno proclamato uno sciopero di 24 ore dei lavoratori del porto di Genova per giovedì 31 ottobre 2019, a partire dal turno di notte

I più letti di oggi

- 1. Bonaventura, da 10 anni... (1.200 letture)
- 2. Incidente al casello, un morto... (850 letture)
- 3. Incidente mortale a Nervi, la... (750 letture)
- 4. Matteo Trovati, 10 anni, è... (650 letture)

Cosa a GENOVA

- Genova - Nervi... (1.200 letture)
- Genova - Molinella... (850 letture)
- Immobiliare... (650 letture)

Gnv licenzia un dipendente: il 31 ottobre sciopero al porto di Genova

GENOVA - Il porto di Genova si fermerà per 24 ore il prossimo 31 ottobre, l'annuncio in un comunicato da parte delle segreterie di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti a sostegno della vertenza riguardante Grandi Navi Veloci col licenziamento di "un giovane lavoratore della biglietteria per soppressione della mansione, quindi senza nessun preavviso o sanzione precedente", si legge nella nota sindacale. Per questa ragione l'assemblea dei lavoratori "hanno deciso di intraprendere per il giorno 31 ottobre una prima azione di 24 ore di sciopero di tutti i lavoratori GNV e di un'ora di ritardo partenza nave per il personale marittimo". Una protesta che si allargata coinvolgendo tutto il porto Approfondimenti Tradizione, gusto e piatti tipici, al Porto Antico al via 'Cucina Liguria' Autostrade, chiuso per quattro notti il tratto Genova Aeroporto-Genova Pr Partorisce in strada a Sanremo con supporto telefonico 118 Porto Genova, Monzani: "Da bitte a fondali, cosa serve per non perdere le grandi navi" Porto, Signorini: In due anni nuova viabilità per dividere i Tir dalle auto private Video Soluzioni per Genova, Botta: "Serve by pass interno al porto" Porto di Vado, Signorini: "Ecco come cambierà la viabilità" La piccola Tafida a Genova, l'arrivo all'aeroporto Commenti.

Genova PrimoCanale.it [Home](#) [Sanremo](#) [Savona](#) [La Spezia](#) [Imperia](#) [Genova](#) [Sampdoria](#) [Borghetto](#) [Porto](#) [Medan](#) [Nero](#) [Cassa](#)

17-20 ottobre FIERA DI GENOVA

PORTI E LOGISTICA
La decisione dei sindacati

Gnv licenzia un dipendente: il 31 ottobre sciopero al porto di Genova
venerdì 18 ottobre 2019

GENOVA - Il porto di Genova si fermerà per 24 ore il prossimo 31 ottobre. L'annuncio in un comunicato da parte delle segreterie di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti a sostegno della vertenza riguardante Grandi Navi Veloci col licenziamento di "un giovane lavoratore della biglietteria per soppressione della mansione, quindi senza nessun preavviso o sanzione precedente", si legge nella nota sindacale.

Per questa ragione l'assemblea dei lavoratori "hanno deciso di intraprendere per il giorno 31 ottobre una prima azione di 24 ore di sciopero di tutti i lavoratori GNV e di un'ora di ritardo partenza nave per il personale marittimo". Una protesta che si allargata coinvolgendo tutto il porto

Approfondimenti

- Tradizione, gusto e piatti tipici, al Porto Antico al via 'Cucina Liguria'
- Autostrade, chiuso per quattro notti il tratto Genova Aeroporto-Genova Pr
- Partorisce in strada a Sanremo con supporto telefonico 118
- Porto Genova, Monzani: "Da bitte a fondali, cosa serve per non perdere le grandi navi"
- Porto, Signorini: "In due anni nuova viabilità per dividere i Tir dalle auto private"

Video

- Soluzioni per Genova, Botta: "Serve by pass interno al porto"
- Porto di Vado, Signorini: "Ecco come cambierà la viabilità"
- La piccola Tafida è a Genova, l'arrivo all'aeroporto

Commenti
0 Commenti [Scegli un'immagine](#)

[Vai a commentare...](#)

[Visualizza i commenti allegati](#)

Ports of Genoa e Interporto Padova in Cina

Nuove opportunità con i porti di Shenzhen e Guangzhou

Massimo Belli

PADOVA Ports of Genoa e Interporto Padova in Cina in occasione di un'articolata missione commerciale congiunta nella regione del Guangdong, uno dei più dinamici motori dell'economia cinese. La missione fa seguito alla visita dei rappresentanti del porto di Guangzhou a Genova e Padova nel mese scorso, così tra il 10 e il 14 Ottobre una delegazione dello scalo ligure Genoa e dell'Interporto di Padova si è recata in Cina. La partecipazione alla fiera Cifl China International Logistics Fair di Shenzhen e diverse visite alle strutture portuali di Shenzhen e Guangzhou, sono culminate nell'incontro con la comunità portuale cantonese. Alla presenza anche di esponenti di numerosi carrier attivi fra Cina e Mediterraneo (Cma Cgm, Oocl, Msc, One, Evergreen, Yang Ming, Hapag Lloyd e Hyundai). In tale occasione, sono state presentate le opportunità di sviluppo degli scambi commerciali fra il sud della Cina ed il Sud Europa, tramite il canale logistico centrato sui Ports of Genoa (primi in Italia per i traffici con la Cina) e l'Interporto di Padova (primo per volume di traffico ferroviario con i porti). Sfruttando le connessioni ferroviarie dirette dei Ports of Genoa con Basilea ed il network di servizi del centro intermodale di Padova (collegato con Genova da 24 treni alla settimana), è possibile servire efficacemente l'intero mercato del Nord Italia e proporre un'offerta competitiva per Svizzera, Austria e Germania meridionale. Molto positivi i riscontri da parte degli operatori cinesi, estremamente interessati allo sviluppo delle relazioni con l'Italia e in particolare ad incrementare le importazioni dei prodotti di alta qualità del Made in Italy, anche tramite la costruzione della nuova piattaforma logistica di Shunde, dedicata alla manifattura italiana, ed iniziative mirate a sostegno del commercio elettronico. L'impegno comune è trasformare i contatti allacciati in concreti progetti di sviluppo, da affinare nei prossimi mesi. Green Logistics Expo, organizzato dall'Interporto di Padova per il prossimo mese di Marzo, cui i partner cinesi sono stati invitati a partecipare, sarà la prima occasione di verifica per dare continuità alle relazioni avviate.



Porti: nuovo "Rinascimento" di Genova secondo il Sole 24 Ore

I porti della Liguria stanno puntando sullo sviluppo della logistica per far fronte al gap che finora li ha tenuti distanti soprattutto dai competitor del Nord Europa

I porti della Liguria stanno puntando sullo sviluppo della logistica per far fronte al gap che finora li ha tenuti distanti soprattutto dai competitor del Nord Europa. Un'analisi del percorso avviato dalle Autorità di sistema portuale di Genova-Savona e di La Spezia-Marina di Carrara, che puntano ad innescare un Rinascimento delle banchine liguri, proprio attraverso il riassetto e la creazione di infrastrutture per migliorare la logistica del territorio, è illustrata sulle pagine del rapporto Nordovest del Sole 24 Ore. Il porto di Genova ha tratto nuovo slancio da una grande tragedia: il crollo del viadotto Morandi. La Legge Genova (130/2018), con gli investimenti messi in campo dal Governo per porre rimedio ai danni causati dal disastro del 14 agosto dell'anno scorso, ha consentito di avviare un programma straordinario di interventi per la ripresa e lo sviluppo dello scalo, che guarda anche al riassetto del nodo stradale e ferroviario. Savona procede, invece, a grandi passi verso la realizzazione del nuovo terminal container ultra automatizzato di Vado Ligure che, grazie anche all'arrivo di investitori cinesi, si appresta ad aprire ai battenti a dicembre. La Spezia, infine, punta sulle sinergie con il retroporto di Santo Stefano Magra e sull'intermodalità con la realizzazione di nove nuovi binari ferroviari di servizio alle banchine. Per il Piemonte, retroporto naturale degli scali liguri, la partita delle piattaforme logistiche e dell'intermodalità è ancora aperta, con Novara, arrivata al tutto esaurito, Rivalta Scrivia che scommette sul futuro e Alessandria che aspetta di fare il salto. Gli industriali chiedono una visione strategica e di area estesa, che guardi tanto alla Liguria quanto alla Lombardia. La Regione Piemonte intanto allarga il dossier e guarda allo sviluppo di attività logistiche anche nelle aree di Asti e Mondovì. Uno dei nodi centrali resta quello del potenziamento dei servizi ferroviari e dell'intermodalità. L'interporto di Novara (Cim), controllato dal Gruppo Hupac insieme a Gavio, ad esempio, sta lavorando ad un progetto da 25 milioni per migliorare gli accessi ferroviari e installare sistemi per la movimentazione della merce su rotaie. Completano il Rapporto Nordovest una analisi sui piani della Fondazione Cuneo, che sta incrementando i progetti per innovazione e startup, un reportage sull'economia del chinotto di Savona e il caso della piemontese Paglieri, storica azienda familiare di cosmetica e detergenti che sfida i grandi gruppi. Per la Valle d'Aosta f aro sulle strategie di Acciai Cogne, mentre SkyWay Monte Bianco si conferma laboratorio di sostenibilità per l'Arco alpino.

The screenshot shows the Savona News website interface. At the top, there's a navigation bar with categories like PRIMA PAGINA, CRONACA, POLITICA, ATTUALITÀ, etc. The main headline is "Porti: nuovo 'Rinascimento' di Genova secondo il Sole 24 Ore". Below the headline, there's a sub-headline: "I porti della Liguria stanno puntando sullo sviluppo della logistica per far fronte al gap che finora li ha tenuti distanti soprattutto dai competitor del Nord Europa". The article text is visible, starting with "I porti della Liguria stanno puntando sullo sviluppo della logistica per far fronte al gap che finora li ha tenuti distanti soprattutto dai competitor del Nord Europa". There are also several small images and sidebars with related news items.

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)
La Spezia

In porto Navi inquinanti accordo sulle emissioni

Accordo tra le major delle crociere, l' Autorità portuale, il Comune e la guardia costiera per la riduzione delle emissioni in atmosfera delle navi passeggeri nella rada spezzina. Msc, Costa Crociere e Royal Caribbean firmano lunedì un protocollo dedicato e volontario per ridurre l' inquinamento nel corso di un incontro fissato per lunedì alle 14.30 nella sede della Authority di via del Molo.

LA SPEZIA

Raffaelli: «Lavoriamo per riprenderci Spezia»

Il sindaco alle spalle le elezioni ora si guarda avanti: il candidato a governare male, posserò buttarmi



IN QUELLE

IN QUELLE

LA SPEZIA

LA SPEZIA

LA SPEZIA

REGALATI LA CUCINA DEI TUOI SOGNI, AGLI ELETTRODOMESTICI CI PENSIAMO NOI!

Grand Chef

Gratis con la tua cucina!



SCAVOLINI STORE LA SPEZIA

Viale Italia, 373 - La Spezia
Tel. 0187.300581
www.laspezia.scaivolini.it

«Inutile rimpallo di responsabilità sul porto»

La denuncia del presidente degli artigiani Maggiani dopo la lettera-diffida dell' Authority a Contship: «Basta con i discorsi, passiamo ai fatti»

LA SPEZIA Troppe chiacchiere sul porto e, purtroppo, pochi fatti. Con il rischio che continuino a restare al palo progetti di sviluppo e grandi infrastrutture, condizioni indispensabili per restituire competitività allo scalo. A pensarla così è la Cna spezzina che, prendendo spunto dall'anticipazione de 'La Nazione' relativa alla lettera inviata dall' Autorità portuale ai vertici di Lsct sui ritardi nella pubblicazione dei bandi per i progetti di ampliamento delle banchine, denuncia il «rimpallo di responsabilità che non serve a nessuno». Alla notizia della missiva di Carla Roncallo aveva risposto con una dichiarazione al nostro giornale la stessa direttrice generale di Lsct Cecilia Eckelmann-Battistello, assicurando l'imminente emanazione dei bandi e motivando il ritardo con esigenze di approfondimento tecnico dei progetti. Per Cna resta però la realtà di opere incompiute che rischia di pesare sulle prospettive di ripresa dell'economia portuale. «Apprendiamo dalla stampa di una lettera della presidente dell'Autorità di sistema del Mar Ligure orientale Carla Roncallo inviata a Lsct di richiamo circa i tempi di realizzazione dell'ampliamento del molo Garibaldi Est - dichiara Federica Maggiani, presidente Cna La Spezia -. Come associazione che fa parte a buon diritto della comunità portuale, a fronte della rappresentanza dei tanti operatori dell'autotrasporto e della logistica associati, vogliamo prendere la nota inviata come una provocazione tesa a riportare l'attenzione sul tema delle opere di cui necessita il porto spezzino». «Opere che dovrebbero essere già state avviate - è l'affondo di Maggiani - e magari già arrivate anche a buon punto e che, invece, siamo ancora qui ad aspettare. Adesso è l'ora delle poche parole e dei tanti fatti. Perché di questo la città ha bisogno, come testimoniano i numeri e i dati presentati a Bilog in questi due giorni: numeri sui traffici e sugli occupati. Valori che però rimarranno tali o sono destinati a ridursi se tutti gli attori in campo non faranno velocemente la propria parte». Ma non ci sono solo i bandi di Lsct. «E' difficile credere che sia una banchina nuova, seppure importante - osserva Maggiani -, a risolvere il problema, così come è difficile pensare che il dragaggio sia il solo aspetto risolutivo. Le questioni sono strettamente connesse. Ma se è così, allora qual è il tema vero? Dove si è inceppata realmente la macchina?» si domanda Maggiani. «Così si perde tempo prezioso in grado di condizionare la realizzazione di un intero quadro di opere che comprende anche l'avvio della nuova stazione crocieristica, oltre la competitività in termini di traffici. Come associazione noi siamo pronti, come sempre, a fare la nostra parte». F.A. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



«Non facciamoci scappare clienti»

«Siamo sempre più convinti che se non si darà inizio alle opere di infrastrutture programmate, che dovranno essere ultimate in tempi celeri, si rischia di perdere occasioni per il futuro. Si rischia di far scappare i clienti e compagnie di navigazione e compromettere il business delle crociere e del turismo locale». Così Sergio Landolfi, referente della logistica portuale provinciale di Fratelli d' Italia, assieme al gruppo consigliere del Comune, Sauro Manucci e Maria Grazia Fria, e al coordinatore provinciale Davide Parodi, lanciano l' allarme sul futuro del porto spezzino. «Abbiamo assistito in questi giorni a una serie di botta e risposta tra l' Autorità di sistema e Contship. Dopo i numeri illustrati alla seconda edizione di Bilog sull' occupazione del nostro porto, siamo preoccupati per il futuro del nostro porto»

«Inutile rimpallo di responsabilità sul porto»

La denuncia del presidente degli armatori Maggiori dopo la lettera diffusa dall'Autorità di sistema. Contship «danza con i diavoli», puntano ai fatti-



LA SPEZIA

Truppe imbarcate sul porto di spezzino, anche i 500. Sono le 12.000 le persone imbarcate a bordo di 150 navi che sono in porto. Le imbarcazioni sono in attesa di essere imbarcate. Le imbarcazioni sono in attesa di essere imbarcate. Le imbarcazioni sono in attesa di essere imbarcate.

«Non facciamoci scappare clienti»

«Siamo sempre più convinti che se non si darà inizio alle opere di infrastrutture programmate, che dovranno essere ultimate in tempi celeri, si rischia di perdere occasioni per il futuro. Si rischia di far scappare i clienti e compagnie di navigazione e compromettere il business delle crociere e del turismo locale».

Formazione, pensioni e fisco oggi al 'Cna Day'

Un villaggio di clienti per i lavoratori e i pensionati. Un villaggio di clienti per i lavoratori e i pensionati. Un villaggio di clienti per i lavoratori e i pensionati.



LA SPEZIA

Formazione, pensioni e fisco oggi al 'Cna Day'

Un villaggio di clienti per i lavoratori e i pensionati. Un villaggio di clienti per i lavoratori e i pensionati. Un villaggio di clienti per i lavoratori e i pensionati.

LA SPEZIA

Formazione, pensioni e fisco oggi al 'Cna Day'

Un villaggio di clienti per i lavoratori e i pensionati. Un villaggio di clienti per i lavoratori e i pensionati. Un villaggio di clienti per i lavoratori e i pensionati.

Citta della Spezia

La Spezia

Maggiani: "Molo Garibaldi e dragaggio strettamente connessi"

La Spezia - "La città ha bisogno di fatti. I numeri e i dati presentati a Bilog in questi due giorni lo testimoniano: numeri sui traffici e sugli occupati. Valori che però rimarranno tali o sono destinati a ridursi se tutti gli attori in campo non faranno velocemente la propria parte". Il monito arriva da Federica Maggiani, presidente della Cna La Spezia, che chiede un'azione congiunta ed organica ai vertici dell'Autorità di Sistema Portuale: "E' difficile credere che sia una banchina nuova (il riferimento è a Molo Garibaldi, per il quale l' **Adsp** ha chiesto ad Lscpt a più riprese di velocizzare l'azione di ampliamento), seppure importante, a risolvere il problema, così come è difficile pensare che il dragaggio sia il solo aspetto risolutivo. Le questioni sono strettamente connesse. Ma se è così, allora qual è il tema vero? Dove si è inceppata realmente la macchina? Così si perde tempo prezioso in grado di condizionare la realizzazione di un intero quadro di opere che comprende anche l'avvio della nuova stazione crocieristica, oltre la competitività in termini di traffici portuali. Come associazione noi siamo pronti, come sempre, a fare la nostra parte". Venerdì 18 ottobre 2019 alle 21:16:04 Redazione redazione@cittadellaspezia.com.

The screenshot shows the homepage of the 'Città della Spezia' website. At the top, there are banners for 'L'Extra Bonus...continua!' and 'Autoligures'. Below these, there's a section for 'Medicina del Lavoro' and 'CMD'. The main headline is 'Maggiani: "Molo Garibaldi e dragaggio strettamente connessi"', dated 'Venerdì 18 ottobre 2019'. The article text is partially visible, discussing the need for a coordinated action between the Port System Authority and the local association Cna La Spezia. To the right of the article, there are several smaller advertisements and news snippets, including one for 'TU IMMAGINA: CREA LA TUA CASA AL PROGETTO' and another for 'BANDI APERTI'.

Bilog: "Nessuna conferenza sull'autotrasporto? Polemiche infondate"

LA SPEZIA - "Le polemiche sollevate da Stefano Ciliento, Presidente Confartigianato Trasporti La Spezia e Nicola Carozza, responsabile sindacale Confartigianato, rispetto alla mancanza nelle sessioni programmate di un intervento in rappresentanza delle aziende dell'autotrasporto sono infondate": lo scrive in una nota l'organizzazione di Bilog, la Biennale della Logistica che si è tenuta alla Spezia il 16 e 17 ottobre. Numerose e-mail nonché messaggi inviati tramite WhatsApp, dimostrano in modo inequivocabile che sono stati interpellati, proprio per il rispetto che **AdSP**, Camera di Commercio Riviera di Liguria e Circle nutrono nei confronti degli autotrasportatori, uno degli anelli fondamentali della catena logistica, alcuni rappresentanti di Confartigianato. Tuttavia, tali esponenti dell'associazione UNATRAS, ringraziando per l'invito, avevano a suo tempo declinato l'offerta di intervenire in qualità di relatori, in una delle 13 sessioni in programma a BILOG, perchè impegnati altrove. In relazione alle tematiche care all'autotrasporto da segnalare, tra gli speaker della due giorni di BILOG, Stephanie Kleine, coordinatrice del progetto europeo URSA MAJOR NEO, nell'ambito del quale l'**AdSP** sta sviluppando il progetto pilota relativo a sistemi intelligenti di trasporto per il monitoraggio del traffico stradale e dell'occupazione degli stalli al parcheggio Stagnoni, in prossimità del gate portuale, fornendo agli autotrasportatori informazioni utili in tempo reale al fine di ridurre le code del mezzi pesanti in ingresso al porto".



The screenshot shows a web page from 'La Spezia' with the article title 'Bilog: "Nessuna conferenza sull'autotrasporto? Polemiche infondate"'. The article text is partially visible, mentioning Stefano Ciliento, Nicola Carozza, and the Biennale della Logistica. There are social media sharing icons and a 'Comments' section at the bottom. The page also features a sidebar with 'I NOSTRI BLOG' and a 'GRIF HOUSE' logo.

Bilog 2019 alla Spezia. Retroporto di Santo Stefano: a breve pronto il nuovo centro per i servizi alla merce

BILOG 2019, la Biennale della Logistica realizzata dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale con il supporto organizzativo della Camera di Commercio Riviera di Liguria, Blue Hub, Circle e la collaborazione del comune di Piacenza si è aperta oggi con il focus sul Retroporto di Santo Stefano, in una tavola rotonda introdotto da Pablo Hoya, presidente di Europlatform, moderata da Anna Pucci capo servizio de La Nazione e partecipata dalla Presidente dell' **AdSP** Carla Roncallo; Alessandro Laghezza, Sezione Logistica Confindustria SP; Giorgio Bucchioni, presidente Spedizionieri SP; Andrea Fontana, Presidente Agenti marittimi SP; Giovanni Cassone, Direttore Agenzia delle Dogane SP; Genziana Giacomelli, direttore della Scuola Nazionale Trasporti; Paola Sisti, Sindaco di Santo Stefano. Carla Roncallo ha circoscritto il suo intervento sull' insieme delle infrastrutture per realizzare le quali l' **ADSP** ha investito 5 milioni di euro, al fine di rendere efficienti tutte le tipologie dei controlli che ora vengono effettuati in porto, velocizzando le pratiche e liberando spazi per merci e containers nelle aree a mare. Si tratta della realizzazione della viabilità di accesso; della palazzina degli uffici che accoglierà tutti gli attori del Centro Unico dei Servizi (Dogana, Guardia di Finanza, Sanità Marittima, Veterinario e fitopatologo, Guardia Forestale, ecc.); delle aree coperte per i controlli, di moderne celle frigo e di uno scanner delle Dogane di nuova generazione. 'Stiamo procedendo velocemente per rendere il centro operativo entro il 14 dicembre- ha detto la presidente -, perché da quella data verrà recepita la norma 625 del 2017 che impone standard minimi per la conservazione delle merci deperibili e fresche. Il nostro nuovo Centro, oltreché attuare quanto disposto dalla legge in materia di Sportello Unico Doganale, sarà perfettamente in linea con quanto stabilito da questa norma, grazie ad una scelta lungimirante, partita ormai da qualche anno che finalmente si concretizzerà nelle prossime settimane. Ringrazio davvero l' Agenzia delle Dogane e tutti i Soggetti pubblici deputati al controllo della merce, il Comune di Santo Stefano Magra e tutti gli operatori, che hanno colto con noi questa sfida'. Il sindaco di Santo Stefano Magra, Paola Sisti, ha sottolineato come, dagli anni '90, le amministrazioni abbiano creduto, ancora prima degli imprenditori, sulle potenzialità dell' area. 'Il retroporto di Santo Stefano, deve essere una opportunità e non un problema. Già oggi l' infrastruttura occupa 500 persone. Auspicio che si possa trasformarla velocemente da Retroporto ad Interporto, con un nome ed una identità ben precisa'. Spedizionieri, agenti marittimi, doganalisti di A.SPE.DO, riuniti da poco in POINT-Sistema Spezia, hanno fornito dati interessanti sull' occupazione nel settore portuale spezzino, grazie ad uno studio da essi commissionato alla Scuola Nazionale Trasporti rappresentata oggi dal suo direttore, Genziana Giacomelli. 'Una occasione importante - ha detto Andrea Fontana -, che grazie alle competenze e alla professionalità della Scuola, ha potuto mettere in evidenza la forza e il 'peso' del settore in termini di fatturato e di lavoro. Una collaborazione che consente di mettere a fattore comune, valori numeri e analisi fondamentali per orientare future scelte strategiche e di investimento nel nostro territorio, strumenti utili sia per gli attori della programmazione che per le imprese che intendono guardare il nostro territorio da questo punto di vista'. In base al censimento di 72 imprese portuali è emerso che il settore occupa 2.898 lavoratori diretti e 5.100 nell' indotto generato da questo tipo di attività. Il totale del fatturato si aggira sui 700 milioni di Euro, pari al 40% del fatturato provinciale sulla Blue Economy (Circa un miliardo e 300 milioni di Euro) . Interessante anche il dato relativo ai contratti a tempo indeterminato, ben l' 87%, così come quello che ha dimostrato come ci sia un alto livello di scolarizzazione (66% i diplomati) . E tanti sono i giovani che scelgono il porto e le attività ad esso



Il Nautilus

La Spezia

connesse: ben il 34% ha meno di 40 anni. Da sottolineare anche l'affermazione di Genziana Giacomelli 'Nel 2018 ben 130 giovani usciti dalla Scuola Nazionale Trasporti sono stati assunti dalle aziende locali'.

Futuro dei porti, security e logistica a BILOG

LA SPEZIA Bilog alla sua seconda edizione si è caratterizzato dalla stretta sinergia fra i territori della Spezia e di Piacenza e dal forte orientamento europeo oltreché internazionale. Nei saluti di apertura della due giorni di convegni la presidente dell'AdSP del Mar Ligure Orientale Carla Roncallo ente che ha realizzato la manifestazione con il supporto della Camera di Commercio Riviera di Liguria, Blue Hub, Circle e la collaborazione del comune di Piacenza ha espresso soddisfazione per aver creduto nel progetto di unire i territori locali e confrontarsi sui temi cardine della portualità a livello nazionale ed europeo. Fra i temi discussi nella prima giornata: il futuro del settore marittimo e navale nel 2030, cyber risk e cyber security, sviluppo della Blue economy, ultimo miglio ferroviario ed e-logistica, reti Ten-t ed opportunità offerte dal Cef2. In apertura, con tutte le istituzioni protagoniste, anche Iveta Radiová, la coordinatrice UE per il Corridoio Mediterraneo, che ha annunciato alla vasta platea l'ingresso a pieno titolo nel 2021 di La Spezia e il suo porto nel Corridoio Mediterraneo (Est-Ovest) con la concreta prospettiva di maggiori opportunità di finanziamento ed il raddoppio della connettività dello scalo già esistente sulla direttrice del Corridoio Scandinavia-Mediterraneo (Nord-Sud). Giovanni Toti, governatore della Liguria, nel sottolineare la crescita della logistica nella regione ed i risultati positivi nel settore container, autostrade del mare merci e passeggeri, traghetti e crociere ha posto l'attenzione sulla mancanza di infrastrutture terrestri e ferroviarie, in particolare il raddoppio della Pontremolese e chiesto un patto fra le forze politiche finalizzato ad avanzare velocemente e con tempi certi in tale direzione per non perdere le grandi opportunità che derivano dal raddoppio del Canale di Suez. Fra le necessità segnalate dal governatore quella della semplificazione: Possiamo essere l'hub più forte del Mediterraneo; viceversa saremo scavalcati dai concorrenti del Far East o del Nord Europa. Ed ha concluso informando che a fine mese discuterà con il ministro Francesco Boccia l'autonomia già chiesta sui porti ed infrastrutture. Nella tavola sulle sfide del mercato dei container e della logistica sono stati illustrati report che, fra le molte specifiche, in un contesto ad ampio spettro hanno evidenziato un attuale recupero di terreno dei porti del Sud Europa rispetto a quelli del Nord Europa (Alessandro Panaro SRM). Mentre un'analisi fatta da Daniele Testi (Contship) ha denunciato una ridotta propensione italiana del traffico verso l'internazionale. Nello scenario futuro ha spiegato Testi anche il cambiamento climatico potrà influire sulle scelte dei grandi operatori che dovranno diversificare fra i vari porti per evitare rischi di blocchi avvantaggiando così i porti del Sud, peraltro già economicamente competitivi. La maggiore disponibilità di infrastrutture ferroviarie di confine, a partire dal 2021 in poi, permetterà il passaggio a nuovi treni con maggiori capacità che comunque con l'attuale pianificazione si fermeranno nella pianura padana aumentando la necessità di aree interportuali. Per la dimensione intra-regionale-mediterranea ha parlato Danilo Ricci della TARROS, realtà che vanta il primato nel trasporto container nel Mediterraneo. Specializzato dal 1967 in particolare in questo tipo di traffico nel tempo il Gruppo ha ampliato i servizi arrivando ad un door-to-door con l'implementazione di una catena logistica integrata e fornisce ogni possibile soluzione logistica alle aziende italiane. Tarros, che ha presentato proprio a BILOG i suoi nuovi containers certificati per l'idoneità (ne parliamo a parte) è inoltre impegnata ad investire sul territorio spezzino non solo con i suoi servizi short-sea stabili, che contribuiscono anche a togliere traffico dalla strada, ma anche con iniziative sociali. La sessione sul futuro del settore marittimo e navale in relazione agli obiettivi di sostenibilità condotta da Umberto Masucci fra gli interventi ha avuto anche quello di IKEA che ha testimoniato l'impegno a ridurre le emissioni di anidride carbonica



La Gazzetta Marittima

La Spezia

del 70% entro la scadenza fissata dalle Nazioni Unite con l' Agenda 2030. I relatori appartenenti alle diverse categorie del settore si sono espressi sulle loro azioni ed intenzioni. La necessità di agire insieme ed in fretta per essere competitivi con obiettivi verso l'economia circolare e combustibili BIO e LNG è stata evidenziata dal presidente di CEPIM Interporto di Parma Luigi Capitani, che intanto con l'adozione dei nuovi treni da 750 metri è riuscito a ridurre di 1 milione e 500 mila tonnellate le emissioni di CO2 (equivalenti ad un risparmio di 500 milioni di euro). Sempre in relazione ad efficienza e sostenibilità: per Daniele Rossi, presidente di **Assoporti**, è importante riflettere se sia meglio inseguire la bulimia dei containers del Nord Europa e la concitazione cinese o invece concentrarsi su alternative che rappresentano la tendenza attuale come lo spostamento dei traffici su ferrovia. È necessario inoltre secondo Rossi l'impegno per trovare spazi nei porti per i depositi di LNG oltre che lavorare sulla complessa questione della elettrificazione delle banchine. Il discorso si è orientato poi, con Nereo Marcucci di Confetra, sul profilo della sostenibilità anche sociale considerando i posti di lavoro che sono a rischio con le concentrazioni in atto. Molte sono le questioni nell'orizzonte 2030 per le quali ha detto Marcucci occorre contrattare le regole con l'Europa. Secondo l'armatore e presidente di Assarmatori Stefano Messina oggi assistiamo ad una svolta: si inizia a parlare di riduzione dell'eccesso di capacità. Restano comunque molti problemi: con le scadenze green alle porte solo il 5% delle navi è dotato degli scrubber e la considerazione dell'armatore è che, come già avviene per alcune tipologie di traffico negli Stati Uniti, il costo del trasporto debba iniziare ad aumentare. Ciò porterebbe anche ad aumentare l'occupazione. Messina, in risposta a Marcucci in merito alla questione dell'integrazione verticale, ha detto che il tema non può che essere determinato dal mercato in quanto come Stato singolo non è possibile stravolgere un'economia globale di mercato. È comunque un tema discusso ha aggiunto Messina e sono personalmente interessato a tornare sull'argomento con Confetra. Zeno D'Agostino come vice presidente ESPO ha infine sottolineato il peso della visione europea sulle decisioni in materia di sostenibilità e contemporaneamente la necessità della forza del sistema pubblico per raggiungere veri cambiamenti ed evitare contraddizioni come quelle che si stanno attualmente verificando: la totalità dei porti oggi vuole banchine elettrificate mentre in Espo si sta pensando di ridurre il costo del carburante delle navi in porto. Dal dibattito sono anche emersi sentimenti di solidarietà verso il presidente Daniele Rossi per la temporanea sospensione dall'incarico di presidente del sistema portuale dell'Adriatico Centro-settentrionale. Non il solo della categoria a trovarsi in questa situazione si è detto e nessuno di loro indagato per questioni di corruzione o concussione, ma per omissione di atti di ufficio o abuso di ufficio o per inquinamento ambientale: eventuali reati che deriverebbero da una scarsa chiarezza delle stesse normative e che se non rischiate potrebbero costituire un pesante aggravio per il funzionamento delle stesse **AdSP**.

Città della Spezia

La Spezia

Approda anche alla Spezia il progetto "Sinapsi" per la sicurezza in porto

La Spezia - Navi che si urtano, che collidono contro strutture fisse, che, nei casi peggiori, affondano. Il ministero dei Trasporti racconta che nel 2017 in Italia si sono verificati 270 sinistri marittimi. Il 38 per cento di questi, quindi 102, è avvenuto in porto, all'ormeggio o in fase di manovra. Ora per aiutare le imbarcazioni durante queste operazioni e diminuire, così, i rischi per equipaggio, passeggeri e operatori di terra, verrà messo a punto uno strumento tecnologico - una vera e propria app - che fornisca indicazioni in tempo reale sulle condizioni meteorologiche e del mare. Questo l'obiettivo di Sinapsi - acronimo di "asSistenza alla Navigazione per l'Accesso ai Porti in Sicurezza" - progetto europeo Interreg Marittimo, presentato stamattina a Genova. Sinapsi è un'iniziativa coordinata dall'Università degli Studi di Genova, dell'Istituto di Scienze Marine-Consiglio Nazionale delle Ricerche, dell'Université de Toulon, dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale, del Consorzio LaMMA, dello European Research Institute e della Chambre de Commerce et d'Industrie du Var. Il progetto, della durata di 36 mesi, è finanziato per oltre due milioni di euro. Sono cinque i porti coinvolti in Sinapsi: Genova, la Spezia, Livorno, Piombino e Tolone. I bacini portuali in parte sono già dotati di sensori che permettono di misurare le condizioni meteo-marine, in parte ne sono sprovvisti: nelle prossime settimane gli esperti del progetto Sinapsi valuteranno la situazione caso per caso per procedere poi, se necessario, all'implementazione degli strumenti tecnologici per definire campi di corrente e modo ondoso nei porti minuto per minuto. Dati su cui verranno applicati modelli matematici per ottenere un quadro più ampio del panorama meteo-marino. L'obiettivo finale è dotare le Autorità marittime, le Autorità portuali, i piloti e i comandanti di navi sia commerciali sia da diporto di uno strumento tecnologico in grado di fornire informazioni costantemente aggiornate in tempo reale sulle condizioni del mare in prossimità e all'interno degli specchi d'acqua portuali, affinché le imbarcazioni possano pianificare e realizzare al meglio le operazioni di manovra e di avvicinamento alla banchina, riducendo i rischi. Sempre secondo l'ultima relazione del ministero dei Trasporti, nel 2017 i sinistri marittimi hanno causato 89 feriti e 18 morti. L'idea del gruppo di lavoro di Sinapsi è integrare le informazioni prodotte all'interno del progetto con quanto già realizzato nelle altre iniziative finanziate nell'ambito del programma Marittimo 2007-2013 e 2014-2020 e completare la rete di monitoraggio già presente per la misura dei parametri meteo-marini. Sinapsi nasce da alcune reali necessità riscontrate nei porti coinvolti. Per esempio, nel porto di Genova, in seguito al dragaggio dei fondali, la dinamica delle correnti si è modificata e ha reso necessaria l'acquisizione di nuovi dati e nuove informazioni, come sottolinea il professor Marco Capello, docente di oceanografia e fisica dell'atmosfera dell'Università degli Studi di Genova e responsabile del progetto Sinapsi. "Sinapsi e gli altri quattro progetti presentati questa mattina vogliono realmente diminuire i rischi della navigazione - commenta il professor Capello - Noi, in particolare, vogliamo creare una rete tra le informazioni prodotte da modelli matematici e quelle rilevate nei vari porti per informare in tempo reale gli operatori marittimi di quello che sta accadendo in questi bacini - a proposito soprattutto di correnti e onde - attraverso una app o una piattaforma web. Nel farlo, cercheremo anche di capitalizzare i risultati di precedenti progetti, per esempio per fornire anche informazioni relative al vento che, in certi casi, può rendere molto difficile effettuare le operazioni in porto. Sinapsi punta, infine, a mantenere le strumentazioni che verranno installate nei bacini portuali dopo la fine del progetto, affinché si possa davvero fare un passo avanti per garantire la sicurezza in questi luoghi". Sinapsi è un progetto europeo interreg marittimo che fa parte di un cluster di progetti della stessa famiglia,



Citta della Spezia

La Spezia

composto da: alacres 2, omd, iside e lose+, che hanno deciso di mutualizzare studi, risultati e prodotti. Sono coinvolti: Università degli Studi di Genova, Istituto di Scienze Marine - Consiglio Nazionale delle Ricerche, Università di Tolone, Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Consorzio LaMMA, European Research Institute Onlus, Camera di Commercio del Var. Venerdì 18 ottobre 2019 alle 20:10:06 Redazione.

IL 30 OTTOBRE

Msc Opera, regina all' orizzonte

Il 30 ottobre farà scalo al terminal crociere di Porto Corsini la Msc Opera, certamente una delle navi di maggiori dimensioni e più fascino tra tutte quelle che fanno tappa nel porto di Ravenna. Sarà l' occasione per il comandante della nave di scambiare il crest con le istituzioni locali. La nave è seguita a Ravenna dall' agenzia marittima Msc Le Navi di Norberto Bezzi. La Opera è stata l' ammiraglia della flotta Msc fino all' entrata in servizio della Msc Musica nel 2006. La nave può ospitare 2.679 passeggeri in 1.071 cabine e un equipaggio di circa 728 persone. Per chiudere la stagione, a quel punto, mancheranno soltanto due tocche. Il 31 ottobre toccherà alla Artemis (Grand Circle Travel) e il 20 novembre la Pacific Princess (Princess Cruises).

Il business del mare

«Più crociere? Se ci sarà un nuovo terminal»

Per il 2020 si parla di 10 mila arrivi contro gli appena 10 mila di quest'anno. Ma le gestioni frenano. «Solo con nuovi investimenti»

di Luca Bazzani

Msc Opera, regina all'orizzonte

È 50 andare in nave al mare e a bordo di Porto Corsini la Msc Opera, la nave di maggiori dimensioni e più fascino tra tutte quelle che fanno tappa nel porto di Ravenna. Il 30 ottobre farà scalo al terminal crociere di Porto Corsini la Msc Opera, certamente una delle navi di maggiori dimensioni e più fascino tra tutte quelle che fanno tappa nel porto di Ravenna. Il 30 ottobre farà scalo al terminal crociere di Porto Corsini la Msc Opera, certamente una delle navi di maggiori dimensioni e più fascino tra tutte quelle che fanno tappa nel porto di Ravenna.

L'AMMIRAGLIA

Il 30 ottobre farà scalo al terminal crociere di Porto Corsini la Msc Opera, certamente una delle navi di maggiori dimensioni e più fascino tra tutte quelle che fanno tappa nel porto di Ravenna. Il 30 ottobre farà scalo al terminal crociere di Porto Corsini la Msc Opera, certamente una delle navi di maggiori dimensioni e più fascino tra tutte quelle che fanno tappa nel porto di Ravenna.

CONTINUA L'EXTRASCONTO SU TUTTO L'ARREDO FINO AL 26 OTTOBRE

VA ZERO



Trappone e rivestimenti
Riparatemi 100 giorni dopo la consegna

50% di sconto sugli elettrodomestici

Il tuo progetto nella cucina moderna

Garanzia 3 anni

Contattaci al numero 051 2222222

Patto con il Pignone: alla Fhp tutta la logistica

La holding subentrata a Bogazzi seguirà le operazioni di imbarco e le rotte verso la Louisiana dei moduli della multinazionale

di Cristina Lorenzi CARRARA Una maxi commessa per la cordata di aziende locali, ma anche nuove oppportunità per chi opera al porto. Così i traffici del Nuovo Pignone che, per conto della multinazionale americana General electrics si stanno avviando nel comparto di Avenza, saranno una seria opportunità di crescita per tutto il territorio, oltre che concreti posti di lavoro. Già la cordata locale H&Mt si è aggiudicata il mega appalto di 24 milioni per la realizzazione di tutte le strutture e i servizi che serviranno al montaggio e al collaudo dei nuovi moduli che la multinazionale dell' oil and gas realizza nella yard di Avenza per poi spedirli negli Stati uniti. Tutta la logistica della nuova commessa se l' è invece accaparrata la la Fhp, la holding portuale di F2i subentrata alla Porto spa di Enrico Bogazzi sulle banchine di Marina. Pertanto la società, presieduta da Umberto Masucci, si occuperà della logistica dei nuovi mega moduli che dovranno andare negli Usa. Se prima la Porto spa aveva provveduto al trasporto dei mezzi eccezionali verso lo scalo, adesso la Fhp si occuperà anche di organizzare arrivi e partenze delle navi e definire le rotte per la Louisiana dove dovrà finire la commessa della Venture Global Lng per la fornitura di sistemi di liquefazione del gas naturale. Nelle yard di viale Zaccagna si prevede di realizzare, costruire, assemblare e collaudare 18 treni di compressione in moduli plugand-play. Si tratta di soluzioni all' avanguardia per la liquefazione del gas naturale e per la produzione e la distribuzione di energia elettrica per il progetto Calcasieu Pass, in Louisiana, nel sud degli Stati Uniti. I 18 treni di compressione per la liquefazione del gas naturale che saranno forniti garantiranno una capacità complessiva di 10 milioni di tonnellate per anno, insieme al relativo gruppo di generazione di elettricità. Nuovo Pignone ha costruito in questo specifico settore più di oltre 550 compressori, installati nella stragrande maggioranza degli impianti di tutto il mondo. I treni saranno poi assemblati in moduli e collaudati nei siti produttivi toscani di Massa ed Avenza, e si caratterizzano per un approccio plug-and-play, che permette un' installazione più veloce, minimizzando i tempi di costruzione e messa in opera degli impianti». La consegna dei primi moduli è prevista per la seconda metà del 2020 e continuerà per tutto il 2021. La commessa comprende anche i servizi sul campo per l' installazione e la manutenzione dei moduli. La fornitura per il progetto Calcasieu Pass è la prima dell' accordo quadro stretto tra Bhge e Venture Global Lng per una capacità produttiva complessiva di 60 milioni di tonnellate per anno. La società F2i, lo ricordiamo, è un fondo di investimenti formato da Intesa San Paolo, Unicredit, Cassa depositi e prestiti e varie fondazioni bancarie. Attualmente ha investimenti sugli aeroporti italiani e intenderebbe mettere le proprie bandierine anche sulle infrastrutture portuali. Un impero fra cielo e mare che interessa anche la nostra città e le sue potenzialità. F2i ha investimenti negli aeroporti di Malpensa, Linate, Napoli, Torino, Alghero e Trieste, ma ha interessi anche nelle fonti rinnovabili, dall' eolico al solare, alle reti gas, alle torri di trasmissione tv. L' accordo con il Pignone consente nuova linfa vitale al porto e ai suoi traffici, oltre che nuova occupazione per chi opera sulle banchine. Inoltre conferma quanto assicurato dal presidente di Fhp, Masucci, il quale ha dichiarato apertamente di avere seria intenzione di investire per far crescere il nostro porto. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

traghetti

Aperte le prenotazioni di Corsica Ferries

PORTOFERRAIO. Sul sito www.corsica-ferries.it è già possibile prenotare il traghetto per le prossime vacanze per Elba, Sardegna, Corsica, Baleari e Sicilia, approfittando del pratico e sicuro pagamento in tre rate e scegliendo tra tutte le linee e gli orari proposti. In alta stagione sono previste partenze per Corsica e Sardegna anche dal porto di Piombino, l'hub più a sud delle Navi Gialle, facilmente raggiungibile dai turisti dell'isola d'Elba. «Qualità dei servizi di bordo, innovazioni, ascolto del cliente e dei suoi bisogni e grande flessibilità strategica sono le prerogative base per un servizio molto competitivo e caratterizzeranno l'offerta delle Navi Gialle, anche per il 2020», commenta Raoul Zanelli Bono, direttore commerciale di Corsica Sardinia Ferries. –

[illegible]

«L' Uscita dal porto? Una barzelletta Vogliono lasciare Ancona isolata»

Pierluigi Bocchini di Confindustria: «Negli ultimi 20 anni si è cambiata direzione per tre volte»

L' INFRASTRUTTURA ANCONA «Negli ultimi 20 anni si è cambiato direzione dell' Uscita dal Porto per tre volte, sembra una barzelletta. C' è forse una volontà politica di lasciare Ancona fuori dai più importanti collegamenti trasportistici?». Se lo chiede il vicepresidente delegato della Territoriale di Ancona di Confindustria Pierluigi Bocchini, facendo sentire la voce degli imprenditori nel dibattito sull' uscita dal porto di Ancona. L' ultimo improvviso cambio di direzione è arrivato dall' Anas, che dopo aver presentato ad aprile uno studio di pre-fattibilità con un bypass tra Flaminia e Variante a sud di Torrette, di recente ha comunicato di studiare un percorso a nord di Torrette. Uno stop per Bocchini incomprensibile: «Questo ultimo miglio, che già a primavera sembrava aver avuto un positivo riscontro, all' improvviso si è bloccato - ricorda -. Motivo? Le gallerie previste insistono in area in frana. E si scopre adesso?». L' interrimento L' interrimento del lungomare tra la Palombella e Torrette, previsto nel protocollo del febbraio 2017 (firmato da Mit, Regione Marche, Autorità portuale, Comune, Anas e Rfi) e i 271 milioni finanziati per il raddoppio della variante alla 16 da Falconara a Torrette, «risultano decisivi - per Confindustria Ancona - per completare l' Uscita dal Porto con il raccordo tra l' interrimento e la SS16 più a monte, sempre a Torrette». A spingere per una rivisitazione del tracciato era stato soprattutto il senatore Mauro Coltorti, presidente della Commissione Infrastrutture e Trasporti, gridando al pericolo frana. «Questo utilizzo strumentale dell' area in frana - è la replica indiretta di Bocchini - è inaccettabile. Finalmente c' era un progetto che ormai sembrava, seppure con tempi non certo brevi, ben avviato. E ancora una volta siamo fermi». Inutile che si lavori a progetti di riqualificazione se poi il collegamento tra grande viabilità e porto «rimane nelle condizioni in cui si trova oggi» con «l' enorme criticità dell' inquinamento causato dai 4 km di coda». «E chi pensa - si chiede Bocchini - alle aziende che lavorano nel porto? La cantieristica è asse portante ed irrinunciabile nello sviluppo dell' economia portuale». E se si vuole davvero far diventare Ancona un HUB crocieristico «è necessario che ci siano collegamenti facili per le escursioni e le visite anche nell' entroterra». Bocchini lancia un appello a tutti i soggetti dell' area portuale «per implementare una strategia comune per non perdere questa importante occasione», e apprezza la scelta del sindaco Mancinelli di convocare una riunione per la prossima settimana per fare il punto sulla viabilità in uscita dal Porto. «Come Confindustria saremo in prima fila con la nostra capacità progettuale e propositiva, confidando che possa essere di stimolo per concludere i progetti più rapidamente possibile». I. s. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



«Ricominciare da zero significa bloccare tutto»

La Cna contro la variazione di percorso

GLI OPERATORI ANCONA «Ricominciare da zero e rivedere le ipotesi progettuali, spostando la bretella di collegamento a Collemarino, significherebbe allungare nuovamente e insopportabilmente i tempi di progettazione e realizzazione di questa opera». Lo afferma la Cna di Ancona, che condivide le posizioni espresse di recente dall' assessore al Porto Ida Simonella sul bypass tra porto e grande viabilità. Uno slittamento di programmi «inaccettabile per l' attività commerciale del Porto e per i quartieri a nord della città soffocati da traffico e inquinamento». E l' ipotesi di uno scollinamento all' altezza di Colle Ameno, oltre che allungare i tempi, «costituirebbe - scrive Cna - anche un aggravio di costi, un maggiore impatto ambientale dovuto ad un maxi interrimento, un appesantimento del traffico veicolare sulla Flaminia fino a Collemarino. Inoltre si dovrebbero abbattere le abitazioni che insistono sulla Statale». Dopo vent' anni persi progettando l' Uscita a Ovest e dopo i proclami sull' Uscita a Nord, «rischiamo di dover ricominciare tutto da zero», scrive l' associazione di categoria. Cna sostiene, sulla linea espressa dall' assessore Simonella, che. In assenza di evidenti ragioni tecniche relative alla frana che dimostrino le criticità del progetto, «non capiamo perché cambiare», tanto più che «la frana c' è sempre e comunque nell' area». Modificare ancora l' itinerario, per la Cna, significa smentire l' accordo di programma firmato anche da Ministero e Anas. «Di quest' opera abbiamo bisogno in tempi ragionevoli e non tra altri 20 anni». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Primo piano • Ancona

«L'Uscita dal porto? Una barzelletta Vogliono lasciare Ancona isolata»

Pierluigi Bocchini di Confindustria: «Negli ultimi 20 anni si è cambiata direzione per tre volte»

L'IMBARCATA
L'uscita dal porto di Ancona è un progetto che da vent'anni si proietta verso il futuro. Ma la Cna di Ancona, che condivide le posizioni espresse di recente dall' assessore al Porto Ida Simonella sul bypass tra porto e grande viabilità, lo definisce «una barzelletta». «Ricominciare da zero e rivedere le ipotesi progettuali, spostando la bretella di collegamento a Collemarino, significherebbe allungare nuovamente e insopportabilmente i tempi di progettazione e realizzazione di questa opera», sostiene l'associazione di categoria. «Inoltre si dovrebbero abbattere le abitazioni che insistono sulla Statale». Dopo vent'anni persi progettando l'Uscita a Ovest e dopo i proclami sull'Uscita a Nord, «rischiamo di dover ricominciare tutto da zero», scrive la Cna. Modificare ancora l'itinerario, per la Cna, significa smentire l'accordo di programma firmato anche da Ministero e Anas. «Di quest'opera abbiamo bisogno in tempi ragionevoli e non tra altri 20 anni».

L'anticipazione
Dopo vent'anni, tutto da rifare. L'Anas studia un altro tracciato. Il progetto di uscita dal porto di Ancona è un progetto che da vent'anni si proietta verso il futuro. Ma la Cna di Ancona, che condivide le posizioni espresse di recente dall' assessore al Porto Ida Simonella sul bypass tra porto e grande viabilità, lo definisce «una barzelletta». «Ricominciare da zero e rivedere le ipotesi progettuali, spostando la bretella di collegamento a Collemarino, significherebbe allungare nuovamente e insopportabilmente i tempi di progettazione e realizzazione di questa opera», sostiene l'associazione di categoria. «Inoltre si dovrebbero abbattere le abitazioni che insistono sulla Statale». Dopo vent'anni persi progettando l'Uscita a Ovest e dopo i proclami sull'Uscita a Nord, «rischiamo di dover ricominciare tutto da zero», scrive la Cna. Modificare ancora l'itinerario, per la Cna, significa smentire l'accordo di programma firmato anche da Ministero e Anas. «Di quest'opera abbiamo bisogno in tempi ragionevoli e non tra altri 20 anni».

GLI OPERATORI
L'uscita dal porto di Ancona è un progetto che da vent'anni si proietta verso il futuro. Ma la Cna di Ancona, che condivide le posizioni espresse di recente dall' assessore al Porto Ida Simonella sul bypass tra porto e grande viabilità, lo definisce «una barzelletta». «Ricominciare da zero e rivedere le ipotesi progettuali, spostando la bretella di collegamento a Collemarino, significherebbe allungare nuovamente e insopportabilmente i tempi di progettazione e realizzazione di questa opera», sostiene l'associazione di categoria. «Inoltre si dovrebbero abbattere le abitazioni che insistono sulla Statale». Dopo vent'anni persi progettando l'Uscita a Ovest e dopo i proclami sull'Uscita a Nord, «rischiamo di dover ricominciare tutto da zero», scrive la Cna. Modificare ancora l'itinerario, per la Cna, significa smentire l'accordo di programma firmato anche da Ministero e Anas. «Di quest'opera abbiamo bisogno in tempi ragionevoli e non tra altri 20 anni».

VISITATE I NUOVI SHOW-ROOM
CREO
Se.Pa. arredamenti
CENTRO CUCINE
PORTO POTENZA PICENA - CORRIDORIO - PORTO RECAMATI
CATTADORO MARCHE - ANCONA (Ufficio Regionale Marche) - WWW.SEP.A.IT

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Summit sul porto, la Confartigianato si mobilita per l' Uscita a Nord: «Basta ritardi»

Il segretario generale Pierpaoli: «C'è un progetto Anas, non possiamo più attendere il collegamento con l' A14». Bene la cantieristica e le crociere ma vanno coinvolte le imprese marchigiane

Marco Pierpaoli, segretario generale di Confartigianato Imprese Ancona-Pesaro e Urbino, ha lanciato durante il summit sul porto un invito alle istituzioni, alle associazioni economiche e ai sindacati ad una mobilitazione generale per ottenere la realizzazione dell' Uscita a Nord dal porto prima di Torrette. La grande viabilità va immediatamente realizzata collegando il porto all' A14, il cosiddetto ultimo miglio, come garantito anche dal presidente Conte, che Confartigianato ha incontrato in aprile a Fabriano sul cantiere della SS 76. «Sul collegamento a Nord non possiamo più attendere, c'è un progetto concreto realizzato dall' Anas in primavera e vanno evitati ulteriori ritardi o altri studi che annullerebbero tutto come è accaduto da oltre 40 anni a questa parte - ha spiegato Pierpaoli -. Con la mobilitazione dobbiamo ottenere la disponibilità del Ministro De Micheli a spingere il ministero e quindi l' Anas a concludere il lavoro per dare il via alle procedure che porteranno all' indizione delle gare di appalto necessarie». «Confartigianato è costantemente impegnata nel sostenere lo sviluppo del sistema portuale del medio Adriatico centrale» ha affermato il presidente di Confartigianato An-Pu, Graziano Sabbatini, che è la più grande industria delle Marche e con i porti di Ancona e Pesaro riveste un ruolo fondamentale nello sviluppo dell' economia. Nell' incontro promosso da Confartigianato sul tema "Strategie di sviluppo ed opportunità di crescita dei porti di Ancona e Pesaro" con l' ottica di informare gli imprenditori e di fornire proposte concrete, il presidente dell' Autorità portuale Giampieri e l' assessore comunale Simonella sono stati illustrati i progetti di sviluppo portuali e delle opere collegate. Rodolfo Giampieri ha presentato i progetti del nuovo polo crocieristico, della cantieristica navale e del lusso che presenteranno opportunità anche lavorative per le imprese dei nostri territori fornite dall' imponente crescita della cantieristica industriale e della cantieristica del lusso nel pesarese e nell' anconetano, alle tantissime opportunità oggi presenti, dal crescente flusso crocieristico al traffico mercantile, alle grandi opere, alla logistica. L' assessore Ida Simonella si è soffermata, invece, sulla ristrutturazione di via Mattei il cui progetto è stato approvato e si andrà a gara, sulla riprofilatura della costa a nord che sta procedendo come da cronoprogramma e sui bandi avviati per l' attuazione del Bando delle Periferie. Nel dibattito sono intervenuti Paolo Longhi e Luca Casagrande del Comitato territoriale di Ancona che hanno sottolineato la positività dei progetti in corso, dichiarando la propria disponibilità a condividere e sostenere le varie iniziative anche turistiche, Bruno Ricciardelli e Marco Arlia, rispettivamente dirigente e responsabile di Confartigianato Nautica, che hanno evidenziato il ruolo delle circa 200 imprese marchigiane del settore che sono a disposizione dei cantieri navali con personale formato e specializzato e chiedono corsie dedicate per far crescere le relazioni fra imprese del territorio e Gilberto Gasparoni, responsabile Confartigianato Infrastrutture, trasporti e logistica, che ha sollecitato l' avvio dei grandi appalti per realizzare le opere, a partire dall' uscita a nord dal porto, al raddoppio della SS16 nella tratta Falconara-Torrette e al rifacimento di via Mattei sia per avere strade sicure e percorribili, sia parcheggi per tir ed auto, evidenziando che non possono subire ulteriori lungaggini. Gallery.



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Uscita del porto, Bocchini: «Stop Anas è incomprensibile, basta con i rinvii»

Il vice presidente delegato della Territoriale di Ancona di Confindustria Pierluigi Bocchini interviene nel dibattito sull'uscita dal porto di Ancona

«Negli ultimi 20 anni si è cambiata direzione dell' Uscita dal Porto per tre volte, sembra una barzelletta. C' è forse una volontà politica di lasciare Ancona fuori dai più importanti collegamenti trasportistici?» il vice presidente delegato della Territoriale di Ancona di Confindustria Pierluigi Bocchini interviene nel dibattito sull' uscita dal porto di Ancona, tema che sta animando le pagine dei quotidiani locali e su cui Confindustria ha posto l' attenzione fin dall' inizio degli anni 2000. E non usa mezzi termini Bocchini: «L' ultimo stop di ANAS è incomprensibile: questo ultimo miglio, che già a primavera di quest' anno sembrava aver avuto un positivo riscontro, all' improvviso si è bloccato. Motivo? Le gallerie previste nell' ultimo miglio insistono in area in frana. E si scopre adesso? L' interrimento previsto tra la Palombella e Torrette, (ndr delineato dopo il Protocollo d' Intesa controfirmato da MIT, Regione Marche, Autorità di Sistema Portuale, Comune di Ancona, RFI ed ANAS all' inizio del 2017, su cui si andranno a sviluppare una nuova sede ferroviaria e stradale) e gli oltre 230 milioni di euro di finanziamenti per la realizzazione del raddoppio della SS16 da Falconara a Torrette, risultano decisivi per completare l' Uscita dal Porto con il raccordo tra lo stesso interrimento e la SS16 più a monte, sempre a Torrette. Questo utilizzo strumentale dell' area in frana come elemento decisivo per la realizzazione di quest' opera fondamentale è inaccettabile. Finalmente c' era un progetto che ormai sembrava, seppure con tempi non sicuramente brevi, ben avviato. E ancora una volta siamo fermi». Secondo il numero due degli industriali

dorici, il tema dell' Uscita dal Porto di Ancona è strategico e non più procrastinabile e: «è inutile che si lavori a progetti di riqualificazione - afferma - se poi il collegamento trasportistico da e verso lo scalo dorico rimane nelle condizioni in cui si trova oggi, ivi compresa l' enorme criticità dell' inquinamento causato dai 4 km di coda che si generano. E chi pensa alle aziende che lavorano nel porto? La cantieristica è asse portante ed irrinunciabile nello sviluppo dell' economia portuale: ad Ancona ci sono realtà conosciute in tutto il mondo per il loro prestigio e per i prodotti che fanno, portando il made in Ancona nel mondo e il distretto di Ancona è il secondo polo industriale della nautica a livello nazionale e internazionale. Senza dimenticare i fornitori che si trovano quotidianamente ad affrontare le criticità in entrata nell' area portuale per persone e merci. Altro tasto dolente: la crocieristica . Se si vuole davvero far diventare Ancona un HUB crocieristico è necessario che ci siano collegamenti facili per le escursioni e le visite anche nell' entroterra Ma non solo: esistono realtà importanti che operano anche nel settore dei trasporti e della logistica , realtà in crescita che investono sul territorio e garantiscono occupazione. Vogliamo finalmente dare a queste aziende un porto non solo efficiente, razionale e moderno ma anche accessibile ?». In conclusione il presidente Bocchini lancia anche un appello a tutti i soggetti che gravitano all' interno dell' area portuale per implementare una strategia comune finalizzata a non perdere questa importante occasione. «Per questo apprezzo la convocazione della riunione indetta dal Sindaco Mancinelli per la prossima settimana per fare il punto sullo stato dell' arte per la realizzazione della viabilità in uscita dal Porto. Questo va esattamente nella direzione che auspichiamo e come Confindustria saremo in prima fila con la nostra capacità progettuale e propositiva, confidando che possa essere di stimolo per concludere i progetti più rapidamente possibile».



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Le stime per il 2020

Il settore crociere continua a crescere

Se i traffici commerciali languono e creano tensioni, per il porto almeno una buona notizia c'è. Il 2020 sarà infatti un anno da record per le crociere. Civitavecchia si confermerà infatti il primo scalo d'Italia con circa 2 milioni e 700 mila croceristi movimentati e uno 0,5 per cento in più rispetto alle stime di chiusura del 2019. Sempre a Civitavecchia spetta il primato delle toccate-nave, cioè degli accosti: nel 2020 saranno 827, l'1,7% in più rispetto a quest'anno. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Crociere: 2020 anno record, Civitavecchia e Venezia al top

Italian Cruise Day, 13mln passeggeri e +6% a fine anno

Il 2020 sarà un anno da record per il traffico crocieristico negli scali nazionali. Il report di Risposte turismo illustrato a Cagliari in occasione della nona edizione dell' Italian Cruise Day parla di 13,07 milioni di passeggeri movimentati (+6,2% sulle stime già positive di chiusura del 2019). Il dato è frutto della proiezione effettuata sulle previsioni di 39 porti crocieristici italiani. Civitavecchia si conferma leader con 2,7 milioni di crocieristi (+0,5% sulle stime di chiusura del 2019). Alle sue spalle, Venezia, con 1,52 mln (-1,6% su fine 2019). In questo caso il dato è stabile da anni anche in ragione dello stallo decisionale relativo all' annosa questione del transito delle navi in laguna. Ottimi numeri anche per Napoli (+3,7%), Genova (+2,2%), e Livorno (923 mila passeggeri movimentati, +10,1%), in crescita a doppia cifra grazie ad un calendario accosti distribuito su tutto l' anno, con maggio e ottobre che conterranno il maggior numero di toccate (57 e 60). Tra gli altri scali spiccano le positive variazioni di traffico attese a La Spezia (900 mila passeggeri movimentati, + 38,5%) e, con valori assoluti più contenuti, Trieste (217 mila passeggeri movimentati, +81,9%) e Ravenna (85 mila passeggeri movimentati, +387,3%). Per quanto riguarda la classifica delle toccate nave, secondo le previsioni di Risposte Turismo il 2020 vedono Civitavecchia in pole position (827 toccate, +1,7%), al secondo posto Napoli (475, +4,2%) che supera Venezia (470, -6,4%) rispetto alla classifica stimata a fine 2019. "Si tratta di traguardi importanti - ha dichiarato il presidente di Risposte Turismo, Francesco Di Cesare, all' apertura della nona edizione di Italian Cruise Day - resi possibili dalle scelte di itinerario delle compagnie così come dagli sforzi compiuti dalle Autorità di Sistema Portuale, dalle società di gestione dei terminal e dai molti altri operatori che completano la necessaria catena di produzione". 42 terminal attivi nel 2020 Tre nuovi scali dedicati in Puglia e Sicilia Nel 2020 entreranno in funzione tre nuovi terminal passeggeri dedicati alle navi da crociera. Uno in Puglia, a Taranto, gli altri due in Sicilia, a Messina e Palermo. Così il numero complessivo a livello nazionale sarà di 42 strutture. E' quanto emerge dal report di di Risposte Turismo illustrato a Cagliari in occasione della nona edizione di Italian Cruise Day. Tra i 42 scali, i porti che hanno a disposizione il maggior numero di banchine dedicate al traffico crocieristico sono Civitavecchia e Livorno (9), seguite da Venezia (7). Sono invece Livorno e Genova quelli con il maggior numero di banchine potenzialmente dedicabili alle navi da crociera (rispettivamente 13 e 12). Quanto ai principali interventi in programma a supporto della crocieristica, Risposte Turismo segnala quelli in corso a Savona su più fronti (dragaggio dei fondali e ristrutturazione del terminal Ovest) che porteranno lo scalo a riacquisire piena funzionalità proprio nel 2020, quelli di lungo termine di Ancona e La Spezia, entrambi collegati a nuovi terminal crocieristici ed il riassetto del waterfront cittadino. Con riferimento all' analisi degli itinerari e degli scali scelti dalle compagnie, a fine 2019 il porto leader per varietà di portafoglio clienti sarà Civitavecchia (in cui scalano quasi il 55% delle compagnie crocieristiche operative in Italia), davanti a Venezia (scelta dal 48,5% delle compagnie che toccano i porti italiani) e Livorno (45,5%). La compagnia che, nell' anno in corso, ha fatto scalo nel maggior numero di porti italiani (24) è stata Ponant Cruises, seguita da Marella - Thompson Cruises (23) e da Silversea (22). La crociera attira sempre più gli under 30, preferite le mete del Mediterraneo Andare in crociera va di moda tra gli under 30 italiani. E' quanto emerge da un' indagine presentata alla nona edizione dell' Italian Cruise day in programma a Cagliari. Dall' analisi di un campione di circa 2.700 persone di età compresa tra i 18 e i 30 anni risulta come la maggioranza abbia già realizzato una vacanza in crociera. Tra i giovani italiani che hanno già effettuato una crociera, prevalentemente



Ansa

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

in coppia o con amici, il 40% è già stato a bordo tra le due e le quattro volte e il 67% si è dichiarato molto soddisfatto dell' esperienza vissuta, percentuale che raggiunge quasi il 100% nel consigliare o nel propendere per una nuova crociera nel prossimo futuro. Le motivazioni alla base della scelta di questo prodotto sono da ricercarsi principalmente nella possibilità di visitare più luoghi in un' unica vacanza (68%) e nella curiosità e nel confronto vincente tra una crociera e altre tipologie di vacanza (rispettivamente, 26% e 24%). Per quanto riguarda le destinazioni preferite, i giovani crocieristi italiani hanno scelto per lo più itinerari mediterranei - orientale o occidentale - (80%), mentre sono molti meno quelli che si sono spinti fino ai Caraibi o nei mari del Nord Europa (14%) La spesa complessiva procapite sostenuta per una vacanza in crociera si attesta intorno ai 1.500 euro. La monografia realizzata da Risposte Turismo evidenzia infine come, per chi non è mai stato in crociera, la variabile offerte (sconti speciali sul prezzo) rappresenti il fattore decisivo per valutare questa forma di vacanza (52%), seguita dalla possibilità di visitare luoghi difficilmente raggiungibili con altre modalità (45%) e dalla possibilità di avere maggiore tempo libero durante le escursioni (37%).

Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Traffici a rischio, porto fermo per 48 ore

Dopo che l' Authority ha rinviato la decisione sulla vertenza tra Cfft e Rct, i sindacati hanno indetto due giorni di sciopero Il 6 e 7 novembre scalo paralizzato: saranno garantiti solo i servizi essenziali. Borgioni: «Centinaia di posti in pericolo»

L' OFFENSIVA Acque sempre più agitate in porto. Tra i lavoratori, all' indomani del Comitato di gestione e dall' ennesimo rinvio da parte dei vertici di Molo Vespucci della decisione sul futuro dei traffici del Cfft, il clima è diventato incandescente. E lo diventerà ancora di più se per martedì 22 non arriverà l' autorizzazione per lo scarico di merci deperibili alla banchina pubblica 25 sud, o in alternativa (nel caso la 25 fosse occupata da una nave da crociera) alla 24. Da ieri Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, Ugl Mare, Usb lavoro privato hanno proclamato lo stato di agitazione e indetto per il 6 e 7 novembre 48 ore di sciopero generale. «Uno sciopero spiega il responsabile della Filt Alessandro Borgioni nel quale si seguiranno alla lettera le rigide prescrizioni della legge». Il che significa che verranno assicurati i servizi essenziali, mentre per il resto (bagagli dei croceristi, mezzi pesanti e vetture dei passeggeri delle Autostrade del mare) le braccia dei lavoratori resteranno incrociate. E proprio in due giornate clou per la presenza di navi da crociera. RIUNIONE ALLA REGIONE «Lunedì prosegue Borgioni incontreremo alle 11 l' assessore regionale Mauro Alessandri per manifestargli le nostre enormi preoccupazioni e il 22 i lavoratori del Cfft saranno in sit in davanti all' Authority durante la riunione dell' Organo di partenariato. Qui sono a rischio 150 posti del Cfft tra lavoratori della società e dell' indotto, come la Cpc e altre imprese, oltre ai possibili posti che si creerebbero con il rilancio dell' Interporto, stimati tra le 200 e le 300 unità. Nessuno vuole che il Cfft diventi terminalista, c' è già un terminalista per i container ed è Rtc, qui si chiede solo di consentire lo sbarco di merci destinate ai magazzini refer, come chiesto da clienti importanti come Maersk e Chiquita. In tanti anni che seguo questo settore in tutta Italia conclude il sindacalista non mi era mai capitato un porto dove si mandano via traffici, mentre gli altri scali adeguano i piani regolatori per intercettare di nuovi». REAZIONI INCREDULE E a quanto emerso ieri mattina parlando con i vertici di Cpc e Cfft, gli altri porti, nello specifico Salerno e Livorno, sarebbero già pronti dal 22 a prendere in consegna le merci oggi movimentate dal Cfft. «Non riusciamo a capire cosa ci sia dietro questo nuovo rinvio afferma il vice presidente della società italo belga Sergio Serpente la situazione è kafkiana. Una settimana fa, d' accordo col il presidente di Majo e dopo aver illustrato il nostro piano operativo, con le relative richieste di nuovi traffici con Maersk per rilanciare l' Interporto, sia a Molo Vespucci che al Pincio, abbiamo presentato un' istanza scritta per poter operare sulle banchine 24 e 25 sud. Una richiesta avanzata dopo che gli uffici tecnici dell' ente avevano indicato proprio la 25 sud come pubblica, così da agevolare il presidente nella firma del nuovo provvedimento autorizzativo. Sembrava cosa fatta e invece in Comitato è cambiato tutto e si è tornati a prendere tempo per cercare un accordo tra le parti invece di garantire l' operatività di una banchina. Sono due cose diverse». A dissotterrare l' ascia di guerra è stato ieri anche il presidente della Cpc Enrico Luciani. «Si è tornati a un anno e mezzo fa tuona il numero uno dei portuali confido nella buona fede del presidente di Majo e spero che in queste ore prevalga la lucidità e che arrivi l' atto di autorizzazione entro oggi o al più tardi domani. Altrimenti non staremo a guardare il porto morire». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Cfft, c'è preoccupazione

Molo Vespucci prende tempo sul traffico container legato all'ortofrutta. La società martedì sarà a Madrid per la fiera della logistica. E intanto i sindacati pensano allo sciopero generale

CIVITAVECCHIA - Prende tempo Molo Vespucci. Entro la giornata di oggi, infatti, l' **Adsp** avrebbe dovuto garantire delle risposte alla Cfft, in termini di certezze sugli accosti, tali da poter garantire la possibilità di sottoscrivere i contratti per il prossimo anno. Ma dal comitato di gestione di ieri non è arrivata l' attesa fumata bianca. Piuttosto sembra essere tornati indietro di un paio d'anni. Ed oggi quindi bisognerà capire se i tempi con i quali si intende prendere una decisione, in un senso piuttosto che in un altro, coincidano con quelli della merce. Sì, perché al centro torna l' accordo tra Cfft e Rtc, sul quale si sta lavorando da tempo. "L' organo di governance dell' **Adsp**, a seguito del subentro della società Civitavecchia Forest Fruit Terminal (Cfft) nella concessione, rilasciata dal Comune, dell' interporto di Civitavecchia - hanno spiegato da Molo Vespucci - e della circostanza che la Cfft ha presentato un piano di sviluppo dei traffici commerciali anche verso i magazzini dell' interporto e di altre realtà logistiche regionali ha dato mandato al presidente dell' Authority di promuovere la sottoscrizione di un accordo tra le parti affinché, sfruttando il collegamento economico-funzionale tra il porto e l' interporto, sia conseguito l' obiettivo di uno sviluppo armonioso di nuovi traffici commerciali, con positive ricadute sul tessuto economico ed occupazionale della regione, a tutela, quindi, del più generale interesse pubblico. Accordo che, peraltro, favorirà ulteriori sviluppi commerciali anche verso i poli logistici laziali, come quello di Santa Palomba e il Centro Agroalimentare Roma. Pertanto, al fine del raggiungimento dei traguardi già fissati e legati agli obiettivi del porto di Civitavecchia, nelle more della definizione, entro il 30 novembre, dell' accordo, il Comitato di Gestione ha invitato il presidente dell' Authority ad assicurare l' operatività dei nuovi traffici, subordinatamente all' espletamento delle necessarie istruttorie da parte della segreteria tecnico operativa". Un esito che non lascia soddisfatti, tanto che i sindacati - che nei giorni scorsi avevano espresso preoccupazione - starebbero pensando anche a due giorni di sciopero, per sottolineare la necessità di una decisione chiara. "Il nostro obiettivo - ha commentato il rappresentante del Pincio Giuseppe Lotto - è stato quello di invitare il presidente a porre in essere i provvedimenti necessari per mantenere i traffici attuali e svilupparne di nuovi". D' altronde, come ha ribadito anche il rappresentante di Città Metropolitana Matteo Africano, la decisione spetta al presidente Di Majo, "è lui l' ago della bilancia, quello che può agire. Noi gli abbiamo dato pieno mandato". E intanto la Cfft il 22 ottobre sarà a Madrid alla fiera della logistica. "Pensavamo di presentarci a quell' appuntamento con delle risposte che non sono invece arrivate - ha commentato il manager della società italo-belga Steven Clerckxs - se entro quella data non avremo novità, faremo presente ai nostri clienti l' impossibilità di garantire gli accosti e, di conseguenza, i traffici". (18 Ott 2019 - Ore 11:15)



Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porto di Civitavecchia: al via i lavori della Darsena Traghetti

12 mesi per l' inizio lavori della nuova Darsena Traghetti del Porto di Civitavecchia che porterà a ricadute positive sui traffici e sull' occupazione

Civitavecchia - Questa mattina il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo ha ricevuto, insieme al Dirigente dell' Area Tecnica, Maurizio Marini, i rappresentanti del Consorzio Stabile Grandi Lavori e l' impresa consorziata esecutrice R.C.M. Costruzioni S.r.l. di Sarno (Salerno) per la consegna del cantiere inerente la realizzazione del pontile della nuova darsena traghetti nell' ambito del progetto "BLink: MOS for the future". La realizzazione del progetto, co-finanziato dalla Commissione europea, è di fondamentale importanza per rispondere all' aumento e all' ulteriore sviluppo del traffico Ro/Ro e Ro/Pax non solo sulla "rotta" Civitavecchia-Barcellona, sempre più competitiva, anche in ragione dei vantaggi di carattere ambientale, ma anche, in virtù dell' attività di promozione che l' Authority sta portando avanti, sulle potenziali nuove linee marittime con il nord Africa. "Siamo in una fase molto importante per le Autostrade del Mare. Grazie al progetto "BLink" avremo un ulteriore rafforzamento del corridoio intermodale tra il porto di Civitavecchia e il porto di Barcellona con benefici non solo in termini di traffici ma anche in termini di sicurezza e sotto il profilo ambientale." Francesco Maria di Majo. "Il trasporto intermodale, infatti, in cui la componente marittima sia prevalente, determina indubbi vantaggi sulla riduzione delle emissioni nocive nell' aria, rispetto al trasporto tutto su gomma, e contribuisce a decongestionare il traffico sulle nostre strade e autostrade", dichiara il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo. "Con il completamento di opere infrastrutturali portuali come la nuova darsena traghetti il porto di Civitavecchia assumerà, quindi, a vero e proprio polo dei segmenti Ro-Ro e Ro-Pax (principalmente collegamenti di linea con Tunisi e Barcellona) dell' Italia Centrale", sottolinea di Majo. L' opera, che sarà realizzata presumibilmente in 12 mesi, avrà ricadute positive anche a livello occupazionale. "Per la R.C.M. Costruzioni, questo intervento rappresenta - dichiarano i rappresentanti di R.C.M. Costruzioni S.r.l. Elio ed Eugenio Rainone - la possibilità di confermare la consolidata esperienza del nostro gruppo nella realizzazione di importanti infrastrutture portuali, aggiungendo l' intervento di Civitavecchia all' elenco di lavori effettuati ed in corso in numerosi e importanti porti italiani". Alla società F&M Ingegneria, leader in Europa nel settore della progettazione delle opere marittime, il compito, attraverso l' ingegnere Tommaso Tassi, di curare la progettazione esecutiva, coordinata alla proposta migliorativa. La società Rogedil Servizi S.r.l., che ha curato la realizzazione dell' intera darsena traghetti, si occuperà della direzione dei lavori nella persona dell' ing. Alessandro Guerra, nel rispetto del vigente protocollo della legalità e dell' Accordo Quadro sottoscritto dall' **AdSP** con l' Arpa Lazio per monitorare le matrici ambientali potenzialmente interessate sia in corso di esecuzione che in fase di ultimazione dell' opera.



Salerno: + 5,35% per il traffico ro-ro nei primi otto mesi del 2019

GAM EDITORI

18 ottobre 2019 - Si consolida ulteriormente l' eccellenza del porto di Salerno nel traffico rotabile. A confermarlo sono i dati resi pubblici in questi giorni dall' Autorità Portuale del Mar Mediterraneo Centrale: nel primo semestre del 2019, lo scalo campano ha movimentato 5,5 milioni di tonnellate di merce rotabile, con una crescita del 5.35% rispetto allo stesso periodo dell' anno 2018. "La crescita del segmento ro/ro nel porto di Salerno testimonia che il futuro del pianeta è sempre più legato a modalità di trasporto intermodali, che garantiscono sostenibilità ed efficienza - ha dichiarato Domenico De Rosa, Amministratore Delegato del Gruppo SMET - Noi siamo stati i pionieri del green a livello europeo: da tempo abbiamo infatti scelto l' intermodalità, operando in partnership con il Gruppo Grimaldi e contribuendo in questo modo allo sviluppo del nostro porto". Ed ha aggiunto: "Per il network di Autostrade del Mare, Salerno è uno scalo sempre più strategico, che offre collegamenti marittimi regolari per il trasporto di merce rotabile verso la Penisola Iberica, la Sicilia, la Sardegna, Genova e il Nord Africa. Ritengo che i margini di crescita siano ancora ampi: mi riferisco in particolare agli interventi di dragaggio che attendiamo fiduciosi e che daranno un ulteriore impulso al trasporto intermodale, poiché consentiranno al Gruppo Grimaldi di posizionare proprio a Salerno le nuove navi da 500 trailer".



Più traffici ro-ro nel porto di Salerno

SALERNO Si consolida ulteriormente l'eccellenza del porto nel traffico rotabile. A confermarlo sono i dati resi pubblici in questi giorni dall'Autorità Portuale del Mar Mediterraneo Centrale: nel primo semestre del 2019, lo scalo campano ha movimentato 5,5 milioni di tonnellate di merce rotabile, con una crescita del 5,35% rispetto allo stesso periodo dell'anno 2018. La crescita del segmento ro-ro nel porto di Salerno testimonia che il futuro del pianeta è sempre più legato a modalità di trasporto intermodali, che garantiscono sostenibilità ed efficienza ha dichiarato Domenico De Rosa, amministratore delegato del Gruppo SMET. Noi siamo stati i pionieri del green a livello europeo: da tempo abbiamo infatti scelto l'intermodalità, operando in partnership con il Gruppo Grimaldi e contribuendo in questo modo allo sviluppo del nostro porto. Ed ha aggiunto: Per il network di Autostrade del Mare, Salerno è uno scalo sempre più strategico, che offre collegamenti marittimi regolari per il trasporto di merce rotabile verso la Penisola Iberica, la Sicilia, la Sardegna, Genova e il Nord Africa. Ritengo che i margini di crescita siano ancora ampi: mi riferisco in particolare agli interventi di dragaggio che attendiamo fiduciosi e che daranno un ulteriore impulso al trasporto intermodale, poiché consentiranno al Gruppo Grimaldi di posizionare proprio a Salerno le nuove navi da 500 trailer.



Informare

Bari

Il Consiglio di Stato dà ragione all' AdSP dell' Adriatico Meridionale nella vertenza con il cantiere CBS-Damarin

Il Consorzio Cantieri Riuniti del Mediterraneo ha presentato istanza per ottenere l' intero compendio occupato dalle due società inadempienti L' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha reso noto che, con due ordinanze depositate oggi, il Consiglio di Stato ha respinto le istanze con le quali le società CBS Cantieri Balsamo Shipping e Damarin, già dichiarate decadute per inadempimento dalle concessioni demaniali marittime che occupavano presso il porto di Brindisi, avevano chiesto di sospendere l' ordine di sgombero adottato dall' **AdSP**. L' ente portuale ha specificato che i giudici, escludendo che nel caso in esame possa ravvisarsi un pregiudizio per le due società inadempienti, «stante la pendenza di trattative in corso tra le parti per il rilascio spontaneo dei beni per cui è causa, e che allo stato, come emerge dagli atti del fascicolo, tali trattative sono in stato avanzato, sicché gli ostacoli ora invocati dalla CBS e dalla Damarin non sono suscettibili di refluire nella gravità e urgenza che legittima la concessione della richiesta misura cautelare», hanno condiviso le argomentazioni dell' authority portuale e del Consorzio Cantieri Riuniti del Mediterraneo. Quest' ultimo, costituito tra le napoletane Società Operazione, S. & Y. e Marine Management & Supplies - ha ricordato l' **AdSP** - ha presentato una formale istanza per ottenere il rilascio della concessione riguardante l' intero compendio occupato dalle due società inadempienti, impegnandosi tra l' altro, circostanza particolarmente rilevante, in caso di esito favorevole dell' istruttoria, ad assorbire nei propri organici il personale riveniente dalla due società dichiarate decadute dai rispettivi titoli concessori, per un numero complessivo di 19 lavoratori, e a corrispondere all' **AdSP** i canoni di concessione non pagati da CBS e Damarin. L' authority portuale ha ricordato ancora che le società brindisine CBS e Damarin erano state dichiarate decadute per inadempimento dalle concessioni di cui erano titolari per il mancato pagamento dei canoni di concessione e per altre inadempienze e che la legittimità dei provvedimenti di decadenza era stata confermata dal TAR Puglia - Bari, con due sentenze del 2017, avverso le quali era stato proposto appello al Consiglio di Stato. Parallelamente, della vertenza era stato investito, su richiesta della Fiom Cgil di Brindisi, il Comitato per il Monitoraggio del Sistema economico produttivo e delle Aree di crisi, istituito presso la Presidenza della Regione Puglia, presso il quale si sono svolte diverse riunioni nel tentativo di valutare la soluzione migliore che consentisse la tutela dei livelli occupazionali. Inoltre, più di recente, la questione è stata affrontata congiuntamente dall' **AdSP**, dal Comitato SEPAC e dalla Prefettura di Brindisi in ulteriori riunioni svoltesi presso l' Ufficio Territoriale di Governo di Brindisi. Con l' istanza il Consorzio Cantieri Riuniti del Mediterraneo si propone di sviluppare l' esercizio di attività di cantieristica e manutenzione navale e di motori marini, nonché attività di costruzione metalliche per installazioni off shore, refitting di navi commerciali e da diporto. L' **AdSP** ha evidenziato che con il suo pronunciamento il Consiglio di Stato ha condiviso sostanzialmente le argomentazione dei difensori dell' **AdSP** e del Consorzio Cantieri Riuniti secondo cui un' interruzione della procedura in itinere per l' assentimento della concessione ad un nuovo soggetto imprenditoriale avrebbe potuto determinare il sopravvenuto disinteresse dell' operatore economico, con conseguenze nefaste per la tutela dell' occupazione e degli altri interessi pubblici, anche erariali, doverosamente tutelati dall' ente portuale.



Consiglio di Stato dà ragione a AdSp Mam

Massimo Belli

BARI Con due ordinanze depositate oggi, il Consiglio di Stato ha respinto le istanze con le quali le società Cbs e Damarin, già dichiarate decadute per inadempimento dalle concessioni demaniali marittime che occupavano presso il porto di Brindisi, avevano chiesto di sospendere l'ordine di sgombero adottato dall'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale. I giudici di Palazzo Spada hanno dato ragione all'AdSp, difesa dal dirigente avvocato interno Fulvio Mezzina, e hanno condiviso le argomentazioni dell'Ente pubblico e del Consorzio Cantieri Riuniti del Mediterraneo, difeso dall'avv. Antonio Ausiello, escludendo che nel caso in esame possa ravvisarsi un pregiudizio per le due società inadempienti, stante la pendenza di trattative in corso tra le parti per il rilascio spontaneo dei beni per cui è causa, e che allo stato, come emerge dagli atti del fascicolo, tali trattative sono in stato avanzato, sicché gli ostacoli ora invocati dalla Cbs e dalla Damarin non sono suscettibili di refluire nella gravità e urgenza che legittima la concessione della richiesta misura cautelare. In estrema sintesi, la vicenda Le società brindisine Cbs e Damarin, difese dall'avv. Durano erano state dichiarate decadute per inadempimento dalle concessioni di cui erano titolari per il mancato pagamento dei canoni di concessione e per altre inadempienze. La legittimità dei provvedimenti di decadenza era stata confermata dal Tar Puglia Bari, con due sentenze del 2017, avverso le quali era stato proposto appello al Consiglio di Stato. Parallelamente, della vertenza era stato investito, su richiesta della Fiom Cgil di Brindisi, il Comitato per il Monitoraggio del Sistema economico produttivo e delle Aree di crisi, istituito presso la Presidenza della Regione Puglia, presso il quale si sono svolte diverse riunioni nel tentativo di valutare la soluzione migliore che consentisse la tutela dei livelli occupazionali. Più di recente, la questione è stata affrontata congiuntamente dall'AdSp, dal Comitato Sepac e dalla Prefettura di Brindisi in ulteriori riunioni svoltesi presso l'Ufficio Territoriale di Governo di Brindisi. In particolare, il Consorzio Cantieri Riuniti del Mediterraneo (costituito tra le Società Operazione srl di Napoli, S. & Y. Srl di Napoli e Marine Management & Supplies srl di Napoli) ha presentato una formale istanza per ottenere il rilascio della concessione riguardante l'intero compendio occupato dalle due società inadempienti, impegnandosi tra l'altro, circostanza particolarmente rilevante, in caso di esito favorevole dell'istruttoria, ad assorbire nei propri organici il personale riveniente dalla due società dichiarate decadute dai rispettivi titoli concessori, per un numero complessivo di 19 lavoratori, e a corrispondere all'AdSp i canoni di concessione non pagati da Cbs e Damarin. Il Consorzio, in particolare, si propone di sviluppare l'esercizio di attività di cantieristica e manutenzione navale e di motori marini, nonché attività di costruzione metalliche per installazioni off shore, refitting di navi commerciali e da diporto. Il Consiglio di Stato ha condiviso, sostanzialmente, le argomentazioni dei difensori dell'AdSp e del Consorzio Cantieri Riuniti. Infatti, un'interruzione della procedura in itinere per l'assentimento della concessione ad un nuovo soggetto imprenditoriale avrebbe potuto determinare il sopravvenuto disinteresse dell'operatore economico, con conseguenze nefaste per la tutela dell'occupazione e degli altri interessi pubblici, anche erariali, doverosamente tutelati dall'Ente portuale. Ora c'è il sostanziale via libera del Supremo Giudice Amministrativo per procedere spediti verso una soluzione che tuteli non solo gli interessi di carattere patrimoniale ed erariale per la mancata riscossione dei canoni, ma anche soprattutto quelli connessi al proficuo utilizzo per più rilevanti scopi di interesse pubblico delle aree demaniali (occupate sine titolo dall'appellante) con gravissimo pregiudizio per i livelli occupazionali.

The screenshot shows the homepage of the Messaggero Marittimo website. At the top, there is a navigation bar with the site's logo and name. Below the navigation bar, the main headline reads "Consiglio di Stato dà ragione a AdSp Mam". To the right of the headline, there is a sidebar with a newsletter sign-up form and a list of "ULTIME" (latest) news items. The main content area features a large image of a port facility and a brief summary of the article. The article text is partially visible, starting with "BARI - Con due ordinanze depositate oggi, il Consiglio di Stato ha respinto le istanze con le quali le società Cbs e Damarin, già dichiarate decadute per inadempimento dalle concessioni demaniali marittime che occupavano presso il porto di Brindisi, avevano chiesto di sospendere l'ordine di sgombero adottato dall'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale. I giudici di Palazzo Spada hanno dato ragione all'AdSp, difesa dal dirigente avvocato interno Fulvio Mezzina, e hanno condiviso le argomentazioni dell'Ente pubblico e del Consorzio Cantieri Riuniti del Mediterraneo, difeso dall'avv. Antonio Ausiello, escludendo che nel caso in esame possa ravvisarsi un pregiudizio per le due società inadempienti, stante la pendenza di trattative in corso tra le parti per il rilascio spontaneo dei beni per cui è causa, e che allo stato, come emerge dagli atti del fascicolo, tali trattative sono in stato avanzato, sicché gli ostacoli ora invocati dalla Cbs e dalla Damarin non sono suscettibili di refluire nella gravità e urgenza che legittima la concessione della richiesta misura cautelare. In estrema sintesi, la vicenda Le società brindisine Cbs e Damarin, difese dall'avv. Durano erano state dichiarate decadute per inadempimento dalle concessioni di cui erano titolari per il mancato pagamento dei canoni di concessione e per altre inadempienze. La legittimità dei provvedimenti di decadenza era stata confermata dal Tar Puglia Bari, con due sentenze del 2017, avverso le quali era stato proposto appello al Consiglio di Stato. Parallelamente, della vertenza era stato investito, su richiesta della Fiom Cgil di Brindisi, il Comitato per il Monitoraggio del Sistema economico produttivo e delle Aree di crisi, istituito presso la Presidenza della Regione Puglia, presso il quale si sono svolte diverse riunioni nel tentativo di valutare la soluzione migliore che consentisse la tutela dei livelli occupazionali. Più di recente, la questione è stata affrontata congiuntamente dall'AdSp, dal Comitato Sepac e dalla Prefettura di Brindisi in ulteriori riunioni svoltesi presso l'Ufficio Territoriale di Governo di Brindisi. In particolare, il Consorzio Cantieri Riuniti del Mediterraneo (costituito tra le Società Operazione srl di Napoli, S. & Y. Srl di Napoli e Marine Management & Supplies srl di Napoli) ha presentato una formale istanza per ottenere il rilascio della concessione riguardante l'intero compendio occupato dalle due società inadempienti, impegnandosi tra l'altro, circostanza particolarmente rilevante, in caso di esito favorevole dell'istruttoria, ad assorbire nei propri organici il personale riveniente dalla due società dichiarate decadute dai rispettivi titoli concessori, per un numero complessivo di 19 lavoratori, e a corrispondere all'AdSp i canoni di concessione non pagati da Cbs e Damarin. Il Consorzio, in particolare, si propone di sviluppare l'esercizio di attività di cantieristica e manutenzione navale e di motori marini, nonché attività di costruzione metalliche per installazioni off shore, refitting di navi commerciali e da diporto. Il Consiglio di Stato ha condiviso, sostanzialmente, le argomentazioni dei difensori dell'AdSp e del Consorzio Cantieri Riuniti. Infatti, un'interruzione della procedura in itinere per l'assentimento della concessione ad un nuovo soggetto imprenditoriale avrebbe potuto determinare il sopravvenuto disinteresse dell'operatore economico, con conseguenze nefaste per la tutela dell'occupazione e degli altri interessi pubblici, anche erariali, doverosamente tutelati dall'Ente portuale. Ora c'è il sostanziale via libera del Supremo Giudice Amministrativo per procedere spediti verso una soluzione che tuteli non solo gli interessi di carattere patrimoniale ed erariale per la mancata riscossione dei canoni, ma anche soprattutto quelli connessi al proficuo utilizzo per più rilevanti scopi di interesse pubblico delle aree demaniali (occupate sine titolo dall'appellante) con gravissimo pregiudizio per i livelli occupazionali."

PORTO RESPINTE DAL CONSIGLIO DI STATO LE ISTANZE CON LE QUALI LE DUE SOCIETÀ AVEVANO CHIESTO DI SOSPENDERE L' ORDINE DI SGOMBERO DISPOSTO DALL' AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE

Cbs-Damarin, nuova bocciatura dei ricorsi

Le due ordinanze dei giudici di 2° grado danno ora il via libera al «Consorzio Cantieri Riuniti»

Vertenza Cbs-Damarin, il Consiglio di Stato rigetta i ricorsi e dà ragione all' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale. Lo hanno disposto due ordinanze, depositate ieri, con le quali la V Sezione ha respinto le relative istanze con le quali le società, già dichiarate decadute per inadempimento dalle concessioni demaniali marittime, avevano chiesto di sospendere l' ordine di sgombero adottato dall' Authority. «I giudici di Palazzo Spada spiega una nota - hanno dato ragione all' Autorità di Sistema Portuale, difesa dal dirigente avvocato interno Fulvio Mezzina, e hanno condiviso le argomentazioni dell' Ente pubblico e del Consorzio Cantieri Riuniti del Mediterraneo, difeso dall' avv. Antonio Ausiello, escludendo che nel caso in esame possa ravvisarsi un pregiudizio per le due società inadempienti, "stante la pendenza di trattative in corso tra le parti per il rilascio spontaneo dei beni per cui è causa, e che allo stato, come emerge dagli atti del fascicolo, tali trattative sono in stato avanzato, sicché gli ostacoli ora invocati dalla Cbs e dalla Damarin non sono suscettibili di refluire nella gravità e urgenza che legittima la concessione della richiesta misura cautelare"». Le due società brindisine, difese dall' avv. Lorenzo Durano, erano state dichiarate decadute per inadempimento dalle concessioni di cui erano titolari per il mancato pagamento dei canoni di concessione e per altre inadempienze. La legittimità dei provvedimenti di decadenza era stata confermata dal Tar di Bari, con due sentenze del 2017, avverso le quali era stato proposto appello al Consiglio di Stato. Parallelamente, della vertenza era stato investito, su richiesta della Fiom Cgil di Brindisi, il Comitato per il Monitoraggio del Sistema economico produttivo e delle Aree di crisi, istituito presso la Presidenza della Regione Puglia, presso il quale si sono svolte diverse riunioni nel tentativo di valutare la soluzione migliore che consentisse la tutela dei livelli occupazionali. Più di recente, la questione è stata affrontata congiuntamente dall' Authority, dal Comitato Sepac e dalla Prefettura in ulteriori riunioni svoltesi presso l' Ufficio Territoriale di Governo di Brindisi. In particolare, il Consorzio Cantieri Riuniti del Mediterraneo (Consorzio costituito tra le società "Operazione srl", "S.&Y. srl" e "Marine Management & Supplies srl", tutte di Napoli) ha presentato una formale istanza per ottenere il rilascio della concessione riguardante l' intero compendio occupato dalle due società inadempienti, impegnandosi tra l' altro, circostanza particolarmente rilevante, in caso di esito favorevole dell' istruttoria, ad assorbire nei propri organici il personale riveniente dalla due società dichiarate decadute dai rispettivi titoli concessori, per un numero complessivo di 19 lavoratori, e a corrispondere all' **Adsp** i canoni di concessione non pagati da Cbs e Damarin. Il Consorzio, in particolare, si propone di sviluppare l' esercizio di attività di cantieristica e manutenzione navale e di motori marini, nonché attività di costruzione metalliche per in stallazioni off shore, refitting di navi commerciali e da diporto. «Il Consiglio di Stato - aggiunge la nota - ha condiviso, sostanzialmente, le argomentazioni dei difensori dell' **Adsp** e del Consorzio Cantieri Riuniti. Infatti, un' interruzione della procedura in itinere per l' assente timento della concessione ad un nuovo soggetto imprenditoriale avrebbe potuto determinare il sopravvenuto disinteresse dell' operatore economico, con conseguenze nefaste per la tutela dell' occupazione e degli altri interessi pubblici, anche erariali,

IV MIGRATORI CITTÀ
SBARCO MIGRANTI
INTERROGATO DAL «GIP»
ARRESTATO DALLA GDF
Cacciato a spasso il maresciallo
costretto a trasportarlo e a portarlo
a sollecitare l'arresto della Capitaneria

Lo scafista si difende

«Gli accordi erano diversi dovevo portarne solo dieci»



Cbs-Damarin, nuova bocciatura dei ricorsi

Le due ordinanze dei giudici di 2° grado danno ora il via libera al «Consorzio Cantieri Riuniti»



Le due ordinanze dei giudici di 2° grado danno ora il via libera al «Consorzio Cantieri Riuniti»

Le parrocchie di Sant'Elia lanciano una raccolta alimentare per i poveri presso il «Penny Market»



La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)

Brindisi

doverosamente tutelati dall' Ente portuale. Ora c' è il sostanziale via libera del Supremo Giudice Amministrativo per procedere spediti verso una soluzione che tuteli non solo gli interessi di carattere patrimoniale ed erariale per la mancata riscossione dei canoni, ma anche e soprattutto quelli connessi al proficuo utilizzo per più rilevanti scopi di interesse pubblico delle aree demaniali (occupate sine titolo dall' appella n te) con gravissimo pregiudizio per i livelli occupazionali».

Porto, bocciato il ricorso Via libera al Consorzio

Il Consiglio di Stato ha respinto l'istanza delle società Cbs e Damarin Il giudice ha dato ragione all' Authority Ora bisogna garantire le attività nel sito

CARMEN VESCO

Carmen VESCO Il Consiglio di Stato ha respinto la richiesta delle Società Cbs e Damarin di sospensione dell'ordine di sgombero adottato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale. Le aziende, dichiarate decadute per inadempimento dalle concessioni demaniali marittime che occupavano presso il porto di Brindisi per morosità, avevano fatto appello al Tar al fine di richiedere cautelativamente una sospensiva dello sgombero. Questione che aveva di fatto bloccato le attività, con ricadute economiche ed occupazionali che hanno spinto, il 14 ottobre scorso, il Consorzio Cantieri riuniti del Mediterraneo, che ha ricevuto concessione trentennale, a intervenire contro il ricorso lamentando di non poter mantenere gli impegni nel piano industriale. Quattro giorni dopo, ieri, arrivano le due ordinanze con le quali i Giudici di Palazzo Spada hanno dato ragione all'Autorità di Sistema Portuale, difesa dal Dirigente avvocato interno Fulvio Mezzina, e condiviso le argomentazioni dell'Ente pubblico e del Consorzio Cantieri Riuniti del Mediterraneo, difeso dall'avvocato Antonio Ausiello, escludendo che, nel caso in esame, possa ravvisarsi un pregiudizio per le due società inadempienti, «stante la pendenza di trattative in corso tra le parti per il rilascio spontaneo dei beni per cui è causa, e che allo stato, come emerge dagli atti del fascicolo, tali trattative sono in stato avanzato, sicché gli ostacoli ora invocati dalla Cbs e dalla Damarin non sono suscettibili di refluire nella gravità e urgenza che legittima la concessione della richiesta misura cautelare» così agli atti. In sostanza Cbs e Damarin, difese dall'avvocato Durano, erano state dichiarate decadute per inadempimento dalle concessioni di cui erano titolari per il mancato pagamento dei canoni di concessione e per altre inadempienze. La legittimità dei provvedimenti di decadenza era stata confermata dal Tar Puglia, con due sentenze del 2017, avverso le quali era stato proposto appello al Consiglio di Stato. Parallelamente, della vertenza era stato investito, su richiesta della Fiom Cgil di Brindisi, il Comitato per il Monitoraggio del Sistema economico produttivo e delle Aree di crisi, istituito presso la Presidenza della Regione Puglia, presso il quale si sono svolte diverse riunioni nel tentativo di valutare la soluzione migliore che consentisse la tutela dei livelli occupazionali. La questione è stata, anche, affrontata congiuntamente dall'**AdSP**, dal Comitato Sepac e dalla Prefettura di Brindisi in ulteriori riunioni svoltesi presso l'Ufficio Territoriale di Governo di Brindisi. A seguito di tali incontri il Consorzio costituito tra le aziende napoletane (Società Operazione srl, S&Y srl e Marine Management & Supplies srl) ha presentato una formale istanza per ottenere il rilascio della concessione impegnandosi ad assorbire anche il personale lasciato inoccupato dalle due vecchie società (19 lavoratori) oltre che a corrispondere all'**AdSP** i canoni di concessione non pagati da Cbs e Damarin. La sospensiva, dunque, secondo i giudici avrebbe potuto determinare il disinteresse dell'operatore economico, con conseguenze nefaste per la tutela dell'occupazione e degli altri interessi pubblici, anche erariali, doverosamente tutelati dall'Ente portuale. Ora c'è il sostanziale via libera del Supremo Giudice Amministrativo per procedere spediti verso una soluzione che tuteli non solo gli interessi di carattere patrimoniale ed erariale per la mancata riscossione dei canoni, ma anche soprattutto quelli connessi al proficuo utilizzo per più rilevanti scopi di interesse



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

pubblico delle aree demaniali (occupate sine titulo dall' appellante) con gravissimo pregiudizio per i livelli occupazionali. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Brindisi Report

Brindisi

Porto: bocciati i ricorsi di Cbs-Damarin, via libera al

Il Consiglio di Stato da Ragione all'autorità di Sistema portuale, respingendo le istanze di sospensione dell'ordine di sgombero delle aree date in concessione

BRINDISI - Con due ordinanze depositate oggi (venerdì 18 ottobre) il Consiglio di Stato, V Sezione, ha respinto le istanze con le quali le Società Cbs e Damarin, già dichiarate decadute per inadempimento dalle concessioni demaniali marittime che occupavano presso il porto di Brindisi, avevano chiesto di sospendere l'ordine di sgombero adottato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale. E' stata fissata al 28 maggio 2020 la data dell'udienza per la trattazione del merito della causa. I Giudici di Palazzo Spada hanno dato ragione all'Autorità di Sistema Portuale, difesa dal dirigente avvocato interno Fulvio Mezzina, e hanno condiviso le argomentazioni dell'ente pubblico e del Consorzio Cantieri Riuniti del Mediterraneo, difeso dall'avvocato Antonio Ausiello, escludendo che nel caso in esame possa ravvisarsi un pregiudizio per le due società inadempienti, "stante la pendenza di trattative in corso tra le parti per il rilascio spontaneo dei beni per cui è causa, e che allo stato, come emerge dagli atti del fascicolo, tali trattative sono in stato avanzato, sicché gli ostacoli ora invocati dalla Cbs e dalla Damarin non sono suscettibili di influire nella gravità e urgenza che legittima la concessione della richiesta misura cautelare".

Le vicende "Le società brindisine Cbs e Damari, difese dall'avvocato Lorenzo Durano - ricostruisce così la vicenda l'Autorità di sistema portuale, attraverso una nota stampa - erano state dichiarate decadute per inadempimento dalle concessioni di cui erano titolari per il mancato pagamento dei canoni di concessione e per altre inadempienze. La legittimità dei provvedimenti di decadenza era stata confermata dal Tar Puglia - Bari, con due sentenze del 2017, avverso le quali era stato proposto appello al Consiglio di Stato." "Parallelamente, della vertenza era stato investito, su richiesta della Fiom Cgil di Brindisi, il comitato per il Monitoraggio del Sistema economico produttivo e delle Aree di crisi (la cosiddetta task force per le emergenze occupazionali), istituito presso la presidenza della Regione Puglia, presso il quale si sono svolte diverse riunioni nel tentativo di valutare la soluzione migliore che consentisse la tutela dei livelli occupazionali".

"Più di recente - si legge ancora nella nota dell'Authority - la questione è stata affrontata congiuntamente dall'AdSP, dal Comitato Sepac e dalla prefettura di Brindisi in ulteriori riunioni svoltesi presso l'Ufficio Territoriale di Governo di Brindisi. In particolare, il Consorzio antieri riuniti del Mediterraneo (Consorzio costituito tra le Società Operazione s.r.l. di Napoli, S. & Y. S.r.l. di Napoli e Marine Management & Supplies s.r.l. di Napoli) ha presentato una formale istanza per ottenere il rilascio della concessione riguardante l'intero compendio occupato dalle due società inadempienti, impegnandosi tra l'altro, circostanza particolarmente rilevante, in caso di esito favorevole dell'istruttoria, ad assorbire nei propri organici il personale riveniente dalla due società dichiarate decadute dai rispettivi titoli concessori, per un numero complessivo di 19 lavoratori, e a corrispondere all'AdSP i canoni di concessione non pagati da Cbs e Damarin".

"Il Consorzio, in particolare, si propone di sviluppare l'esercizio di attività di cantieristica e manutenzione navale e di motori marini, nonché attività di costruzione metalliche per installazioni off shore, refitting di navi commerciali e da diporto. Il Consiglio di Stato ha condiviso, sostanzialmente, le argomentazioni dei difensori dell'AdSP e del Consorzio Cantieri Riuniti. Infatti, un'interruzione della procedura in itinere per l'assentimento della concessione ad un nuovo soggetto imprenditoriale avrebbe potuto determinare il sopravvenuto disinteresse dell'operatore economico, con conseguenze nefaste per la tutela dell'occupazione e degli altri interessi pubblici, anche erariali, doverosamente tutelati dall'Ente portuale".

"Ora c'è il sostanziale via libera del supremo giudice



Brindisi Report

Brindisi

amministrativo - conclude l' Autorità di sistema portuale - per procedere spediti verso una soluzione che tuteli non solo gli interessi di carattere patrimoniale ed erariale per la mancata riscossione dei canoni, ma anche soprattutto quelli connessi al proficuo utilizzo per più rilevanti scopi di interesse pubblico delle aree demaniali (occupate sine titolo dall' appellante) con gravissimo pregiudizio per i livelli occupazionali".

Brindisi Report

Brindisi

Crociere e statistiche: Brindisi, la

Perdiamo qualcosa nel 2019, nel 2018 abbiamo avuto il migliore indice di crescita in Italia, nel 2020 torneremo a crescere. Ma servono politiche adeguate

MARCELLO ORLANDINI

BRINDISI - Chi lo avrebbe mai detto: è in graduatoria dal 2017, naviga nelle parti basse della classifica dei venti porti crocieristici italiani più importanti (Bari è tra i primi 20 nel Mediterraneo, ma lì hanno cominciato molto prima ed hanno costruito opere idonee a supporto di questo obiettivo), eppure gli viene assegnato il migliore indice di crescita del 2018. Questo da solo non basta per decollare, al porto di Brindisi; ma è una potenzialità: servono scelte decise, una svolta nella infrastrutturazione, che se non è ferma è molto rallentata. Ne abbiamo già parlato, ed è importante che si sappia cosa può guadagnare o cosa può perdere la città. Lo scenario internazionale delle crociere i dati sono quelli dell' edizione 2019 del report Italian Cruise Watch , presentato in anteprima oggi 18 ottobre all' Italian Cruise Day a Cagliari, cui partecipa anche l' Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale. Tira aria molto buona, a livello mondiale, per il business delle crociere: il target di 30 milioni di passeggeri è già stato raggiunto con un anno di anticipo sulle stime, il Mediterraneo è in pieno recupero dopo una lieve flessione nel 2017, ed è il secondo teatro di operazioni dopo gli inarrivabili Caraibi. Le grandi compagnie ordinano nuove navi (due a testa per il 2019 le prime quattro), si punta molto sulla conquista degli under 30, cui Italian Cruise Watch 2019 dedica una parte importante dello studio analitico. La domanda di crociere è sempre altissima nel Nord America, con il 50,3 di provenienza dei crocieristi nel 2018, il 24,7 della domanda è europea, il 25,2 di altri Paesi del mondo. In Europa la domanda è guidata dai tedeschi, seguiti dai cittadini del Regno Unito e poi dagli italiani. La fetta più grossa del mercato internazionale ce l' ha il consorzio Carnival Corporation di cui fa parte anche Costa Crociere, seguito da Royal Caribbean Cruise, dal Norwegian Cruise Line Holding, quarta Msc Cruises. Nei primi dieci porti crocieristici del mondo, classifica guidata sempre da Miami, gli unici scali del Mediterraneo sono Barcellona, sesto posto, Civitavecchia, settimo, e Palma de Mallorca ottavo. Il posto di Bari e Brindisi nel traffico passeggeri In Mediterraneo l' Italia ha il 39,2 per cento dei 28.305.632 passeggeri movimentati nel 2018 con una crescita del 9,19 per cento sul 2017. Bari occupa nel 2018 il 17mo posto nella graduatoria dei primi 20 porti crocieristici mediterranei, con il 44,1 per cento di crescita sul 2017. Nel 2018 i porti crocieristici italiani hanno complessivamente superato la forte flessione del 2017, tornando sopra gli 11 milioni di passeggeri. Nella classifica del traffico passeggeri 2018 nei 57 porti italiani, Brindisi è al 14.mo posto con 104.428 crocieristi movimentati, Bari all' ottavo con 572.906 crocieristi e 213 toccate nave (46 quelle di Brindisi). La quota di passeggeri movimentata da Brindisi lo scorso anno sul totale Italia è dello 0,9 per cento, del 5,2 quella di Bari, la Puglia supera la Sardegna. Se si considerano invece i dati di imbarchi e sbarchi, l' home port di Brindisi è nono in Italia (Bari quinto). I dati in rosso: stagione invernale, calo nel 2019. Considerando i primi 15 porti nazionali per traffico, nei mesi invernali Brindisi, Salerno e Olbia mostrano le concentrazioni minori di passeggeri. Sul totale del traffico passeggeri, Brindisi nel 2018 ha registrato una quota del 56,7 nel periodo estivo, del 41,7 nella cosiddetta stagione di spalla, e dell' 1,6 nella stagione invernale, la più bassa tra i i primi 15 porti crocieristici (Bari 7,5, Palermo addirittura 29,2 e percentuali molto elevate nella stagione fredda anche per il sistema dei porti liguri). Non va meglio nel 2019: nel primo semestre dell' anno in corso Brindisi è al 16.mo posto del traffico crocieristi con una perdita di 21.314 unità, pari al -44 per cento rispetto allo stesso periodo del 2018 (Bari è al +17). Miracoli non se ne possono fare se si è svantaggiati nelle infrastrutture. La stima sull' intero 2019 per il



Brindisi Report

Brindisi

porto di Brindisi è un meno 4,2 nel traffico, e il 15mo posto nella classifica. Le possibilità di ripresa nel 2020 Ma c'è speranza. A Bari per il 2020 è previsto un nuovo record di passeggeri, per Brindisi il report di Italian Cruise Watch 2019 osserva che "pur in carenza di accosti adeguati per le navi di grandi dimensioni (con queste ultime ad attraccare oggi lontano dal centro cittadino, nel porto industriale) si registra una interessante variazione nel portafoglio navi con una minor presenza di una nave di medie dimensioni a fronte di un deciso incremento di navi più piccole". Ciò fa prevedere, se non ci saranno variazioni nel calendario delle toccate delle navi che è ancora provvisorio e suscettibile di ulteriori prenotazioni, dice il report, che il 2020 possa essere anche per il porto di Brindisi un anno record. Sin qui arriva il lavoro di promozione fatto dall' Autorità di sistema portuale e dagli agenti marittimi. Vanno però risolti i problemi aperti, e va realizzata una sinergia virtuosa tra l' authority e gli enti territoriali, Comune di Brindisi in primis, per avviare le opere necessarie per qualificare l' offerta alle compagnie. Punti di forza e trend da sfruttare Punti di forza ce ne sono. L' indice di crescita del traffico crocieristico in Italia nel 2018 è stato dell' 1,25. Il valore più alto del 2018 è quello di Brindisi, come già detto in principio, porto che tuttavia mostra valori molto altalenanti compresi tra 2,7 nel 2013 e 87,1 nel 2015, 59,8 nel 2019. Se si mettono in relazione le quote di mercato 2018 e il tasso di crescita medio del decennio 2009-2018, spicca il valore di Brindisi che sfiora quota 60per cento, il più alto. Anche per toccate nave Brindisi segna nel 2018 il valore più alto (6,6) tra i singoli porti (La Spezia 3,9 e Cagliari 2,5). Il 2019 invece sarà alla fine sostanzialmente un anno di tenuta prima di una nuova ripresa il prossimo anno. Bisogna risolvere il problema della stazione marittima, bisogna sbloccare il circuito doganale e le opere di security, bisogna realizzare i nuovi accosti, bisogna puntare sui progetti di ambientalizzazione del porto. Bisogna fare delle scelte nette. È ciò che manca ancora.

Filiera della nautica: siglato il protocollo

Una scuola di alta formazione tra gli obiettivi dell'intesa firmata Percorsi sulla pesca e alla cantieristica per studiare a Taranto invece che altrove

Creazione di una scuola di alta formazione del mare, sinergia tra il mondo accademico e quello del lavoro, potenziamento dell' attrattività tecnologica, formativa ed industriale del territorio tarantino. Sono alcuni degli obiettivi a cui puntano gli enti che ieri mattina hanno sottoscritto il protocollo d' intesa che detta le linee per la creazione della «Filiera della nautica e del laboratorio del mare». Un progetto nato dall' idea del consigliere regionale Gianni Liviano, a cui hanno aderito il Politecnico e L' università di Bari, gli Istituti tecnici superiori della Logistica e del Turismo, l' istituto Archimede di Taranto e l' Autorità Portuale. Un progetto nato per soddisfare l' esigenza «di costituire e promuovere si legge nel documento una filiera di formazione, ricerca e sviluppo di prodotti legati al turismo nautico, alle infrastrutture portuali nel territorio oltre che adeguati alla moderna gestione sostenibile delle risorse alieutiche, alla tutela di specie e habitat di valore conservazionistico ed inerenti in senso lato all' economia del mare per garantire una sinergia solida tra il mondo dell' istruzione superiore, accademica e quello del lavoro, con evidenti ricadute occupazionali sul territorio». Per Gianni Liviano che ha fatto stanziare importanti risorse economiche nel bilancio della Regione Puglia, si tratta di una firma che consente di raggiungere un traguardo importante perché «mettiamo l' istituto Archimede nelle condizioni di migliorare la sua offerta formativa sulla nautica e di mettere a frutto il finanziamento di 750mila euro del progetto Mare per creare futuro di cui è capofila e perché creiamo nuove opportunità sul fronte dell' offerta formativa per i nostri ragazzi che non saranno più costretti ad andare altrove per completare il loro corso di studi». Non solo. L' obiettivo è quello di creare, coinvolgendo studenti, ricercatori, imprenditori e nuovi armatori, un' area cantieristica da diporto che stimoli un indotto turistico di settore. Tra le azioni che sarà messe in atto nel prossimo futuro è prevista la progettazione di un' offerta formativa dedicata alla creazione di un profilo professionale strettamente legato alla cantieristica nautica e al mondo produttivo della pesca e della maricoltura. In sostanza l' obiettivo è quello di formare tecnici superiori per la produzione nautica, della pesca e della maricoltura, con una sensibilità ai temi della sostenibilità, ma anche sviluppare sul territorio percorsi di specializzazione che coinvolgano anche le imprese. «Dal mare ha aggiunto Liviano - dobbiamo ripartire per pensare ad uno sviluppo alternativo della città di Taranto e per questo è utile costruire una filiera formativa coerente con i lavori legati al mare partendo dalla valorizzazione di quanto già insiste sul territorio affinché nuove competenze possano trovare riscontro in ambito imprenditoriale e industriale». Anche per questo il progetto prevede la costruzione di un laboratorio di rispetto sociale per svolgere attività con ragazzi di diverse età, che non mira esclusivamente alla formazione professionale, ma alla ricostruzione della cultura marinara: un percorso insomma che contribuisca a riscoprire l' identità di Taranto passando dal concetto di «Città con il mare» all' alternativa sociale e culturale «Città di Mare». Per Silvio Busico, presidente dell' Its Logistica Puglia che ospiterà la filiera, si tratta di «un importante traguardo, ma è soprattutto un punto di partenza che chiama ciascuno a impegni concreti per tradurre le idee in azioni e quindi in risultati tangibili per il territorio e i ragazzi».



Fiera del mare, ieri il forum internazionale Emiliano: «Taranto deve riavere la sua storia»

«Il nostro obiettivo è riportare a Taranto tutto ciò che ha sempre avuto nella sua storia e che bisogna ricostruire. Dal 1949 non si faceva questa manifestazione e l'idea di avere ricominciato ci ha già dato una grande energia. Questa città e il mare sono la stessa cosa. Per noi la cultura del mare deve passare da questa fiera e deve passare da Taranto». A parlare è stato il presidente della Regione Michele Emiliano, accompagnato dall'Assessore allo Sviluppo economico Cosimo Borraccino, che ieri ha visitato al Molo Sant'Eligio di Taranto la Fiera del Mare, il grande evento organizzato e sostenuto proprio da Regione Puglia e da Puglia Promozione con il patrocinio del Comune di Taranto. Emiliano ha portato il saluto all'International Forum Blue economy: volano per lo sviluppo competitivo del territorio, un evento che ha radunato istituzioni, politica e imprenditori. Per una intera giornata al Molo Sant'Eligio, infatti, si è discusso di come la Blue Economy, ovvero tutti i settori economici legati alla risorsa mare, possa contribuire allo sviluppo di un territorio. Un parterre importante e qualificato si è confrontato sulla economia del mare come mezzo per lo sviluppo del territorio, a partire da quello di Taranto, e sul potenziale derivante dalla corretta ed innovativa gestione delle risorse del mare. L'International Forum Blue economy: volano per lo sviluppo competitivo del territorio è stato organizzato alla Fiera del Mare dalla Sezione Internazionalizzazione della Regione Puglia, con il supporto di Puglia Sviluppo ed in collaborazione con il Distretto Pugliese della Nautica da diporto. Nel 2018 il valore delle esportazioni pugliesi nel settore delle navi e imbarcazioni è stato di 2,74 milioni di euro, il 34% in più rispetto al 2017. Le imprese attive in Puglia nel settore della nautica sono 227 nel 2018, mentre gli addetti raggiungono le 1.462 unità. Un vero motore di sviluppo con ulteriori prospettive di oggi. E si va avanti con gli eventi. Nella giornata di oggi la Fiera del Mare intende far conoscere e promuovere la filiera di valore che il Programma Regionale Apulian Life Style: per una lunga vita felice genera nella prospettiva di un consumatore più consapevole di un alimento tipico e più salubre. Le esperienze acquisite dalla Regione Puglia con il programma Agricoltura e Qualità, il Progetto Food4Health, il Progetto Blu Land e le azioni per un'itticoltura sostenibile di qualità e gli impegni per uno sviluppo sostenibile dell'area tarantina verranno presentati agli stakeholder del settore e anche ad una comunità di funzionari internazionali provenienti da 11 Paesi del Mediterraneo e non, che frequentano il corso Sustainable Community Coastal development organizzato dal CIHEAM Bari presso l'Avamposto Mare di Tricase porto, sede periferica del CIHEAM Bari. Durante i lavori saranno presentati importanti progetti ed esperienze dei settori Alimentazione, Nutrizione e Salute; le conclusioni di questa intensa mattinata saranno affidate a Cosimo Borraccino, Assessore allo Sviluppo Economico della Regione Puglia. Nel pomeriggio, a partire dalle ore 16.00 al Molo Sant'Eligio è in programma Il Temporary Coworking Startup della Regione Puglia; l'introduzione sarà di Felice Ungaro (Health Marketplace Regione Puglia) che interverrà su Apulian Lifestyle: work in progress e di Alfredo Lobello (Puglia Sviluppo) che invece relazionerà su Le startup innovative pugliesi: stato dell'arte. In seguito inizierà il cosiddetto pitch startup con la presentazione delle startup della Regione Puglia e la condivisione delle progettualità:



Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

ad ogni startup sarà affidato un tempo massimo di 5 minuti con utilizzo di 5 slide esplicative sull' evoluzione del progetto e le necessità operative per migliorare lo sviluppo dell' impresa. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Nautilus

Taranto

Fiera del Mare a Taranto, intervenuto anche Matteo Italo Ratti in rappresentanza del Consorzio Marine della Toscana e del Distretto della Nautica e della Portualità della Regione Toscana

Tema della convention l' economia del mare come asset fondamentale per lo sviluppo del territorio

Taranto- Si è svolta oggi venerdì 18 ottobre a Taranto, presso il Molo Sant' Eligio, nel cuore del centro storico del capoluogo jonico, la 'Fiera del Mare', organizzata e sostenuta dalla Regione Puglia e da PugliaPromozione con il patrocinio del Comune di Taranto, che ha avuto come leit motiv la risorsa mare in tutte le sue declinazioni, come asset fondamentale per lo sviluppo economico di Taranto del suo territorio. Presenti, oltre al Presidente della Regione Puglia Michele Emiliano, all' Assessore allo Sviluppo Economico, Regione Puglia Cosimo Borraccino, al Sindaco di Taranto Rinaldo Melucci, al Presidente della Provincia di Taranto Giovanni Gugliotti, anche Salvatore Vitiello, Ammiraglio Comandante del Comando Marittimo Sud della Marina Militare e Antonio Melpignano, Presidente Consorzio Mari di Taranto. Moderatrice l' Avvocato Prof.ssa Roberta Caragnano. Il Forum Internazionale, dedicato al tema della Blue Economy, ha costituito un' importante occasione di confronto e dibattito sull' economia del mare come volano per lo sviluppo del territorio e sul potenziale derivante dalla corretta ed innovativa gestione delle risorse del mare, grazie all' intervento di esperti del settore. In questa veste, in quanto Presidente del Consorzio Marine della Toscana e membro del Comitato di indirizzo del Distretto della Nautica e della Portualità della Regione Toscana, è intervenuto anche Matteo Italo Ratti, assieme ad altri rappresentanti di Enti, Reti di Porti e Distretti di diverse regioni che fungono da collettore delle più importanti realtà portuali italiane: Giuseppe Danese, Presidente Distretto Produttivo pugliese della Nautica da Diporto, Renato Marconi, Marinedi e Sergio Prete, Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio. Nel corso della mattinata si è discusso di innovazione e sviluppo, dell' importanza per la portualità di fare rete, di quello che può essere l' impatto economico di un porto sul territorio. Ratti, in particolare, ha parlato di Green Economy e ha rappresentato le best practices basate sull' economia circolare che possono essere adottate da una marina, come l' utilizzo di materiali riciclati per il refitting della struttura (tappetini in PFU per la pavimentazione e vasi con leganti riciclabili), ma anche di Smart Marinas, coi progetti colonnina intelligente e Marina's HUB. 'È auspicabile, a mio avviso, una collaborazione e condivisione delle best practices fra Distretti, best practices di cui sicuramente il Distretto della Nautica e della Portualità della regione Toscana è portatore. Siamo infatti, attraverso le concrete esperienze già messe in atto, in grado di offrire un supporto importante in termini di competenza e buone pratiche. Penso sia molto positivo che la regione Puglia, una delle regioni più attrattive per quanto riguarda la nautica, abbia voluto organizzare proprio qui questo meeting sul tema del mare come risorsa per lo sviluppo, risorsa alla quale si può attingere soltanto orientandosi verso l' innovazione tecnologica e l' internazionalizzazione del settore', commenta Matteo Italo Ratti. Intervista Matteo Italo Ratti



Partecipazione del Porto di Taranto alla fiera China Logistic and Transportation Fair 2019

(FERPRESS) - Taranto, 18 OTT - Il porto di Taranto ha partecipato anche quest'anno alla fiera China Logistic and Transportation Fair (10-12 ottobre 2019), l'esposizione dedicata ai trasporti e alla logistica che si svolge annualmente a Shenzhen, la capitale mondiale dell'innovazione. La partecipazione alla fiera ha avuto l'obiettivo di posizionare il porto di Taranto come hub Mediterraneo della logistica per l'Estremo Oriente. Il porto di Taranto ha rilanciato la sua competitività nello scenario del commercio internazionale grazie all'offerta di dotazioni infrastrutturali quali la Piastra Logistica e il Molo Polisettoriale con il nuovo terminalista, di asset come il Distripark, e alle agevolazioni della Zona Economica Speciale Interregionale II coordinamento e il supporto di ICE ai fini dell'organizzazione di incontri b2b è stato fondamentale ai fini della buona riuscita dell'evento. Nell'ambito della fiera si è svolta inoltre la partecipazione del porto di Taranto all'8° World Port Chain Strategy Forum, piattaforma di networking fra player internazionali del settore dei trasporti. Il consolidamento del legame tra Taranto e Shenzhen si è realizzato con la sottoscrizione del memorandum Shenzhen Declaration IV, accordo tra i sister ports a livello internazionale che afferma l'unità di intenti nel procedere verso una crescita basata su innovazione, sostenibilità e interazione con la Free Trade Zone di Shenzhen. "Il valore dell'interscambio Puglia-Cina è in crescita" dichiara il Presidente Prete "e il porto di Taranto è pronto a cogliere le opportunità di sviluppo del mercato con l'Estremo Oriente. L'Autorità ha coltivato negli anni un rapporto di fiducia con il porto di Shenzhen, con il quale ha sottoscritto un memorandum di gemellaggio nel 2011, generando così un legame culturale oltre che un rapporto di partnership commerciale".



La Nuova Sardegna

Cagliari

Crociere tra multiscale e homeport

In crescita il comparto: 500mila passeggeri trasportati. Boom di Porto Torres

CAGLIARI Cinque scali, 210 navi e mezzo milione di passeggeri. Ecco i numeri dell'industria delle crociere in Sardegna per il 2019 presentati dall'Autorità di sistema portuale nell'Isola in occasione dell'Italian Cruise Day. Cagliari chiuderà l'anno con circa 300mila passeggeri rispetto ai 394 mila del 2018, Olbia passa dai 110mila della scorsa stagione ai 134 mila di quella ancora in corso. Il dato più significativo resta quello di Porto Torres, che balza da circa 8mila e 500 crocieristi dell'anno passato agli attuali 56mila. Crescite record anche per Golfo Aranci, con 1.800 passeggeri rispetto ai 290 del 2018, e Oristano-Santa Giusta, che raggiunge quota 950 rispetto agli 88 dell'anno scorso. Si rafforza l'esperienza del multiscale: l'isola è riuscita a registrare anche tre toccate nave consecutive nello stesso itinerario. Obiettivo resta quello dell'home port (porti di partenza e arrivo), ma servono maggiori collegamenti verso la Sardegna e una stimolazione della domanda da parte delle istituzioni e degli operatori turistici. Il sistema portuale sardo si distingue anche per l'attenzione verso la sostenibilità ambientale: l'Authority, con la realizzazione degli impianti di gas naturale liquefatto, si conferma tra le prime realtà italiane ad offrire il servizio di bunkeraggio ad impatto zero: il primo a partire è stato Oristano, seguiranno Cagliari e Porto Torres. «Abbiamo già scoperto le prime carte per far fronte alle dinamiche del settore - spiega il presidente dell'Autorità portuale della Sardegna Massimo Deiana - tra tutte il multiscale, ma abbiamo ancora altri assi da calare per portare i nostri porti in vetta alle classifiche e centrare l'obiettivo dell'home port».



L'Unione Sarda

Cagliari

La convention a Cagliari: il futuro è "Multiscalo" e "Home port"

Crociere, un business in costante crescita I porti sardi pronti a fare il salto di qualità

Le frontiere dell'industria crocieristica in Sardegna si chiamano "multiscalo" e "home port". La prima è già stata battuta: prova ne è l'esperimento di Oristano-Santa Giusta, dove la quasi totalità delle navi rientrano in quest'opzione, basti pensare alla Corinthian che ha fatto tappa in porto mercoledì 16 ottobre, dopo l'approdo del giorno prima a Cagliari. Obiettivo Home Port La seconda resta un obiettivo: home port, in gergo crocieristico, è lo scalo che una compagnia sceglie per le sue navi. Per raggiungerlo «servono maggiori collegamenti verso la Sardegna e una stimolazione della domanda da parte delle istituzioni e degli stessi operatori turistici», ha fatto sapere ieri l'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna in occasione di Italian Cruise Day, prestigiosa convention nazionale che per la sua nona edizione si è tenuta alla ex Manifattura Tabacchi di Cagliari. Crocieristi in aumento Finalità a parte, restano i numeri. Cinque scali, 210 navi e mezzo milione di passeggeri sono quelli che riguardano il settore nell'Isola per il 2019. Cagliari chiuderà l'anno con circa 300mila passeggeri rispetto ai 394 mila del 2018, Olbia passa dai 110mila della scorsa stagione ai 134 mila di quella ancora in corso. Il dato più significativo resta quello di Porto Torres, che balza da circa 8mila e 500 crocieristi dell'anno passato agli attuali 56mila. Crescite record anche per Golfo Aranci, con 1.800 passeggeri rispetto ai 290 del 2018, e Oristano-Santa Giusta, che raggiunge nel 2019 quota 950 rispetto agli 88 dell'anno scorso. Quanto ai programmi per il futuro, per il 2020 è previsto l'avvio di nuovi interventi sui fondali e banchine. L'Isola si prepara ad accogliere navi di ultima generazione, tra tutte la Costa Smeralda, che arriverà a Cagliari nel 2021, e altre nuove compagnie che, proprio nello stesso anno, si affacceranno inserendo lo scalo del capoluogo e quello di Olbia come uniche tappe italiane. Sostenibilità Il sistema portuale sardo si distingue anche per l'attenzione verso la sostenibilità ambientale: l'Authority è la prima realtà italiana a offrire il servizio di rifornimento a impatto zero: il primo a partire è stato lo scalo di Oristano, seguiranno Cagliari e Porto Torres. «Abbiamo già scoperto le prime carte per far fronte alle dinamiche del settore», spiega il presidente dell'Autorità portuale Massimo Deiana, «tra tutte il multiscalo, ma abbiamo ancora altri assi da calare per portare i nostri porti in vetta alle classifiche e centrare l'obiettivo dell'home port». Secondo il presidente nazionale di Risposta Turismo, Francesco Di Cesare, nonostante la flessione registrata rispetto al 2018, «Cagliari è entrata stabilmente tra le mete più importanti della crocieristica mediterranea, una realtà conosciuta e con un buon portafoglio clienti». Previsioni boom Ieri si parlava comunque di tutta l'industria crocieristica italiana. Per il 2020 è atteso un vero boom, con 13,07 milioni di passeggeri movimentati (+6,2% sulle stime di chiusura 2019) - il dato che emerge dal report di Risposte Turismo - con Civitavecchia leader con 2,7 mln seguita da Venezia con 1,52 mln. Una curiosità: tra i crocieristi cresce - come dimostra un'indagine presentata all'evento - il numero di giovani (under 30): molti (il 68% degli intervistati) scelgono questo tipo di viaggio perché dà la possibilità di visitare più luoghi in un'unica vacanza; l'80% ha preferito itinerari mediterranei, pochi i giovani italiani che si sono spinti sino ai Caraibi. Roberto Murgia.



Ad ottobre scegli il tuo SUV Ford AUTOVAMM nell'unico FordStore del sud Sardegna.

FORD ECOSPORT
€ 14.950
Per tutti. Anche senza patente da trattare.

A ottobre sempre aperti

AUTOVAMM
Unico FordStore nel Sud Sardegna

fordautovamm.it

FordStore
ShowRoom
Service FordStore

L'Unione Sarda

Cagliari

Porto. La città nella élite delle capitali mondiali della vela: eccezionali ricadute economiche

Dopo Luna Rossa arrivano gli inglesi

Al molo Sabaudo il team di Ineos Uk che parteciperà all'America's cup

Cagliari sempre più capitale internazionale della vela, sport certamente d'élite eppure capace di appassionare milioni di persone in tutto il mondo mobilitando ricchi sponsor. Dopo Luna Rossa, che da tempo ha allestito la sua base operativa nel molo Ichnusa dove il 2 ottobre c'è stato anche il pirotecnico varo dello scafo AC75 griffato Prada, adesso è il turno degli inglesi di Ineos UK. Inglese in arrivo il team britannico ha infatti iniziato a lavorare nel molo Sabaudo del porto, dove sta sorgendo la sua postazione invernale di allenamento in vista delle World Series - prima tappa di avvicinamento alla Coppa America - le cui regate si terranno dal 23 al 26 aprile nel Golfo degli Angeli. Gli unici due equipaggi europei in gara per il più antico e prestigioso trofeo velico del mondo, la cui finale si terrà in Nuova Zelanda nel 2021, si alleneranno dunque nello stesso porto: un evento che non si vedeva dai tempi di Valencia 2007. Gli altri partecipanti all'America's cup invece, i detentori del titolo di Team New Zealand e gli sfidanti statunitensi di American Magic e Stars + Stripes, arriveranno in città a ridosso delle World Series. Area blindata Per adesso sulla banchina ci sono soltanto una decina di container anonimi. Impossibile avvicinarsi: l'area presa in concessione dal team inglese - 6.745 metri quadri su cui verranno posizionate tre tensostrutture e container adibiti a guardiola e magazzini, più altri 1.188 di specchio acqueo con annesso pontile galleggiante - è nella zona sterile del porto e resta blindatissima per ragioni di sicurezza. Ma presto gli operai inizieranno a montare la base che dovrebbe essere pronta in un mese. Dopo di che ogni momento sarà buono per l'arrivo della barca inglese, che è stata varata a Portsmouth il giorno dopo Luna Rossa. E che in Sardegna sarà seguita dall'equipaggio e da una folta squadra di tecnici e progettisti: in tutto una sessantina di persone che sino ad aprile staranno a in città, occupando appartamenti, hotel e B&B. Vetrina mondiale Ma a parte l'indotto, a fare la differenza sarà il ritorno d'immagine che Cagliari e la Sardegna avranno da una vetrina come le World Series, nonché dalla presenza dei due challenger europei per tutto l'inverno. «È un'opportunità eccezionale - dice Massimo Deiana, presidente dell'Autorità di sistema portuale - Luna Rossa ha portato a Cagliari anche gli inglesi di Ineos, che si sono innamorati della città e delle spettacolari condizioni meteomarine. E ad aprile ci saranno le World Series, un evento che porterà migliaia di turisti e darà alla città una visibilità spaventosa. Un assaggio lo abbiamo avuto con il varo di Luna Rossa: per una settimana siamo stati sui giornali di tutto il mondo, non solo quelli di settore. Lo sforzo è grande ma noi siamo pronti». Massimo Ledda.



Crociere: il futuro in Sardegna si chiama multiscale e home port

Mezzo milione di passeggeri nel 2019 nei 4 porti dell' Isola

(ANSA) - CAGLIARI, 18 OTT - Cinque scali, 210 navi e mezzo milione di passeggeri. Ecco i numeri dell' industria delle crociere in Sardegna per il 2019 presentati dall' Autorità di sistema portuale nell' Isola in occasione dell' Italian Cruise Day. Cagliari chiuderà l' anno con circa 300mila passeggeri rispetto ai 394 mila del 2018, Olbia passa dai 110mila della scorsa stagione ai 134 mila di quella ancora in corso. Il dato più significativo resta quello di Porto Torres, che balza da circa 8mila e 500 crocieristi dell' anno passato agli attuali 56mila. Crescite record anche per Golfo Aranci, con 1.800 passeggeri rispetto ai 290 del 2018, e Oristano-Santa Giusta, che raggiunge nel 2019 quota 950 rispetto agli 88 dell' anno scorso. Si rafforza l' esperienza del multiscale: l' Isola è riuscita a registrare anche tre toccate nave consecutive nello stesso itinerario. Obiettivo da raggiungere resta quello dell' home port (porti da dove partono e arrivano le crociere), ma servono maggiori collegamenti verso la Sardegna e una stimolazione della domanda da parte delle istituzioni e degli stessi operatori turistici. Il sistema portuale sardo si distingue anche per l' attenzione verso la sostenibilità ambientale: l' Authority, con la realizzazione degli impianti di gas naturale liquefatto, si conferma tra le prime realtà italiane ad offrire il servizio di bunkeraggio ad impatto zero: il primo a partire è stato lo scalo di Oristano, seguiranno Cagliari e Porto Torres. "Abbiamo già scoperto le prime carte per far fronte alle dinamiche del settore - spiega il presidente dell' Autorità portuale della Sardegna Massimo Deiana - tra tutte il multiscale, ma abbiamo ancora altri assi da calare per portare i nostri porti in vetta alle classifiche e centrare l' obiettivo dell' home port". Secondo il numero uno di Risposta Turismo, Francesco Di Cesare, nonostante la flessione registrata rispetto al 2018, "Cagliari è entrata stabilmente tra le mete più importanti della crocieristica mediterranea, una realtà conosciuta e con un buon portafoglio clienti". Quanto al multiscale, per Di Cesare l' operazione può riuscire se "i porti di destinazione si presentino in modo differenziato".(ANSA).

Crociere: il futuro in Sardegna si chiama multiscale e home port
Mezzo milione di passeggeri nel 2019 nei 4 porti dell' Isola

(ANSA) - CAGLIARI, 18 OTT - Cinque scali, 210 navi e mezzo milione di passeggeri. Ecco i numeri dell'industria delle crociere in Sardegna per il 2019 presentati dall'Autorità di sistema portuale nell'Isola in occasione dell'Italian Cruise Day. Cagliari chiuderà l'anno con circa 300mila passeggeri rispetto ai 394 mila del 2018, Olbia passa dai 110mila della scorsa stagione ai 134 mila di quella ancora in corso. Il dato più significativo resta quello di Porto Torres, che balza da circa 8mila e 500 crocieristi dell'anno passato agli attuali 56mila. Crescite record anche per Golfo Aranci, con 1.800 passeggeri rispetto ai 290 del 2018, e Oristano-Santa Giusta, che raggiunge nel 2019 quota 950 rispetto agli 88 dell'anno scorso.

Si rafforza l'esperienza del multiscale: l'Isola è riuscita a registrare anche tre toccate nave consecutive nello stesso itinerario. Obiettivo da raggiungere resta quello dell'home port (porti da dove partono e arrivano le crociere), ma servono maggiori collegamenti verso la Sardegna e una stimolazione della domanda da parte delle istituzioni e degli stessi operatori turistici. Il sistema portuale sardo si distingue anche per l'attenzione verso la sostenibilità ambientale: l'Authority, con la realizzazione degli impianti di gas naturale liquefatto, si conferma tra le prime realtà italiane ad offrire il servizio di bunkeraggio ad impatto zero: il primo a partire è stato lo scalo di Oristano, seguiranno Cagliari e Porto Torres.

"Abbiamo già scoperto le prime carte per far fronte alle dinamiche del settore - spiega il presidente dell'Autorità portuale della Sardegna Massimo Deiana - tra tutte il multiscale, ma abbiamo ancora altri assi da calare per portare i nostri porti in vetta alle classifiche e centrare l'obiettivo dell'home port". Secondo il numero uno di Risposta Turismo, Francesco Di Cesare, nonostante la flessione registrata rispetto al 2018, "Cagliari è entrata stabilmente tra le mete più importanti della crocieristica mediterranea, una realtà conosciuta e con un buon portafoglio clienti". Quanto al multiscale, per Di Cesare l'operazione può riuscire se "i porti di destinazione si presentino in modo differenziato".(ANSA).

Edizione 2019 Italian cruise day a Cagliari

Significativo il dato Porto Torres: da 8500 crocieristi passa a 56 mila

Giulia Sarti

CAGLIARI L'edizione 2019 dell'Italian cruise day ha scelto come sede Cagliari, riconoscendo l'intenso lavoro svolto e il ruolo sempre più strategico dei porti sardi nel settore crocieristico. Dai dati presentati dal presidente dell'AdSp del mare di Sardegna Massimo Deiana, emerge un sistema portuale coordinato, con scali che si compensano per rispondere in maniera corale alle fluttuazioni fisiologiche di mercato, conferendo appeal alla destinazione unica Sardegna. Un'industria che nonostante la contrazione su alcuni scali, reagisce con incrementi con percentuali a due cifre, intercettando le necessità di rinnovamento degli itinerari. Dall'analisi del presidente, il 2019, con un totale di 210 navi su 5 scali, si attesterà a circa mezzo milione di crocieristi. Se Cagliari chiuderà con circa 300 mila passeggeri rispetto ai 394 mila del 2018, Olbia passa dai 110 mila della scorsa stagione ai 134 mila di quella ancora in corso. Il dato più significativo resta quello di Porto Torres, che balza da circa 8 mila e 500 crocieristi dell'anno passato agli attuali 56 mila. Sulla stessa scia anche Golfo Aranci, con 1.800 passeggeri rispetto ai 290 del 2018 ed Oristano-Santa Giusta, che raggiunge quota 950 crocieristi rispetto agli 88 del 2018. Dai risultati e dalle analisi del focus redatto da Risposte Turismo dal titolo Crocieristica in Sardegna: due possibili fronti di lavoro la Sardegna si è presentata fortemente competitiva, riuscendo a registrare anche tre toccate nave consecutive nello stesso itinerario. Il dato sicuramente interessante è quello rilevato nell'esperimento di Oristano-Santa Giusta, dove la quasi totalità delle navi rientrano nell'opzione multiscale. Una nuova tendenza che, nonostante la pronta risposta dei porti, richiede al territorio, come evidenziato nell'analisi, nuove proposte per tenere alto l'appeal. Esigenza, questa, che, sempre secondo il focus sulla Sardegna, sta anche alla base dell'obiettivo Home port per il quale occorrono maggiori collegamenti verso l'isola ed una stimolazione della domanda da parte delle istituzioni e degli stessi operatori turistici. Per quanto riguarda il futuro, già dal prossimo anno, con l'avvio di nuovi interventi sui fondali e banchine, l'AdSp si prepara ad accogliere navi di ultima generazione, tra tutte la Costa Smeralda, che arriverà a Cagliari nel 2021 ed altre nuove compagnie che, proprio nello stesso anno, si affacceranno inserendo lo scalo del capoluogo e quello di Olbia come unica tappa italiana. Infrastrutture, traffici, ma anche sostenibilità ambientale. Argomento affrontato all'edizione 2019 Italian cruise day dalla responsabile Marketing dell'ente, Valeria Mangiarotti, nel corso della tavola rotonda La crocieristica e l'impegno per l'ambiente. Una tematica sulla quale l'AdSp, con la realizzazione degli impianti di Gas naturale liquefatto, si conferma tra le prime realtà italiane ad offrire negli scali di Oristano per primo, di Cagliari e Porto Torres nei prossimi anni, il servizio di bunkeraggio ad impatto zero. Quella odierna è una giornata di particolare fermento per la crocieristica italiana e, in primis, per il settore sardo spiega Deiana. A partire dalla scelta di Cagliari come location dell'evento. Un chiaro riconoscimento del lavoro svolto e del forte ruolo dei nostri scali nel mercato. Siamo attivamente coinvolti in un'industria che conferma una dinamicità unica e che, come ho ricordato, ci deve cogliere tutti preparati nel dare risposte. La nostra AdSp ha già scoperto le prime carte per far fronte alle dinamiche del settore, tra tutte il multiscale, ma abbiamo ancora altri assi da calare per portare i nostri porti in vetta alle classifiche e centrare l'obiettivo Home port. La strada è quella giusta e continuiamo a premere l'acceleratore per interventi infrastrutturali, nuove strategie di promozione, accoglienza e sinergie con il territorio.

The screenshot shows the website of 'Messaggero Marittimo'. At the top, there's a header with the logo 'm sc' and 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL'. Below it, the main navigation bar includes 'Messaggero Marittimo.it', 'Login', and 'Registrati'. The article title 'Edizione 2019 Italian cruise day a Cagliari' is prominently displayed, followed by the subtitle 'Significativo il dato Porto Torres: da 8500 crocieristi passa a 56 mila'. A small photo of a port scene is visible. To the right, there's a sidebar with a newsletter sign-up form and a list of 'ULTIME' (latest) news items, including 'Egy e la distribuzione del futuro', 'Cruze 2020: la crocieristica sostenibile', 'Anche Palermo nella Top 20 dei porti mediterranei', 'Porto di Genova e Interporto Padova in Cina', and 'Numeri da record per Msc crociere'.

Il Mega presidente e un porto che cresceTitggolo

I dati dell' Italian Cruise Day per il 2020: Messina si conferma nella top ten del traffico crocieristico Supera i 510 mila passeggeri l' anno ed è tra le realtà con il più netto incremento rispetto al 2019

Lucio D' Amico Arriva il Mega presidente. Il via libera dalla Commissione Trasporti ha messo un punto fermo nell' iter parlamentare relativo alla nuova Autorità di sistema portuale dello Stretto. Si è completato il disegno immaginato dal precedente ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli e portato a compimento da Paola De Micheli. L' ingegnere pugliese Mario Paolo Mega, sostenuto a spada tratta dai Cinque Stelle, troverà una realtà viva, quella dei porti di Messina e Milazzo (ai quali andranno aggiunti il nuovo scalo di Tremestieri, quando sarà realizzato, e quelli di Reggio Calabria e Villa San Giovanni). Una tra le più attive realtà nel contesto nazionale, con potenzialità enormi, numeri che danno fiducia, un' eredità preziosa (quella lasciata dai sette anni di gestione targata Antonino De Simone, prima nella sua veste di presidente, poi di commissario straordinario) e certamente anche problemi e criticità da affrontare e risolvere. C' è un dato, l' ennesimo, che conferma la rilevanza del sistema portuale messinese, che si piazza ancora una volta nella "top ten" dei porti con maggiori volumi di traffico crocieristico. Ed è quello reso pubblico ieri, a Cagliari, nel corso della IX edizione di "Italian Cruise Day", l' appuntamento annuale con il consueto focus sul crocierismo in Italia (l' anno prossimo si terrà a Savona, nel 2021 forse a Palermo o a Messina). Partiamo dal dato generale: il 2020 sarà un anno da record per il traffico crocieristico nei porti italiani: la cifra dei passeggeri movimentati supererà la soglia dei 13 milioni 700 mila. L' Italia accoglierà quasi 5.000 navi da crociera nei suoi porti, con un incremento complessivo pari al 2,8% rispetto all' anno precedente. Passiamo alla classifica dei porti crocieristici. Rimane in testa, rafforzando la sua leadership, Civitavecchia, che sfiorerà i 2,7 milioni di crocieristi movimentati. Alle sue spalle Venezia con un milione e mezzo di passeggeri (teniamo conto, però che nella città lagunare è previsto un leggero calo rispetto al 2019). Poi, ci sono i porti di Napoli, Genova, Livorno, Savona, La Spezia e Bari. Le ultime due caselle delle prime dieci posizioni sono tutte siciliane: Palermo nona, Messina decima, davanti a realtà portuali significative come la stessa Cagliari, Trieste, Catania, Salerno, Ancona e Ravenna. C' è anche la "nostra" Giardini Naxos al 22° posto. Ma se si osserva bene la classifica, nella parte riguardante le variazioni in percentuale tra 2019 e 2020, si noterà che Messina è tra i porti più in crescita: i passeggeri movimentati saranno più di mezzo milione (511.183), le navi che attraccheranno sono 188, con un aumento rispettivamente del 15,5 per cento e del 13,9. Gli unici porti che crescono più di Messina sono Trieste (ma resta, in ogni caso, dietro) e il sistema ligure di La Spezia e Savona. Messina ha un incremento di passeggeri di oltre il 15 per cento. Palermo si ferma allo 0,9% in più. E ciò a conferma delle ulteriori potenzialità del nostro porto dove, come è stato ricordato a Cagliari, l' anno prossimo sarà anche inaugurato il nuovo Terminal passeggeri. Citiamo un passaggio delle dichiarazioni del presidente di "Risposte Turismo" Di Cesare, protagonista del focus di Cagliari: «Fino a qualche anno fa la dimensione del traffico crocieristico in Italia galleggiava attorno alla soglia degli 11 milioni di movimenti passeggeri: il trend di crescita sostenuta nel triennio 2018-2020 ha consentito e consentirà di raggiungere prima l' obiettivo dei 12 e poi dei 13 milioni.

Messina

Il Mega presidente e un porto che cresce

I dati dell'Italian Cruise Day per il 2020: Messina si conferma nella top ten del traffico crocieristico. Supera i 510 mila passeggeri l'anno ed è tra le realtà con il più netto incremento rispetto al 2019

Porto	2019	2020	%
Civitavecchia	2.650.000	2.680.000	+1,1%
Venezia	1.500.000	1.450.000	-3,3%
Napoli	1.200.000	1.250.000	+4,2%
Genova	1.100.000	1.150.000	+4,5%
Livorno	1.000.000	1.050.000	+5,0%
Savona	900.000	950.000	+5,6%
La Spezia	800.000	850.000	+6,3%
Bari	700.000	750.000	+7,1%
Palermo	600.000	610.000	+1,7%
Messina	510.000	511.183	+15,5%

Il sindaco torna a parlare di ecopass. Un anno dopo

Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri

Traguardi importanti, resi possibili dalle scelte di itinerario delle compagnie così come dagli sforzi compiuti dalle Autorità di sistema portuale, dalle società di gestione dei terminal e dai molti altri operatori che completano la necessaria catena di produzione. Si tratta però, ora, di gestire al meglio questi volumi e quelli che verranno e tale gestione andrà declinata nella pianificazione di interventi e soluzioni a beneficio di una condivisa e responsabile sostenibilità ambientale e sociale, di un ancor più qualificato impatto economico a livello locale, e infine di una lettura complessiva di cosa possa rappresentare per il Paese l'industria crocieristica». La prossima settimana Mario Paolo Mega, accompagnato dai parlamentari 5Stelle, dovrebbe arrivare a Messina (la data d'insediamento non è ancora certa), per un primo approccio con il territorio. Mega potrà constatare personalmente quello che è stato fatto, e che è in corso, anche su altri fronti diversi, seppur collegati al turismo crocieristico, a partire dagli interventi di risanamento nella Zona falcata. E il presidente si troverà sul tavolo anche il nuovo Piano regolatore del porto, strumento che non è più un "fantasma" atteso da decenni ma è lì, pronto per essere attuato.

Autorità portuale dello Stretto, passa alla Camera la nomina di Mega presidente

18 Oct, 2019 La nomina di Mario Mega a presidente dell' Autorità Portuale dello Stretto è stata approvata dalla Commissione Trasporti della Camera - Adesso ' scongiurare il rischio del giudizio della Corte Costituzionale - udienza fissata il 28 gennaio" ha commentato Angela Raffaella deputata messinese M5S. ROMA - Trovata l' intesa alla Camera - La IX Commissione Trasporti della Camera , con 26 voti a favore su 26 votanti, ha espresso ieri parere favorevole in merito alla proposta di nomina dell' ingegnere Mario Paolo Mega a presidente dell' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto . Nel maggio scorso l' ex ministro alle Infrastrutture e Trasporti, Danilo Toninelli, individuava nella persona di Mega il nuovo presidente dei porti di Sicilia e Calabria : Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria , dando così inizio al percorso per la nomina, previa intesa con le Regioni. Intesa mai raggiunta poichè la proposta veniva respinta in Conferenza dei servizi dalla Regione Sicilia . L' atto successivo nell' agosto scorso, quando il Consiglio dei ministri confermava la nomina di Mega a presidente, respingendo quindi l' impugnazione presentata dalla Regione Sicilia e ratificando la nomina fatta dal MIT, poi trasmessa alle Commissioni parlamentari. Ieri pertanto l' ultimo passo, l' approvazione alla Commissione Trasporti della Camera, che ha visto la protesta della destra con Lega, Fratelli d' Italia e Forza Italia che hanno abbandonato l' aula al momento del voto. ' Adesso il ministro dei Trasporti del Partito Democratico, Paola De Micheli, lavori per trovare un accordo con la Regione Calabria, guidata dallo stesso PD, e scongiurare il rischio del giudizio della Corte Costituzionale . Ricordiamo l' udienza è stata fissata per il 28 gennaio. Sciogliere ora l' Autorità Portuale di Messina, per istituire la nuova Autorità di Sistema, comporta il rischio, in caso di giudizio avverso della Suprema Corte, di perdere per sempre l' autonomia dei porti di Messina e Milazzo. Questa possibilità deve essere assolutamente evitata .-' ha dichiarato Angela Raffa, portavoce messinese M5S in Commissione Trasporti alla Camera. Il profilo Mario Mega, 57 anni, ingegnere, comprovata esperienza non solo nel settore dell' economia dei trasporti e portuale, ma nello specifico all' interno di un' autorità portuale. Attualmente dirigente tecnico del servizio infrastrutture, innovazione tecnologica e pianificazione strategica dell' Autorità di Sistema portuale di Bari, istituzione per cui lavora dal 2003. Negli anni è stato inoltre componente del Comitato tecnico di **Asoporti** per le materie dell' innovazione tecnologica e la creazione di sistemi IIS.



Autorità di sistema portuale dello Stretto: Paolo Mario Mega è stato nominato presidente

(FERPRESS) - Roma, 18 OTT - La IX Commissione Trasporti della Camera ieri ha espresso parere favorevole alla proposta di nomina dell'ingegnere Paolo Mario Mega a presidente dell'Autorità di sistema portuale dello Stretto. Andrea ROMANO (PD), relatore, ha formulato una proposta di parere esprimendo un giudizio favorevole circa il possesso dei requisiti da parte del candidato, ma "ritiene di esprimere una valutazione critica, sia nel merito che nel metodo, riguardo all'istituzione dell'Autorità di sistema portuale dello Stretto, che non ha visto il raggiungimento dell'intesa con le regioni coinvolte". Romano inoltre evidenzia come "nell'audizione svoltasi ieri la ministra Paola De Micheli abbia annunciato l'intenzione del governo di procedere ad una revisione dell'attuale assetto dell'autorità di sistema portuale, anche in vista della pronuncia della Corte costituzionale attesa per il gennaio 2020". L'8a Commissione Lavori pubblici del Senato aveva già espresso parere favorevole la scorsa settimana.7.



Mega nominato presidente AdSp dello Stretto

Redazione

ROMA Mario Paolo Mega è il nuovo presidente dell' **AdSp** dello Stretto, dopo che la commissione Trasporti della Camera ha approvato la sua nomina con 26 voti a favore su 26 votanti. Mentre i rappresentanti della destra con Lega, Fratelli d'Italia e Forza Italia hanno abbandonato l'aula al momento del voto. Ricordiamo che ad Agosto il Consiglio dei ministri aveva respinto l'impugnazione presentata dalla Regione Sicilia, confermando la nomina voluta dal ministero dei Trasporti. I portavoce nazionali e regionali del Movimento 5 Stelle, invece, hanno definito la nomina di Mario Paolo Mega a presidente **AdSp** Stretto un importante passo avanti in una battaglia che da anni ci vede impegnati sul territorio. Questa è una vittoria per tutto il sistema portuale che gravita attorno allo Stretto di Messina, e in generale per tutti i siciliani e i calabresi. Non ci sono più ostacoli, finalmente l' **AdSp** dello Stretto sarà operativa, ha dichiarato Francesco D'Uva, questore della Camera e portavoce messinese del Movimento 5 Stelle. E' passato quasi un anno da quando approvammo l'istituzione dell'Autorità di Sistema portuale dello Stretto. Abbiamo avuto la forza e il coraggio di immaginare e conquistare un ruolo di rilievo per i nostri porti, per garantire servizi eccellenti al transito dei passeggeri ed al commercio. E abbiamo avuto la forza e il coraggio, nonostante mille ostacoli, di sostenere la nomina di un Presidente terzo, non politico, dotato delle capacità di realizzare i progetti che abbiamo immaginato. Finalmente Messina, Reggio Calabria e Villa saranno le regine dello Stretto. E Milazzo non sarà mai più sola, aggiunge la senatrice messinese del M5S, Barbara Floridia. Diverse, invece, le dichiarazioni del responsabile nazionale Infrastrutture della Lega Edoardo Rixi, al termine della commissione Trasporti, quando è stato ascoltato il presidente della Regione Calabria sulla nomina dell' **Adsp** dello Stretto. Respingendo al mittente la richiesta del presidente della conferenza Stato Regioni Bonaccini di sospensione della nomina del presidente della nuova Autorità di Sistema portuale dello Stretto di Messina, sono state umiliate le Regioni e scelto di non aprire un percorso di condivisione. Quello che emerge, dai contenuti delle lettere tra il presidente della Conferenza Stato Regioni e la ministra De Micheli, costituisce un pericoloso precedente sull'intesa con i territori, non ci sono solo a rischio le nomine sulle **AdSp**.



Crocierismo a Milazzo, il piano dell' Authority per lo sviluppo economico del porto

Una stazione marittima a servizio sia del molo Marullo che di un futuro pontile a giorno destinato al tenderaggio per le navi da crociera oltre i 230 metri da ancorare in rada. Il commissario dell' Autorità portuale, Antonino De Simone, ribadisce quelli che dovranno essere i punti fermi per Milazzo da parte dell' Autorità di sistema e ha dato mandato agli uffici di dare continuità alla progettualità che vede la realizzazione di una stazione marittima nell' ottica del progetto di allungamento dell' attuale molo foraneo. La superficie complessiva del terminal passeggeri sarà pari a 740 mq con sala d' attesa provvista di idonee sedute, desk check-in, servizi igienici, uffici, linee controllo bagagli, infopoint passeggeri. L' articolo completo sulla Gazzetta del Sud - edizione di Messina in edicola. © Riproduzione riservata.



Crociere, il porto si piazza nella top 20

[illegible]

Report sugli scali italiani diffuso ieri nel corso del IX Italian cruise day svoltosi a Cagliari

Per il porto i numeri sono in lieve calo Ma il vero rilancio è fissato per il 2021

Il presidente dell' Adsp, Monti: "Siamo in tabella di marcia. In futuro i dati saranno ben diversi"

PALERMO - Sono nove gli scali italiani nella Top 20 dei porti crocieristici mediterranei e, tra questi, anche Palermo che, le stime del 2019, collocano al 19° posto con 570,5 mila passeggeri movimentati e 156 toccate nave, in leggera discesa sul 2018 per numero di passeggeri movimentati (1,29%), in modo più marcato per numero di accosti (-9,30%). Sostanzialmente sono stati mantenuti i numeri del 2018 - la diminuzione delle toccate è dovuto alla maggiore capacità delle navi arrivate - nonostante l'attuale porto -cantiere, passaggio indispensabile per scrivere, in futuro, altri numeri. Previsioni in aumento per Trapani che a fine 2019 crescerà del 10,6%. I dati in questione sono stati diffusi nel corso della IX edizione dell' Italian cruise day, il forum annuale di riferimento in Italia per il comparto crocieristico ideato e organizzato da Risposte Turismo - società di ricerca e consulenza a servizio della macro-industria turistica - quest'anno in partnership con l'assessorato del Turismo, Artigianato e Commercio della Regione autonoma della Sardegna e con il supporto di Clia Europe, che si è svolto ieri nei locali dell'Ex Manifattura Tabacchi di Cagliari. "Siamo felici - ha detto Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale - della nostra crescita e della nostra tabella di marcia. E siamo consapevoli che, per migliorare i numeri, bisogna potenziare le infrastrutture. Un'operazione che l'Adsp, rispettando i tempi, sta portando avanti spedatamente. Il mercato se ne è accorto e sta apprezzando il nostro lavoro. I numeri in futuro saranno ben diversi: l'appuntamento vero per noi sarà all'Italian cruise day del 2021". Se la Sicilia si conferma, con i suoi undici porti crocieristici, al quinto posto nazionale, dopo Liguria, Lazio, Veneto e Campania, con 1.304.642 passeggeri e 719 toccate nave, un aumento del 10,7% di crocieristi e una diminuzione, -2,4, di toccate, dovuta sempre alla maggiore dimensione delle navi, in generale in Italia, alla fine del 2019, è prevista una crescita sia nel numero di passeggeri movimentati - poco oltre i 12 milioni (supereranno i 13 milioni nel 2020), +8,8% sul 2018 - sia per le toccate nave (4.857, +3,2% sul 2018). Inoltre, l'Italia è leader per ricadute economiche e occupazionali: dei 19,7 miliardi di spese dirette in Europa stimate da Clia, l'associazione degli armatori, nell'ultimo Contribution of cruise tourism to the economies of Europe, 5,46 sono a vantaggio dell'Italia, e dei 403.000 posti di lavoro generati nel continente, 119.000 sono italiani. E guida la classifica anche per numero di compagnie che hanno scelto di scalare nei porti della penisola. Insomma, nel quadro nazionale i numeri siciliani sono ancora in chiaroscuro. Colpa, come sottolineato dallo stesso Monti, di un deficit infrastrutturale su cui si sta cercando di lavorare. Gli investimenti in opere pubbliche, insomma, rappresentano l'unica via per colmare il gap con il resto d'Italia e del Mediterraneo. Adesso, non resta che aspettare i dati che seguiranno il completamento degli interventi programmati. Il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale si è posto il 2021 come vero obiettivo di rilancio. Speriamo che la solita burocrazia siciliana non metta i bastoni fra le ruote e che le previsioni per il futuro si possano realizzare.



Porto di Palermo tra i top 20 del Mediterraneo, cresce anche Trapani del 10,6%

Lo stato dell' arte, le previsioni e le prospettive della crocieristica in Italia, dagli investimenti di compagnie e porti alle potenzialità del prodotto, dalla costruzione degli itinerari alle relazioni all' interno della filiera di produzione. E ancora, l' innovazione nel settore come volano di crescita per il futuro, il rapporto tra flussi di turisti crocieristi e le destinazioni, i modelli di sviluppo degli scali crocieristici del Paese e l' attenzione e l' impegno della crocieristica verso la tutela e il rispetto dell' ambiente. Sono i temi principali della nona edizione dell' Italian Cruise Day , il forum annuale di riferimento in Italia per il comparto crocieristico ideato e organizzato da Risposte Turismo - società di ricerca e consulenza a servizio della macro-industria turistica - quest' anno in partnership con l' Assessorato del Turismo, Artigianato e Commercio della Regione Autonoma della Sardegna e con il supporto di Clia Europe, che si è svolto oggi a l' Ex Manifattura Tabacchi di Cagliari. Oltre 200 operatori dell' industria crocieristica si sono confrontati sull' andamento, le prospettive e le sfide della crocieristica in Italia. Ecco alcuni numeri. Sono 9 gli scali italiani nella 'top 20' dei porti crocieristici mediterranei e, tra questi, anche Palermo che, le stime del 2019, collocano al 19° posto con 570,5 mila passeggeri movimentati e 156 toccate nave, in leggera discesa sul 2018 per numero di passeggeri movimentati (-1,29%), in modo più marcato per numero di accosti (-9,30%). Sostanzialmente sono stati mantenuti i numeri del 2018 - la diminuzione delle toccate è dovuto alla maggiore capacità delle navi arrivate - nonostante l' attuale porto-cantiere, passaggio indispensabile per scrivere, in futuro, altri numeri. Previsioni in aumento per Trapani che a fine 2019 crescerà del 10,6%. 'Siamo felici della nostra crescita e della nostra tabella di marcia - spiega Pasqualino Monti , presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale - e consapevoli che, per migliorare i numeri, bisogna potenziare le infrastrutture. Un' operazione che l' **AdSP**, rispettando i tempi, sta portando avanti speditamente. Il mercato se ne è accorto e sta apprezzando il nostro lavoro. I numeri in futuro saranno ben diversi: l' appuntamento vero per noi sarà all' Italian Cruise Day del 2021'. Se la Sicilia si conferma, con i suoi 11 porti crocieristici, al 5 posto nazionale, dopo Liguria, Lazio, Veneto e Campania, con 1.304.642 passeggeri e 719 toccate nave, un aumento del 10,7% di crocieristi e una diminuzione, -2,4, di toccate, dovuta sempre alla maggiore dimensione delle navi, in generale in Italia, alla fine del 2019, è prevista una crescita sia nel numero di passeggeri movimentati - poco oltre i 12 milioni (supereranno i 13 milioni nel 2020), +8,8% sul 2018 - sia per le toccate nave (4.857, +3,2% sul 2018). Inoltre l' Italia è leader per ricadute economiche ed occupazionali: dei 19,7 miliardi di spese dirette in Europa stimate da CLIA, l' associazione degli armatori, nell' ultimo Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe, 5,46 sono a vantaggio dell' Italia, e dei 403.000 posti di lavoro generati nel continente, 119.000 sono italiani. E guida la classifica anche per numero di compagnie che hanno scelto di scalare nei porti della penisola. 'Gli investimenti e l' impegno degli operatori, e naturalmente la favorevole morfologia nonché la ricchezza storica artistica e paesaggistica, hanno contribuito a determinare la leadership italiana a livello mediterraneo ed europeo', ha affermato Francesco di Cesare, presidente di Risposte Turismo. 'In un contesto internazionale sempre più competitivo, l' Italia si conferma nazione leader in Europa, e tra le principali nel mondo, nel comparto crocieristico. E' una leadership di traffico, di ricadute economiche e occupazionali, di coinvolgimento di porti e territori, di partecipazione al business da parte di un' ampia categoria di aziende. Per consolidare questa posizione, e possibilmente farla crescere ulteriormente, è imprescindibile la conoscenza reciproca - in particolare



Blog Sicilia

Palermo, Termini Imerese

tra compagnie e porti - di priorità, intenti, aree di miglioramento, capendo una volta per tutte che non può esserci crescita strutturale se anche solo uno degli anelli dell' ingranaggio non trovasse le condizioni necessarie per operare e trapiantare i propri obiettivi di crescita. La crocieristica rappresenta un esempio positivo all' interno di una complessiva economia italiana che, come noto, accusa viceversa ritardi e curve recessive su molti altri business. In quanto tale va difesa, potenziata e incentivata'.

AdSP Sicilia Occidentale: Palermo nella "Top 20" dei porti del Mediterraneo. I risultati comunicati a Cagliari, all' "Italian Cruise Day"

(FERPRESS) - Palermo, 18 OTT - Lo stato dell' arte, le previsioni e le prospettive della crocieristica in Italia, dagli investimenti di compagnie e porti alle potenzialità del prodotto, dalla costruzione degli itinerari alle relazioni all' interno della filiera di produzione. E ancora, l' innovazione nel settore come volano di crescita per il futuro, il rapporto tra flussi di turisti crocieristi e le destinazioni, i modelli di sviluppo degli scali crocieristici del Paese e l' attenzione e l' impegno della crocieristica verso la tutela e il rispetto dell' ambiente. Sono i temi principali della nona edizione dell' Italian Cruise Day, il forum annuale di riferimento in Italia per il comparto crocieristico ideato e organizzato da Risposte Turismo - società di ricerca e consulenza a servizio della macro-industria turistica - quest' anno in partnership con l' Assessorato del Turismo, Artigianato e Commercio della Regione Autonoma della Sardegna e con il supporto di Clia Europe, che si è svolto oggi a l' Ex Manifattura Tabacchi di Cagliari. Oltre 200 operatori dell' industria crocieristica si sono confrontati sull' andamento, le prospettive e le sfide della crocieristica in Italia. Ecco alcuni numeri. Sono 9 gli scali italiani nella "top 20" dei porti crocieristici mediterranei e, tra questi, anche Palermo che, le stime del 2019, collocano al 19° posto con 570,5 mila passeggeri movimentati e 156 toccate nave, in leggera discesa sul 2018 per numero di passeggeri movimentati (-1,29%), in modo più marcato per numero di accosti (-9,30%). Sostanzialmente sono stati mantenuti i numeri del 2018 - la diminuzione delle toccate è dovuto alla maggiore capacità delle navi arrivate - nonostante l' attuale porto-cantiere, passaggio indispensabile per scrivere, in futuro, altri numeri. Previsioni in aumento per Trapani che a fine 2019 crescerà del 10,6%. "Siamo felici della nostra crescita e della nostra tabella di marcia - spiega Pasqualino Monti, presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale - e consapevoli che, per migliorare i numeri, bisogna potenziare le infrastrutture. Un' operazione che l' AdSP, rispettando i tempi, sta portando avanti speditamente. Il mercato se ne è accorto e sta apprezzando il nostro lavoro. I numeri in futuro saranno ben diversi: l' appuntamento vero per noi sarà all' Italian Cruise Day del 2021". Se la Sicilia si conferma, con i suoi 11 porti crocieristici, al 5 posto nazionale, dopo Liguria, Lazio, Veneto e Campania, con 1.304.642 passeggeri e 719 toccate nave, un aumento del 10,7% di crocieristi e una diminuzione, -2,4, di toccate, dovuta sempre alla maggiore dimensione delle navi, in generale in Italia, alla fine del 2019, è prevista una crescita sia nel numero di passeggeri movimentati - poco oltre i 12 milioni (supereranno i 13 milioni nel 2020), +8,8% sul 2018 - sia per le toccate nave (4.857, +3,2% sul 2018). Inoltre l' Italia è leader per ricadute economiche ed occupazionali: dei 19,7 miliardi di spese dirette in Europa stimate da CLIA, l' associazione degli armatori, nell' ultimo Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe, 5,46 sono a vantaggio dell' Italia, e dei 403.000 posti di lavoro generati nel continente, 119.000 sono italiani. E guida la classifica anche per numero di compagnie che hanno scelto di scalare nei porti della penisola. "Gli investimenti e l' impegno degli operatori, e naturalmente la favorevole morfologia nonché la ricchezza storica artistica e paesaggistica, hanno contribuito a determinare la leadership italiana a livello mediterraneo ed europeo", ha affermato Francesco di Cesare, presidente di Risposte Turismo. "In un contesto internazionale sempre più competitivo, l' Italia si conferma nazione leader in Europa, e tra le principali nel mondo, nel comparto crocieristico. E' una leadership di traffico, di ricadute economiche e occupazionali, di coinvolgimento di porti e territori, di partecipazione al business da parte di un' ampia categoria di aziende. Per consolidare questa posizione, e possibilmente farla crescere ulteriormente, è imprescindibile la conoscenza reciproca - in particolare



FerPress

Palermo, Termini Imerese

tra compagnie e porti - di priorità, intenti, aree di miglioramento, capendo una volta per tutte che non può esserci crescita strutturale se anche solo uno degli anelli dell' ingranaggio non trovasse le condizioni necessarie per operare e traguardare i propri obiettivi di crescita. La crocieristica rappresenta un esempio positivo all' interno di una complessiva economia italiana che, come noto, accusa viceversa ritardi e curve recessive su molti altri business. In quanto tale va difesa, potenziata e incentivata".

Anche Palermo nella Top 20 dei porti mediterranei

La Sicilia al quinto posto tra le regioni con maggior numero di crocieristi

Redazione

CAGLIARI C'è anche Palermo nella Top 20 dei porti crocieristici mediterranei, 9 quelli italiani, stime del 2019, che lo collocano al 19° posto con 570,5 mila passeggeri movimentati e 156 toccate nave, in leggera discesa sul 2018 per numero di passeggeri movimentati (-1,29%), in modo più marcato per numero di accosti (-9,30%). I dati della Sicilia, che parlano sostanzialmente di numeri invariati dal 2018, sono stati presentati durante la nona edizione dell'Italian Cruise Day, il forum annuale di riferimento in Italia per il comparto crocieristico ideato e organizzato da Risposte Turismo. La diminuzione delle toccate è dovuto alla maggiore capacità delle navi arrivate, nonostante l'attuale porto-cantiere, passaggio indispensabile per scrivere, in futuro, altri numeri. Durante la giornata a Cagliari si è parlato dello stato dell'arte, le previsioni e le prospettive della crocieristica in Italia, dagli investimenti di compagnie e porti alle potenzialità del prodotto, dalla costruzione degli itinerari alle relazioni all'interno della filiera di produzione. E ancora, l'innovazione nel settore come volano di crescita per il futuro, il rapporto tra flussi di turisti crocieristi e le destinazioni, i modelli di sviluppo degli scali crocieristici del Paese e l'attenzione e l'impegno della crocieristica verso la tutela e il rispetto dell'ambiente. Siamo felici della nostra crescita e della nostra tabella di marcia -spiega Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia occidentale e consapevoli che, per migliorare i numeri, bisogna potenziare le infrastrutture. Un'operazione che l'AdSp, rispettando i tempi, sta portando avanti speditamente. Il mercato se ne è accorto e sta apprezzando il nostro lavoro. I numeri in futuro saranno ben diversi: l'appuntamento vero per noi sarà all'Italian Cruise Day del 2021. Palermo nella Top 20, e la Sicilia, con i suoi 11 porti crocieristici, al 5° posto nazionale, dopo Liguria, Lazio, Veneto e Campania, con 1.304.642 passeggeri e 719 toccate nave, un aumento del 10,7% di crocieristi e una diminuzione, -2,4, di toccate, dovuta sempre alla maggiore dimensione delle navi, in generale in Italia, alla fine del 2019, è prevista una crescita sia nel numero di passeggeri movimentati, poco oltre i 12 milioni, ovvero +8,8% sul 2018, sia per le toccate nave (4.857, +3,2% sul 2018). Non solo: l'Italia è leader per ricadute economiche ed occupazionali: dei 19,7 miliardi di spese dirette in Europa stimate da Clia, l'associazione degli armatori, nell'ultimo Contribution of cruise tourism to the economies of Europe, 5,46 sono a vantaggio dell'Italia, e dei 403.000 posti di lavoro generati nel continente, 119.000 sono italiani. E guida la classifica anche per numero di compagnie che hanno scelto di scalare nei porti della penisola.

The screenshot shows the website of 'Messaggero Marittimo'. At the top, there's a navigation bar with 'Messaggero Marittimo.it' and a login button. Below the navigation bar, the main headline reads 'Anche Palermo nella Top 20 dei porti mediterranei'. Underneath the headline, it says 'La Sicilia al quinto posto tra le regioni con maggior numero di crocieristi'. There is a photo of a man in a suit, likely Pasqualino Monti, and a small text box below it that says 'CAGLIARI - C'è anche Palermo nella Top 20 dei porti crocieristici mediterranei, 9 quelli italiani, stime del 2019, che lo collocano al 19° posto con 570,5 mila passeggeri movimentati e 156 toccate nave...'. To the right of the photo, there's a 'ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER' section with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email'. Below the photo, there's a 'ABBONATI O EFFETUA IL LOGIN' button. On the right side of the page, there's a 'POPULARI' section with a list of articles, including 'Egy e la distribuzione del futuro', 'Cruise 2030: la crocieristica sostenibile', 'Anche Palermo nella Top 20 dei porti mediterranei', 'Porti di Genova e Antwerp Padova in Cina', and 'Numeri da record per Msc crociere'.

La Gazzetta Marittima

Palermo, Termini Imerese

Da Palermo il II meeting sul Mediterraneo

PALERMO A un anno di distanza, il prossimo 19 dicembre, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale presieduta da Pasqualino Monti riaccende i riflettori sui porti di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle, presentando i risultati di una stagione intensa sia sul fronte dei nuovi traffici che dei cantieri aperti; ma specialmente sottolinea la nota dell'**AdSP** sulle prospettive di un'area destinata a diventare centrale nel Mediterraneo per il mercato delle crociere, e non solo. L'incontro, dal suggestivo titolo Noi, il Mediterraneo 12 mesi all'anno organizzato dall'Autorità di Sistema Portuale sarà anche l'occasione per una riflessione sulla necessità di una profonda revisione della riforma portuale. Ed è probabile che si possa anche fare un'approfondita diagnosi della scissione in corso con **Assoport**, che ha proprio il presidente Monti tra i protagonisti.



Il Secolo XIX

Focus

Crociere, l'Italia verso il record Sempre più under 30 a bordo

Simone Gallotti

GENOVA L'età dell'oro delle crociere non si ferma. Anche nel 2020 il trend sarà di crescita e i porti italiani segneranno un altro record. Il traffico negli scali nazionali arriverà a superare i 13 milioni di passeggeri movimentati con un incremento del 6,2%. La previsione è contenuta nel report di Risposte Turismo ed è stata svelata all'Italian Cruise Day di Cagliari. Tra gli scali, Civitavecchia rimane leader con 2,7 milioni di passeggeri, seconda Venezia con poco più di un milione e mezzo. L'industria crocieristica festeggia anche per il numero sempre crescente di giovani che scelgono la vacanza in crociera. Il viaggio in nave riscuote successo soprattutto tra gli under 30, come spiega un sondaggio realizzato da Risposte Turismo: il 68% sceglie questo tipo di viaggio perché dà la possibilità di visitare più luoghi in un'unica vacanza. La quasi totalità ha preferito itinerari mediterranei e sono pochi i giovani italiani che si sono spinti sino ai Caraibi. Numeri confermati anche da Clia, l'associazione delle compagnie: l'età media dei crocieristi italiani è di 45 anni ed è la più giovane in Europa, dove la media è sopra i 52 anni. Per Clia, che ha raccolto i dati riferendosi al primo trimestre di quest'anno, le destinazioni preferite degli italiani rimangono il Mediterraneo Centrale e Orientale (il 48% dei viaggiatori), i Caraibi (il 35%) e poi a seguire Africa e Medio Oriente (21%) e il Mediterraneo Orientale (8%). Quasi tutti i viaggi, l'82% del totale, ha una durata compresa tra i 3 e i 6 giorni. GENOVA HUB MONDIALE DI MSC A guidare la classifica dei porti italiani toccati dalle navi di Msc, c'è Genova. È lo scalo più importante a livello globale, in grado di movimentare più di un milione di crocieristi e garantire 203 toccate. Sono i dati del 2019 della compagnia guidata da Gianluigi Aponte che chiuderà l'anno superando i 4 milioni di crocieristi e nel 2020 è attesa un'ulteriore crescita del 7,5%. «Un risultato straordinario e una conferma: la crescita costante dei nostri scali che, nonostante le difficoltà dell'ultimo anno, restano un saldo punto di riferimento per l'economia di tutta Italia» ha spiegato il governatore ligure Giovanni Toti che ha portato a casa, nelle previsioni del 2020, oltre al milione e quattrocentomila passeggeri del capoluogo anche i 900 mila di Savona e altrettanti alla Spezia. Intanto al Sud cresceranno i terminal crociere (Palermo, Messina e Taranto) portando a 42 le strutture in tutta Italia. «Questi numeri sono resi possibili dalle scelte di itinerario delle compagnie così come dagli sforzi compiuti dalle Authority, dalle società di gestione dei terminal e dai molti altri operatori che completano la necessaria catena di produzione» spiega il presidente di Risposte Turismo, Francesco Di Cesare. Venezia rimane un caso: tra i big è l'unica con dato negativo, ma è colpa dello stallo decisionale sull'annosa questione del transito delle navi in laguna. Ieri il presidente Pino Musolino ha dato il via alla riunione "Cruise 2030 call for action" con i porti di Amsterdam, Palma di Maiorca, Bergen, Cannes, Dubrovnik, Malaga, Marsiglia proprio per elaborare una «strategia comune per accrescere la compatibilità fra le crociere e le realtà urbane europee». -



2020 anno record per le crociere in Italia: +6,2% di passeggeri - Dati Italian Cruise Day in svolgimento a Cagliari

18 Oct, 2019 CAGLIARI - Un nuovo record storico previsto pertanto nel 2020 per il traffico crocieristico negli scali nazionali : 13,07 milioni di passeggeri movimentati (imbarchi, sbarchi e transiti), + 6,2% sulle stime già positive di chiusura 2019 . Con questa previsione per il 2020 si è aperta la nona edizione dell' Italian Cruise Day , il forum annuale di riferimento in Italia per il comparto crocieristico ideato e organizzato da Risposte Turismo che quest' anno, nel suo tour itinerante nei porti del Bel Paese, è sbarcato a Cagliari. Ad annunciarlo Francesco di Cesare - presidente Risposte Turismo , durante la presentazione del nuovo Italian Cruise Watch, il report di ricerca a cura di Risposte Turismo che analizza i dati di traffico, i trend di mercato e altre informazioni rilevanti per la cruise industry. Il dato è frutto della proiezione effettuata sulle previsioni di 39 porti crocieristici italiani (rappresentativi del 99% del traffico nazionale in movimento passeggeri e del 97% delle toccate nave sul totale Italia), e tiene conto di altri fattori capaci di incidere sulle stime di traffico nel medio periodo tra cui i possibili cambi nel posizionamento delle navi durante la stagione, le condizioni meteomarine e l' occupazione media attesa delle navi. Civitavecchia sempre più leader : sfiorerà i 2,7 milioni di crocieristi movimentati. Nel dettaglio dei singoli porti, Civitavecchia consoliderà la propria leadership in classifica con 2,69 milioni di passeggeri movimentati (+0,5% sulle stime di chiusura 2019), e per la prima volta nella sua storia con oltre un milione di turisti in imbarco o sbarco (2° homeport italiano dopo Venezia). Su Venezia pesa lo stallo

decisionale. Alle sue spalle si conferma Venezia con 1,52 milioni di passeggeri movimentati (-1,6% sulle stime di chiusura 2019), un dato che resta stabile negli ultimi anni in attesa di soluzione dell' annosa questione del transito delle navi in laguna. 2020 anno di record per Napoli, Genova, Livorno e non solo. Al terzo posto si posizionerà Napoli che, qualora le previsioni fossero confermate (+3,7%), potrebbe registrare un nuovo record assoluto di crocieristi movimentati, grazie ad ulteriori 20 toccate ed una crescita nei transiti così come negli imbarchi/sbarchi. Ai piedi del podio (in quarta posizione) staccata di poche lunghezze, Genova , in virtù di 1,38 milioni di passeggeri movimentati previsti (+2,2%), in ulteriore leggera crescita dopo il +33,5% che si sta registrando in questa stagione e grazie a frequenti operazioni di imbarco e sbarco anche nei mesi invernali. Al quinto posto Livorno (923 mila passeggeri movimentati, +10,1%), in crescita a doppia cifra grazie ad un calendario accosti distribuito su tutto l' anno, con maggio e ottobre che conteranno il maggior numero di toccate (57 e 60). Tra gli altri scali - stando alle comunicazioni fornite dalle società di gestione dei terminal - spiccano le positive variazioni di traffico attese a La Spezia (900 mila passeggeri movimentati, + 38,5%) e, con valori assoluti più contenuti, Trieste (217 mila passeggeri movimentati, +81,9%) e Ravenna (85 mila passeggeri movimentati, +387,3%). Per quanto riguarda la classifica delle toccate nave, secondo le previsioni di Risposte Turismo il 2020 vedrà Civitavecchia guidare questa classifica (827 toccate, +1,7%), al secondo posto Napoli (475, +4,2%) che supera Venezia (470, -6,4%) rispetto alla classifica stimata a fine 2019. Francesco di Cesare ha dichiarato: « Fino a qualche anno fa la dimensione del traffico crocieristico in Italia galleggiava attorno alla soglia degli 11 milioni di movimenti passeggeri: il trend di crescita sostenuta nel triennio 2018-2020 ha consentito e consentirà di raggiungere prima l' obiettivo dei 12 e poi dei 13 milioni. Traguardi importanti, resi possibili dalle scelte di itinerario delle compagnie così come dagli sforzi compiuti dalle Autorità di Sistema Portuale, dalle società di gestione dei terminal e dai molti altri operatori che completano la necessaria catena di produzione » « Si tratta però, ora, di gestire al meglio questi volumi e quelli che verranno - ha proseguito di

ITALIAN CRUISE DAY
Cagliari | 18-19.10.2019
Il forum della crocieristica italiana

2020 anno record per le crociere in Italia: +6,2% di passeggeri - Dati Italian Cruise Day in svolgimento a Cagliari

18 Oct, 2019

CAGLIARI - Un nuovo record storico previsto pertanto nel 2020 per il traffico crocieristico negli scali nazionali: 13,07 milioni di passeggeri movimentati (imbarchi, sbarchi e transiti), + 6,2% sulle stime già positive di chiusura 2019.

Con questa previsione per il 2020 si è aperta la nona edizione dell'Italian Cruise Day, il forum annuale di riferimento in Italia per il comparto crocieristico ideato e organizzato da Risposte Turismo che quest'anno, nel suo tour itinerante nei porti del Bel Paese, è sbarcato a Cagliari.

Ad annunciarlo Francesco di Cesare - presidente Risposte Turismo, durante la presentazione del nuovo Italian Cruise Watch, il report di ricerca a cura di Risposte Turismo che analizza i dati di traffico, i trend di mercato e altre informazioni rilevanti per la cruise industry.

Il dato è frutto della proiezione effettuata sulle previsioni di 39 porti crocieristici italiani (rappresentativi del 99% del traffico nazionale in movimento passeggeri e del 97% delle toccate nave sul totale Italia), e tiene conto di altri fattori capaci di incidere sulle stime di traffico nel medio periodo tra cui i possibili cambi nel posizionamento delle navi durante la stagione, le condizioni meteomarine e l'occupazione media attesa delle navi.

Civitavecchia sempre più leader: sfiorerà i 2,7 milioni di crocieristi movimentati. Nel dettaglio dei singoli porti, Civitavecchia consoliderà la propria leadership in classifica con 2,69 milioni di passeggeri movimentati (+0,5% sulle stime di chiusura 2019), e per la prima volta nella sua storia con oltre un milione di turisti in imbarco o sbarco (2° homeport italiano dopo Venezia). Su Venezia pesa lo stallo decisionale. Alle sue spalle si conferma Venezia con 1,52 milioni di passeggeri movimentati (-1,6% sulle stime di chiusura 2019), un dato che resta stabile negli ultimi anni in attesa di soluzione dell'annosa questione del transito delle navi in laguna. 2020 anno di record per Napoli, Genova, Livorno e non solo. Al terzo posto si posizionerà Napoli che, qualora le previsioni fossero confermate (+3,7%), potrebbe registrare un nuovo record assoluto di crocieristi movimentati, grazie ad ulteriori 20 toccate ed una crescita nei transiti così come negli imbarchi/sbarchi. Ai piedi del podio (in quarta posizione) staccata di poche lunghezze, Genova, in virtù di 1,38 milioni di passeggeri movimentati previsti (+2,2%), in ulteriore leggera crescita dopo il +33,5% che si sta registrando in questa stagione e grazie a frequenti operazioni di imbarco e sbarco anche nei mesi invernali. Al quinto posto Livorno (923 mila passeggeri movimentati, +10,1%), in crescita a doppia cifra grazie ad un calendario accosti distribuito su tutto l'anno, con maggio e ottobre che conteranno il maggior numero di toccate (57 e 60). Tra gli altri scali - stando alle comunicazioni fornite dalle società di gestione dei terminal - spiccano le positive variazioni di traffico attese a La Spezia (900 mila passeggeri movimentati, + 38,5%) e, con valori assoluti più contenuti, Trieste (217 mila passeggeri movimentati, +81,9%) e Ravenna (85 mila passeggeri movimentati, +387,3%). Per quanto riguarda la classifica delle toccate nave, secondo le previsioni di Risposte Turismo il 2020 vedrà Civitavecchia guidare questa classifica (827 toccate, +1,7%), al secondo posto Napoli (475, +4,2%) che supera Venezia (470, -6,4%) rispetto alla classifica stimata a fine 2019. Francesco di Cesare ha dichiarato: « Fino a qualche anno fa la dimensione del traffico crocieristico in Italia galleggiava attorno alla soglia degli 11 milioni di movimenti passeggeri: il trend di crescita sostenuta nel triennio 2018-2020 ha consentito e consentirà di raggiungere prima l'obiettivo dei 12 e poi dei 13 milioni. Traguardi importanti, resi possibili dalle scelte di itinerario delle compagnie così come dagli sforzi compiuti dalle Autorità di Sistema Portuale, dalle società di gestione dei terminal e dai molti altri operatori che completano la necessaria catena di produzione » « Si tratta però, ora, di gestire al meglio questi volumi e quelli che verranno - ha proseguito di

Toremar
AGENZIA MARITTIMA
ALDO SPADONI
Telefono - 0586 248111
Fax 0586 248200

CTN
COMPAGNIE TURISTICHE DI NAVIGAZIONE
www.ctn.it

Video
Your browser does not currently recognize any of the video formats.

Cesare - e tale gestione andrà declinata nella pianificazione di interventi e soluzioni a beneficio di una condivisa e responsabile sostenibilità ambientale e sociale, di un ancor più qualificato impatto economico a livello locale, e infine di una lettura complessiva di cosa possa rappresentare per il Paese l'industria crocieristica ». I porti crocieristici italiani: caratteristiche, investimenti e prospettive Italian Cruise Watch ha inoltre analizzato anche quest'anno molti altri aspetti del comparto crocieristico. Un settore che vede l'Italia leader anche in termini occupazionali: l'incrocio delle stime disponibili (fonte CLIA) vede il nostro paese concentrare il 10,7% dei lavoratori nella7 crocieristica mondiale. Per quanto riguarda l'analisi della portualità crocieristica, sono state identificate 39 strutture terminalistiche dedicate alla gestione della movimentazione dei passeggeri. Ed inoltre, sempre secondo l'indagine effettuata da Risposte Turismo, i porti che hanno a disposizione il maggior numero di banchine dedicate al traffico crocieristico sono Civitavecchia e Livorno (9), seguite da Venezia (7). Sono invece Livorno e Genova i porti con il maggior numero di banchine potenzialmente dedicabili alle navi da crociera (rispettivamente 13 e 12). Con riferimento all'evoluzione del numero di terminal passeggeri dedicati alle navi da crociera, il report evidenzia per il 2020 l'entrata in funzione di 3 nuove strutture (Taranto, Messina e Palermo) che porteranno il numero complessivo a 42. Per quanto riguarda invece i principali interventi in programma a supporto della crocieristica, emergono lavori in numerosi porti italiani, tra essi quelli in corso a Savona su più fronti - che porteranno lo scalo a riacquisire piena funzionalità proprio nel 2020 - dal dragaggio dei fondali alla ristrutturazione del terminal Ovest a quelli di lungo termine di Ancona e La Spezia, entrambi collegati a nuovi terminal crocieristici ed il riassetto del waterfront cittadino. Poche invece le vere novità relative ad iniziative pensate per e dedicate ai crocieristi. Con riferimento all'analisi degli itinerari e degli scali scelti dalle compagnie, a fine 2019 il porto leader per varietà di portafoglio clienti sarà Civitavecchia (in cui scalano quasi il 55% delle compagnie crocieristiche operative in Italia), davanti a Venezia (scelta dal 48,5% delle compagnie che toccano i porti italiani) e Livorno (45,5%). La compagnia che, nell'anno in corso, ha fatto scalo nel maggior numero di porti italiani (24) è stata Ponant Cruises, seguita da Marella / Thompson Cruises (23) e da Silversea (22). « Il settore delle crociere - ha dichiarato Tom Boardley, segretario generale Clia Europa - rappresenta solo il 2% di flussi turistici mondiali che crescono incredibilmente e ha pertanto enormi margini e potenzialità. Di fronte a questa crescente domanda le compagnie stanno ampliando la loro offerta, con nuovi viaggi, nuove navi e nuove destinazioni. A tale scopo collaborano a stretto contatto con istituzioni locali e autorità portuali, il cui lavoro è fondamentale per intercettare i flussi, rispondere alle esigenze dei crocieristi e garantire la crescita del comparto ». Giovani italiani under 30 e crociere: un mercato ad alto potenziale per le compagnie: L'edizione 2019 di Italian Cruise Watch ha infine indagato le caratteristiche, le preferenze e le propensioni di uno specifico segmento di domanda attuale e potenziale: i giovani italiani under 30. Dall'analisi di un campione di circa 2.700 rispondenti di età compresa tra i 18 e i 30 anni è emerso come la maggioranza abbia già realizzato una vacanza in crociera. Tra i giovani italiani che hanno già effettuato una crociera, prevalentemente in coppia o con amici, il 40% è già stato a bordo tra le due e le quattro volte e il 67% si è dichiarato molto soddisfatto dell'esperienza vissuta, percentuale che raggiunge quasi il 100% nel consigliare o nel propendere per una nuova crociera nel prossimo futuro. Le motivazioni alla base della scelta di questo prodotto sono da ricercarsi principalmente nella possibilità di visitare più luoghi in un'unica vacanza (68%) e nella curiosità e nel confronto vincente tra una crociera e altre tipologie di vacanza (rispettivamente, 26% e 24%). Per quanto riguarda destinazioni preferite, i giovani crocieristi italiani hanno scelto per lo più itinerari mediterranei - orientale o occidentale - (80%), mentre sono molti meno quelli che si sono spinti fino ai Caraibi o nei mari del Nord Europa (14%). La spesa complessiva procapite sostenuta per una vacanza in crociera si attesta intorno ai 1.500 euro. Tra gli italiani under 30 che, invece, non sono mai andati in crociera, emerge comunque una forte propensione per questa forma di vacanza (91%), spinta che finora non si è concretizzata per via di un costo ritenuto elevato (54%), per aver alla fine preferito, fino ad oggi, altre soluzioni di vacanza (29%) e dal non aver trovato offerta adatte alle loro esigenze (26%). Le destinazioni preferite per un'eventuale futura vacanza in crociera sono risultate i Caraibi (34%), i Mari del Nord Baltico (19%) e il Mediterraneo occidentale-

Corriere Marittimo

Focus

Italia tirrenica, Spagna e Francia (16%) La monografia realizzata da Risposte Turismo evidenzia infine come, per chi non è mai stato in crociera, la variabile offerte (sconti speciali sul prezzo) rappresenti il fattore decisivo per valutare questa forma di vacanza (52%), seguita dalla possibilità di visitare luoghi difficilmente raggiungibili con altre modalità (45%) e dalla possibilità di avere maggiore tempo libero durante le escursioni (37%). Oltre 200 operatori all'apertura del forum La nona edizione di Italian Cruise Day, organizzata in partnership con l'Assessorato del Turismo, Artigianato e Commercio della Regione Autonoma della Sardegna e con il supporto di Clia Europe, si è aperta questa mattina presso l'Ex Manifattura Tabacchi di Cagliari con i saluti istituzionali e gli interventi di apertura di Thomas Boardley - Segretario Generale CLIA Europe, Airam Díaz Pastor - Presidente MedCruise e Daniele Rossi - Presidente **Assoport**.

Il Nautilus

Focus

RISPOSTE TURISMO: nel 2020 nuovo record storico per il traffico crocieristico nei porti italiani: 13,07 milioni i passeggeri movimentati (+6.2% sulle stime 2019)

La previsione contenuta nel nuovo Italian Cruise Watch presentato oggi da Risposte Turismo in apertura della nona edizione di Italian Cruise Day, il forum di riferimento per il comparto crocieristico in Italia. Tra gli altri risultati dello studio: Previsto nel 2020 il record storico di passeggeri movimentati in numerosi scali crocieristici del Paese tra cui il leader Civitavecchia (2,69 milioni, +0,5%), Napoli (1,4 milioni, + 3,7%) e Genova (1,38 milioni, +2,2%) L' Italia accoglierà nel 2020 quasi 5.000 navi da crociera nei suoi porti (4.952, + 2,8% sul 2019) Percezione positiva dei giovani italiani sia da parte di chi l' ha effettuata sia di chi non ancora L' Italia concentra il 10,7% dei lavoratori nella crocieristica mondiale. Annuncia la sede dell' Italian Cruise Day 2020: sarà Savona ad ospitare la decima edizione del forum. Un nuovo record storico per il traffico crocieristico negli scali nazionali: 13,07 milioni di passeggeri movimentati (imbarchi, sbarchi e transiti), + 6,2% sulle stime già positive di chiusura 2019. Si è aperta con questa previsione per il 2020 la nona edizione dell' Italian Cruise Day, il forum annuale di riferimento in Italia per il comparto crocieristico ideato e organizzato da Risposte Turismo che quest' anno, nel suo tour itinerante nei porti del Bel Paese, è sbarcato a Cagliari. Ad annunciarlo Francesco di Cesare - Presidente Risposte Turismo, durante la presentazione del nuovo Italian Cruise Watch, il report di ricerca a cura di Risposte Turismo che analizza i dati di traffico, i trend di mercato e altre informazioni rilevanti per la cruise industry. Il dato è frutto della proiezione effettuata sulle previsioni di 39 porti crocieristici italiani

(rappresentativi del 99% del traffico nazionale in movimento passeggeri e del 97% delle toccate nave sul totale Italia), e tiene conto di altri fattori capaci di incidere sulle stime di traffico nel medio periodo tra cui i possibili cambi nel posizionamento delle navi durante la stagione, le condizioni meteomarine e l' occupazione media attesa delle navi. Civitavecchia sempre più leader: sfiorerà i 2,7 milioni di crocieristi movimentati. Nel dettaglio dei singoli porti, Civitavecchia consoliderà la propria leadership in classifica con 2,69 milioni di passeggeri movimentati (+0,5% sulle stime di chiusura 2019), e per la prima volta nella sua storia con oltre un milione di turisti in imbarco o sbarco (2° homeport italiano dopo Venezia). Su Venezia pesa lo stallo decisionale. Alle sue spalle si conferma Venezia con 1,52 milioni di passeggeri movimentati (-1,6% sulle stime di chiusura 2019), un dato che resta stabile negli ultimi anni in attesa di soluzione dell' annosa questione del transito delle navi in laguna. 2020 anno di record per Napoli, Genova, Livorno e non solo. Al terzo posto si posizionerà Napoli che, qualora le previsioni fossero confermate (+3,7%), potrebbe registrare un nuovo record assoluto di crocieristi movimentati, grazie ad ulteriori 20 toccate ed una crescita nei transiti così come negli imbarchi/sbarchi. Ai piedi del podio, staccata di poche lunghezze, Genova, in virtù di 1,38 milioni di passeggeri movimentati previsti (+2,2%), in ulteriore leggera crescita dopo il +33,5% che si sta registrando in questa stagione e grazie a frequenti operazioni di imbarco e sbarco anche nei mesi invernali. Al quinto posto Livorno (923 mila passeggeri movimentati, +10,1%), in crescita a doppia cifra grazie ad un calendario accosti distribuito su tutto l' anno, con maggio e ottobre che conterranno il maggior numero di toccate (57 e 60). Tra gli altri scali - stando alle comunicazioni fornite dalle società di gestione dei terminal - spiccano le positive variazioni di traffico attese a La Spezia (900 mila passeggeri movimentati, + 38,5%) e, con valori assoluti più contenuti, Trieste (217 mila passeggeri movimentati, +81,9%) e Ravenna (85 mila passeggeri movimentati, +387,3%). Per quanto riguarda la classifica delle toccate nave, secondo le previsioni di Risposte Turismo il 2020 vedrà Civitavecchia guidare questa classifica (827 toccate, +1,7%), al secondo



Il Nautilus

Focus

posto Napoli (475, +4,2%) che supera Venezia (470, -6,4%) rispetto alla classifica stimata a fine 2019. Francesco di Cesare - Presidente di Risposte Turismo - ha dichiarato: «Fino a qualche anno fa la dimensione del traffico crocieristico in Italia galleggiava attorno alla soglia degli 11 milioni di movimenti passeggeri: il trend di crescita sostenuta nel triennio 2018-2020 ha consentito e consentirà di raggiungere prima l'obiettivo dei 12 e poi dei 13 milioni. Traguardi importanti, resi possibili dalle scelte di itinerario delle compagnie così come dagli sforzi compiuti dalle Autorità di Sistema Portuale, dalle società di gestione dei terminal e dai molti altri operatori che completano la necessaria catena di produzione» «Si tratta però, ora, di gestire al meglio questi volumi e quelli che verranno - ha proseguito di Cesare - e tale gestione andrà declinata nella pianificazione di interventi e soluzioni a beneficio di una condivisa e responsabile sostenibilità ambientale e sociale, di un ancor più qualificato impatto economico a livello locale, e infine di una lettura complessiva di cosa possa rappresentare per il Paese l'industria crocieristica». I porti crocieristici italiani: caratteristiche, investimenti e prospettive Italian Cruise Watch ha inoltre analizzato anche quest'anno molti altri aspetti del comparto crocieristico. Un settore che vede l'Italia leader anche in termini occupazionali: l'incrocio delle stime disponibili (fonte CLIA) vede il nostro paese concentrare il 10,7% dei lavoratori nella 7ª crocieristica mondiale. Per quanto riguarda l'analisi della portualità crocieristica, sono state identificate 39 strutture terminalistiche dedicate alla gestione della movimentazione dei passeggeri. Ed inoltre, sempre secondo l'indagine effettuata da Risposte Turismo, i porti che hanno a disposizione il maggior numero di banchine dedicate al traffico crocieristico sono Civitavecchia e Livorno (9), seguite da Venezia (7). Sono invece Livorno e Genova i porti con il maggior numero di banchine potenzialmente dedicabili alle navi da crociera (rispettivamente 13 e 12). Con riferimento all'evoluzione del numero di terminal passeggeri dedicati alle navi da crociera, il report di Risposte Turismo evidenzia per il 2020 l'entrata in funzione di 3 nuove strutture (Taranto, Messina e Palermo) che porteranno il numero complessivo a 42. Per quanto riguarda invece i principali interventi in programma a supporto della crocieristica, emergono lavori in numerosi porti italiani, tra essi quelli in corso a Savona su più fronti - che porteranno lo scalo a riacquisire piena funzionalità proprio nel 2020 - dal dragaggio dei fondali alla ristrutturazione del terminal Ovest a quelli di lungo termine di Ancona e La Spezia, entrambi collegati a nuovi terminal crocieristici ed il riassetto del waterfront cittadino. Poche invece le vere novità relative ad iniziative pensate per e dedicate ai crocieristi. Con riferimento all'analisi degli itinerari e degli scali scelti dalle compagnie, a fine 2019 il porto leader per varietà di portafoglio clienti sarà Civitavecchia (in cui scalano quasi il 55% delle compagnie crocieristiche operative in Italia), davanti a Venezia (scelta dal 48,5% delle compagnie che toccano i porti italiani) e Livorno (45,5%). La compagnia che, nell'anno in corso, ha fatto scalo nel maggior numero di porti italiani (24) è stata Ponant Cruises, seguita da Marella / Thompson Cruises (23) e da Silversea (22). «Il settore delle crociere - ha dichiarato Tom Boardley, segretario generale Clia Europa - rappresenta solo il 2% di flussi turistici mondiali che crescono incredibilmente e ha pertanto enormi margini e potenzialità. Di fronte a questa crescente domanda le compagnie stanno ampliando la loro offerta, con nuovi viaggi, nuove navi e nuove destinazioni. A tale scopo collaborano a stretto contatto con istituzioni locali e autorità portuali, il cui lavoro è fondamentale per intercettare i flussi, rispondere alle esigenze dei crocieristi e garantire la crescita del comparto». Giovani italiani under 30 e crociere: un mercato ad alto potenziale per le compagnie L'edizione 2019 di Italian Cruise Watch ha infine indagato le caratteristiche, le preferenze e le propensioni di uno specifico segmento di domanda attuale e potenziale: i giovani italiani under 30. Dall'analisi di un campione di circa 2.700 rispondenti di età compresa tra i 18 e i 30 anni è emerso come la maggioranza abbia già realizzato una vacanza in crociera. Tra i giovani italiani che hanno già effettuato una crociera, prevalentemente in coppia o con amici, il 40% è già stato a bordo tra le due e le quattro volte e il 67% si è dichiarato molto soddisfatto dell'esperienza vissuta, percentuale che raggiunge quasi il 100% nel consigliare o nel propendere per una nuova crociera nel prossimo futuro. Le motivazioni alla base della scelta di questo prodotto sono da ricercarsi principalmente nella possibilità di visitare più luoghi in un'unica vacanza (68%) e nella curiosità e nel confronto vincente tra una crociera e altre tipologie di vacanza (rispettivamente, 26% e 24%). Per quanto riguarda destinazioni preferite, i giovani

Il Nautilus

Focus

crocieristi italiani hanno scelto per lo più itinerari mediterranei - orientale o occidentale - (80%), mentre sono molti meno quelli che si sono spinti fino ai Caraibi o nei mari del Nord Europa (14%). La spesa complessiva procapite sostenuta per una vacanza in crociera si attesta intorno ai 1.500 euro. Tra gli italiani under 30 che, invece, non sono mai andati in crociera, emerge comunque una forte propensione per questa forma di vacanza (91%), spinta che finora non si è concretizzata per via di un costo ritenuto elevato (54%), per aver alla fine preferito, fino ad oggi, altre soluzioni di vacanza (29%) e dal non aver trovato offerta adatte alle loro esigenze (26%). Le destinazioni preferite per un' eventuale futura vacanza in crociera sono risultate i Caraibi (34%), i Mari del Nord Baltico (19%) e il Mediterraneo occidentale- Italia tirrenica, Spagna e Francia (16%). La monografia realizzata da Risposte Turismo evidenzia infine come, per chi non è mai stato in crociera, la variabile offerte (sconti speciali sul prezzo) rappresenti il fattore decisivo per valutare questa forma di vacanza (52%), seguita dalla possibilità di visitare luoghi difficilmente raggiungibili con altre modalità (45%) e dalla possibilità di avere maggiore tempo libero durante le escursioni (37%). Oltre 200 operatori all' apertura del forum La nona edizione di Italian Cruise Day, organizzata in partnership con l' Assessorato del Turismo, Artigianato e Commercio della Regione Autonoma della Sardegna e con il supporto di Clia Europe, si è aperta questa mattina presso l' Ex Manifattura Tabacchi di Cagliari con i saluti istituzionali e gli interventi di apertura di Thomas Boardley - Segretario Generale CLIA Europe, Airam Díaz Pastor - Presidente MedCruise e Daniele Rossi - Presidente **Assoport**. Main sponsor di Italian Cruise Day 2019 sono Generali Global Corporate & Commercial e SIAT Assicurazioni Sponsor dell' iniziativa sono **Assoport**, Fincantieri e Global Ports Holding. Programma del forum su <http://www.italiancruiseday.it/programmaforum2019/>

Nel 2020 nei porti italiani è atteso un traffico crocieristico record di 13,07 milioni di passeggeri (+6.2%)

A Cagliari la nona edizione di "Italian Cruise Day" Nel 2020 il traffico crocieristico nei porti italiani salirà al livello record di 13,07 milioni di passeggeri, con un incremento del +6.2% sulle stime del 2019. Lo prevede Risposte Turismo, società di consulenza specializzata nel settore turistico, che ha raccolto le proprie proiezioni sul trend del turismo crocieristico nell'ultima edizione del suo rapporto "Italian Cruise Watch", che è stato presentato oggi in apertura della nona edizione di "Italian Cruise Day", il forum sul comparto crocieristico in Italia organizzato dall'azienda che quest'anno si svolge a Cagliari. Secondo Risposte Turismo, il prossimo anno il porto di Civitavecchia consoliderà la propria leadership in classifica con 2,69 milioni di passeggeri movimentati (+0,5% sulle stime di chiusura per il 2019) e registrerà per la prima volta nella sua storia con oltre un milione di turisti in imbarco o sbarco, piazzandosi secondo homeport italiano dopo Venezia. Alle sue spalle si confermerà lo stesso porto di Venezia con 1,52 milioni di passeggeri (-1,6%), un dato - specifica il report di risposte Turismo - che resta stabile negli ultimi anni in attesa di soluzione dell'annosa questione del transito delle navi in laguna. Al terzo posto, con 1,40 milioni di passeggeri (+3,7%), si posizionerà Napoli che, qualora le previsioni fossero confermate, potrebbe registrare un nuovo record assoluto di crocieristi grazie ad ulteriori 20 toccate ed una crescita nei transiti così come negli imbarchi/sbarchi. Ai piedi del podio, staccato di poche lunghezze, il porto di Genova in virtù di 1,38 milioni di passeggeri previsti (+2,2%), in ulteriore leggera crescita dopo il

+33,5% che si sta registrando in questa stagione e grazie a frequenti operazioni di imbarco e sbarco anche nei mesi invernali. Al quinto posto Livorno (923mila passeggeri, +10,1%), in crescita a doppia cifra grazie ad un calendario accosti distribuito su tutto l'anno, con maggio e ottobre che conteranno il maggior numero di toccate (57 e 60). Tra gli altri scali, stando alle comunicazioni fornite dalle società di gestione dei terminal - precisa il report - spiccano le positive variazioni di traffico attese a La Spezia (900mila passeggeri, +38,5%) e, con valori assoluti più contenuti, Trieste (217mila passeggeri, +81,9%) e Ravenna (85mila passeggeri, +387,3%). Per quanto riguarda la classifica delle toccate nave, secondo le previsioni di Risposte Turismo il 2020 vedrà Civitavecchia guidare questa graduatoria (827 toccate, +1,7%); al secondo posto Napoli (475, +4,2%) che supererà Venezia (470, -6,4%) rispetto alla classifica stimata a fine 2019. «Fino a qualche anno fa - ha commentato il presidente di Risposte Turismo, Francesco di Cesare - la dimensione del traffico crocieristico in Italia galleggiava attorno alla soglia degli 11 milioni di movimenti passeggeri: il trend di crescita sostenuta nel triennio 2018-2020 ha consentito e consentirà di raggiungere prima l'obiettivo dei 12 e poi dei 13 milioni. Traguardi importanti, resi possibili dalle scelte di itinerario delle compagnie così come dagli sforzi compiuti dalle Autorità di Sistema Portuale, dalle società di gestione dei terminal e dai molti altri operatori che completano la necessaria catena di produzione. Si tratta però, ora, di gestire al meglio questi volumi e quelli che verranno, e tale gestione andrà declinata nella pianificazione di interventi e soluzioni a beneficio di una condivisa e responsabile sostenibilità ambientale e sociale, di un ancor più qualificato impatto economico a livello locale, e infine di una lettura complessiva di cosa possa rappresentare per il Paese l'industria crocieristica».



Nel 2020 record di crociere in Italia

Previsto da Italian Cruise Watch di Risposte Turismo

Massimo Belli

CAGLIARI Nel 2020 sarà stabilito il nuovo record di crociere nei porti italiani: 13,07 milioni di passeggeri movimentati, + 6,2% sulle stime già positive di chiusura 2019. Si è aperta con questa previsione la nona edizione dell'Italian Cruise Day, il forum annuale di riferimento in Italia per il comparto crocieristico ideato e organizzato da Risposte Turismo che quest'anno, nel suo tour itinerante nei porti del Bel Paese, è sbarcato a Cagliari. Ad annunciarlo Francesco di Cesare (nella foto), presidente Risposte Turismo, durante la presentazione del nuovo Italian Cruise Watch, il report di ricerca che analizza i dati di traffico, i trend di mercato e altre informazioni rilevanti per la cruise industry. Il dato è frutto della proiezione effettuata sulle previsioni di 39 porti crocieristici italiani (rappresentativi del 99% del traffico nazionale in movimento passeggeri e del 97% delle toccate nave sul totale Italia), e tiene conto di altri fattori capaci di incidere sulle stime di traffico nel medio periodo tra cui i possibili cambi nel posizionamento delle navi durante la stagione, le condizioni meteomarine e l'occupazione media attesa delle navi. Civitavecchia leader con 2,7 milioni di crocieristi Nel dettaglio dei singoli porti, Civitavecchia consoliderà la propria leadership in classifica con 2,69 milioni di passeggeri movimentati (+0,5% sulle stime di chiusura 2019), e per la prima volta nella sua storia con oltre un milione di turisti in imbarco o sbarco (2° homeport italiano dopo Venezia). Su Venezia pesa lo stallo decisionale Alle sue spalle si conferma Venezia con 1,52 milioni di passeggeri movimentati (-1,6% sulle stime 2019), un dato che resta

stabile negli ultimi anni in attesa di soluzione dell'annosa questione del transito delle navi in laguna. 2020 anno di record per Napoli, Genova, Livorno e non solo Al terzo posto si posizionerà Napoli che se le previsioni saranno confermate (+3,7%), potrebbe registrare un nuovo record assoluto di crocieristi movimentati, grazie ad ulteriori 20 toccate ed una crescita nei transiti così come negli imbarchi/sbarchi. Ai piedi del podio, staccata di poche lunghezze, Genova, in virtù di 1,38 mln di passeggeri previsti (+2,2%), in ulteriore leggera crescita dopo il +33,5% che si sta registrando in questa stagione e grazie a frequenti operazioni di imbarco e sbarco anche nei mesi invernali. Al quinto posto Livorno (923 mila passeggeri movimentati, +10,1%), in crescita a doppia cifra grazie ad un calendario accosti distribuito su tutto l'anno, con maggio e ottobre che conteranno il maggior numero di toccate (57 e 60). Tra gli altri scali stando alle comunicazioni fornite dalle società di gestione dei terminal spiccano le positive variazioni di traffico attese a La Spezia (900 mila passeggeri movimentati, + 38,5%) e, con valori assoluti più contenuti, Trieste (217 mila passeggeri movimentati, +81,9%) e Ravenna (85 mila passeggeri movimentati, +387,3%). Per quanto riguarda la classifica delle toccate nave, secondo le previsioni di Risposte Turismo il 2020 vedrà Civitavecchia guidare questa classifica (827 toccate, +1,7%), al secondo posto Napoli (475, +4,2%) che supera Venezia (470, -6,4%) rispetto alla classifica stimata a fine 2019. Secondo Francesco di Cesare, Fino a qualche anno fa la dimensione del traffico crocieristico in Italia galleggiava attorno alla soglia degli 11 milioni di movimenti passeggeri: il trend di crescita sostenuta nel triennio 2018-2020 ha consentito e consentirà di raggiungere prima l'obiettivo dei 12 e poi dei 13 milioni. Traguardi importanti, resi possibili dalle scelte di itinerario delle compagnie così come dagli sforzi compiuti dalle Autorità di Sistema portuale, dalle società di gestione dei terminal e dai molti altri operatori che completano la necessaria catena di produzione. Si tratta però, ora, di gestire al meglio questi volumi e quelli che verranno ha proseguito di Cesare e tale gestione andrà declinata nella pianificazione di interventi e soluzioni a beneficio di una condivisa e responsabile sostenibilità ambientale e sociale, di un ancor più qualificato impatto



Messaggero Marittimo

Focus

economico a livello locale, e infine di una lettura complessiva di cosa possa rappresentare per il Paese l'industria crocieristica. I porti crocieristici italiani Per quanto riguarda l'analisi della portualità crocieristica, sono state identificate 39 strutture terminalistiche dedicate alla gestione della movimentazione dei passeggeri. Ed inoltre, sempre secondo l'indagine effettuata da Risposte Turismo, i porti che hanno a disposizione il maggior numero di banchine dedicate al traffico crocieristico sono Civitavecchia e Livorno (9), seguite da Venezia (7). Sono invece Livorno e Genova i porti con il maggior numero di banchine potenzialmente dedicabili alle navi da crociera (rispettivamente 13 e 12). Con riferimento all'evoluzione del numero di terminal passeggeri dedicati alle navi da crociera, il report di Risposte Turismo evidenzia per il 2020 l'entrata in funzione di 3 nuove strutture (Taranto, Messina e Palermo) che porteranno il numero complessivo a 42. Con riferimento all'analisi degli itinerari e degli scali scelti dalle compagnie, a fine 2019 il porto leader per varietà di portafoglio clienti sarà Civitavecchia (in cui scalano quasi il 55% delle compagnie crocieristiche operative in Italia), davanti a Venezia (scelta dal 48,5% delle compagnie che toccano i porti italiani) e Livorno (45,5%). La compagnia che, nell'anno in corso, ha fatto scalo nel maggior numero di porti italiani (24) è stata Ponant Cruises, seguita da Marella / Thompson Cruises (23) e da Silversea (22). Oltre 200 operatori all'apertura del forum La nona edizione di Italian Cruise Day, organizzata in partnership con l'assessorato del Turismo della Regione Autonoma della Sardegna e con il supporto di Clia Europe, si è aperta questa mattina all'ex Manifattura Tabacchi di Cagliari con i saluti istituzionali e gli interventi di apertura di Thomas Boardley, segretario generale Clia Europe; Airam Díaz Pastor, presidente MedCruise e Daniele Rossi, presidente **Assoport**. Programma del forum su <http://www.italiancruiseday.it/programmaforum2019/>

RISPOSTE TURISMO: nel 2020 nuovo record storico per il traffico crocieristico nei porti italiani: 13,07 milioni i passeggeri movimentati (+6.2% sulle stime 2019)

DANIELE ROSSI

La previsione contenuta nel nuovo Italian Cruise Watch presentato oggi da Risposte Turismo in apertura della nona edizione di Italian Cruise Day, il forum di riferimento per il comparto crocieristico in Italia. Tra gli altri risultati dello studio: Previsto nel 2020 il record storico di passeggeri movimentati in numerosi scali crocieristici del Paese tra cui il leader Civitavecchia (2,69 milioni, +0,5%), Napoli (1,4 milioni, + 3,7%) e Genova (1,38 milioni, +2,2%) L' Italia accoglierà nel 2020 quasi 5.000 navi da crociera nei suoi porti (4.952, + 2,8% sul 2019) Percezione positiva dei giovani italiani sia da parte di chi l' ha effettuata sia di chi non ancora L' Italia concentra il 10,7% dei lavoratori nella crocieristica mondiale

Annunciata la sede dell' Italian Cruise Day 2020: sarà Savona ad ospitare la decima edizione del forum. Un nuovo record storico per il traffico crocieristico negli scali nazionali: 13,07 milioni di passeggeri movimentati (imbarchi, sbarchi e transiti), + 6,2% sulle stime già positive di chiusura 2019. Si è aperta con questa previsione per il 2020 la nona edizione dell' Italian Cruise Day, il forum annuale di riferimento in Italia per il comparto crocieristico ideato e organizzato da Risposte Turismo che quest' anno, nel suo tour itinerante nei porti del Bel Paese, è sbarcato a Cagliari. Ad annunciarlo Francesco di Cesare - Presidente Risposte Turismo, durante la presentazione del nuovo Italian Cruise Watch, il report di ricerca a cura di Risposte Turismo che analizza i dati di traffico, i trend di mercato e altre informazioni rilevanti per la cruise industry. Il dato è frutto della proiezione effettuata sulle previsioni di 39 porti crocieristici italiani

(rappresentativi del 99% del traffico nazionale in movimento passeggeri e del 97% delle toccate nave sul totale Italia), e tiene conto di altri fattori capaci di incidere sulle stime di traffico nel medio periodo tra cui i possibili cambi nel posizionamento delle navi durante la stagione, le condizioni meteomarine e l' occupazione media attesa delle navi. Civitavecchia sempre più leader: sfiorerà i 2,7 milioni di crocieristi movimentati Nel dettaglio dei singoli porti, Civitavecchia consoliderà la propria leadership in classifica con 2,69 milioni di passeggeri movimentati (+0,5% sulle stime di chiusura 2019), e per la prima volta nella sua storia con oltre un milione di turisti in imbarco o sbarco (2° homeport italiano dopo Venezia). Su Venezia pesa lo stallo decisionale Alle sue spalle si conferma Venezia con 1,52 milioni di passeggeri movimentati (-1,6% sulle stime di chiusura 2019), un dato che resta stabile negli ultimi anni in attesa di soluzione dell' annosa questione del transito delle navi in laguna. 2020 anno di record per Napoli, Genova, Livorno e non solo Al terzo posto si posizionerà Napoli che, qualora le previsioni fossero confermate (+3,7%), potrebbe registrare un nuovo record assoluto di crocieristi movimentati, grazie ad ulteriori 20 toccate ed una crescita nei transiti così come negli imbarchi/sbarchi. Ai piedi del podio, staccata di poche lunghezze, Genova, in virtù di 1,38 milioni di passeggeri movimentati previsti (+2,2%), in ulteriore leggera crescita dopo il +33,5% che si sta registrando in questa stagione e grazie a frequenti operazioni di imbarco e sbarco anche nei mesi invernali. Al quinto posto Livorno (923 mila passeggeri movimentati, +10,1%), in crescita a doppia cifra grazie ad un calendario accosti distribuito su tutto l' anno, con maggio e ottobre che conterranno il maggior numero di toccate (57 e 60). Tra gli altri scali - stando alle comunicazioni fornite dalle società di gestione dei terminal - spiccano le positive variazioni di traffico attese a La Spezia (900 mila passeggeri movimentati, + 38,5%) e, con valori assoluti più contenuti, Trieste (217 mila passeggeri movimentati, +81,9%) e Ravenna (85 mila passeggeri movimentati, +387,3%). Per quanto riguarda la classifica delle toccate nave, secondo le previsioni di Risposte Turismo il 2020 vedrà Civitavecchia guidare questa classifica (827 toccate, +1,7%), al secondo

The screenshot shows the Sea Reporter website with the article title and a summary of the cruise industry forecast for 2020. The article mentions a new record for passenger movement in Italian ports, with Civitavecchia leading. It also includes a sidebar with 'Articoli del mese' and a 'Sostegno al Turismo' section.

Sea Reporter

Focus

posto Napoli (475, +4,2%) che supera Venezia (470, -6,4%) rispetto alla classifica stimata a fine 2019. Francesco di Cesare - Presidente di Risposte Turismo - ha dichiarato: «Fino a qualche anno fa la dimensione del traffico crocieristico in Italia galleggiava attorno alla soglia degli 11 milioni di movimenti passeggeri: il trend di crescita sostenuta nel triennio 2018-2020 ha consentito e consentirà di raggiungere prima l'obiettivo dei 12 e poi dei 13 milioni. Traguardi importanti, resi possibili dalle scelte di itinerario delle compagnie così come dagli sforzi compiuti dalle Autorità di Sistema Portuale, dalle società di gestione dei terminal e dai molti altri operatori che completano la necessaria catena di produzione» «Si tratta però, ora, di gestire al meglio questi volumi e quelli che verranno - ha proseguito di Cesare - e tale gestione andrà declinata nella pianificazione di interventi e soluzioni a beneficio di una condivisa e responsabile sostenibilità ambientale e sociale, di un ancor più qualificato impatto economico a livello locale, e infine di una lettura complessiva di cosa possa rappresentare per il Paese l'industria crocieristica». I porti crocieristici italiani: caratteristiche, investimenti e prospettive Italian Cruise Watch ha inoltre analizzato anche quest'anno molti altri aspetti del comparto crocieristico. Un settore che vede l'Italia leader anche in termini occupazionali: l'incrocio delle stime disponibili (fonte CLIA) vede il nostro paese concentrare il 10,7% dei lavoratori nella 7ª crocieristica mondiale. Per quanto riguarda l'analisi della portualità crocieristica, sono state identificate 39 strutture terminalistiche dedicate alla gestione della movimentazione dei passeggeri. Ed inoltre, sempre secondo l'indagine effettuata da Risposte Turismo, i porti che hanno a disposizione il maggior numero di banchine dedicate al traffico crocieristico sono Civitavecchia e Livorno (9), seguite da Venezia (7). Sono invece Livorno e Genova i porti con il maggior numero di banchine potenzialmente dedicabili alle navi da crociera (rispettivamente 13 e 12). Con riferimento all'evoluzione del numero di terminal passeggeri dedicati alle navi da crociera, il report di Risposte Turismo evidenzia per il 2020 l'entrata in funzione di 3 nuove strutture (Taranto, Messina e Palermo) che porteranno il numero complessivo a 42. Per quanto riguarda invece i principali interventi in programma a supporto della crocieristica, emergono lavori in numerosi porti italiani, tra essi quelli in corso a Savona su più fronti - che porteranno lo scalo a riacquisire piena funzionalità proprio nel 2020 - dal dragaggio dei fondali alla ristrutturazione del terminal Ovest a quelli di lungo termine di Ancona e La Spezia, entrambi collegati a nuovi terminal crocieristici ed il riassetto del waterfront cittadino. Poche invece le vere novità relative ad iniziative pensate per e dedicate ai crocieristi. Con riferimento all'analisi degli itinerari e degli scali scelti dalle compagnie, a fine 2019 il porto leader per varietà di portafoglio clienti sarà Civitavecchia (in cui scalano quasi il 55% delle compagnie crocieristiche operative in Italia), davanti a Venezia (scelta dal 48,5% delle compagnie che toccano i porti italiani) e Livorno (45,5%). La compagnia che, nell'anno in corso, ha fatto scalo nel maggior numero di porti italiani (24) è stata Ponant Cruises, seguita da Marella / Thompson Cruises (23) e da Silversea (22). «Il settore delle crociere - ha dichiarato Tom Boardley, segretario generale Clia Europa - rappresenta solo il 2% di flussi turistici mondiali che crescono incredibilmente e ha pertanto enormi margini e potenzialità. Di fronte a questa crescente domanda le compagnie stanno ampliando la loro offerta, con nuovi viaggi, nuove navi e nuove destinazioni. A tale scopo collaborano a stretto contatto con istituzioni locali e autorità portuali, il cui lavoro è fondamentale per intercettare i flussi, rispondere alle esigenze dei crocieristi e garantire la crescita del comparto». Giovani italiani under 30 e crociere: un mercato ad alto potenziale per le compagnie L'edizione 2019 di Italian Cruise Watch ha infine indagato le caratteristiche, le preferenze e le propensioni di uno specifico segmento di domanda attuale e potenziale: i giovani italiani under 30. Dall'analisi di un campione di circa 2.700 rispondenti di età compresa tra i 18 e i 30 anni è emerso come la maggioranza abbia già realizzato una vacanza in crociera. Tra i giovani italiani che hanno già effettuato una crociera, prevalentemente in coppia o con amici, il 40% è già stato a bordo tra le due e le quattro volte e il 67% si è dichiarato molto soddisfatto dell'esperienza vissuta, percentuale che raggiunge quasi il 100% nel consigliare o nel propendere per una nuova crociera nel prossimo futuro. Le motivazioni alla base della scelta di questo prodotto sono da ricercarsi principalmente nella possibilità di visitare più luoghi in un'unica vacanza (68%) e nella curiosità e nel confronto vincente tra una crociera e altre tipologie di vacanza (rispettivamente, 26% e 24%). Per quanto riguarda destinazioni preferite, i giovani

Sea Reporter

Focus

crocieristi italiani hanno scelto per lo più itinerari mediterranei - orientale o occidentale - (80%), mentre sono molti meno quelli che si sono spinti fino ai Caraibi o nei mari del Nord Europa (14%). La spesa complessiva procapite sostenuta per una vacanza in crociera si attesta intorno ai 1.500 euro. Tra gli italiani under 30 che, invece, non sono mai andati in crociera, emerge comunque una forte propensione per questa forma di vacanza (91%), spinta che finora non si è concretizzata per via di un costo ritenuto elevato (54%), per aver alla fine preferito, fino ad oggi, altre soluzioni di vacanza (29%) e dal non aver trovato offerta adatte alle loro esigenze (26%). Le destinazioni preferite per un' eventuale futura vacanza in crociera sono risultate i Caraibi (34%), i Mari del Nord Baltico (19%) e il Mediterraneo occidentale - Italia tirrenica, Spagna e Francia (16%). La monografia realizzata da Risposte Turismo evidenzia infine come, per chi non è mai stato in crociera, la variabile offerte (sconti speciali sul prezzo) rappresenti il fattore decisivo per valutare questa forma di vacanza (52%), seguita dalla possibilità di visitare luoghi difficilmente raggiungibili con altre modalità (45%) e dalla possibilità di avere maggiore tempo libero durante le escursioni (37%). Oltre 200 operatori all' apertura del forum La nona edizione di Italian Cruise Day, organizzata in partnership con l' Assessorato del Turismo, Artigianato e Commercio della Regione Autonoma della Sardegna e con il supporto di Clia Europe, si è aperta questa mattina presso l' Ex Manifattura Tabacchi di Cagliari con i saluti istituzionali e gli interventi di apertura di Thomas Boardley - Segretario Generale CLIA Europe, Airam Díaz Pastor - Presidente MedCruise e Daniele Rossi - Presidente **Assoport**.