



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
venerdì, 27 novembre 2020**



Prime Pagine

27/11/2020	Corriere della Sera	7
Prima pagina del 27/11/2020		
27/11/2020	Il Fatto Quotidiano	8
Prima pagina del 27/11/2020		
27/11/2020	Il Foglio	9
Prima pagina del 27/11/2020		
27/11/2020	Il Giornale	10
Prima pagina del 27/11/2020		
27/11/2020	Il Giorno	11
Prima pagina del 27/11/2020		
27/11/2020	Il Manifesto	12
Prima pagina del 27/11/2020		
27/11/2020	Il Mattino	13
Prima pagina del 27/11/2020		
27/11/2020	Il Messaggero	14
Prima pagina del 27/11/2020		
27/11/2020	Il Secolo XIX	15
Prima pagina del 27/11/2020		
27/11/2020	Il Sole 24 Ore	16
Prima pagina del 27/11/2020		
27/11/2020	Il Tempo	17
Prima pagina del 27/11/2020		
27/11/2020	Italia Oggi	18
Prima pagina del 27/11/2020		
27/11/2020	La Repubblica	19
Prima pagina del 27/11/2020		
27/11/2020	La Stampa	20
Prima pagina del 27/11/2020		
27/11/2020	MF	21
Prima pagina del 27/11/2020		

Primo Piano

26/11/2020	Corriere Marittimo	22
Crociere, Merlo: "Riappropriarsi del mercato sarà una guerra mondiale"		
26/11/2020	Shipping Italy	24
La ripartenza delle crociere secondo Msc, Costa e Silversea		
26/11/2020	Shipping Italy	26
Un decreto Semplificazioni 2 e minori costi di approdo nei porti per rilanciare le crociere		

Trieste

27/11/2020	Il Piccolo Pagina 5	27
I dubbi dei diportisti triestini sul controllo della barca ormeggiata fuori comune		

Venezia

27/11/2020	Corriere del Veneto Pagina 19		28
<hr/>			
27/11/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 23	<i>GIULIO DE POLO</i>	29
<hr/>			
27/11/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 25		30
<hr/>			

Savona, Vado

27/11/2020	La Stampa (ed. Savona) Pagina 43	<i>ELENA ROMANATO</i>	31
<hr/>			
26/11/2020	Savona News		32
<hr/>			

Genova, Voltri

27/11/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 9		33
<hr/>			
26/11/2020	Ansa		35
<hr/>			
26/11/2020	Genova24		36
<hr/>			
27/11/2020	Il Secolo XIX Pagina 15	<i>FRANCESCO MARGIOCCO</i>	37
<hr/>			
27/11/2020	Il Giornale del Piemonte e della Liguria Pagina 11		38
<hr/>			
26/11/2020	BizJournal Liguria		40
<hr/>			
27/11/2020	Il Secolo XIX Pagina 15	<i>SI.GAL.</i>	42
<hr/>			
27/11/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 6		43
<hr/>			
26/11/2020	Shipping Italy		45
<hr/>			

La Spezia

27/11/2020	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 24	<i>SONDRA COGGIO</i>	46
<hr/>			
27/11/2020	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 24	<i>L. IV</i>	47
<hr/>			

Marina di Carrara

27/11/2020	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara) Pagina 22	<i>L.B.+</i>	48
<hr/>			

Livorno

27/11/2020	Il Tirreno	Pagina 22	49
<hr/>			
27/11/2020	Il Tirreno	Pagina 22	50
<hr/>			
26/11/2020	Corriere Marittimo		51
<hr/>			
26/11/2020	Informazioni Marittime		53
<hr/>			
26/11/2020	Port News	<i>di Redazione Port News</i>	55
<hr/>			
26/11/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	56
<hr/>			

Piombino, Isola d' Elba

27/11/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 1	57
<hr/>			
27/11/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 20 <i>ANTONELLA DANESI</i>	58
<hr/>			
27/11/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 20 <i>L.C.</i>	59
<hr/>			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

27/11/2020	Corriere Adriatico	Pagina 20	60
<hr/>			
26/11/2020	Ansa		61
<hr/>			
26/11/2020	Cronache Ancona		62
<hr/>			
26/11/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	63
<hr/>			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

27/11/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 55	64
<hr/>			
27/11/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 55	66
<hr/>			
26/11/2020	Port News	<i>di Marco Casale</i>	67
<hr/>			

Napoli

27/11/2020	Corriere del Mezzogiorno	Pagina 12	68
<hr/>			

27/11/2020	Corriere del Mezzogiorno Pagina 12	70
	Confapi: cambiare la governance	
27/11/2020	Corriere del Mezzogiorno Pagina 12	71
	Necessaria una svolta: puntare sulle eccellenze E basta personalismi	
27/11/2020	Il Mattino Pagina 35	72
	Porto, Confapi frena Spirito «Troppe liti, si volti pagina»	
27/11/2020	La Città di Salerno Pagina 11	73
	«Stop alla riconferma di Spirito»	
27/11/2020	Il Sannio Pagina 7	74
	Marrone: «Rilanciare il porto Napoli»	
26/11/2020	FerPress	75
	ADSP Mar Tirreno Centrale: Sapelli, di Pietro Spirito ho apprezzato la competenza e la dirittura	
26/11/2020	Gazzetta di Salerno	76
	De Rosa (Smet): "Chiunque sarà il commissario per l' Autorità portuale dovrà puntare sulla specializzazione degli scali portuali".	
26/11/2020	Informazioni Marittime	77
	Porto di Napoli e Spirito, rettifica di Sipotra: "Nessuna polemica"	
26/11/2020	Primo Magazine	78
	Tavassi: "no al toto-nomi sulla nuova presidenza del porto di napoli"	
26/11/2020	Stylo 24	79
	Porto, Confapi: serve ricambio al vertice, imprenditori insoddisfatti	
26/11/2020	Stylo 24	80
	«Sul deposito Gnl non c' è alcuna approvazione del Ministero»	

Bari

27/11/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno Pagina 31	82
	Sequestrato nel porto container con 24 tonnellate di abiti usati	
27/11/2020	Quotidiano di Bari Pagina 4	83
	Sequestrate 24 tonnellate di abiti usati al porto	
26/11/2020	Shipping Italy	84
	Sequestrate nel porto di Bari 24 tonnellate di indumenti in un container (FOTO)	
26/11/2020	Informazioni Marittime	85
	Zes Interregionale Adriatica, seconda riunione del comitato d' indirizzo	

Brindisi

27/11/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 33	86
	«Deposito gas nel porto iter ok ed entro fine anno si sceglie localizzazione»	
27/11/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 14	87
	Quadrilatero delle Zes «Brindisi tagliata fuori»	
26/11/2020	Brindisi Report	89
	"Zona economica speciale, Brindisi non può restare fuori dal quadrilatero"	

Cagliari

27/11/2020	Italia Oggi Pagina 12	90
	Tirrenia ha isolato la Sardegna	
26/11/2020	Corriere Marittimo	91
	MSC Grandiosa, primo ingresso al Cagliari Cruise Port	

Augusta

27/11/2020	La Sicilia (ed. Siracusa) Pagina 16	92
<hr/>		

Palermo, Termini Imerese

27/11/2020	La Sicilia Pagina 10	93
<hr/>		

Focus

27/11/2020	Il Secolo XIX Pagina 15	<i>SIMONE GALLOTTI</i> 95
<hr/>		
27/11/2020	Il Sole 24 Ore Pagina 14	<i>Raoul de Forcade</i> 96
<hr/>		
26/11/2020	Ansa	97
<hr/>		
26/11/2020	Corriere Marittimo	98
<hr/>		
26/11/2020	Informazioni Marittime	100
<hr/>		
26/11/2020	Ship Mag	<i>Redazione</i> 102
<hr/>		
26/11/2020	Sea Reporter	104
<hr/>		
26/11/2020	FerPress	106
<hr/>		
27/11/2020	MF Pagina 29	<i>NICOLA CAPUZZO</i> 107
<hr/>		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campania 50/C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

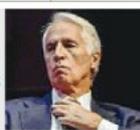
Servizio Clienti - Tel. 02 63979310
mail: servizioclienti@corriere.it

Prolife
INTEGRATORI DI FERMENTI LATTICI VIVI

Testimoni in Egitto
Regeni fu visto vivo nella sede degli OOB
di **Giovanni Bianconi**
a pagina 21



Il presidente del Coni
Malagò: lo sport italiano va salvato
di **Marco Bonarrigo**
e **Daniele Dallera** a pagina 53



Prolife
10
in caso di terapia antibiotica

Il vaccino di AstraZeneca diventa un caso: si faranno altri test, gli Usa minacciano di non concedere il via libera Scuola e sci, stop fino a gennaio

Vietato anche spostarsi tra le regioni. Scontro Speranza-Fontana sulle restrizioni

LA DISFATTA IN CALABRIA

di **Goffredo Buccini**

In Calabria mai nulla è come appare, spiegano i calabresi all'amico «forestiero» che cerchi di capire i guai della loro terra. E, infatti, sarebbe un abbaglio tarare sulle beghe locali la galleria di errori e orrori nella ricerca d'un commissario che si occupi della sua devastata sanità regionale. Diciamolo chiaro: il caso Calabria sta diventando il caso Italia, un test sulla credibilità del governo e della nostra stessa democrazia.

Lo è da sempre, in verità. Dieci anni di commissariamento della sanità senza venire a capo di nulla, bilanci basati sulla «tradizione orale» (copyright di Giulio Tremonti), maglia nera negli scioglimenti per mafia degli organi amministrativi, leader negli indici di disuguaglianza in rapporto al sistema sanitario d'appartenenza (in sostanza, lo stato di salute percepito dai cittadini), una vena di sedizione antistatuale che a tratti pare affiorare in certi Comuni direttamente dalla seconda metà dell'Ottocento: se questa Regione non è una sfida per l'Italia intera non si capisce più cosa sia una sfida. Ma il Covid-19 ha un'oscena peculiarità: è una prova di stress che enfatizza i cattivi funzionamenti di sistema. Così, si può guardare il sistema malato da Reggio Calabria o da Catanzaro (le due aziende sanitarie provinciali sciolte per 'ndrangheta, Reggio con un miliardo di debiti). Oppure si può, e forse si deve, guardarlo da Roma.

continua a pagina 32



Studenti di Torino in piazza Castello protestano contro la didattica a distanza

Scuole aperte dopo l'Epifania e stop allo sci fino a gennaio. Il governo vorrebbe fermare gli spostamenti per Natale. Sulla proroga delle restrizioni in Lombardia è scontro Speranza-Fontana. Altri test sul vaccino di AstraZeneca. L'ira degli Usa.

da pagina 2 a pagina 13

L'INCHIESTA

Sanità, perché è in crisi il modello lombardo

di **Simona Ravizza**

A più di nove mesi dal primo tampone positivo in regione, l'impressione è sempre la stessa: in Lombardia qualcosa sta andando storto. Con la seconda ondata emerge che il modello di Sanità lombarda non funziona soprattutto per un motivo: l'assistenza sul territorio. Il 40% di contagiati ha scoperto di essere positivo facendo un tampone in Pronto soccorso o privatamente. E ancora: un paziente su tre ricoverato in ospedale potrebbe essere seguito a casa se ci fosse l'assistenza necessaria.

alle pagine 6 e 7

Il saluto Disordini in Argentina, spostato il feretro. L'omaggio di Napoli



In migliaia a Napoli allo stadio per omaggiare Maradona con ceri, scarpe e fiori

IL PATRIMONIO

È già battaglia per l'eredità

di **Carlos Passerini**

PARLA CRISTIANA SINAGRA

«Io, lui, un figlio: la mia vita»

di **Monica Scozzafava**

a pagina 17

GIANNELLI



ALLE CAMERE SCOSTAMENTO DA 8 MILIARDI

La tela di Berlusconi Il centrodestra unito vota sì sul Bilancio

Silvio Berlusconi è riuscito a convincere anche gli alleati di Lega e Fratelli d'Italia. Così lo scostamento di bilancio di 8 miliardi è stato votato ieri alle Camere sia dalla maggioranza che dall'opposizione. Il Pd festeggia, il M5S: non cambia nulla.

a pagina 10 Di Caro

L'INTERVISTA CON SALVINI

«Il governo ci ha seguito Ora federiamo i gruppi»

di **Marco Cremonesi**

Il leader della Lega Matteo Salvini al Corriere: «La vera risposta a chi vuole dividerci è quella di federare i gruppi del centrodestra».

a pagina 11

LA MAGGIORANZA, LE TENSIONI

Il gelo del Pd con Conte: prevale la logica di potere

di **Massimo Franco**

Affiora una certa insoddisfazione del Pd nei confronti di Conte. Un'insoddisfazione dettata dall'impressione che il premier cerchi di mettere in quarantena la propria maggioranza, di muoversi in solitudine.

a pagina 13

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

L'ultimo tabù

Maradona sarebbe contento di sapere che un giornale inglese lo ha commemorato in prima pagina con un titolo velemoso sul suo gol di mano ai Mondiali e che il non meno britannico senatore Gasparri ha sentito l'irrefrenabile esigenza di pubblicare proprio adesso la figurina di Pelé con la scritta «il più grande di tutti i tempi», come se l'amicizia di Diego con Fidel Castro lo avesse trasformato in un avversario politico da insediare persino nella tomba. Per tacere delle migliaia di commenti che, celebrando l'artista, hanno voluto prendere le distanze dall'uomo. Da bastian contrario qual era, Maradona apprezzerrebbe che la sua morte sia servita ad abbattere l'ultimo tabù: il divieto di dileggiare il defunto, quanto meno a cadavere caldo.

Finora, quando moriva un personaggio famoso, critici e cantori ponevano l'accento sugli aspetti della biografia che lo avevano reso tale. Di un mafioso si esaminavano le imprese criminali, non l'affetto per i figli, e di un grande pittore i capolavori, non l'unico quadro venuto male. Maradona non è diventato Maradona per avere segnato un gol di mano, ma semmai per averne segnato un altro, nella stessa partita, dribblando sei giocatori. E se oggi nel mondo milioni di persone ripensano a lui come a qualcosa di unico non è perché sniffava cocaina e si distruggeva la vita (attività purtroppo assai comuni), ma perché con un pallone tra i piedi sapeva regalare l'emozione indicibile della bellezza più pura.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

CONEGLIANO VALDOBBIADENE
PROSECCO SUPERIORE DOCG

TRATTO DA UNA
STORIA VERA
UNICA
AL MONDO

Scopri di più su prosecco.it

01127
9 771120 458108
Noni Editore SpA - P. 01 - 3512001 corr. L. 467/2004 art. 1 c.1. DOI Milano





**B. trascina Salvini e Meloni a votare lo scostamento di bilancio con i giallo-rosa
E i 5Stelle entrano nella giunta Emiliano. Un dialogo pericoloso e uno fruttuoso**



ristora
INSTANT DRINKS

Venerdì 27 novembre 2020 - Anno 12 - n° 328
Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

**il Fatto
Quotidiano**
NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

CRASTAN
1870
**100% ORZO
ITALIANO**

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 9,70 con il libro "Iaria Alpi"
Spedizione in abb. postale DL 353/03 conv. in L. 27/02/2004 n. 460
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

COMITATO DI BERGAMO

Allarme sul virus
già da gennaio:
"È come la peste"

BARBACETTO E OLIVA
A PAG. 4-5

PRESUNTI "INDIGENTI"

Vitalizi, il regalo
di Natale a chi
piange miseria

PROIETTI A PAG. 8

UDIENZA SUL 5° UOMO

Strage Bologna:
"Così Gelli pagò
i terroristi neri"

BUONO A PAG. 15

L'ADDIO A MARADONA

Napoli e il suo dio
Lacrime, lumini
e assembramenti



GAZZOLI E IURILLO
A PAG. 16-17

PROGRAMMA UNICO

Il libro panettone
di "Ballando
con Bruno Vespa"

Tommaso Rodano

Per l'ultima opera di
Bruno Vespa il servizio
pubblico ha dato
tutto se stesso, si è messo a
disposizione
completamente.
Il libro è uscito il 28 ottobre,
anniversario della
marcia su Roma. Tiene insieme,
in uno sforzo intellettuale
sovrumano, la doppia
tirannia del fascismo e
della pandemia: Perché
l'Italia amò Mussolini (e
come è sopravvissuta alla
dittatura del Covid).
A PAG. 20



LE PRIORITÀ PRESIDENTI (E PD) CONTRO CONTE E AZZOLINA

**Le Regioni: piste di sci
aperte e scuole chiuse**



VERSO IL "GIALLO"
RICOVERI, TI E RT GIÙ
MA ALTRI 822 MORTI.
IL GOVERNO: ZONE
ROSSE VIA, PERÒ
MISURE RINFORZATE
PER "CONGELARE"
LA CURVA DEL VIRUS

CASELLI, DE CAROLIS E MANTOVANI
A PAG. 2-3

LE NOSTRE FIRME

- Spinelli Veleno sul Recovery a pag. 21 • Regasto Il Titolo V è follia a pag. 11
- Gomez Tassare i super-ricchi a pag. 11 • Lerner 100 luoghi di-versi a pag. 12

ESCLUSIVO Egitto La carta in mano alla Procura di Roma

**"Vidi Regeni alla National
Security". Parla l'ex 007**



ANTONIO MASSARI
MAGISTROPOLI

In libreria



Un ex membro dei servizi del Cairo ha detto al pm romani di aver visto Giulio in una delle sedi dello spionaggio del regime egiziano

PACELLI A PAG. 15

L'AUTOASSOLUZIONE

Trump tentato
di farsi graziare
dal vice Pence

GRAMAGLIA A PAG. 18

Mannelli



La cattiveria

Galleria: "Va meglio, l'indice Rt è a 0,86". Per contagiarci ci vogliono un positivo e Brunetta col raffreddore

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

Per grazia ricevuta

Marco Travaglio

Nel leggere le lagne quotidiane del Pd - dichiarate o sferzate ai retroscenisti di corte - contro il governo, il premier e gli alleati a 5Stelle, sorge spontanea una domanda: ma glielo prescrive il medico, a questi signori, di sostenere il Conte-2 viste le atroci sofferenze che ciò provoca alle loro anime candide? Perché non aprono la crisi e non fanno un altro governo o ci rimandano alle elezioni e provano a vincerle? Forse si sono già scordati come e perché un anno fa erano tornati nella stanza dei bottoni. Non per merito loro, ma di Salvini: senza l'harakiri del Cazzaro, il famoso "partito a vocazione maggioritaria" veleggiava sul 16% dopo la più ciclopica batosta della storia del centrosinistra, con la prospettiva di restare all'opposizione altri vent'anni. Invece, con sua grande sorpresa, risali al governo per grazia ricevuta e per puro culo, aggrappato alla scialuppa di Conte che, essendo da due anni in cima ai sondaggi, somamente schifava. Salvo poi scoprire che bastava fingersi morto e mandare avanti il premier per rivedere il 20%.

Ora, da qualche settimana, non passa giorno senza una presa di distanza, uno sgambetto, un'imboscata del Pd al suo governo, e nella forma più vile e viscida perché nessuno ci mette mai la faccia. Uno stillicidio quotidiano, tipico delle guerre di logoramento. Le menate giornaliero sul Mes e sul rimpasto (ma perché non si rimpastano la De Michelì?). Le critiche alla Azzolina, prima perché non riapre le scuole, poi perché non vuole richiuderle e ora perché vuole riaprirle. La difesa dell'imprevedibile De Luca che insulta premier e alleati. Gli attacchi a Morra in stereofonia con le destre. Il voto per regalare a Gasparri la licenza di diffamare. La guerra alla Raggi, magari a costo di digerire Calenda o di candidare la Lorenzin (le alleanze locali sono obbligatorie solo se il candidato è del Pd). Le mire su Rai, servizi segreti e cybersecurity. L'insoddisfazione per la cabina di regia sui 209 miliardi del Recovery Fund (e chissà mai chi li ha ottenuti). Le dichiarazioni d'amore a B. Insomma, dopo un anno di distrazione che avevamo preso per timido cambiamento, il Pd è tornato a fare il Pd, cioè a dare il peggio di sé. Tant'è che non si capisce perché non si riprenda l'Innomabile e il Giglio Fradicio.

Tutte scelte legittime, intendiamoci: in politica i sentimenti non esistono e nulla è indissolubile. Basta dirlo: si apre la crisi, Conte finalmente si leva dalle palle e torna a fare il professore e l'avvocato, nasce un nuovo governo con un'altra maggioranza (auguri), guidato da uno dei tanti Cavour pidini che tronneggiano nei sondaggi (non ce ne viene in mente nessuno, ma fa niente), o si va a votare. E poi si ride. O si piange.



il Giornale



VENERDÌ 27 NOVEMBRE 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 282 - 1,50 euro*

www.ilgiornale.it

PASSA LA LINEA FORZA ITALIA

TREGUA FISCALE BERLUSCONI CONVINCIE GLI ALLEATI: VOTIAMO CON CONTE PER MENO TASSE

Laura Cesaretti e Anna Maria Greco

■ Quella di ieri è stata la vittoria della strategia di Silvio Berlusconi. Il centrodestra unito ha approvato lo scostamento di bilancio di 8 miliardi. «Aiutiamo l'Italia con Salvini e Meloni». Da Conte a Pd e Iv il coro è unanime: «Grazie Cavaliere, è un miracolo». M5s si mette di traverso: «Mai il Mes».

con Borgia e De Francesco alle pagine 2-3, 4 e 5

BASTA CON L'UOMO SOLO AL COMANDO

LA SVOLTA POLITICA CHE IL PAESE ASPETTAVA

di Alessandro Sallusti

La politica è fatta di svolte e controsvolte e capitano pure inversioni a U. È presto quindi per trarre conclusioni e fare previsioni, ma certo quello che è accaduto ieri è una svolta. Dopo anni di scontri e incomprensioni, maggioranza e opposizione hanno convintamente votato insieme la legge sullo scostamento di bilancio, che è molto importante perché unisce scelte di finanza pubblica e di linea politica. In pratica, quanto debito in più fare rispetto al previsto e dove allocare le risorse.

A questa inedita «unità nazionale» si è arrivati certamente su pressione del presidente Mattarella, stufo di inconcludenti liti politiche, ma il merito di aver ideato e portato a termine l'operazione è di Silvio Berlusconi e di un'azione preparatoria di Forza Italia, cosa riconosciuta ieri pubblicamente sia da Conte sia dai leader della sua coalizione. Il Cavaliere è infatti riuscito in un'impresa sulla carta impossibile: convincere i partiti di maggioranza ad accettare le proposte economiche del centrodestra, fino a ieri ignorate (tregua fiscale e consistenti aiuti ai lavoratori autonomi e alle partite Iva), e contemporaneamente convincere sia Matteo Salvini sia Giorgia Meloni a votare su questo a favore dell'arcinemico governo Conte.

Fino all'ultimo si è temuto che l'operazione saltasse, vuoi per l'imbarazzo di Conte a riconoscere un ruolo politico alle opposizioni, vuoi per la paura di Lega e Fratelli d'Italia di passare come quelli che inciuciano con Pd e Cinque Stelle. Alla fine ha vinto il buon senso: il centrodestra resta unito (Berlusconi per fare questa operazione era disposto a rompere il vincolo di alleanza e votare da solo a favore del governo) e Conte per la prima volta ha riconosciuto, nella sostanza, un ruolo politico alle opposizioni.

Nel linguaggio della politica questa è appunto una «svolta». Non più l'uomo solo al comando barricato nel bunker di Palazzo Chigi, non solo una maggioranza fragile e litigiosa a sostenerlo a tratti in modo poco convinto, bensì un Parlamento che di volta in volta, a prescindere dagli schieramenti, valuta le cose e decide di conseguenza, com'è logico che sia in tempi emergenziali.

Siamo all'inciuccio? Non direi. È l'anticamera di un rimpasto di governo? Spero, ma non credo. Un commissariamento di Conte? In parte sì. È la fine del centrodestra a trazione Salvini? Nei fatti non lo è stato. E allora che diavolo è? Quando Berlusconi scende in campo in forma tutto è possibile. A volte anche l'impossibile.

Un milione ai funerali

Avvocati, donne e clan rivali Guerra sui soldi di Maradona

Paolo Manzo

a pagina 13



IL MONDO INTERO CELEBRA IL MITO. TRANNE A LONDRA

L'odio eterno degli inglesi

di Tony Damascelli

a pagina 15

LA TESTIMONIANZA DELL'INVIATO DEL «GIORNALE»

«Ho visto Diego, vi racconto...»

di Oscar Eleni

a pagina 14

IL RETROSCENA/1

Quirinale in pressing: «Serve unità basta giochini»

di Adalberto Signore

La soddisfazione di Sergio Mattarella per il primo, concreto segnale di una coesione nazionale a lungo (e invano) invocata è pari alla discrezione con cui il capo dello Stato si è mosso in queste ultime settimane. Al di là degli appelli pubblici, infatti, al Quirinale (...)

segue a pagina 2

IL RETROSCENA/2

Ma Zingaretti ha paura di opporsi ai diktat M5s

di Augusto Minzolini

Nel cortile di Montecitorio Angelo Tofalo, sottosegretario alla Difesa, si schermisce con un altro grillino di governo, il sottosegretario al Mef Alessio Villarosa, sull'ultima operazione condotta in porto, cioè la conferma di Giuseppe Vecchione a capo del Dis, tutta (...)

segue a pagina 4

LOMBARDIA ROSSA FINO AL 3/12

«Gesù nasca prima» Caos messa di Natale

Stefano Zurlo

Il virus costringe pure Gesù Bambino ad anticipare i tempi. E la messa di mezzanotte potrebbe adattarsi ai ritmi della pandemia. Nessuna deroga. Anzi: «Seguire la messa due ore prima - spiega il ministro Boccia -, La Lombardia resta rossa fino al 3 dicembre.

a pagina 6

servizi alle pagine 6-7

IL COMMENTO

Le speranze fuori tempo di Speranza

di Francesco M. Del Vico

Speranza non ha perso ancora la speranza. Non gli è bastata la figuraccia editoriale. A fine ottobre ha dato alle stampe un disastroso libro, scritto tra un'ondata virale e l'altra, dal titolo vagamente letterario: «Perché guariremo». Istantaneamente bloccato dalla casa editrice. Mentre il volume stava per arrivare nelle librerie la pandemia riprendeva a galoppare in Italia, con le drammatiche conseguenze che sono sotto gli occhi di tutti. E in molti si domandavano: ma Speranza, durante l'estate, invece di perder tempo a correggere le bozze (...)

segue a pagina 8

IL DILEMMA DI DIMENTICARE TRAUMI E BRUTTI RICORDI

L'ultima frontiera della scienza: la «pillola» che modella la memoria

di Edilio Rusconi

Pensiamo per un secondo di avere a disposizione una pillola, quasi magica, capace di cancellare i ricordi, non quelli belli, quelli brutti. Quei ricordi dolorosi che ci portiamo dentro tutti. Quelli che ci fanno male nonostante il tempo, che ci tolgono d'improvviso il sorriso quando riaraffiorano, che ci svegliano (...)

segue a pagina 18

STORIA E IDEOLOGIA

La sinistra ossessionata mette al bando l'archivio Rauti

di Luigi Mascheroni

a pagina 9

IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) SECONDO IL NUMERO DI VOTI, IL 50 PER CENTO DEI VOTI È STATO FATTO DA...



IL GIORNO

VENERDÌ 27 novembre 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it



Il ministro Speranza prudente, il presidente replica

Lombardia, rischio rosso fino al 3 dicembre? Fontana: sarebbe illogico

Anastasio nelle Cronache



Milano, Sos di Confcommercio

Usura boom Ma la Pm Dolci: zero denunce

Giorgi a pagina 21



Ma la scuola sarà l'ultima a riaprire

Oggi i nuovi colori delle regioni. Presto meno vincoli per i negozi. Governatori e sindaci contro il ministro: in classe solo dal 7 gennaio
In calo per la prima volta i ricoveri in terapia intensiva. Frenata per uno dei vaccini. Bilancio, il centrodestra dà una mano a Conte

Servizi
da p. 8 a p. 14

A Maradona si perdona tutto

La bellezza più forte del peccato

Michele Brambilla

Ci sono persone che nella vita ne combinano di tutti i colori, pasticci e imbrogli, provocano anche sofferenze, eppure quando scompaiono vengono ricordate con affetto, celebrate con tutti gli onori. Diego Armando Maradona è uno di questi. Si drogava, è stato arrestato, aveva contatti con boss della camorra, non pagava le tasse, ha seminato per il mondo un numero imprecisato di figli dei quali se n'è in buona parte fregato, un giorno sparò perfino da una finestra ferendo quattro persone. Eppure l'Argentina gli dedica esequie come quelle che riservò a Evita Perón, forse di più; e Napoli lo venera come san Gennaro, forse di più.

Continua a pagina 2

FOLLA OCEANICA ALLA CASA ROSADA PER L'OMAGGIO A MARADONA
CAOS E SCONTRI CON LA POLIZIA, FERETRO SPOSTATO IN ELICOTTERO

ROMANZO POPOLARE



Il saluto di migliaia di argentini

Servizi e commenti da p. 2 a p. 7

DALLE CITTÀ

Cremona

In Portogallo a caccia della ex Le spara in testa e poi si uccide

Jannello a pagina 20

Milano

Vaccini Covid I primi 200mila a sanitari e Rsa

Servizio nelle Cronache

Milano

Delpini a Lamorgese «Uniti per superare il forte disagio»

Ballatore nelle Cronache



Nuova bufera sul servizio pubblico

Non solo la spesa sexy In Rai lezioni di lingerie

Pollidori a pagina 24



Pordenone, l'uomo ha ucciso la compagna

L'avvocata rifiuta la difesa del femmicida

Servizio a pagina 26

PROSCIUTTO TOSCANO DOP

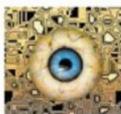
Il Sapore della Tradizione

WWW.PROSCIUTTOTOSCANO.COM



Domani su Alias

LA RIBELLE DEL SAHARA Aminatou Haidar, leader della resistenza dei territori occupati dal 1975, racconta la sua lotta per la libertà



Culture

INTERVISTA «Algoritmi? Inaffidabili» Parla Frank Pasquale, docente ed esperto di Intelligenza Artificiale



Visioni

DARIA NICOLODI Addio all'attrice fiorentina, dal teatro con Ronconi ai ruoli cult nel film di Argento

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE • EURO 2,00

quotidiano comunista il manifesto

VENERDI 27 NOVEMBRE 2020 - ANNO L - N° 283

www.ilmanifesto.it

euro 1,50



L'ADDIO DI BUENOS AIRES AL CAMPIONE ARGENTINO

«Grazie Diego, ci hai reso felici»

Una folla oceanica, in fila per ore, ha voluto dare ieri, dalle 6 del mattino, l'ultimo saluto a Maradona alla Casa Rosada, il palazzo presidenziale di Buenos Aires. Con tensioni e disordini provocati da chi temeva di non riuscire a entrare. Un grande ringraziamento collettivo a chi, agli occhi del popolo argen-

tino e non solo, è stato, soprattutto, un simbolo di riscatto. Dal presidente Fernández che ha dichiarato tre giorni di lutto nazionale alle Madri di Plaza de Mayo, dentro e fuori dall'Argentina, in particolare da Cuba e dal Venezuela, i paesi a cui El Pibe de Oro non ha mai fatto mancare il suo soste-

no, un'unica onda emotiva: «Pelusa, ci mancherà». Intanto a Napoli, seconda patria del fuoriclasse, senza un attimo di pausa sono proseguiti ieri gli omaggi, tra pellegrinaggi, fumogeni e i gol sui maxischermi del San Paolo. FANTI, SELLITTI, ZANINI ALLE PAGINE 6 E 7

Il ricordo

La notte in cui diventammo maradoneti

ENRICO PUGLIESE

Ieri è stata giornata di lutto cittadino a Napoli. Esagerato si dirà. E certamente lo è. Così come esagerata fu la gioia

- l'allegrezza - che dominò in quella lunga serata di 34 anni addietro. — segue a pagina 7 —

L'aula del Senato durante il dibattito sullo scostamento di bilancio foto di Maurizio Brambatti/Ansa

Tattica a distanza
Berlusconi rompe gli indugi e impone all'intero centrodestra il voto a favore dello scostamento di bilancio. Ma la vera manovra politica è l'avvicinamento tra Pd e Forza Italia per modificare gli equilibri del governo. In vista del Natale nuove misure restrittive. Le regioni contro la riapertura delle scuole a dicembre: didattica a distanza fino a gennaio

Violenza La gogna mediatica alimentata dal dibattito pubblico

LAURA BOLDRINI

Ringrazio il manifesto per la disponibilità a pubblicare l'intervento che avevo scritto in occasione della giornata del 25 novembre per il blog sull'Huffington post. Intervento che il direttore Mattia Feltri ha rifiutato di pubblicare per via di un riferimento critico a Vittorio Feltri, suo padre. Una maestra di Torino le cui immagini intime destinate al fidanzato sono state fatte circolare da lui, una volta diventato ex, provocandone il licenziamento dalla scuola, dopo essere stata esposta al pubblico ludibrio di un'intera comunità. Una diciottenne sequestrata e stuprata da un noto imprenditore nel suo attico di Milano. — segue a pagina 15 —

Il Covid in una stanza Diario di una malata fuori statistica

ELEONORA MARTINI

Non ho mai perso il gusto e l'olfatto. Sentivo ogni sapore e odore e avrei potuto gustare tutto, se solo ne avessi avuto la forza. Se solo avessi potuto, almeno per i primi 10/12 giorni, passare del tempo davanti ai fornelli. Per il resto, di sintomi ne ho avuti tanti, diversi, e ne ho ancora, a dieci giorni dalla negativizzazione. Non facevo che dormire, notte e giorno, giorno e notte, come narcotizzata. Ed era anche l'unico modo per dare un po' di pace ai miei polmoni. Poi sono arrivati pure tutti gli annessi e i connessi. — segue a pagina 15 —

- all'interno Roma Il Cinema Palazzo costringe Raggi a trattare MERLI, SANTORO PAGINA 5 Supermercati Il successo di Ali figlio dello sfruttamento MASSIMO FRANCHI PAGINA 6 Guerra Etiopia-Tigray, l'ultimatum è per i civili FABRIZIO FLORIS PAGINA 8

«Fondo Rauti» L'intervento di facciata di Franceschini DAVIDE CONTI 119 novembre la Biblioteca Nazionale Centrale di Roma ha presentato con parole entusiaste il riordino dell'«archivio e della biblioteca personale» di uno «Statista»: Pino Rauti. Per rendere l'omaggio più emblematico è stata scelta la sua data di nascita. — segue a pagina 11 —

LA GIUSTIZIA DI ERDOGAN Fallito golpe in Turchia, 337 condanne a vita GIRIS Si è chiuso ieri uno dei maxi processi per il tentato golpe in Turchia del 2016: 337 condannati all'ergastolo che si aggiungono alle 2.500 sentenze a vita già comminate. Dietro, sta l'ingegneria politica di Erdogan: ogni settore, dalla magistratura all'accademia, è stato ripulito di voci critiche. Al loro posto fedelissimi del presidente. CRUCIATI PAGINA 9



011577 9 979025 515000





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CORRIERE N° 338 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20/01 L. 662/96

Fondato nel 1892



Venerdì 27 Novembre 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A BONA E PRODA, "IL MATTINO" - "IL CORRIERE" - EURO 1,20

Raffaella Carrà
«Che Carrambata con Diego: passò una notte in galera per vedermi»
Francesca Bellino a pag. 13



Le sue tribù
Claudia, Rocio e le altre le donne e i loro figli tra il dolore e l'eredità
Maria Chiara Aulizio a pag. 9



I lati oscuri
Il regista Kapadia «Aveva il coraggio di mostrare le sue fragilità»
Titta Fiore a pag. 13



Napoli, in migliaia al San Paolo. Buenos Aires, scontri e feriti



L'addio dei 2 mondi

Gennaro Arpaia
Marco Ciriello
Pino Taormina
Federico Vacalebre
Roberto Ventre
e servizi
da pag. 2 a 13

►L'ultimo saluto a Maradona che ha chiesto di essere imbalsamato. Un milione alla Casa Rosada
L'accusa dell'avvocato: lasciato solo per 12 ore. La drammatica domanda: poteva essere salvato?

Le idee

PERCHÉ NAPOLI E DIEGO SI SONO AMATI COSÌ TANTO

Ruggero Cappuccio

Diego Armando Maradona. Il doppio nome riecheggia la spagnoleria di un vicere di Filippo II. Il soma è quello di un napoletano dei quartieri.

Continua a pag. 51

L'intervista/1 Michel Platini

«Il più grande innamorato del calcio stavo per venire al Napoli con lui»

Francesco De Luca a pag. 7



L'intervista/2 Roberto Mancini

«Prima c'è stato lui, poi gli altri 10. Con il Var avrebbe fatto mille gol»

Bruno Majorano a pag. 6



Visto da vicino

Genio e sregolatezza la lettura sbagliata del primo al mondo

Patrizia Boldoni

Cosa si può aggiungere sulla morte di Maradona? Da ieri uno scorrere di fiumi di inchiestro e di immagini sembra aver esaurito il discorso. Eppure si percepisce che qualcosa sfugge. Molti, ingenerosamente, hanno sottolineato l'"ingloriosità" degli ultimi anni, senza pensare alla sua storia.

Continua a pag. 51

Il calcio di una volta

«Quell'amichevole tra noi giornalisti e il Pibe persa 14 a 1»

Massimo Corcione

Ho giocato con Maradona, e testimonio: era un marziano piovuto sulla Terra per dimostrare che il mondo si può governare con i piedi, se si possiede una bella testa. Perché voi possiate credermi, ecco un racconto dettagliato.

A pag. 11

Le misure anti-Covid

Scuole chiuse fino a gennaio
Campania verso l'arancione

Marco Conti ed Ettore Mautone alle pagg. 14 e 15

La moratoria

Arriva la Cig di Natale e stop alle tasse per quattro mesi

Una moratoria fiscale ad ampio raggio, estesa anche agli autonomi, fino al 30 aprile e l'arrivo della Cig di Natale.

Di Branco e Mancini a pag. 17

Il caso

Deroghe per le Feste la messa del 24 che divide il governo

Governo spaccato sulle deroghe ai divieti per permettere le celebrazioni della Notte di Natale.

Conti a pag. 16

AD10S!

MD





VENERDÌ 27 NOVEMBRE 2020

IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "TV SORRISI E CANZONI" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXXIV - NUMERO 282, COMMA 20 - B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it GNN



Lerager (a destra) supera il portiere blucerchiato Audero, che aveva ribattuto un tiro ravvicinato di Scamacca (a sinistra). È la rete del 2-1 per il Genoa

IL DERBY DI COPPA ITALIA

Rimonta del Genoa con Super Scamacca Samp battuta 3-1

Il Genoa avanza in Coppa Italia eliminando la Sampdoria in un derby dai due volti. Nel primo tempo dominio dei blucerchiati, che creano diverse occasioni e vanno a segno con uno splendido tiro di Verre. Nel secondo tempo si scatena Scamacca. Prima segna su bella azione di Shomurovov, poi favorisce la rete su ribattuta di Lerager e infine fa doppietta con un tiro nel sette da fuori area. Per lui tre gol nel derby in pochi giorni.

AFRICHIELLO, BASSO, FREDEPPO, GAMBARDI ESCHIAPPAPETRA, PAGINE 40-43

ATTESA PER LE RESTRIZIONI DI NATALE. BOCCIA: «GESÙ PUÒ NASCERE DUE ORE PRIMA». IL CENTRODESTRA VOTA CON LA MAGGIORANZA PER AUMENTARE IL DEFICIT

Scuole, le Regioni al governo: «Riapritele solo il 7 gennaio»

Toti: prima non si può, i trasporti non sono adeguati. In Liguria indice di contagio fra i più bassi d'Italia

Le Regioni frenano sulla riapertura delle scuole a dicembre. Secondo i governatori, le lezioni in presenza dovrebbero tornare dal 7 gennaio. «Bisogna rendere adeguato il trasporto pubblico», dice il ligure Toti. Il contagio cala, in Liguria l'indice Rt è a 0,79. Ma il governo resta deciso a non allentare il coprifuoco nelle feste. «Gesù può nascere anche due ore prima», dice il ministro Bocchia. Via libera di Camera e Senato allo scostamento di bilancio con i voti favorevoli di tutto il centrodestra. SERVIZI / PAGINE 2-7

ICOSTIDELL'EMERGENZA

Daniele Grillo

Ordini di guanti e tute, Asl liguri in ordine sparso Stop alle gare regionali

Migliaia di acquisti di gambali, tute, barriere in plexiglass. Tutto con procedure di urgenza e senza gare, con costi diversificati. Nell'emergenza, le Asl fanno acquisti in ordine sparso. L'ARTICOLO / PAGINA 7

GENOVA, IL DOLORE IN CORSIA

Marco Fagandini

Schermi e isolamento, così i ricoveri Covid dividono genitori e figli

Fra il respiro che manca e la fatica fisica, il Covid ti isola. Chi ne soffre ed è costretto a un ricovero non può ricevere i suoi familiari. Ecco le storie di genitori e figli divisi dal virus, a Genova. GLI ARTICOLI / PAGINE 22 E 23



ROLLI

VOTATO LO SCOSTAMENTO



AURUM
 GRUPPO PROMOTIVO PUBBLICITARIO ITALIANO
COMPRO
 ORO e ARGENTO
SEDE STORICA
 PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI
 *fino al massimale di legge
 Genova Corso Buenos Aires 81 R
 (a fianco cinema Odeon)
 lunedì 15/18 venerdì 10/12 - 15/18

BUONGIORNO

Mercoledì non è stato soltanto il giorno della morte di Diego Maradona, era anche il cinquantesimo anniversario del suicidio di Yukio Mishima. La mattina del 25 novembre 1970, Mishima aveva spedito all'editore il quarto manoscritto della sua bella e celebre tetralogia, poi si sventrò nel rituale del seppuku, privilegio riservato ai samurai, prima che un compagno lo decapitasse. Delle numerose e varie interpretazioni del gesto, la più convincente mi sembra quella proposta da Marguerite Yourcenar in "Mishima o la visione del vuoto". Un anno dopo la fine della Seconda guerra mondiale, Hirohito, imperatore del Giappone, aveva diffuso uno squassante messaggio radiofonico per rettificare la sua natura divina, e dichiararsi uomo al pari di tutti. Fu considerato l'ultimo atto di cedevolezza e sottomissione ai vincitori, gli americani, e venticinque anni più tardi - in quel 1970 - il Giappone non era più un paese intriso di pluralistiche tradizioni, ma qualcosa di simile a una giostra luminiscente, con le insegne in inglese, i distributori di Coca Cola e i McDonald's. Soprattutto, Mishima si chiedeva che senso avesse trasfigurarsi nel mondo e nell'amore se scompariva il triangolo con l'imperatore al vertice e l'uomo e la donna alla base. Non era il banale scandalo per una mercantile colonizzazione, ma per la fine di una concezione metafisica dell'esistenza. E nemmeno - qui, per noi - si tratta di condividere o applaudire un pensiero e una così drastica conseguenza. Si tratta di inchinarci a un'idea enorme, e all'enorme prezzo di quell'idea, oggi che su nessun'idea tocca svergognarsi su Facebook. —

Dignità e vergogna **MATTIA FELTRI**

LE STORIE

Strage Torre piloti, condanna finale all'equipaggio Jolly

Marco Grasso

La strage della Jolly Nero fu responsabilità di chi sbagliò la manovra e la notte del 7 maggio 2013 mandò a schiantare la portacontainer sul Molo Giano, a Genova. Di quella collisione, sentenza la Cassazione, sono colpevoli il comandante Roberto Paoloni, il primo ufficiale Lorenzo Repetto e il direttore di macchina Franco Giammoro. Ma le loro pene sono state troppo dure: andranno ritirate. L'ARTICOLO / PAGINA 25

Navi all'Egitto: l'Italia degli affari è lenta sui diritti

Francesca Sforza

Difficile non sentirsi feriti dallo scarto tra i tempi della giustizia sull'omicidio di Giulio Regeni e la detenzione di Patrick Zaki e, d'altro lato, dalla rapidità con cui è diventato operativo, ieri, l'accordo di vendita delle due fregate italiane classe Freemm all'Egitto, che ne ha già ribattezzata una con il nome di una delle sue montagne più celebri, Al Galala. L'ARTICOLO / PAGINA 12 VIGNALI / PAGINA 12

Benucci
 Gruppo immobiliare
 Compravendite
 Esecuzioni Patto di
 Via Pisacane, 98r
 16129 Genova
 Tel. 010/581195
Gruppo Agenzie
 dal 1969
 Pratiche Automablistiche
 Nautiche - Amministrative
 Assicurazioni tutti i anni
 FILIALE: GE-Centro
 FILIALE: GE-Sampierdarena
 FILIALE: GE-Campi





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Controlli
Ritenute e appalti,
le verifiche
sono limitate
ai soli aspetti fiscali

Giuseppe Latour
— a pagina 37



Plus24
Design, sneakers
e auto di lusso:
è il momento
delle aste online

— Domani con il quotidiano

WWW.GRUPPONZA.IT

“
Gestione integrale
CONTACTLESS
dei finanziamenti
garantiti per Fondi,
Banche e PMI

nisa
FINANCIAL MANAGEMENT

FTSE MIB 22201,44 -0,46% | SPREAD BUND 10Y 116,30 +2,00 | €/€ 1,1900 +0,08% | BRENT DTD 45,69 -0,85% | **Indici&Numeri** → PAGINE 46-49

L'attesa del superbonus frena l'edilizia

RAPPORTO CRESME-CAMERA

Nel 2020 calano del 14% gli investimenti incentivati con gli sconti fiscali

Pesano l'effetto Covid e le aspettative nei confronti dell'agevolazione del 110%

Edizione chiusa in redazione alle 22

Non solo Covid. Nel 2020 sulla frenata dell'edilizia ha pesato anche l'arrivo del superbonus del 110% per le ristrutturazioni, rispetto al quale diverse attività di manutenzione straordinaria sono state rinviate in attesa del pieno avvio del nuovo incentivo. A farne le spese sono state le agevolazioni fiscali del 50% per le ristrutturazioni e del 65% per le ristrutturazioni energetiche.

In 22 anni di bonus per il recupero del patrimonio edilizio, è la se-

conda volta che si verifica un calo delle domande che si fermeranno poco sopra 1,5 milioni (-13,8%). I dati emergono dal rapporto Cresme-Camera dei deputati, presentato ieri alle commissioni competenti di Montecitorio. Poiché l'attività di manutenzione straordinaria collegata alle detrazioni fiscali rappresenta intorno al 54% dell'intero mercato della ristrutturazione edilizia, ne deriva che il calo riguarda l'intero settore.

Santilli — a pag. 3

FRA NUMERI E REGOLE

La proroga dell'incentivo vale 5,6 miliardi di lavori



Condominio e teleassemblee, le soluzioni per partire

Saverio Fossati — a pag. 41

Servizio a pagina 2

Versamenti fiscali, la proroga al 30 aprile arriverà all'ultima ora

DECRETO RISTORI

Il Di sabato o domenica il centrodestra vota lo scostamento di bilancio

Il via libera praticamente unanime di Camera e Senato alla risoluzione di maggioranza che autorizza lo scostamento dal pareggio di bilancio apre la strada al Decreto ristori quater. Che rischia di arrivare solo sabato o domenica sul tavolo del Consiglio dei ministri, dopo l'ennesimo giro di rinvii per trovare l'accordo politico per gestire gli 8 miliardi di disposizione. Il cuore del provvedimento sono i rinvii al 30 aprile delle tasse di novembre e dicembre, che potrebbero fermare fino a 7,5 miliardi. Ma la prima scadenza, da 1,7 miliardi, è fissata per lunedì. E per sfruttarla serve un ricalcolo delle perdite. **Fiammeri, Mobilis, Rogari e Trovati** — a pag. 2



Roberto Gualtieri, ministro dell'Economia, ha incontrato Le Maire



Carlo Calenda è l'autore della relazione votata dal Parlamento europeo

Salva Stati
Italia-Francia,
linea comune
sul Mes:
riforma ok

Trovati — a pag. 6

Industria
L'Europa
prepara
il cambio
di strategia

Dominelli — a pag. 6

L'INTERVENTO

Recovery plan, sistema decisionale da sbloccare

di Innocenzo Cipolletta e Stefano Micossi — a pagina 5

MECALUX

I magazzini automatici che incrementano la vostra produttività

02 98836601 mecalux.it

Bufacchi — a pag. 30

EFFETTO PANDEMIA



La nuova stretta. La crisi dei parchi a tema porta nuovi esuberanti alla Disney: siamo ormai a quota 32 mila

Parchi a tema in crisi: 32mila esuberanti alla Disney

Walt Disney ha annunciato che nel primo semestre dell'esercizio fiscale 2020-21 licenzierà 3 mila addetti nei suoi parchi a tema a causa dell'impatto negativo della pandemia Covid-19 sulle sue attività.

Disney non ha escluso ulteriori misure, compreso un aumento di capitale, una sospensione della distribuzione di dividendi o un'ulteriore riduzione di posti di lavoro. **Andrea Biondi** — a pag. 20

Banche, tre ipotesi al vaglio Bce sullo sblocco dei dividendi

VIGILANZA

Allo studio altri sei mesi di stop, indicazioni mirate o tetto alla distribuzione

Il futuro della raccomandazione della Bce che "invita" le banche a non pagare i dividendi fino a gennaio 2021, per riallacciare i mesi propri, è appeso a un doppio filo: l'evoluzione dello scenario macroeconomico, che sta peggiorando, e i sostegni pubblici nei confronti di aziende e famiglie. L'organo di vigilanza bancaria europea valuterà in dicembre i dati, analizzando i pro e contro di diverse opzioni sul tavolo per il 2021: prorogare la raccomandazione di altri sei mesi; introdurre un divieto ad hoc di dividendi, questa volta caso per caso; o valutare un tetto, un "cap", ai dividendi.

Bufacchi — a pag. 30

60

I bond globali - sia pubblici sia privati - valgono poco più di 60 mila miliardi di dollari

Bond globali
I titoli a tassi negativi oltre i 17 mila miliardi \$

Vito Lops — a pag. 23

LE MOSSE DI VIVENDI

Rete unica, la vera arma nelle mani dei francesi

Ma davvero Vivendi vuole mettersi di traverso al progetto rete unica per dispetto contro l'emendamento "salvo-Mediaset"? Se c'è un caso nei rapporti Italia-Francia è senz'altro il caso che vede al centro la media company francese, che ora vuole riprendersi la scena per porsi come interlocutore diretto del Governo nel piano per creare una sola infrastruttura tic. **Antonella Oliveri** — a pag. 9

PANORAMA

EMERGENZA SANITÀ

Covid, le Regioni: per scuole superiori didattica a distanza fino a gennaio

Nell'incontro tra le Regioni e i ministri Speranza e Bocca, in vista del nuovo Tpcm, i presidenti delle Regioni hanno chiesto di prolungare la didattica a distanza per i licei fino a gennaio. Riguardo al Natale il premier Conte ha spiegato la necessità di non abbassare la guardia, «gli italiani sono consapevoli che sarà un Natale diverso o ci espongono a una terza ondata a gennaio». — a pagina 11

SCENARI GLOBALI

L'ACCORDO ASIATICO RCEP SIA UNA SVEGLIA PER L'EUROPA

di Fabrizio Onida
— a pagina 31

RECOVERY PLAN

Polonia e Ungheria, rimane la linea dura sul bilancio Ue

Il premier ungherese Viktor Orbán e l'omologo polacco Tadeusz Morawiecki si sono incontrati ieri per coordinare la posizione riguardo al bilancio Ue e il Recovery Fund, su cui hanno posto il veto. In una dichiarazione congiunta ribadiscono la difesa della sovranità, respingendo le richieste sullo stato di diritto. — a pagina 33

OCUPAZIONE

Contratto metalmeccanici, proposti 65 euro di aumento

Federmeccanica e Assitalia hanno presentato ai sindacati dei metalmeccanici Fim, Fiom e Uilim la nuova proposta organica sul rinnovo del contratto nazionale che per il trattamento retributivo complessivo prevede un aumento di 65 euro per il periodo 2021-23 più alcune innovazioni contrattuali. — a pagina 14



IL MENSILE DEL SOLE

«IL» sul web lancia Restart: ripartire dalla cultura

Oggi in edicola al prezzo di 0,50 € oltre al quotidiano

.moda

INDUSTRIA STILE BELLEZZA

Shopping, anche il lusso entra nell'era digitale

Giulia Crivelli — a pag. 64



IL TEMPO



QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Venerdì 27 novembre 2020
Anno LXXVI - Numero 328 - € 1,20
Beata Vergine della Medaglia Miracolosa

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel. 06/675.881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46) art.1 comma 1, DCB ROMA - Abbonamenti a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50 - a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 - a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,40 - a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,40 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,40 - nella Riviera Toscana (da Follonica a Monte Argentario): Il Tempo + Corriere di Siena €1,40 - ISSN 0391-6990

DIRETTORE FRANCO BECHIS
www.iltempo.it
e-mail: direzione@iltempo.it

L'ULTIMA TROVATA DI CONTE

Fanno nascere Gesù prematuro

Il governo sposterà la Messa della Vigilia di Natale alle 21-22 e alle 24 scatterà il coprifuoco

Il ministro Boccia si giustifica «Non è un'eresia fare nascere Gesù Bambino due ore prima»

Scelta prepotente e immotivata perché non ha valore sanitario. Le chiese saranno piene ugualmente

Il Tempo di Oshø



"Poi ricordamose de avverti i pastori, sennò quelli arivano e nun trovano nessuno"

Zappitelli a pagina 3

DI FRANCO BECHIS

Quest'anno il governo di Giuseppe Conte farà nascere Gesù prematuro. Non si sa quale fortunato membro del Cts dovrà operare il taglio cesareo necessario in queste occasioni, ma è chiaro che sarà presente il professore Franco Locatelli, che è il più importante pediatra del gruppo e peraltro proviene dal Bambin Gesù. (...)

Segue a pagina 3

Intervista. Povia le canta alla politica

«Vaccino per forza? Mai, prima voglio sapere se è sicuro»



Storace a pagina 4

Europa League

La Roma batte il Cluj ed è già qualificata alla fase successiva



Austini, Biafara, Carmellini e Zotti alle pagine 28 e 29

Si è rivelata un flop l'idea della Regione di utilizzare gli alberghi per trascorrere le quarantene Covid-Hotel vuoti e gli ospedali esplodono

Cresce la povertà
In migliaia si rivolgono alle mense francescane

Conti a pagina 16

... L'idea di Covid-Hotel si è rivelata un flop. Una o due settimane in un albergo per evitare di infettare familiari o coinquilini e arginare il diffondere della pandemia senza ingolfare la rete ospedaliera. Era questo l'obiettivo della Regione Lazio ma non ha funzionato: alberghi sono vuoti mentre gli ospedali continuano ad esplodere.

Ottaviani e Sbraga a pagina 16 e 17

A San Giovanni assaltano un bar
Baby gang senza freni Sei ragazzini nei guai

Mariani a pagina 20

la **S** TORACIATA

Se maggioranza e opposizione sono d'accordo come faranno per il cenone...

LAURENTI
COMPRO E VENDO
ROLEX
PATEK PHILIPPE AUDEMARS PIGUET
OCCASIONI GRANDI MARCHE
www.laurenti.info
Piazza Monte di Pietà, 31 Roma
06 68.30.84.81 • 393 91.96.122

Il diario
di Maurizio Costanzo

Cosa vuol dire che Donald Trump ha dato il via alla transizione? Che consente che avvengano cose nel Paese che lui ha governato e non governa più, ma che, comunque, essendo transizione e non passaggio definitivo, può ancora intervenire. Qualcuno ha detto «Faccio su e giù dalla Casa Bianca, ma comunque tengo in bagno il mio spazzolino da denti». Come dire: se Biden deve lavarsi i denti, si compra un suo spazzolino e va in un altro bagno. Per gli americani sono lunghi questi mesi fino ad arrivare al giorno di gennaio che prevede l'ingresso alla Casa Bianca del nuovo Presidente.

Venerdì 27 Novembre 2020
Nuova serie - Anno 30 - Numero 280 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

Uk £ 1,40 - Ch fr. 3,50 €2,00
Francia € 2,50



IO IL MIO 110% QUOTIDIANO

Superbonus, resta valida la vecchia polizza professionale

Poggiani a pag. 35

EMENDAMENTO IN ARRIVO

La quarantena da Covid sarà causa di forza maggiore per professionisti

Damiani a pag. 30

SU WWW.ITALIAOGGLIT

Superbonus - Le faq del direttore delle Entrate in audizione in commissione

Druga - La sentenza della Consulta sulle perquisizioni

10 ONLINE Mascherine - Il decreto del Consiglio di stato sull'obbligo sopra i 6 anni

Un sito vicino al potere russo ha svelato i nomi dei due candidati per la successione a Putin, pilotata da lui stesso

Tino Oldani a pagina 6

www.italiaoggi.it

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IN EDICOLA CON

Italia Oggi

La riforma del no profit

Il nuovo sistema dopo il BENEFIT

Disponibile anche sul sito www.classbonononit.com

Cocktail di proroghe tributarie

Al 10 dicembre gli acconti di imprese e autonomi. Iva e ritenute rinviate a marzo. Ripartono le rate della rottamazione ter. Federalismo fiscale al 2023

Acconti di novembre per imprese e autonomi: spunta un mini rinvio al 10 dicembre. Che potrebbe trasformarsi in una cancellazione vera e propria. Per le scadenze di Iva e ritenute di dicembre invece si pagherà a marzo. Rinvio al 1° marzo anche per le definizioni agevolate. In arrivo, da definire, un contributo ai dipendenti per le aziende in zona rossa e gialla. Ripartono le rate della rottamazione ter.

Bartelli a pag. 30

ESALTAZIONE POSTUMA

Maradona resta un grande calciatore, non un cittadino esemplare

Cacopardo a pag. 5

Mastella si ricandida sindaco a Benevento ma questa volta con il sostegno del Pd



Le elezioni in primavera in Campania saranno assai vivaci. Si voterà a Napoli, Benevento, Salerno e Caserta. Clemente Mastella, 73 anni, otto legislature da deputato, una da senatore, due da eurodeputato, due volte ministro (governo Berlusconi e governo Prodi), una volta vicepresidente della Camera, un zigzag politico da primato: Dc, Cci, Cdr, Udr, Udeur, Forza Italia, Popolari per il Sud, Udeur 2.0, Noi Campari, già assolto quindici volte, si sarà. Si presenterà agli elettori, infatti, per essere ricandidato alla carica di sindaco di Benevento passando dal sostegno di Forza Italia a quello del Pd.

Falentini a pag. 5

DIRITTO & ROVESCIO

La politica dei contributi più meno a pioggia non è una politica ma una tombola. I contributi infatti sono molto spesso elargizioni che non fanno parte di un progetto (basato sulla scelta di tipo di società che la classe politica ritiene che consenta al paese). Essi invece rappresentano una posturazione, lo stesso che si fa per le crasi di allungamento. Se si vuol aumentare l'occupazione ci sono due strade: o si contribuiscono nuovi assiti nati, si assumono nuove nascite, si estendono gli orari, oppure si regola il buco delle. Nel primo caso, si riprende a un bilancio sociale attraverso investimenti modernizzati. Nel secondo caso il qual che sta succedendo in Francia si inducono le famiglie più marginali a puntare sul numero di bambini per far tornare i conti, riducendo le donne a essere fatticci e costringendole a stare in casa come vogliono i loro mariti conservatori. Anche se, da loro, questo modello di vita pare essere culturalmente accettato. Ma non va accettato dando fiato a un modello di coerenza basato sull'autoconsistenza.

Terna Driving Energy

Dietro l'energia che usi ogni giorno, ci siamo noi.

L'energia non si muove da sola. Noi di Terna siamo il più grande operatore indipendente europeo di trasmissione dell'energia elettrica e la portiamo in tutta Italia, a beneficio di persone e imprese. Con soluzioni innovative lavoriamo per garantire alle prossime generazioni un futuro veramente sostenibile, alimentato da fonti rinnovabili e senza emissioni inquinanti. Perché l'energia è un diritto di tutti. E il nostro dovere ogni giorno.

844 CENTRI DI CONTROLLO
76 INTERCONNESSIONI
14 CENTRI DI CONTROLLO
888 STAZIONI ELETTRICHE
76 INTERCONNESSIONI
14 CENTRI DI CONTROLLO
844 KM DI LINEE

Con «La riforma del no profit» a € 0,50 in più



GUARDA
CON SERENITÀ
AL FUTURO.

ITALIANA
ASSICURAZIONI

TOGETHERMORE

la Repubblica

SCOPRI COME
IN AGENZIA
O SU ITALIANA.IT

ITALIANA
ASSICURAZIONI

REALE GROUP

Fondatore Eugenio Scalfari

il venerdì

Direttore Maurizio Molinari

Anno 45 - N° 281

Venerdì 27 novembre 2020

Oggi con il Venerdì

In Italia € 2,00

A Conte l'aiuto della destra

Berlusconi costringe Salvini e Meloni a votare lo scostamento di bilancio. Zingaretti: no al governissimo Recovery, timori del ministro francese Le Maire sui ritardi italiani. Il Tesoro: il piano è a Palazzo Chigi

Natale, si tratta con la Cei per anticipare le messe. Sci e licei a gennaio

L'editoriale

La nuova Europa non ci può aspettare

di Maurizio Molinari

C'è apprensione a Berlino e Parigi per la sorte del Recovery Fund ed uno dei motivi è il ritardo italiano. Sono i contatti avvenuti negli ultimi giorni fra i governi Macron e Merkel a descrivere quanto sta maturando in Europa. Il Recovery Fund viene identificato come lo strumento per far uscire l'Unione Europea "vincente" dalla grave crisi economica e sanitaria innescata dalla pandemia ovvero in grado di fronteggiare la Cina, che già si sta risollestando, e di presentarsi come solido partner all'America di Joe Biden. Se invece il Recovery Fund dovesse fallire l'obiettivo della ricostruzione economica, l'Europa finirebbe facile preda della sfida strategica globale fra Usa e Cina. Si tratta dunque di un bivio strategico, esistenziale, da cui dipende la sorte stessa dell'Unione Europea flagellata dal Covid-19

● continua a pagina 35

Domani in edicola

L'inserto Robinson dedicato a Lennon e un giallo in regalo



Il punto

Cambia la scena nulla è come prima

di Stefano Folli

È comprensibile che il presidente del Consiglio sia più che soddisfatto per il voto unanime della Camera.

● a pagina 35

Il governo ottiene un sì unanime al bilancio grazie all'intervento di Berlusconi che piega Lega e Fdi, portando tutto il centrodestra a votare lo scostamento, ottenendo in cambio l'allargamento del rinvio fiscale. Sul fronte Covid da oggi via ai cambi di colore delle Regioni. Ma i governatori chiedono di aspettare il 7 gennaio per riaprire le scuole. E per tentare di arginare maxi cenoni e raduni durante le feste si fa strada nell'esecutivo l'idea di anticipare di due ore la messa di Natale.

di Bocci, Ciriaco, Cuzzocrea Lauria, Pucciarelli, Tito e Zunino

● da pagina 2 a pagina 8

Spuntano i testimoni

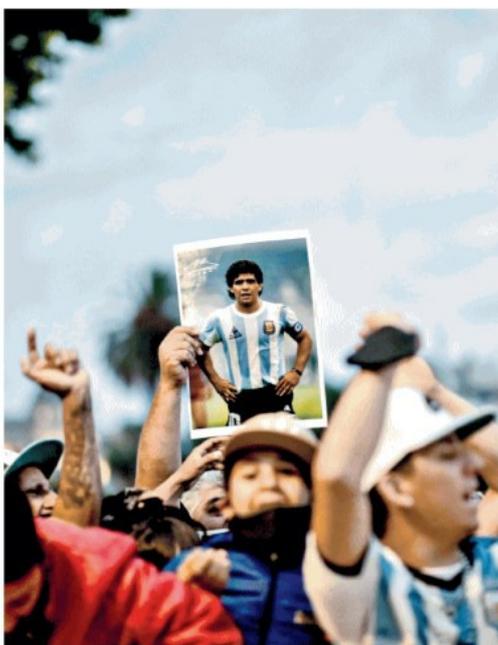
“Abbiamo visto Regeni entrare nella caserma degli 007 al Cairo”

di Giuliano Foschini

● a pagina 21

In Argentina folla enorme e scontri alla camera ardente

Perché Maradona è stato il più grande



▲ L'omaggio di migliaia di persone a Diego Maradona

Buenos Aires e Napoli il gemellaggio del dolore

di Azzì, Avignolo, Del Porto Galassi ● alle pagine 12 e 13

Platini: nessuno come lui negli occhi di ogni gioventù

di Emanuela Audisio ● alle pagine 14 e 15

di Paolo Condò

Jorge Valdano era arrivato in Messico con due medaglie sul petto, la Liga e la coppa Uefa conquistate col Real Madrid. Aveva anche segnato un bel mucchietto di gol, e Maradona era sollevato al pensiero di poter contare su un buon terminale, perché il resto non era granché e aveva quindi bisogno di un bravo vicino. C'era poi Jorge Burruchaga, un'ala reduce da un'ottima stagione al Nantes e Oscar Ruggeri.

● alle pagine 16 e 17

Le idee

Cercando il futuro nelle parole di García Lorca

di Eugenio Scalfari

Prima di affrontare problemi di cultura poetica che stimolano molto il mio attuale pensiero dovrò anticipare un giudizio sulla situazione politica italiana che è piuttosto confusa in questo momento. La personalità più importante è ovviamente quella di Giuseppe Conte, presidente del Consiglio dei ministri. Un mese fa ho parlato a lungo con lui e siamo arrivati alla tesi che Conte non deve guidare un partito come a volte gli è stato chiesto, ma deve guidare un governo come avviene ormai da tempo.

● alle pagine 38 e 39

La nostra vita in ostaggio di un'ordinaria burocrazia

di Gustavo Zagrebelsky

Un esempio di ordinaria burocrazia, di ordinaria follia che si è accanita in *corpore viti* (il mio). Con una conclusione generale sull'idea, che è un incubo, della "digitalizzazione" integrale della nostra esistenza. Ricevo dalla Città di Torino - Corpo di Polizia Municipale - Ufficio Procedure sanzionatorie il verbale n. 5224383/2020/7, con l'ingiunzione di pagamento di una multa di euro 45,59.

● a pagina 34



IL NUOVO
CAPOLAVORO
DOPO IL SUCCESSO
INTERNAZIONALE
DELLA CASA DELLE VOCI

«In Italia, se dici thriller, dici Donato Carrisi.»
Paola Barbato,
D la Repubblica

LE LIBRERIE SONO APERTE IN TUTTA ITALIA

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/4982293 - Sped. Abb.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C.
Milano - via Nervet, 21 - Tel. 02/574941,
e-mail: pubblicita@manzoni.it

Prezzi di vendita all'estero: Belgio, Francia, Germania, Grecia, Isole Canarie,
Lussemburgo, Malta, Monaco P., Olanda, Slovenia € 3,00 - Croazia HR 22 -
Regno Unito GBP 3,50 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

RZ

Usa Trump pronto a lasciare la Casa Bianca "Se verrà ufficializzata la vittoria di Biden"

FRANCESCO SEMPRINI - P. 18

La storia Lascia la modella che rompe i tabù dell'Islam

SMONA SIRI - P. 19



I libri della Stampa Recami e i noir "Nelle storie privilegio l'equivoco"

DOMANI IN REGALO CON LA STAMPA "OTTOBRE IN GIALLO A MILANO"



LA STAMPA



VENERDÌ 27 NOVEMBRE 2020

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N.326 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEZZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DGB-TO II www.lastampa.it GNN

IL COMMENTO

LO SCINTRO FRATRICIDA SULLE LIBERTÀ

FRAGILE EUROPA UNITA DAL DENARO DIVISA DAI DIRITTI

MASSIMO CACCIARI

Quanto suona irrealista, ogni giorno di più, la difesa dello "Stato di diritto" nei confronti di quegli Stati che rifiutano di vincolare all'osservanza dei suoi principi i benefici derivanti dal far parte dell'Unione. Una nobile disputa davvero, se la osserviamo dalle sue radici: da una parte l'universalismo del Diritto, l'elogio del Diritto nella sua forma più alta, che si rivolge a tutti i cittadini che ne osservano le leggi, a prescindere da etnie, tradizioni, lingue, religione - dall'altra, l'idea di un Diritto che ha nella individualità del Popolo, della nazione, nei suoi caratteri specifici, che non si intende in alcun modo contaminare, meticcicare, confondere, il proprio fondamento. Ciò che questo Popolo esprime sia il Diritto. Al mito dell'unità sostanziale del Popolo, della sua anima, deve richiamarsi ogni legge.

Ogni norma è legittima soltanto se ne tutela l'integrità. Vi fu un tempo in cui tra queste grandi, opposte prospettive l'Occidente si divise. E sembrò riemergere al termine di questa asprissima lotta lo ius publicum europaeum, la cui ragione universale, estranea a ogni sovranismo nazionalistico, sarebbe stata capace di guidarci tutti, insieme, armoniosamente. E' oggi ancora seriamente possibile appellarsi a questo Diritto, alle sue antiche matrici romanistiche, per contrastare l'appello di certi Stati, o delle loro attuali leadership, all'inalienabile valore della propria vox populi? Serriamente, non lo credo. Credo, anzi, che il difendersi, ora esplicito, ora occulto, di un'insofferenza nei confronti di principi del Diritto, che si ritengono radicati, storici, incapaci di interpretare le tradizioni e i costumi appartenenti a sangue, terra e storia di un popolo, sia il frutto del modo in cui quelli che avrebbero dovuto essere i custodi dello ius publicum europaeum hanno finito nella pratica col tradirlo.

CONTINUA A PAGINA 29

INTESA M5S-GUALTIERI SUL FONDO SALVA STATI. INTERVISTA A CASTELLE: CANCELLARE IL DEBITO? PRIMA CAMBIAMO I TRATTATI

Mes: sì alla riforma, no agli aiuti

Accordo governo-Regioni, scuole e sci solo dopo l'Epifania. Piemonte e Lombardia diventano arancioni

LO SCOSTAMENTO DI BILANCIO

E Letta avvisò il Cav "Quei due ti sbranano"

AMEDEO LA MATTINA

«Ci abbiamo rotto il giocattolo, per ora». Giorgia Meloni tira il fiato ma è guardinga. E Matteo Salvini pure. Perché non sanno che gioco fa Berlusconi. - P. 5

LO STUDIO SUL COVID

Ecco il maxi piano Ue per salvarci l'olfatto

EUGENIA TOGNOTTI

Il timore dei medici, a inizio pandemia, era che l'anosmia - l'alterazione dell'olfatto correlata al Covid - potesse segnalare che il virus si faceva strada nel cervello. - P. 11

Intesa tra il Movimento Cinque Stelle e il ministro dell'Economia, Gualtieri, sul Mes: via libera alla riforma, ma niente fondi. L'Italia non ostacolerà la revisione del salva-Stati ma non prenderà il prestito. Sul fronte Covid, accordo tra governo e Regioni: scuole e sci solo dopo l'Epifania. Piemonte e Lombardia verso la zona arancione. Ieri oltre ventinovemila contagi e 822 morti, in calo le terapie intensive. SERVIZI - PP. 2-9

IL CASO

LA FREGATA DEBITA UFFICIALMENTE AL CAIRO NAVI ALL'EGITTO OFFESA A REGENI

FRANCESCA SPORZA

Lenti ad affermare i diritti, veloci nel fare gli affari: difficile non sentirsi feriti dallo scarto tra i tempi della giustizia sull'omicidio di Giulio Regeni e la detenzione di Patrick Zaki e, d'altro lato, dalla rapidità con cui è diventato operativo, ieri, l'accordo di vendita delle due fregate italiane classe Fremm all'Egitto, che ne ha già ribattezzata una con il nome di una delle sue montagne più celebri, Al Galala. - P. 14 VIGNALI - P. 14



IL FUNERALE DI MARADONA

Da Napoli a Buenos Aires il saluto al DIO: "Ci hai dato la felicità"



Un milione di persone per l'addio a Maradona CARRATELLI, GARANZINI, GUANELLA, PIEDIMONTE E IL RICORDO DI MARCO TARDELLI - PP. 22-25

GIANNI RIOTTA

«Che m'importa di quel che Maradona ha fatto con la sua vita: mi importa di quello che ha fatto della mia vita» ripeteva lo scrittore Fontanarrosa. - PP. 22-23

MOLTO PIÙ DI UN FENOMENALE CALCIAIORE

COME DIEGO NESSUNO MAI MARTÍN CAPARRÓS

È tra l'Argentina. Per molto tempo ci sono stati milioni di milioni di cinesi, russi, indiani, africani che non avevano mai sentito parlare di gauchos e tanghi, Evita o Gardel o Guevara ma avevano visto Maradona. - P. 25

I DIRITTI

AVVOCATESSA DICE NO ALL'ASSASSINO SI DEVE DIFENDERE UN FEMMINICIDA?

ANNAMARIA BERNARDINI DE PACE

L'ennesimo omicidio femminicida. Ancora orfani della mamma, vittime a causa della violenza assassina del padre. Ma ciò che c'è di nuovo e scuote la coscienza di chiunque è che l'avvocato, chiamato a difendere l'assassino, rifiuta di assisterlo. L'avvocato è una donna e dice di avere sempre combattuto per l'affermazione dei diritti delle donne e di avere sempre difeso le donne dalla violenza maschile.

CONTINUA A PAGINA 29 LETTO - P. 17



BUONGIORNO

Mercoledì non è stato soltanto il giorno della morte di Diego Maradona, era anche il cinquantesimo anniversario del suicidio di Yukio Mishima. La mattina del 25 novembre 1970, Mishima aveva spedito all'editore il quarto manoscritto della sua bella e celebre tetralogia, poi si sventrò nel rituale del seppuku, privilegio riservato ai samurai, prima che un compagno lo decapitasse. Delle numerose e varie interpretazioni del gesto, la più convincente mi sembra quella proposta da Marguerite Yourcenar in "Mishima o la visione del vuoto". Un anno dopo la fine della Seconda guerra mondiale, Hirohito, imperatore del Giappone, aveva diffuso uno squassante messaggio radiofonico per rifiutare la sua natura divina, e dichiararsi uomo al pari di tutti. Fu considerato l'ultimo atto di cedevolezza e sottomissione ai vincitori, gli americani, e venticinque anni più tardi - in quel 1970 - il Giappone non era più un paese intriso di plurisecolari tradizioni, ma qualcosa di simile a una giostra luminosa, con le insegne in inglese, i distributori di Coca Cola e i McDonald's. Soprattutto, Mishima si chiedeva che senso avesse trasfigurarsi nel mondo e nell'amore se scompariva il triangolo con l'imperatore al vertice e l'uomo e la donna alla base. Non era il banale scandalo per una mercantile colonizzazione, ma per la fine di una concezione metafisica dell'esistenza. E nemmeno - qui, per noi - si tratta di condividere o applaudire un pensiero e una così drastica conseguenza. Si tratta di inchinarsi a un'idea enorme, e all'enorme prezzo di quell'idea, oggi che su nessun'idea tocca svergognarsi su Facebook. —

Dignità e vergogna

MATTIA FELTRI

www.prosciuttocrudodicuneo.it
D.O.P.
CRUDO DI CUNEO
www.prosciuttocrudodicuneo.it

sinatra
Galeria de Beauté
BLACK FRIDAY -40%
GUARDA, SCEGLI, REGALA
www.sinatraprofumerie.it

IL CALORE CI UNISCE.



Italgas
www.italgas.it

Adesso Lidl si dà anche al cloud per fare concorrenza ai big Usa

Il gruppo Schwarz, proprietario della catena tedesca di supermercati, lancerà il nuovo servizio l'anno prossimo
Bertolino a pagina 14

MF
il quotidiano dei mercati finanziari

In allegato



Anno XXXIII n. 235
Venerdì 27 Novembre 2020
€4,00* *Classificatori*
*In abbonamento obbligatorio ed esclusivo con *Giornale* a €4,00 (MF: €2,00 + *Giornale* €2,00)
9 771392677004 0 1 1 7

IL CALORE CI UNISCE.



Italgas
www.italgas.it

Con MF Magazine for Fashion n. 10 a €7,00 (+ €1,50) - Con MF Magazine for Living n. 8 a €7,00 (+ €1,50) - *Qualifica* n. 7 a €11,40 (+ €2,00) - *La Fila* n. 10 a €10,00 (+ €1,00)

SVOLTA IL CAV FA VOTARE A TUTTI LO SCOSTAMENTO DI BILANCIO E IL PREMIER LO RINGRAZIA

La manovra BerlusConte

Il leader di Forza Italia **decisivo** per erogare **8 mld** che servono alle **aziende** in crisi
Nell'**accordo** tra i due il possibile accesso al Mes perché **mancano** fondi pubblici
Vivendi prima di convolare con **Mediaset** chiede una legge tv. Vero cambio di **clima**?

L'ANTITRUST UE METTE IN STAND BY BORSA SPA-EURONEXT PER I DUBBI SU REFINITIV



INTERNET A BANDA LARGA

StM festeggia in borsa un maxi-contratto con la SpaceX di Elon Musk

BANCHE
All'esame Ue la dote miliardaria del Monte

DOPO IL LUNGO RALLY
Trump se la prende con il bitcoin, che in mezz'ora perde 3.000 \$



VOUI SPEDIRE I TUOI PRODOTTI DOVE FA PIÙ COMODO AI TUOI CLIENTI?

Con Poste Delivery Business puoi contare su tante soluzioni specifiche per il tuo e-commerce. Con Scegli Tu offri ai tuoi clienti la possibilità di personalizzare in corsa la consegna e cambiare data o luogo a seconda delle loro esigenze. Scopri di più su poste.it

postedelivery
Portiamo il mondo nelle tue mani.

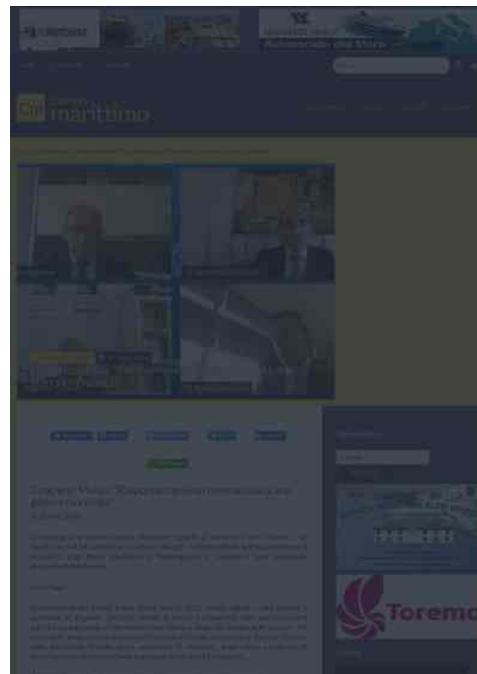
Posteitaliane

Message pubblicitario con finalità promozionale. Poste Italiane (Banco di Roma e Istituto di Poste, Telegrafici e Finanze) è un istituto di diritto italiano. Le informazioni contenute in questo messaggio di marketing non costituiscono offerta di assicurazione o investimento. Per le condizioni contrattuali e i termini di servizio, vai su www.poste.it. Per info e autorizzazioni, chiama il numero verde gratuito 800 100 000. Anno del Livello 2 sabato 26 marzo 2020 ore 08:00



Crociere, Merlo: "Riappropriarsi del mercato sarà una guerra mondiale"

26 Nov, 2020 Le compagnie armatoriali hanno dimostrato capacità di reazione e sono riuscite a far ripartire le navi. Ma la filiera avrà la stessa velocità? rispondono Daniele Rossi, presidente di **Assoporti**, Luigi Merlo presidente di Federlogistica e Alessandro Santi, presidente designato di Federagenti. Lucia Nappi Presentazione del Report Italian Cruise Watch 2020, evento digitale svolto stamani e promosso da Risposte Turismo, società di ricerca e consulenza nella macro-industria turistica da anni punto di riferimento nello studio e analisi del mondo delle crociere. Nel corso della Tavola rotonda guidata da Francesco di Cesare, presidente di Risposte Turismo, sono intervenuti Daniele Rossi, presidente di **Assoporti**, Luigi Merlo presidente di Federlogistica e Alessandro Santi, presidente designato di Federagenti. Quale è l'auspicio che dovrebbe guidare la crocieristica nei prossimi tre mesi? Secondo Daniele Rossi "La priorità dovrà essere quella di lavorare sulla ricostruzione dell'immagine, non per colpa delle compagnie" - specifica Rossi, ma a causa del vissuto perché sappiamo tutti come nella prima fase della pandemia "le navi da crociera siano state vissute come luoghi non di salubrità". La priorità è pertanto che le compagnie investano nella ricostruzione dell'immagine, riprendendo il dialogo con i territori, costruendo una linea comune con gli enti, le associazioni di categoria e tutta la filiera territoriale collegata al mondo delle crociere. Il secondo fattore è evitare fenomeni di concentrazione: "Vendere un prodotto globale-Italia quindi non Roma o Venezia, ma un prodotto più ampio, questo contribuirà in una logica della ripresa. Secondo Luigi Merlo occorre riprendere il dialogo con i ministeri e in particolar modo con quello del turismo: "Il settore turistico nazionale per riprendere dovrà affidarsi alle crociere" - sottolinea - "Assisteremo ad una vera guerra mondiale, per riappropriarsi del mercato e le crociere saranno uno strumento importante per il settore turistico in genere". Il paragone è quello con il settore sciistico, attualmente in sofferenza: "C'è stata anche una differenza di approccio rispetto all'industria crocieristica" - "Se l'industria non fa una sua proposta ha difficoltà a rilanciarsi". Alessandro Santi inquadra l'industria delle crociere all'interno del più ampio settore portuale e degli strumenti per il rilancio che i porti attendono dal governo: "Avremmo piacere ad avere un'idea sulla portualità per i prossimi 20 anni" - "Per esempio riguardo ai dragaggi: penso ai porti pugliesi, a porti come Salerno che hanno dovuto lottare per avere cose minimali". Le compagnie armatoriali hanno dimostrato capacità di reazione, e sono riuscite a far ripartire le navi. Ma la filiera avrà la stessa velocità? Santi porta l'esempio di alcuni porti nazionali, tra i quali Venezia, e della loro capacità di reazione immediata "Non sono preoccupato della capacità di adattamento di tutta la filiera collegata" - specifica il presidente di Federagenti - "quello che preoccupa è la filiera collegata delle crociere, se sarà in grado di superare il primo scoglio per resistere alla pandemia". Secondo il presidente di Federlogistica i terminali portuali hanno dimostrato solidità nelle fasi della pandemia, con l'autonomia di cui sono dotati, con risorse proprie: "questo è un sistema ben strutturato e solido" - l'incertezza è rappresentata da altri comparti, come ad esempio quello del trasporto privato: "I bus del trasporto privato hanno subito un prezzo durissimo, ci auguriamo che queste società, con i ristori e le altre misure possano resistere" - "ci auguriamo che ci siano energie fresche e risposte veloci". Rossi individua nelle Autorità di Sistema Portuale il soggetto in grado di intervenire sulla filiera che sta dietro al mondo del crocierismo: "Le **AdSP** possono applicare presto e bene le misure e le decontribuzioni: ristoro immediato, concessioni che possono far sopravvivere al momento". Ma le Authority devono anche guardare agli investimenti, ed





Corriere Marittimo

Primo Piano

e sulle competenze delle Opere Pubbliche. Legge di Bilancio Merlo. A breve tutti i porti italiani saranno saturi di navi per la ripartenza delle crociere, questo anche grazie alla risposta delle infrastrutture portuali. Da qui la necessità di: 1) Nominare il prima possibile i presidenti delle AdSP per evitare i ritardi e la mancanza dei Comitati di gestione. 2) Pervenire ad un DL semplificazione 2 : dedicato alla portualità 3) Riduzione della tassa di ancoraggio, almeno per i primi mesi 2021 su questo ci vuole intervento del governo, inoltre riduzione dei canoni anche per il semestre 2021. 4) Supporto ai servizi tecnico nautici "talvolta ci sono delle tariffe di pilotaggio fuori misura che rischiano di essere penalizzanti per alcuni porti". 5) Investire su servizi di sanità marittima, sono molto pochi, vanno integrati numericamente.

Shipping Italy

Primo Piano

La ripartenza delle crociere secondo Msc, Costa e Silversea

La ripartenza del settore crocieristico, favorita dall' arrivo del vaccino anti-Covid, scatterà nei prossimi mesi e avverrà all' insegna del turismo di prossimità e grazie a un apporto forte del pubblico di repeater . L' Italia si troverà però ad affrontare la concorrenza spietata da parte di altri mercati di destinazione, che potrà affrontare al meglio solo se sarà in grado di proporsi come un prodotto unico, magari anche recuperando il suo passato di meta dei Grand Tour del '700-'800. Sono queste, in estrema sintesi, le considerazioni su cui si sono trovati concordi gran parte dei relatori intervenuti all' edizione 2020 dell' Italian Cruise Watch, tenutasi necessariamente on line ma come sempre sotto la conduzione del presidente di Risposte Turismo Francesco di Cesare. Sulla prevalenza del turismo di prossimità nel Mediterraneo , a scapito dei prodotti fly&cruise, si sono espressi Roberto Martinoli, presidente e a.d. di Silversea, Gianni Onorato, Ceo di Msc Crociere, e Beniamino Maltese, executive vice president e Cfo del gruppo Costa Crociere. Onorato - dopo essersi detto fiducioso che gli accosti già programmati dalle compagnie per il 2021 saranno confermati - ha evidenziato che la forza dell' offerta crocieristica del 'mare nostrum' sarà quella di "poter scalare porti dove c' è anche forte mercato di sourcing della clientela. Il Mediterraneo resisterà bene". Dello stesso avviso Maltese, che ha ricordato come al momento l' offerta fly&cruise sia fuori gioco, viste le limitazioni al traffico aereo passeggeri che hanno messo in crisi l' intero settore dell' aviazione. Per il manager di Costa comunque le crociere negli scali di prossimità avranno una buona domanda e nel 2021 il mercato "risponderà meglio delle aspettative". In questo senso Martinoli ha sottolineato il ruolo nella ripresa della clientela repeater, che mostra "una domanda forte anche nella quota di over 70, che poi sono il target principale di Silversea". Difficoltà si riscontrano naturalmente tra i consumatori new-to-cruise , difficili da attrarre anche per via della "demagogia e populismo" che si sono scatenate attorno a questo settore, secondo Martinoli dimenticato dalla politica "perché non genera voti". Il tema della percezione del comparto da parte dell' opinione pubblica è tornato anche nelle parole di Maltese, che però ha evidenziato anche il possibile ruolo 'positivo' dell' emergenza sanitaria , che potrebbe permettere di valutare a mente più fredda il valore dell' industria delle crociere, in primis per il caso Venezia. In altre parole, secondo il manager di Costa, la crisi economica generata dal Covid potrebbe portare a rivalutare il ruolo e l' apporto delle compagnie alle economie del territorio, anche in Laguna. I tre top manager di Msc Crociere, Costa Crociere e Silversea hanno poi discusso del fenomeno dell' integrazione verticale che sta prendendo piede nel settore, in particolare rispetto all' offerta delle escursioni a terra, che giocoforza sono oggi gestite direttamente dalle compagnie. Tutti però hanno evidenziato come queste attività, benché supervisionate, prevedano sempre la partnership con operatori locali e che questa impostazione continuerà a prevalere. Interessante anche la seconda sessione dell' incontro, nella quale Luigi Merlo, presidente di Federlogistica, Daniele Rossi, presidente di **Assoporti**, e Alessandro Santi, presidente designato di Fedragenti, si sono confrontati sul tema della filiera della crocieristica in questo nuovo scenario . Da Rossi è emersa la necessità di "lavorare sulla ricostruzione dell' immagine del settore", indebolita anche dalla presenza di navi-quarantena, proponendo l' Italia, grazie all' elevato tasso di concentrazione di destinazioni, come un prodotto unico, anche per far fronte alla concorrenza che si scatenerà nell' industria turistica globale per accaparrarsi i clienti non appena inizierà la ripresa. "Sarà una guerra mondiale" ha rincarato la dose Luigi Merlo, che sulla falsariga delle affermazioni di Rossi ha invitato il comparto a recuperare l' idea e il senso del 'Grand



La ripartenza del settore crocieristico, favorita dall'arrivo del vaccino anti-Covid, scatterà nei prossimi mesi e avverrà all'insegna del **turismo di prossimità** e grazie a un apporto forte del **pubblico di repeater**. L'Italia si troverà però ad affrontare la concorrenza spietata da parte di altri mercati di destinazione, che potrà affrontare al meglio solo se sarà in grado di proporsi come un prodotto unico, magari anche recuperando il suo passato di meta dei Grand Tour del '700-'800. Sono queste, in estrema sintesi, le considerazioni su cui si sono trovati concordi gran parte dei relatori intervenuti all'edizione 2020 dell'Italian Cruise Watch, tenutasi necessariamente on line ma come sempre sotto la conduzione del presidente di Risposte Turismo Francesco di Cesare.



Shipping Italy

Primo Piano

europea affrontavano per perfezionare la preparazione classica, e che solitamente aveva come meta principale proprio l'Italia. Rispetto invece alla capacità di rimettere in piedi tutto il sistema crocieristico in modo da assecondare la ripresa della domanda, Santi si è detto "assolutamente non preoccupato", ricordando ad esempio come lo scorso marzo il settore sia riuscito a rispondere con estrema reattività e soluzioni innovative a una situazione inaspettata. "C'è però una valutazione da fare sulla sostenibilità economica per realtà più piccole, come le società di portabagagli o di escursioni, affinché possano resistere fino al momento alla ripartenza". In modo simile Merlo ha ricordato la solidità mostrata dai terminal, che pur avendo attivato in certi casi la cassa integrazione non hanno mai interrotto l'attività, ed evidenziato la fragilità - e la necessità di ristori - per operatori come le società di bus per il trasporto passeggeri, piegate dalla crisi ma fondamentali per il settore delle crociere. "Le misure di sostegno devono arrivare da altri, dal Governo" ha aggiunto Rossi, secondo cui il ruolo dei porti italiani per favorire il settore deve essere quello di non dimenticare gli investimenti e le infrastrutture, ad esempio con interventi di dragaggio sugli scali (per aumentare il numero di destinazioni che potrà offrire l'Italia nel complesso), per l'accessibilità stradale o l'implementazione del cold ironing, e ha invocato a questo scopo una riforma del Codice degli Appalti. Dopo avere ricordato come l'Italia sia oggi il "porto rifugio della crocieristica" e che "da qui a dicembre gli scali italiani si riempiranno di navi in lay up in attesa della ripresa, anche grazie alla valida offerta di servizi portuali", anche Merlo ha elencato gli interventi di cui avrebbe bisogno il comparto. Innanzitutto, la nomina dei presidenti di tutte le Autorità di Sistema Portuale e, a livello legislativo, "un Dl Semplificazioni 2 per la portualità e il lavoro portuale", nonché interventi per ridurre o abbattere le tasse di ancoraggio almeno fino al primo semestre 2021, così come misure per ridurre i costi delle tariffe di ormeggiatori e piloti, che in alcuni casi possono contribuire a orientare le programmazioni delle compagnie, e a sostegno della sanità marittima. A offrire spunti su come le compagnie cercheranno di attrarre la clientela nei mesi a venire sono stati infine Francesco Paradisi, senior business developer manager di Norwegian Cruise Line, e Gianni Rotondo, general manager Emea region di Royal Caribbean International. Entrambi si sono mostrati sicuri del fatto che il prezzo non rappresenterà una leva su cui i brand andranno a puntare più di tanto. "Per i repeater non serve, le loro prenotazioni sono già arrivate" ha affermato Rotondo. "Sulla clientela new-to-cruise il pricing potrà avere più valore, ma non penso che i prezzi caleranno come ad esempio nel dopo-Concordia, in generale saranno più stabili. Addirittura per il 2022 i prezzi sono superiori a quelli del 2019, ultimo anno di vera attività del settore, e la clientela sta rispondendo bene". Simile la valutazione di Paradisi, per il quale i fattori chiave per attrarre il consumatore, considerate le incertezze legate alla crisi sanitaria, saranno soprattutto "flessibilità nelle prenotazioni e la percezione della sicurezza, mentre il prezzo non sarà fondamentale". Rispetto ai canali di vendita, anche Ncl e Rcl, hanno raccontato i due manager, hanno visto come tanti altri settori la crescita dell'online, frutto secondo Paradisi però anche del rallentamento dell'attività di marketing sulle vendite intermedie, che ha portato la clientela a cercarsi da sola il prodotto crocieristico. Una situazione che però andrà a riequilibrarsi con il ritorno di questa attività. Anche da Rotondo sono arrivate rassicurazioni per gli operatori del trade (peraltro presenti in gran numero all'incontro online): secondo il manager anche l'e-commerce di Rcl è cresciuto molto negli ultimi 8-9 mesi, ma la necessità di ridurre gli investimenti in digital advertising da parte delle compagnie ridarà un vantaggio alle agenzie e alle loro attività di vendita diretta e a contatto con il consumatore. Nessuno dei due, infine, ha voluto sbilanciarsi sulla data di una possibile ripresa a pieno ritmo del settore, rimandando una valutazione alla seconda metà del 2021. Entrambi però, anche in virtù dell'offerta rappresentata - ovvero di brand statunitensi con un'offerta globale - hanno evidenziato che sì, la domanda riscontrata ad oggi prevede soprattutto un turismo di prossimità, ma che una quota della clientela richiede viaggi di lungo raggio. "Per la fine dell'estate del 2021 - ha evidenziato Rotondo - osserviamo ad esempio un ritorno del trend dei Caraibi". F.M.

Shipping Italy

Primo Piano

Un decreto Semplificazioni 2 e minori costi di approdo nei porti per rilanciare le crociere

Luigi Merlo, presidente di Federlogistica, Daniele Rossi, presidente di **Assoport**, e Alessandro Santi, presidente designato di Fedragenti, si sono confrontati oggi sul tema della filiera della crocieristica nel nuovo scenario Covid e post-Covid durante la presentazione (online) del rapporto Italian Cruise Watch 2020. Da Rossi è emersa la necessità di "lavorare sulla ricostruzione dell'immagine del settore", indebolita anche dalla presenza di navi-quarantena, proponendo l'Italia, grazie all'elevato tasso di concentrazione di destinazioni, come un prodotto unico, anche per far fronte alla concorrenza che si scatenerà nell'industria turistica globale per accaparrarsi i clienti non appena inizierà la ripresa. "Sarà una guerra mondiale" ha rincarato la dose Luigi Merlo, che sulla falsariga delle affermazioni di Rossi ha invitato il comparto a recuperare l'idea e il senso del 'Grand Tour', il lungo viaggio che nel '700-'800 i giovani dell'aristocrazia europea affrontavano per perfezionare la preparazione classica, e che solitamente aveva come meta principale proprio l'Italia. Rispetto invece alla capacità di rimettere in piedi tutto il sistema crocieristico in modo da assecondare la ripresa della domanda, Santi si è detto "assolutamente non preoccupato", ricordando ad esempio come lo scorso marzo il settore sia riuscito a rispondere con estrema reattività e soluzioni innovative a una situazione inaspettata. "C'è però una valutazione da fare sulla sostenibilità economica per realtà più piccole, come le società di portabagagli o di escursioni, affinché possano resistere fino al momento alla ripartenza". In modo simile Merlo ha ricordato la solidità mostrata dai terminal, che pur avendo attivato in certi casi la cassa integrazione non hanno mai interrotto l'attività, ed evidenziato la fragilità - e la necessità di ristori - per operatori come le società di bus per il trasporto passeggeri, piegate dalla crisi ma fondamentali per il settore delle crociere. "Le misure di sostegno devono arrivare da altri, dal Governo" ha aggiunto Rossi, secondo cui il ruolo dei porti italiani per favorire il settore deve essere quello di non dimenticare gli investimenti e le infrastrutture, ad esempio con interventi di dragaggio sugli scali (per aumentare il numero di destinazioni che potrà offrire l'Italia nel complesso), per l'accessibilità stradale o l'implementazione del cold ironing, e ha invocato a questo scopo una riforma del Codice degli Appalti. Dopo avere ricordato come l'Italia sia oggi il "porto rifugio della crocieristica" e che "da qui a dicembre gli scali italiani si riempiranno di navi in lay up in attesa della ripresa, anche grazie alla valida offerta di servizi portuali", anche Merlo ha elencato gli interventi di cui avrebbe bisogno il comparto. Innanzitutto, la nomina dei presidenti di tutte le Autorità di Sistema Portuale e, a livello legislativo, "un DL Semplificazioni 2 per la portualità e il lavoro portuale", nonché interventi per ridurre o abbattere le tasse di ancoraggio almeno fino al primo semestre 2021, così come misure per ridurre i costi delle tariffe di ormeggiatori e piloti, che in alcuni casi possono contribuire a orientare le programmazioni delle compagnie, e a sostegno della sanità marittima.



Luigi Merlo, presidente di Federlogistica, Daniele Rossi, presidente di Assoport, e Alessandro Santi, presidente designato di Fedragenti, si sono confrontati oggi sul tema della filiera della crocieristica nel nuovo scenario Covid e post-Covid durante la presentazione (online) del rapporto Italian Cruise Watch 2020.

Da Rossi è emersa la necessità di "lavorare sulla ricostruzione dell'immagine del settore", indebolita anche dalla presenza di navi-quarantena, proponendo l'Italia, grazie all'elevato tasso di

Il Piccolo

Trieste

I circoli nautici: «Manca un' interpretazione chiara sulla questione rispetto alle situazioni di necessità» per raggiungere Sistiana o Muggia

I dubbi dei diportisti triestini sul controllo della barca ormeggiata fuori comune

UGO SALVINI

trieste Situazione di necessità reale o pretesto per poter guadagnare qualche ora di sole in riva al mare? Fra le varie zone d' ombra delle normative anti Covid, che aspettano un' interpretazione autentica, capace di scacciare finalmente ogni dubbio, c' è quella che riguarda i proprietari di imbarcazioni, una categoria che a Trieste è diffusissima. Il problema nasce dal fatto che la maggior parte di questi appassionati del mare tiene la barca, a motore o a vela che sia, a Sistiana, al Villaggio del Pescatore, a Monfalcone, a Muggia. Cioè in località situate in altri comuni, perciò virtualmente irraggiungibili, salvo le eccezioni stabilite dalla legge. Ed è proprio questo il cuore del problema: la norma che disciplina gli spostamenti nelle regioni color arancione, e il Friuli Venezia Giulia è fra queste, stabilisce che non si può varcare il confine amministrativo del comune in cui si risiede, salvo alcuni casi eccezionali. Fra questi c' è appunto la "situazione di necessità". Ed ecco maturare il dubbio che sta attanagliando migliaia di diportisti e amanti della vela: se vado a verificare le condizioni della mia imbarcazione dopo un temporale o semplicemente perché le barche vanno accudite e controllate rientro nella casistica prevista oppure rischio di incorrere in una multa che può essere anche salata? «Sono in tanti a porci questo interrogativo - spiega Gianfranco Zotta, presidente della Pietas Julia, ultracentenaria società nautica con sede nella baia di Sistiana - perché la stragrande maggioranza dei nostri soci risiede a Trieste, ma la nostra sede è collocata, come quelle di tanti altri sodalizi nautici, nel territorio comunale di Duino Aurisina, interrogativo al quale peraltro non sappiamo rispondere con certezza, perché le stesse autorità alle quali ci siamo rivolti non hanno saputo darci una risposta precisa e rassicurante. D' altra parte - aggiunge - per il proprietario di un' imbarcazione recarsi periodicamente a bordo per controllarne le condizioni, soprattutto nel periodo invernale, quando non si esce in mare o quasi, è un' operazione normale. Oggi però - conclude Zotta - non si sa se si commette un' infrazione o meno». Dall' altra parte del golfo, a Muggia, il problema è meno sentito: «Noi siamo un marina - sottolinea Stefano Sponza, responsabile di **Porto** San Rocco - perciò in questa stagione la gran parte delle imbarcazioni è a secco, e il dilemma non si pone. Le piccole - prosegue - che sono in acqua nei porticcioli, sono in gran parte di proprietà dei muggesani, quindi è tutto sotto controllo». Anche le forze dell' ordine devono ricorrere al buon senso, in mancanza di una precisa interpretazione delle regole: «Quando fermiamo qualcuno che ha superato i confini del comune di residenza - spiegano - e la motivazione addotta è quella della necessità di fare qualche riparazione nella propria barca, ci dobbiamo affidare a buon senso e fiuto, cercando di capire se si tratta di verità o di una scusa per andare a fare quattro passi in riva al mare». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Crociere ferme, persi 200 milioni Soluzione definitiva l'11 dicembre

VENEZIA L'urgenza di una soluzione la spiegano bene i numeri emersi ieri nell'Italian Cruise Watch, il report di Risposte Turismo. Nel 2020 il Covid ha azzerato le crociere e l'economia italiana ha perso un miliardo di euro di indotto, tra escursioni, shopping, mezzi pubblici, hotel: e 206 milioni riguardano il Veneto e in primis Venezia. D'altra parte nel 2020 alla Marittima ci sono state solo sei toccate delle «navi bianche», con appena 5237 passeggeri: il 99 per cento in meno del 2019, quando furono 497 e un milione e 600 mila, rispettivamente. Ma quando il Covid passerà, si tornerà alla domanda aperta da otto anni: dove portare le grandi navi per toglierle dal bacino di San Marco? Una prima risposta dovrebbe arrivare al prossimo Comitato che, seppur non ancora convocato, sarà l'11 dicembre. Oltre al riparto dei soldi di legge speciale tra i Comuni, si parlerà proprio del futuro delle crociere, sia a breve che a lungo termine. Decisione attesa da un anno fa, ma il Comitato prenatalizio dopo quello sull'«acqua granda» del 12 novembre slittò e poi è arrivato il virus. Sul tavolo ci sono le banchine di Marghera come soluzione provvisoria immediata, mentre quella definitiva è più complessa: il Pd, come ha più volte detto il candidato sindaco (e sottosegretario) Pier Paolo Baretta, ha abbandonato quella sponda nord del canale industriale nord scelta dal Comitato del 2017 e spinta dal sindaco Luigi Brugnaro, ipotizzando un terminal fuori laguna. Il governo ha in mano tanti temi veneziani e nomine in questo periodo: l'Autorità per la laguna, il presidente del **Porto** e il commissario liquidatore del Consorzio Venezia Nuova, che sostituirà i commissari Anac. Quest'ultimo sarà Massimo Miani e il decreto di nomina, già firmato dal ministro Paola De Micheli, è in via di registrazione alla Corte dei Conti. Per il **Porto** in pole position c'è l'attuale provveditore Cinzia Zincone, mentre per l'Autorità si fa il nome del commissario del Mose Elisabetta Spitz. Proprio Spitz ieri ha voluto precisare quello stop «suggerito» al Provveditorato, che mercoledì ha creato un po' di tensione nel comitato tecnico, negando alcun diktat. «Il mio intervento non ha inteso porre alcun impedimento alle attività contrattualizzate, cosa che peraltro avrebbe contraddetto il mio incarico teso al completamento del Mose - dice Spitz - Ho invece ritenuto opportuno richiamare, con riferimento esclusivamente all'avvio di nuovi incarichi, l'imminente variazione nella governance del Cvn». Altro tema è lo scavo dei canali. Ieri gli esperti Andreina Zitelli, Stefano Boato e Marco Zanetti hanno di nuovo «bocciato» il nuovo protocollo fanghi che dovrebbe sostituire quello del 1993 e sottolineato come la campagna di prelievi effettuata l'anno scorso nei canali portuali ha rinvenuto perlopiù livelli «molto alti» di inquinamento: «La soluzione è scavare meno». (a. zo.)



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

i dati di italian cruise watch

Crociere, crollo dei passeggeri nell' ultimo anno perso il 99,67%

GIULIO DE POLO

L' emergenza sanitaria legata al Covid ha provocato a **Venezia** il tracollo del settore crocieristico. I drammatici dati di questo 2020 sono stati confermati ieri dal report annuale dell' Italian Cruise Watch. I passeggeri movimentati sono stati solo 5.237, il 99,67% in meno del 2019. **Venezia** ha quindi perso 1.598.279 passeggeri con solo sei navi attraccate rispetto alle 497 previste. Peggio di **Venezia** ha fatto solo il **porto** di Civitavecchia che ha perso nel 2020 quasi 2,5 milioni di passeggeri e 709 toccate di navi. Per capire le conseguenze causate da questo tracollo, lo studio presentato ieri ha calcolato in 925 milioni di euro la perdita registrata in Italia per le attività extra crocieristiche dei passeggeri. Nel dettaglio, i danni maggiori si sono registrati ai settori economici collegati alle escursioni a terra (-336 milioni di euro rispetto a quanto previsto), lo shopping nei negozi delle città (-273 milioni di euro) e le spese per i trasporti locali (-128 milioni di euro). Ed è il Veneto e la città di **Venezia** ad aver subito il maggior impatto con una perdita secca calcolata in 206 milioni di euro. A questo riguardo uno studio realizzato l' anno scorso per Costa da Deloitte & Touche, Università di Genova e Università di Amburgo sull' impatto economico generato dai passeggeri nei porti di toccata dalle navi rivelava che ha **Venezia** si registrava la spesa maggiore, cioè 117 euro pro capite. Ma l' Italian Cruise Watch divulgato ieri contiene anche note di speranza e guarda al futuro con cauto ottimismo. «Nessuno degli ordini di nuove navi è stato annullato, ma soltanto in alcuni casi posticipato», si legge nel rapporto, «44 nuove navi sono state confermate a cantieri italiani durante il periodo di pandemia. Continuano anche gli investimenti sul territorio nazionale: 510 milioni di euro per il triennio 2021-2023 distribuiti fra i porti di tutto il Paese, che rappresentano un incremento di oltre il 200% rispetto al triennio precedente». A conferma di quanto scritto, ad esempio, il 16 dicembre è prevista la consegna dell' ammiraglia Costa Firenze alla Fincantieri di Merghera. E il **porto** di **Venezia** appare nella programmazione delle crociere di Costa e Msc per il 2020. La Costa ha in vendita le crociera da San Basilio in partenza il 12 giugno e il 12 luglio con la Deliziosa mentre Msc toccherà **Venezia** con Lirica e Opera già da marzo. --Giulio De Polo.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Il progetto di Venice Lgn

Gas naturale liquefatto per motori più puliti di navi e autotreni

Il decreto del ministero dell' Ambiente con il parere positivo della commissione di valutazione dell' impatto ambientale è già firmato da mesi e il progetto di Venice Lgn spa aspetta solo l' autorizzazione unica finale. Il progetto prevede la realizzazione del primo deposito di gas naturale liquefatto da 32 mila metri cubi, con un investimento di oltre 100 milioni di euro, in parte cofinanziato dall' Unione Europea, a **Porto Marghera** - nell' area dei depositi di carburanti della Decal , affacciata sul canale industriale Sud - nell' ambito del programma "Dafi" che impone agli Stati membri di assicurare che entro il 31 dicembre 2025 venga realizzato un numero adeguato di punti di rifornimento di Gnl nei porti marittimi, come quello di Venezia e Chioggia, appartenenti alla rete di trasporti centrale Trans-European Transport Network (Ten-T). Il gas naturale liquefatto è un combustibile fossile molto meno inquinante rispetto all' olio utilizzato dalle navi commerciali e passeggeri o il diesel di camion e tir. Il gas congelato (a -160 gradi) arriverà al deposito su navi gasiere di piccola e media taglia e sarà poi distribuito attraverso autocisterne e metaniere di piccola taglia (bettoline, per essere utilizzato per alimentare i motori di navi e autotreni. Nel progetto si parla anche della "conversione di flotte autotrasporto a gas naturale grazie a un accordo siglato tra le società di autotrasporto Codognotto spa e Cnh Industrial per la fornitura di 50 automezzi pesanti con motori a Gnl. Oltre all' accosto per ricevere le navi che scaricheranno il gas, il terminal di Venice Lgn avrà un accosto per bettoline che riforniranno in futuro le navi "dual fuel" a Venezia. --



La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

La giunta ha approvato la convenzione del Crescent 2

Oltre 17 mila metri cubi di cemento tra la Vecchia Darsena e il Priamar

ELENA ROMANATO

ELENA ROMANATO SAVONA Approvata in giunta l' integrazione allo schema di convenzione urbanistica del Crescent2, necessaria per il rilascio del permesso a costruire da parte del Comune. Una volta che Orsa200 avrà depositato la fidejussione, Palazzo Sisto potrà rilasciare il permesso a costruire. L' integrazione della convenzione è legata alla ferrovia del porto che passa vicino all' area edificabile per cui doveva essere rilasciata una deroga dall' **Autorità portuale**. Inoltre state previsti interventi di mitigazione di eventuali rumori come barriere di protezione e insonorizzazione e barriere vegetali. «Per la città significherà completare la sistemazione di una porzione strategica di territorio - spiega il vice sindaco Massimo Arecco - concludendo la riqualificazione della Darsena. Con la tempistica prevista dalla convenzione, potranno essere incassati dall' amministrazione centinaia di migliaia di euro dagli oneri di urbanizzazione, da destinarsi ad importanti iniziative pubbliche. L' imprenditore dovrà altresì reperire, all' interno del comune di Savona, un numero di alloggi destinati all' edilizia economica popolare per un valore pari a circa 560 mila euro». Il Crescent 2 avrà 2 piani interrati e 6 piani fuori terra per un volume complessivo sarà pari di 17mila 600 metri cubi. Gli oneri di urbanizzazione previsti sono di circa 900 mila euro e permetteranno di fare interventi in città. «Siamo soddisfatti per il risultato ottenuto - prosegue il vicesindaco Arecco - frutto di un lungo e complesso lavoro, sviluppato di concerto con gli uffici. Come promesso, prima della scelta degli interventi a cui destinare le risorse, verrà avviato un confronto con tutti i consiglieri comunali e gli assessori per individuare le migliori modalità con cui utilizzare una così consistente massa di denaro pubblico». Inizialmente, invece, il Comune aveva previsto di utilizzare gli oneri di urbanizzazione per il recupero dell' ostello della fortezza, presso il baluardo di San Bernardo (800 mila euro). Poi Palazzo Sisto ha partecipato ad un bando pubblico per finanziare quel progetto e tra gli interventi si erano previsti la sistemazione a parco urbano della copertura della galleria **portuale** e del terreno circostante, il recupero del fossato di levante della fortezza e nuovi alberi lungo via Impastato . Ora si deciderà con i consiglieri. «Le decisioni collegiali- dicono Arecco e il sindaco Caprioglio - su un tema economico di tale entità, costituisca una novità per la nostra città e di questo ne siamo fieri». - © RIPRODUZIONE RISERVATA



Crescent 2 a Savona, approvato dalla giunta l' integrazione allo schema di convenzione urbanistica

Al termine del lungo e complesso iter istruttorio della pratica, che ha coinvolto, oltre al comune, gli altri enti competenti, una volta che il soggetto attuatore avrà fornito le richieste ed indispensabili garanzie fideiussorie, potrà essere rilasciato il permesso di costruzione

In occasione della giunta comune a Savona di questa mattina è stata approvata l' integrazione allo schema di convenzione urbanistica, così come integrato con gli ulteriori impegni vincolanti emersi in sede di istruttoria, volta al rilascio del permesso di costruire. A darne notizia sono il sindaco Ilaria Caprioglio ed il vice sindaco e assessore all' urbanistica, Massimo Arecco. Al termine del lungo e complesso iter istruttorio della pratica, che ha coinvolto, oltre al Comune di Savona, gli altri enti competenti (Regione Liguria, Soprintendenza, **Autorità di sistema portuale**), una volta che il soggetto attuatore (Società Orsa2000), avrà fornito le richieste ed indispensabili garanzie fideiussorie, potrà essere rilasciato il permesso di costruzione. "Per la città significherà completare la sistemazione di una porzione strategica di territorio, concludendo la riqualificazione della Darsena. Con la tempistica prevista dalla convenzione, potranno essere incassati dall' amministrazione comunale centinaia di migliaia di euro dagli oneri di urbanizzazione, da destinarsi ad importanti iniziative pubbliche. Il soggetto attuatore dovrà altresì reperire, all' interno del comune di Savona, un numero di alloggi destinati all' edilizia economica popolare per un valore pari a circa 560.000 euro" spiega Massimo Arecco. L' assessore all' urbanistica esprime "soddisfazione per il risultato ottenuto, frutto di un lungo e complesso lavoro, sviluppato di concerto con gli uffici. Come promesso tempo addietro, preliminarmente alla scelta degli interventi a cui destinare le predette risorse, verrà avviato un confronto con tutti i Consiglieri comunali e gli Assessori, allo scopo di individuare le migliori modalità con cui utilizzare, nel migliore dei modi, una così consistente massa di denaro pubblico". Al riguardo, affermano il sindaco ed il suo vice: "Riteniamo che una tale modalità procedurale, volta ad assumere decisioni in maniera collegiale, su un tema economico di tale entità, costituisca una novità per la nostra città, e di questo ne siamo particolarmente fieri".



I L processo

Cassazione sulla Torre Piloti Tre condanne da ridurre

Sul filone principale relativo al crollo provocato dalla Jolly Nero della Compagnia Messina la Corte Suprema considera meno pesanti le responsabilità della catena di comando della nave

di Giuseppe Filetto Non ci sarà un processo ex novo, ma va rifatto nella parte sanzionatoria. E il filone principale della Torre Piloti con la sentenza della Cassazione di ieri allunga ancora il dramma e la tragedia di 9 marittimi morti nell' incidente del 7 maggio 2013. Tant' è che la Suprema Corte ha disposto che siano riviste le pene ai tre condannati sia in primo grado che in secondo: al comandante della Jolly Nero Roberto Paoloni, al primo ufficiale Lorenzo Repetto e al direttore di macchina Franco Giammoro. Il 18 gennaio 2019 la Corte di Appello di Genova aveva condannato - ma riducendo seppure di poco le pene inflitte in primo grado nel maggio 2017 - Paoloni a 9 anni e 11 mesi, Repetto a 8 anni e sei mesi, Giammoro a 7 anni. Ma aveva assolto il pilota del porto, Antonio Anfossi (in primo grado condannato a 4 anni e 2 mesi), il terzo ufficiale Cristina Vaccaro e il comandante di armamento della Messina, Giampaolo Olmetti. La Cassazione adesso conferma queste tre assoluzioni e la condanna per la compagnia Messina al pagamento di un milione e 500 mila euro perché responsabile di illecito amministrativo relativo al comportamento del comandante. La Suprema

Corte con questa sentenza (sotto certi versi attesa), rinvia gli atti alla Corte d' Appello di Genova, ad una sezione diversa da quella che ha emesso la sentenza di secondo grado. «Questo processo implica una critica implicita all' impostazione del processo stesso - commenta a caldo l' avvocato Romano Raimondo, difensore di Paoloni -: i problemi della Torre Piloti e la sua collocazione erano stati individuati fin dall' inizio sia da me che dall' avvocato Pasquale Tonani che difende Repetto, ma il pm Walter Cotugno non ci aveva dato ascolto ». I due legali avevano presentato una memoria difensiva, con una relazione tecnica scritta da docenti dell' ateneo di Milano. D' altra parte, fin dall' indomani dell' abbattimento della struttura da parte della portacontainer della Compagnia Messina durante la manovra all' interno del porto di Genova, gli avvocati (fra i quali Paolo Costa che difende Giammoro) sostengono che la collocazione sia stata determinante. Hanno fatto il resto il processo- bis, appunto sulla costruzione a filo di banchina, che si è concluso poche settimane addietro. Sono state condannate 7 persone, fra cui l' ammiraglio Felicio Angrisano all' epoca della progettazione comandante della Capitaneria di Porto di Genova; Fabio Capocaccia, ex commissario del Consorzio Autonomo del Porto (Cap) e segretario generale durante la guida dell' **Autorità Portuale** di Genova di Giuliano Gallanti, dal 1996 al 2004; Angelo Spaggiari, strutturista, e Paolo Grimaldi, entrambi ex dirigenti del Cap; Ugo Tomasicchio, ex presidente della sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici; Mario Como, strutturista; Giovanni Lettich, della Corporazione Piloti. Assolti: Paolo Tallone, ufficiale della Capitaneria di Porto; Sergio Morini, della Corporazione Piloti; Gregorio Gavarone e Roberto Matzedda, entrambi della Rimorchiatori Riuniti. Pure l' ex funzionario del Cap, Edoardo Praino, è stato giudicato non colpevole. Con la sentenza di ieri, la Cassazione mette un sigillo sulla corresponsabilità e ciò riduce l' entità delle accuse per i condannati del filone principale. Anche se occorrerà leggere le motivazioni per capire di più. "La responsabilità della compagnia Messina è stata confermata, come il fatto che si è risparmiato in sicurezza a scapito delle vite delle persone - afferma Adele Chiello, la mamma di Giuseppe Tusa una delle vittime del crollo -. Gli anni di galera non mi interessano, la mia



battaglia è sempre stata quella di fare emergere le responsabilità di tutti. La Messina è stata condannata, diciamo che è ormai chiaro



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

lo schema: la società faceva partire le navi anche se non erano sicure, con una lunga scia di sangue". ©
RIPRODUZIONE RISERVATA

Torre piloti Genova: Cassazione, ridurre pene

Nove le vittime nello schianto del 2013

(ANSA) - GENOVA, 26 NOV - Pene da rideterminare per il comandante della Jolly Nero Roberto Paoloni, per il primo ufficiale della nave Lorenzo Repetto e per il direttore di macchina Franco Giammoro. Lo ha deciso la Cassazione, che ha rinviato gli atti alla corte d' appello di Genova, nell' ambito del processo sul crollo della Torre Piloti, avvenuto il 7 maggio 2013 nel porto di Genova quando il cargo Jolly Nero della compagnia Messina urtò in manovra l' edificio. Lo schianto causò la morte di nove persone. Paoloni in secondo grado era stato condannato a 9 anni e 11 mesi, Repetto a 8 anni e sei mesi, Giammoro a 7 anni. Secondo i legali, gli Ermellini hanno accolto le loro tesi per cui "ci furono delle corresponsabilità nell' incidente: dai progettisti che decisero la collocazione a filo banchina della struttura fino ai rimorchiatori che fecero uscire il cargo in retromarcia per sei chilometri. Per questo le pene andranno ridotte. Confermate le assoluzioni per il pilota Antonio Anfossi (che in primo grado era stato condannato a quattro anni e due mesi), per il comandante d' armamento Giampaolo Olmetti e per il terzo ufficiale Cristina Vaccaro. Confermata la condanna per la compagnia Messina al pagamento di un milione e 500 mila euro perché ritenuta responsabile di illecito amministrativo relativo al comportamento del comandante. (ANSA).



Genova24

Genova, Voltri

Crollo della Torre Piloti, la Cassazione: "Pene da ridurre per tre imputati"

Atti rinviati in corte d' appello. La mamma di Giuseppe Tusa: "Confermata la responsabilità della Messina, gli anni di galera non mi interessano"

Roma. Pene da rideterminare per il comandante della Jolly Nero Roberto Paoloni, per il primo ufficiale della nave Lorenzo Repetto e per il direttore di macchina Franco Giammoro. Lo ha deciso la Corte di Cassazione, che ha rinviato gli atti alla corte d' appello di **Genova**, nell' ambito del processo sul crollo della Torre Piloti, avvenuto il 7 maggio 2013 nel **porto di Genova** quando il cargo Jolly Nero della compagnia Messina urtò in manovra l' edificio. Lo schianto causò la morte di nove persone. Paoloni in appello era stato condannato a 9 anni e 11 mesi, Repetto a 8 anni e sei mesi, Giammoro a 7 anni. Confermate le assoluzioni per il pilota Antonio Anfossi (che in primo grado era stato condannato a quattro anni e due mesi), per il comandante d' armamento Giampaolo Olmetti e per il terzo ufficiale Cristina Vaccaro. Confermata la condanna per la compagnia Messina al pagamento di un milione e 500 mila euro perché ritenuta responsabile di illecito amministrativo relativo al comportamento del comandante. Secondo i legali degli imputati, gli Ermellini hanno accolto le loro tesi per cui "ci furono delle corresponsabilità nell' incidente: dai progettisti che decisero la collocazione a filo banchina della struttura fino ai rimorchiatori che fecero uscire il cargo in retromarcia per sei chilometri. Per questo le pene andranno ridotte. "La responsabilità della compagnia Messina è stata confermata - ha commentato Adele Chiello Tusa, mamma di Giuseppe Tusa una delle vittime - E' stato confermato che si è risparmiato in sicurezza a scapito delle vite delle persone". "Gli anni di galera non mi interessano - continua la donna grazie alla quale è partita l' inchiesta sui progettisti, collaudatori e datori di lavoro per dove la torre venne costruita - la mia battaglia è sempre stata quella di fare emergere le responsabilità di tutti". "Certo la Messina è stata condannata in quanto responsabile amministrativa, mentre Olmetti che era il responsabile della sicurezza è stato assolto. Ma diciamo che è ormai chiaro lo schema: la società faceva partire le navi anche se non erano sicure per il profitto e questo schema ha portato a una lunga scia di sangue. Ma se noi non li puniamo li lasciamo liberi di delinquere ancora"



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

vanno solo due unità

Crociere, i passeggeri tornano quelli del '93

A fine 2020, la Liguria avrà superato il Lazio per numero di croceristi. Non accadeva da anni, ma non c'è nulla da festeggiare. Il bilancio annuale dei passeggeri movimentati è di 309 mila in Liguria, e 224.100 in Lazio, secondo le stime della società di ricerca e consulenza Risposte Turismo. Per trovare numeri così bassi, bisogna tornare al 1993: 796 mila persone. L'Italia nell'insieme ha perso il 93,5% di passeggeri rispetto all'anno scorso. Msc era ripartita per prima con due navi, il 16 agosto, poi è scesa a una. Dal 16 agosto dichiara di avere imbarcato 25 mila passeggeri, con una «flessione» imprecisata negli ultimi mesi. Anche Costa ha ripreso, dopo l'estate, con due navi poi scese a una, per mini-crociere in partenza da Savona. «All'inizio superavamo i 1.000 passeggeri, poi ci siamo attestati su una media di 500», fa sapere la compagnia. Per il Pil nazionale, questa flessione nel settore significa una perdita di 925 milioni di euro, dovuta al venir meno del turismo croceristico: niente escursioni giornaliere, né pernottamenti in albergo prima e dopo l'imbarco. Con la totale chiusura di Venezia alle navi da crociera, il Veneto è stata la regione più colpita e, secondo Risposte Turismo, ha perso più di 200 milioni di euro, il 99,8% in meno rispetto all'anno prima. In Liguria si è registrato un -93%, pari a un mancato giro d'affari di 176,5 milioni. Nel suo rapporto "Italian Cruise Watch", Risposte Turismo sonda anche i pareri di 100 professionisti dell'industria delle crociere: la maggioranza ritiene che il numero di passeggeri tornerà a livelli pre-Covid nel 2023, il 40% avverte di poter resistere, a meno di cambiamenti, al massimo fino alla fine del 2021. Gli investimenti, però, ci sono. Quelli in programma dal 2021 al 2023, e individuati dal rapporto, superano i 510 milioni, il 200% in più del triennio precedente, e sono destinati a infrastrutture, terminal, dragaggi. Segnali di fiducia arrivano anche dagli ordini di nuove navi: 81 fino al 2022, di cui 22 assegnati a cantieri in Italia. Risalgono a prima della pandemia, ma sono stati mantenuti. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

FRANCESCO MARGIOCCO



I DANNI DEL COVID ALL' ECONOMIA

Cosa costa alla Liguria lo stop delle crociere

Solo l' indotto sul territorio è calato di 176 milioni Ma ci sono ottimi segnali per una ripresa immediata

Diego Pistacchi Quasi un miliardo di euro. È quanto perderà l' Italia a causa dello stop alle crociere che, di fatto, c' è stato. E una larghissima fetta di questo mancato guadagno è quello che peserà sul territorio ligure, ormai saldamente da anni il primo cluster regionale a livello italiano per numero di crocieristi. I dati emergono dalla presentazione dell' edizione 2020 di Italian Cruise Watch, il rapporto di ricerca di riferimento per tutti coloro che si occupano di crocieristica in Italia, avvenuta ieri nel corso di un evento online in diretta streaming che ha visto la partecipazione di alcuni dei principali protagonisti de settore. Un risultato pesantissimo che non ha quindi solo colpito direttamente le compagnie, ma anche l' indotto e quindi chi sul territorio vive grazie a questo turismo. La Liguria, come detto, pur essendo il punto di riferimento nazionale delle crociere, è la terza regione ad aver subito il contraccolpo più severo, "solo" 176,5 milioni di minori introiti dell' indotto rispetto a quanto preventivato sulla base delle prenotazioni già effettuate prima del Covid e poi cancellate. Peggio è andata al Veneto (-206 milioni) e al Lazio 925 milioni di euro. Escursioni (-336 milioni), shopping (-273 milioni), spese in bar e ristoranti, ma anche pernottamenti e spostamenti (-128 milioni) prima dell' imbarco e dopo lo sbarco. Soprattutto in quelli che sono gli home port delle compagnie, cosa che per esempio sono Genova e Savona per Msc e Costa, i veri punti di riferimento dell' intero mercato. Quindi anche il fatto che la Liguria abbia pagato un po' meno di altre regioni è persino un segnale di una migliore capacità di resilienza. Una mazzata, un' analisi pesantissima, dalla quale traspare tuttavia un po' di ottimismo. Perché come di consueto il report di Italian Cruise Watch guarda avanti, e scorge la luce in fondo al tunnel. Perché il mercato crocieristico sempre solo anestetizzato, ma è pronto a ripartire non appena ci sarà disco verde. Il riscontro arriva da un indicatore molto netto e intuitivo, soprattutto se raffrontato con altri settori dell' economia. Le compagnie di crociera si attendono un ritorno ai livelli pre Covid a partire dal 2023. Significa che, dando per scontato un 2021 ancora condizionato da una pandemia non debellata, solo l' anno successivo potrebbe risentire di una minore disponibilità economica dei clienti. Ma la spesa per le vacanze, e ancor più per le vacanze sulle navi, non saranno in fondo alla lista di chi non vede l' ora di uscire dal lockdown. La velocità con cui si tornerà a bordo è impressionante se solo si pensa che nel mondo, quest' anno, si sono imbarcati "solo" 6 milioni di crocieristi, l' 80 per cento in meno del 2019 (per il mercato italiano il calo è stato addirittura del 93% per le restrizioni assai maggiori imposte soprattutto in primavera), ma che questa cifra, quella che oggi sembra un quasi azzeramento del settore, era la norma prima del 2000. Ma i segnali di ottimismo non si rilevano solo dalle sensazioni delle compagnie, bensì dai fatti concreti, dagli investimenti fatti dai diversi protagonisti del settore. Talmente convinte di una pronta ripresa che è confermato addirittura un incremento degli investimenti da parte dei porti per interventi dedicati o a sup porto del comparto: per il triennio 2021-2023 Risposte Turismo ne ha mappati per oltre 510 milioni di euro, in crescita di oltre il 200% rispetto ai tre anni precedenti. E in cima alla lista ci sono i porti di La Spezia e Genova. Segnali di fiducia giungono anche dal mantenimento nel mondo di tutti gli ordini di nuove navi effettuati prima della pandemia, 81 fino al 2022 di cui ben 22 assegnati a cantieri presenti in Italia, numero





Il Giornale del Piemonte e della Liguria

Genova, Voltri

che sale a 44 estendendo il periodo al 2025. Inoltre, nonostante la particolare congiuntura, circa il 90% degli intervistati (circa 100 professionisti attivi con ruoli apicali e lunga esperienza nella cruise industry italiana tra compagnie crocieristiche, **Autorità di Sistema** Portuale, società di gestione terminal, agenzie di viaggio, agenzie marittime, tour operator e molti altri ancora) non pensa di uscire dal settore crocieristico e, anzi, più della metà ha in programma investimenti per rafforzare la propria posizione alla ripartenza. L'indagine ha evidenziato infine come, secondo l'80% del campione, nell'immediato futuro sarà possibile un ritorno alla progettazione di navi più piccole per stazza e, quindi, capacità di passeggeri, e un'ancor maggiore concentrazione tra gli operatori sul mercato. «Non è certo una novità constatare la rilevanza della crocieristica in termini di contributo alla più generale economia del paese - ha dichiarato Francesco di Cesare, Presidente Risposte Turismo. Ma è in un anno in cui il traffico delle navi è quasi del tutto scomparso che emerge in tutta evidenza quanto questo fenomeno abbia contribuito, e tornerà a farlo, a creare economia ed occupazione non solo per chi ha un posto centrale nella sua filiera ma anche per molti altri operatori ed aziende del turismo».

Risposte Turismo: 2020, causa Covid in Liguria -176,5 mln entrate da crocerismo

Per l' economia italiana il mancato contributo è 925 mln

925 milioni di euro. È l' ammontare del mancato contributo del turismo croceristico all' economia italiana nel 2020 a causa del Covid-19 secondo le stime di Risposte Turismo , società di ricerca e consulenza nella macro-industria turistica da anni punto di riferimento nello studio e analisi del mondo delle crociere. Il dato è emerso durante la presentazione dell' edizione 2020 di Italian Cruise Watch , il rapporto di ricerca di riferimento per tutti coloro che si occupano di crocieristica in Italia, avvenuta oggi nel corso di un evento online in diretta streaming che ha visto la partecipazione di alcuni dei principali protagonisti della crocieristica nel nostro Paese. Tale valore, riferito alle sole spese dei crocieristi in escursioni (organizzate o indipendenti, a fine anno saranno circa 2,7 milioni in meno rispetto alle previsioni), shopping, ristorazione e altri consumi di tipo turistico a terra, oltre a pernottamenti a terra pre e post viaggio (circa 1,3 milioni in meno rispetto ai numeri attesi) e giornate di vacanza pre e post croise, è dovuto alla fortissima contrazione del traffico crocieristico atteso a fine anno. L' Italian Cruise Watch contiene un' analisi approfondita e puntuale del contesto crocieristico internazionale e dell' andamento del traffico negli scali italiani. Secondo il report di Risposte Turismo, il 2020 si chiuderà con un totale di 796.800 passeggeri movimentati nei porti italiani tra imbarchi, sbarchi e transiti (-93,5% sul 2019), un dato che riporta la movimentazione passeggeri ai valori del 1993. Su scala globale, secondo le prime inedite stime contenute all' interno di Italian Cruise Watch, il 2020 potrebbe chiudersi con circa 6 milioni di turisti crocieristi a bordo (-80% sul 2019) tornando a valori che non si registravano da prima degli anni 2000. Tornando al mancato contributo del turismo crocieristico all' economia italiana a fine 2020, le attività ricreative, culturali e di intrattenimento collegate alle escursioni a terra (-336 milioni di euro rispetto a quanto previsto), lo shopping nei negozi delle città (-273 milioni di euro) e le spese per i trasporti locali (-128 milioni di euro) saranno le aree che risentiranno maggiormente a fine anno del crollo dei traffici. Il nuovo report di ricerca presentato oggi da Francesco di Cesare, presidente di Risposte Turismo, contiene anche la stima regionale di tale mancato contributo. Secondo il report di ricerca il Veneto sarà la regione più impattata (206 milioni di euro il mancato contributo), seguita da Lazio (-204,6 milioni di euro rispetto a quanto atteso quest' anno), Liguria (-176,5 milioni di euro) , Campania (-120 milioni di euro) e Sicilia (-65 milioni di euro). «Non è certo una novità - ha dichiarato Francesco di Cesare - constatare la rilevanza della crocieristica in termini di contributo alla più generale economia del paese. Ma è in un anno in cui il traffico delle navi è quasi del tutto scomparso che emerge in tutta evidenza quanto questo fenomeno abbia contribuito, e tornerà a farlo, a creare economia ed occupazione non solo per chi ha un posto centrale nella sua filiera ma anche per molti altri operatori ed aziende del turismo» Italian Cruise Watch 2020 evidenzia importanti segnali di ottimismo per il futuro della crocieristica in Italia , un segmento che, sin dalla sua nascita, aveva registrato quasi esclusivamente tassi di crescita. Tra questi, per esempio, l' incremento degli investimenti da parte dei porti per interventi dedicati o a supporto del comparto: per il triennio 2021-2023 Risposte Turismo ne ha mappati per oltre 510 milioni di euro, in crescita di oltre il 200% rispetto ai tre anni precedenti. Investimenti destinati principalmente alle infrastrutture, ai terminal, e ai dragaggi e trainati soprattutto dalle realtà di Messina, La Spezia, Taranto, Ancona, Genova, Savona, Salerno, Ravenna, Palermo, Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle (460 milioni di euro complessivi). Italian Cruise Watch 2020 contiene anche i risultati di





BizJournal Liguria

Genova, Voltri

ruoli apicali e lunga esperienza nella cruise industry italiana (compagnie crocieristiche, **Autorità di Sistema Portuale**, società di gestione terminal, agenzie di viaggio, agenzie marittime, tour operator e molti altri ancora). L'indagine, realizzata attraverso la somministrazione di un questionario a risposte chiuse e aperte, offre una visione positiva sulle prospettive della crocieristica, in particolare in Italia ma non solo, nelle sue diverse componenti di traffico, investimenti e competizione. Secondo la maggioranza delle risposte, che includono anche quelle dei rappresentanti di compagnie, il movimento passeggeri nei porti crocieristici italiani tornerà a livello pre-Covid dal 2023. Segnali di fiducia giungono anche dal mantenimento nel mondo di tutti gli ordini di nuove navi effettuati prima della pandemia, 81 fino al 2022 di cui ben 22 assegnati a cantieri presenti in Italia, numero che sale a 44 estendendo il periodo al 2025. Inoltre, nonostante la particolare congiuntura, circa il 90% degli intervistati non pensa di uscire dal settore crocieristico e, anzi, più della metà ha in programma investimenti per rafforzare la propria posizione alla ripartenza. L'indagine ha evidenziato infine come, secondo l'80% del campione, nell'immediato futuro sarà possibile un ritorno alla progettazione di navi più piccole per stazza e, quindi, capacità di passeggeri, e un'ancor maggiore concentrazione tra gli operatori sul mercato. «Così come fatto in passato - ha concluso di Cesare - anche questa volta la crocieristica saprà riprendersi e riavviare un ciclo di crescita, tanto nel mondo quanto in Italia. A differenza delle altre volte, però, non va persa l'occasione rappresentata da questa indesiderata battuta d'arresto per ripensare al comparto, ai nuovi equilibri che dovranno stabilirsi, alle priorità da individuare e condividere. Serve una nuova pianificazione strategica - per le compagnie, per i porti, per le destinazioni, per gli altri operatori - per migliorare ulteriormente lo scenario del comparto e rendere ancor più solide le basi su cui costruire i risultati a venire». La versione integrale del report Italian Cruise Watch 2020 e la registrazione dell'evento odierno saranno disponibili sul sito di Risposte Turismo da lunedì 30 novembre.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

La competizione con Marsiglia e Barcellona per distribuire il carburante

Rifornimenti di gas naturale Bucci vuole stringere i tempi Genova o Savona le ipotesi

SI.GAL.

il retroscena Due ipotesi, entrambe complicate. Il Comune di Genova però tira dritto e in tempi brevi vuole annunciare il luogo in cui sorgerà il deposito di Gnl che servirà i porti del capoluogo e di Savona-Vado. Marco Bucci è deciso: «La questione va risolta» ha detto perentorio ai suoi. La partita viene giocata anche dall' Autorità di sistema portuale e dalla Regione. Il gas naturale liquefatto è il carburante delle grandi navi, non solo da crociera, ma ormai anche delle mega portacontainer. La realizzazione di un deposito tra i moli del principale porto italiano è giudicata una priorità. E così ora la scelta è a un bivio. Il deposito di gas naturale liquefatto potrebbe sorgere nelle aree dei Messini. Il ragionamento è semplice: quella parte dello scalo di Sampierdarena è già stata individuata come sede per la costruzione dei depositi chimici di Pir, il gruppo degli Ottolenghi che sta cercando di ricollocarsi dall' attuale sede di Multedo. Sarebbe sempre l' azienda di Ravenna a realizzare la nuova struttura dedicata al gas. L' area su cui dovrebbero sorgere i depositi chimici è di 120 mila metri quadrati, uno spazio molto ampio e non ci sarebbero difficoltà a inserire anche il nuovo prodotto.

La trattativa con il gruppo Messina è però ancora in corso: in ballo c' è la cessione delle aree che la famiglia genovese ha in concessione. Se l' operazione andrà in porto, lo spazio per il terminal si ridurrebbe di un terzo, quasi a riportare la situazione in un colpo solo a quasi 25 anni fa. E Messina senza contropartita difficilmente lascerà quelle aree: si tratterà sul prezzo insomma. La revoca della concessione non è una strada percorribile, considerando anche che pochi giorni fa la famiglia genovese ha riportato una vittoria sull' Autorità portuale per una storia di 15 anni fa relativa ad alcune gru che dovevano essere spostate a carico di Palazzo San Giorgio. Messina lamenta che il ritardo di 4 anni ha causato un mancato guadagno e la Cassazione ha cassato la sentenza della Corte d' Appello. Ma più che il fatto specifico questo dimostra che il gruppo genovese è particolarmente agguerrito sul fronte dei tribunali e non cederà a cuor leggero senza contropartita. Gli sherpa stanno lavorando per trovare una soluzione e portare a Sampierdarena anche il Gnl. Rimane sempre in pista, come opzione di riserva, l' area dell' ex carbonile dell' Enel, sotto la Lanterna. L' ipotesi è ancora viva formalmente, anche se su quelle aree c' è l' interesse (fortissimo) di Spinelli, del Sech e del consorzio Bettolo. L' altra soluzione per realizzare i depositi di gas è spostare il mirino su Vado. Il progetto prevede la realizzazione della struttura nel nuovo terminal container, in testata, così da non intralciare il lavoro di carico e scarico delle merci. Anche questa opzione va avanti, ma le cifre dell' investimento sono alte. Gli operatori che gestiscono la nuova banchina, i cinesi di Cosco e i danesi del gruppo Maersk, non sarebbero poi così favorevoli. Poco tempo fa è avvenuto il primo rifornimento di gas su una nave di Costa Crociere nel porto della Spezia. Il mercato sta accelerando e al momento il Gnl viene fornito dalle strutture di Marsiglia e Barcellona anche alle navi italiane. Quello di Spezia è stato un test e tutto è andato bene. Ora per il salto di qualità serve una struttura sui moli. --Si.Gal.



L' intervista Siamo al centro del Mediterraneo, con un grande porto, e anche questo può essere declinato sul fronte dei saperi Vogliamo essere al fianco del territorio, ma fare anche leva su questo per crescere

Delfino "Più aperti e attrattivi così proseguiremo la corsa"

di Massimo Minella «Io ci credo». Federico Delfino spiega di credere a un' università di **Genova** attrattiva, in grado di accogliere sempre più studenti, invece di vederli partire verso altre destinazioni. «Possiamo farcela - aggiunge - facendo leva sui nostri punti di forza che sono le competenze, ma anche una posizione geografica fondamentale. Siamo al centro del Mediterraneo, con un grande **porto**, e anche questo può essere declinato sul fronte dei saperi». Delfino ha quasi completato la governance dell' ateneo, con vicario, prorettori, delegati e, sul fronte amministrativo, direttore generale. Quasi tutti declinati al femminile. Avanti di questo passo, i docenti uomini dovranno chiedere le quote azzurre, rettore Delfino... «Non mi sono mosso sulle quote di genere, ma sulle capacità delle persone. Forse però riuscirò a riequilibrare il confronto con le prossime due nomine. Devo ancora scegliere i prorettori delle aree internazionalizzazione e area medica, vediamo». **Siamo comunque di fronte a novità molto significative, non trova?** «Sì, ma mi piace leggere questo dal punto di vista strategico: ho ad esempio scelto un prorettore alla Sostenibilità, tema che prima era una delega. E poi ho diviso la Ricerca, fra pura e applicata, creando il trasferimento tecnologico. Quanto alle persone, ho avuto la fortuna nei mesi di campagna elettorale di confrontarmi con tanta gente. Mi sono fatto delle idee e quando ho dovuto scegliere ho puntato su chi a mio avviso poteva avere le attitudini giuste. Ho fatto una scelta di merito, quindi, e non di genere». **E adesso, come imposterete il vostro lavoro?** «Abbiamo già iniziato con l' obiettivo di essere sempre più aperti e attrattivi. Vogliamo essere al fianco del territorio, ma fare anche leva su questo per crescere».

Come? «Vede, **Genova** ha una posizione strategica unica, ha un grande **porto**, sono elementi su cui anche un' università deve riflettere. Lo facciamo già, ma forse non ci si pensa mai a sufficienza. Sono sicuro che possono svilupparsi iniziative interessanti». Sul tema strategico lei insiste sulla sostenibilità. Ha scelto una prorettrice, Adriana Del Borghi, associata di Teoria dello sviluppo dei processi chimici a Ingegneria. **Come intende muoversi?** «Faccio una riflessione molto semplice e dolorosa: è stata la pandemia a ricordarci quanto il tema della sostenibilità appartenga a tutti noi, nessuno escluso. Ritengo che un argomento come questo debba essere prioritario nel mandato che ci attende. Ma insieme alla sostenibilità indicherei anche un altro settore fondamentale, che è quello della tecnologia». Spesso sono stati in contrasto, sostenibilità e tecnologia... «Proprio così. Sono stati sempre su fronti opposti, ma oggi abbiamo finalmente l' occasione di avere una tecnologia che diventa amica dell' ambiente. L' impiego a livello industriale di nuove tecnologie



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

ha consentito l' abbattimento di emissioni nocive e più in generale il miglioramento dell' ambiente esterno. Su questo dobbiamo fare leva tutti quanti, ovviamente anche la nostra università dev' essere in prima fila su questo fronte». **Sostenibilità, tecnologia...è vero quello che dicono, cioè che lei vuole replicare il modello del campus di Savona sull' università di Genova?** «Ragioniamo su spazi e ambiti differenti, ma è un dato di fatto che a Savona abbiamo sperimentato molte soluzioni a basso impatto, ragionato su nuove tecnologie, sviluppato progetti sostenibili. Diciamo che Savona è stata una bella palestra. Noi ora proseguiamo sulla nostra strada, facendo leva sulle elevate competenze dell' ateneo. Ci sono tutte, facciamo in modo che lo sappia sempre di più». © RIPRODUZIONE RISERVATA

Shipping Italy

Genova, Voltri

(VIDEO) Signorini: "Il mio bilancio di fine mandato". Da Psa-Sech alla Culmv passando per Calata Gadda

La maggiore soddisfazione professionale al termine dei primi quattro anni al vertice dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale** è "quella di essere riuscito a valorizzare quasi tutti gli spazi demaniali", il più grosso rammarico "è non vedere ancora pienamente i frutti dell' enorme sforzo che abbiamo fatto sulla macchina delle opere pubbliche". Con queste parole si apre l' intervista di fine mandato che Paolo Emilio Signorini ha concesso a SHIPPING ITALY è nella quale parla della fusione Psa - Sech, di gigantismo navale in entrambe gli scali che presiede, del terminal che Costa Crociere vorrebbe realizzare a Calata Gadda, del piano di risanamento della Culmv, di autoproduzione, di spazi contesi in banchina e di come l' emergenza Covid possa stravolgere alcuni piani d' impresa in porto. A proposito dell' operazione Psa - Sech ha detto che "farà scuola per le tante implicazioni che ha presentato e che presenta" e che l' AdSP "ha adottato una decisione che funzionerà da apripista nella portualità non solo italiana". A proposito di Genova e Savona e delle difformità più volte segnalate da vari stakeholder fra i due scali in termini di regole in termini di lavoro in banchina, concessioni, autoproduzione e altro, il presidente ha detto: "Ereditiamo storicamente situazioni diverse nei singoli porti e non mi pare che questo fenomeno debba essere condannato più di tanto. I porti italiani esistono da diversi secoli e non si può pretendere che siano uniformi in tutto e per tutto. Sarei anche favorevole a mantenere una certa diversità e flessibilità perché a seconda delle situazioni è giusto assecondare condizioni diverse". Per i prossimi anni dice di non aspettarsi nuovi fronti particolarmente caldi in banchina fra i terminalisti "La situazione è abbastanza tranquilla e non prevedo grandi decisioni in vista. Gli operatori possono però proporre dei cambiamenti di scenario, ad esempio per reagire al Covid o perché potrebbero esserci altre operazioni di concentrazione ma abbiamo dato prova di saperci muovere piuttosto bene su questo fronte". Durante questi quattro anni di mandato si è poi assistito a una trasformazione epocale dei player attivi in banchina: "Oramai possiamo dire che tutte le principali famiglie storiche dello shipping di Genova e Savona hanno avviato contatti più o meno stabili con global player di livello mondiale. Questi quattro anni hanno sancito definitivamente questo fenomeno". A proposito del terminal promosso da Costa Crociere a Calata Gadda il presidente Signorini ha spiegato che "l' invito di port authority, Comune di Genova e Regione Liguria" è quello di accordarsi con Msc per operare congiuntamente a Stazioni Marittime e all' Hennebique. Se questa soluzione non fosse perseguibile si dice disponibile a "continuare a esplorare la possibilità di accontentarli entrambe separatamente". Ad oggi scommete sulla possibilità che questa intesa possa essere trovata. L' ultima domanda dell' intervista di fine mandato riguarda la riorganizzazione e il risanamento finanziario della Culmv. "Sono a favore del mantenimento della Compagnia Unica come una realtà autonoma come è oggi" ha detto Signorini, concludendo così: "Non credo che dobbiamo per forza avere un approccio assolutista per cui l' anno prossimo o fra due anni non ci sarà un anno che si debba mettere con un intervento correttivo. Penso che, come sarà quest' anno e sicuramente anche il prossimo, non avremo più disavanzi significativi e questo è già un unto positivo".



La maggiore soddisfazione professionale al termine dei primi quattro anni al vertice dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale** è "quella di essere riuscito a valorizzare quasi tutti gli spazi demaniali", il più grosso rammarico "è non vedere ancora pienamente i

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

inquinamento acustico tra città e banchine

Porto e rumori, la Procura si arrende E c'è chi si oppone all' archiviazione

Gli sforamenti risultano, ma la magistratura non è riuscita a individuare i responsabili L' autore dell' esposto di due anni fa ha cambiato casa ma continua la sua battaglia

SONDRA COGGIO

La Spezia Il rumore c'è. È forte, a volte insostenibile. E quello prodotto «dalle sole infrastrutture stradali, ferroviarie e portuali, escluso l' apporto delle auto in transito, supera al Canaletto il valore limite di legge più alto attualmente previsto». Lo ha certificato Arpal. La Procura, però, non è riuscita a stabilire una responsabilità precisa, tanto che ha chiesto l' archiviazione dell' esposto depositato due anni fa dall' ingegner Vittorio Gasparini, esasperato per le notti in bianco. Il professionista, che nel frattempo ha gettato la spugna e ha cambiato casa, ha firmato un atto di opposizione all' archiviazione. Toccherà pertanto al giudice per le indagini preliminari, Fabrizio Garofalo, prendere la decisione che riterrà più equilibrata. Andare avanti o riporre tutto in un cassetto. Il nodo verrà sciolto il 17 febbraio, in camera di consiglio, dopo che il magistrato avrà valutato le motivazioni del procuratore Monica Burani e quelle di Gasparini. Un **porto** come quello spezzino, in mezzo alla città, non può che comportare una convivenza difficilissima. Le banchine continuano a crescere, con le case alle spalle. E quello che era il mare del passato, con le palafitte e le barchette, gli stabilimenti balneari e il trenino che portava al mare, è un sogno confinato al passato. Le scelte fatte a suo tempo - portualità, cantieristica e militare - sono irreversibili. E indubbiamente hanno portato pro e contro. Andando a ritroso ai primi anni Duemila, l' allora procuratore Rodolfo Attinà aveva disposto il sequestro, la notte, dei carrelli elevatori e dei mezzi rumorosi. Una provocazione, mirata a dare voce ai cittadini, stremati. In quei giorni convulsi, il sequestro non era stato convalidato. E in Comune si era consumato lo strappo fra l' allora assessore all' ambiente Marco Grondacci e il resto dell' amministrazione, che aveva supportato le proteste del **porto**. Sotto il profilo dei rumori non si erano fatti grandi passi in avanti. Al di là dei soliti impegni sulle barriere, sui cicalini e sul riordino dei criteri di accesso ed uscita dai moli, la storia è andata avanti come prima. Tanto che Arpal ha condotto ripetute campagne di rilievo. E ogni volta sono stati «evidenziati sforamenti», ma sempre «imputabili a più fattori concomitanti, compreso il traffico». E ogni volta, attraverso i suoi presidenti, il **porto** ha sempre risposto di essere impegnato per «un **porto** green». Le cronache del 2000 e del 2010 sono sovrapponibili a quelle attuali. Abitanti che protestano, dati che confermano il problema. E una sostanziale «resa» delle istituzioni, di fronte alla «molteplicità delle fonti del rumore». Più colpevoli, nessun colpevole. L' equazione sembra essere questa, in quanto la giustizia ha necessità di dare un nome ed un cognome, per attribuire un reato. E questo è un problema che ricorre in tante vertenze ambientali, in cui si accerta una criticità, ma non si arriva ad attribuirne la responsabilità. Come nel caso della mancata prevenzione dei danni derivanti dall' esposizione all' amianto o delle bonifiche ambientali mai fatte, nonostante la presenza certificata di inquinanti. Gasparini è affiancato dall' avvocatessa Valentina Antonini e dal giurista ambientale Marco Grondacci. Si appellerà al giudice perché non archivi, a fronte del persistere storico di una problematica molto seria, complessa ma irrisolta. Con tutti i disagi che l' inquinamento acustico comporta, per la salute umana. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Ufficio tecnico dell'Authority: pubblicata la graduatoria

L. IV

Publicata la graduatoria della selezione pubblica per individuare il nuovo dirigente dell' ufficio tecnico e della pianificazione strutturale dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale. A ottenere più punteggio nelle prove è Mirko Leonardi, ingegnere civile, già dirigente del Comune di Firenze per quel che riguarda l' area del servizio rifiuti, igiene pubblica, ambiente, giardini, aree verdi, lavori pubblici e manutenzioni. Leonardi ha ottenuto un punteggio di 72,4, risultato dato dalla somma della sua esperienza da dirigente, dal titolo di studio e ovviamente dalle prove svolte. Nella graduatoria finale di merito supera anche l' ingegnere Davide Vetrata, già funzionario quadro dell' Authority proprio in ambito tecnico, che ottiene 68,5 punti. In graduatoria anche Davide Sciutto, Benedetto Maggio, Gianfranco Boninsegni e Alfonso Ratti. --l. iv© RIPRODUZIONE RISERVATA.



l' assessore bruschi

«Nessun parcheggio di camion nell' area dell' ex simposio»

L.B.+

carrara«Nessuno ha mai pensato, tanto meno parlato, di un parcheggio di camion nell' area ex simposio. Nessuno ha generato caos, se non chi fa proclami senza senso: è paradossale essere accusati di cose che per noi non sono nemmeno contemplabili, nella gestione di un territorio»: l' assessore Maurizio Bruschi smentisce ancora una volta le false notizie circolate negli ultimi giorni sul futuro della zona compresa tra la foce del Lavello e quella del Carrione. «L' area ex simposio è un' area di valenza strategica per la città, un affaccio a mare disponibile per realizzare un parco pubblico attraverso concorsi di progettazione. In questo senso si è mossa l' amministrazione, come dimostra l' accordo siglato nero su bianco con Regione e **Autorità portuale** che infatti prevede tra la foce del Carrione e quella del Lavello un parco pubblico sul mare» ribadisce. Bruschi passa poi al contrattacco: «In una circostanza come questa, sentire una certa politica che fa affermazioni del genere è avvilente. Sugli ecomostri, ad esempio, si farebbe bene a tenere a mente la sequenza di aree abbandonate e degradate di cui è cosparsa la città e su cui questa amministrazione sta impiegando forze e risorse nel tentativo di farle tornare luoghi civili». --



Il Tirreno

Livorno

sviluppo

Il Comune alla guida della rete per l' unione tra città e porto

Livorno è entrata a far parte della giunta di governo dell' associazione internazionale che punta al rafforzamento dei legami con lo scalo

A fine ottobre si sono svolte le elezioni per la nomina del nuovo presidente e della nuova giunta dell' associazione scientifica internazionale Rete per il rafforzamento della relazione fra porti e città che riunisce i porti, le città, le università e gli istituti di ricerca rappresentativi dell' area del Mediterraneo e dell' America Latina. Le elezioni hanno avuto come risultato l' ingresso del Comune di Livorno nella giunta di governo dell' associazione. A guidare il nuovo assetto dell' associazione internazionale, oltre al Comune di Livorno rappresentato dal sindaco Luca Salvetti e dall' assessora al porto e all' integrazione città porto Barbara Bonciani, ci sono la presidente dell' **Autorità portuale** della Bahía de Cadiz Teòfila Martinez, Roberto Converti Università Uade di Buenos Aires, Luisa Salguiero, sindaca del Comune di Matosinhos in Portogallo, Manuel Arana Puertos del Estado, Madrid, Joan Coldecarrera, Università Uca Montevideo, Pietro Spirito, presidente dell' **Autorità portuale** del mar tirreno centrale e Miguel Antonio Moniz da Costa, Presidente del consiglio di amministrazione del porto di Acores, Portogallo. Il Comune di Livorno, nel 2019, ha aderito come socio collaboratore all' associazione Rete creando il nodo avanzato di Livorno, centro operativo locale di interesse nazionale e internazionale finalizzato a rafforzare la relazione fra città e comunità. «Il primo risultato di questa unione in ambito ambientale - scrive il Comune in una nota - è arrivato il 20 gennaio 2020 con la firma del Livorno blue agreement, accordo volontario siglato da Comune di Livorno, Capitaneria di Porto e principali gruppi armatoriali presenti a Livorno per la mitigazione dell' inquinamento ambientale derivante dal traffico navale. Il processo di rafforzamento della relazione fra città e comunità **portuale** ha permesso altresì di attivare importanti strumenti di governo, come la cabina di regia città-porto nella quale sono state affrontate questioni importanti afferenti la gestione degli effetti della pandemia sanitaria sul tessuto economico e sociale del territorio e il tema della salvaguardia del lavoro, lo strumento del Recovery plan per lo sviluppo della città e del porto». A fronte di questo impegno, Livorno è stata scelta dall' associazione internazionale come sede privilegiata in cui portare il 33° meeting internazionale sulle città di porto che si è svolto lo scorso ottobre e che ha visto dedicare anche il numero 40 della rivista Portus Portrait alla città di Livorno. --



Il Tirreno

Livorno

soldi dal ministero

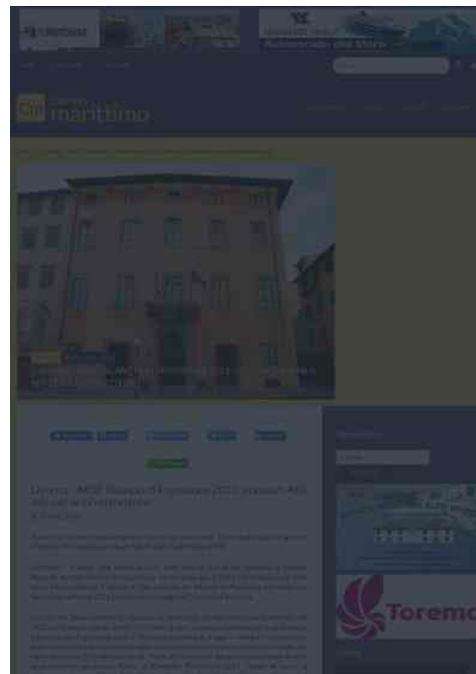
Interporto Vespucci due progetti finanziati con oltre 3 milioni

collesalvetti Interporto toscano ricorda che sono stati di recente finanziati dal ministero delle infrastrutture e dei trasporti due progetti. Il primo riguarda la realizzazione di un' area di sosta sicura per mezzi pesanti chiamata Truck village, il secondo è relativo alla realizzazione di una area di sosta per veicoli refrigerati con servizi ed impianto di produzione di energia. «È stato infatti sottoscritto in questi giorni - si legge in una nota della società interporto - da parte del Ministro De Micheli il decreto che assegna al Vespucci un contributo di oltre 3 milioni destinato a coprire il 50% della spesa necessaria alla realizzazione di due nuove opere destinate al servizio dei trasportatori e dei loro mezzi volte, da una parte, a razionalizzare le soste finalizzate alle operazioni di imbarco e sbarco e dall' altra alla creazione di una grande area di sosta sicura per i mezzi in entrata ed in uscita dal **Porto di Livorno**». Il Truck village si estenderà su un' area di circa 40mila metri quadrati, in prossimità dello svincolo FiPiLi e sarà dotato di 276 stalli camion, con servizi di diurno, controllo accessi, lavaggio, stazione rifornimento, foresteria e bar/ristorante. «Il nuovo servizio - prosegue la nota - va incontro alle esigenze di parcheggio particolarmente sentite sia nell' area portuale di **Livorno** e che sulla città». L' altro servizio è costituito da una nuova area parcheggio con 35 stalli corredati di colonnine elettriche destinate ai mezzi refrigerati, che sarà realizzata vicino al nuovo impianto per merci surgelate (attualmente in costruzione) ed ai magazzini del fresco, «andando ad aggiungersi come un nuovo servizio in quello che oramai di delinea come un vero e proprio Cold village». Il progetto prevede infine la costruzione di un impianto per la produzione di energia, sia con l' installazione di un nuovo impianto fotovoltaico che sarà collocato sul tetto del nuovo magazzino, sia con un moderno impianto di rigenerazione (produzione di energia elettrica, termica e frigorifera per attività industriale). «E vedrà il Vespucci raggiungere una produzione pari al 37% dell' intero fabbisogno energetico del sito - conclude la nota - Tempi rapidi per la realizzazione, già a gennaio si prevede la gara d' appalto». --



Livorno - AdSP Bilancio di Previsione 2021: stanziati 468 mln per le infrastrutture

27 Nov, 2020 Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale - il Comitato di gestio approva il bilancio di Previsione per l' esercizio finanziario dell' anno 2021. **LIVORNO** - In tutto 468 milioni di euro, tante sono le risorse che l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha stanziato per il 2021 a lla realizzazione delle opere infrastrutturali . È questo il dato saliente del Bilancio di Previsione per l' esercizio finanziario dell' anno 2021 approvato quest' oggi dal Comitato di Gestione. Un dato che diventa ancora più rilevante se raffrontato all' entità delle risorse stanziato nel 2020 per lo stesso tipo di attività: 24 milioni di euro, ovvero un ventesimo di quanto messo a bilancio per il prossimo anno. L' intervento previsto di maggior valore è rappresentato dalla realizzazione della prima fase della Darsena Europa, con riferimento in particolare alle opere marittime (375 milioni di euro). Tra gli altri interventi appaiono inoltre degni di nota: la costruzione del nuovo Punto di Controllo Frontaliero (12,5 milioni di euro), la manutenzione straordinaria della diga curvilinea (33 mln); la riqualificazione del **porto** di Capraia in prossimità dell' Anghiale (850 mila euro); la Resezione del Pontile 13 e il riprofilamento del Canale di Accesso alla Darsena Toscana (prima fase, 1,5 mln); un primo intervento nell' ambito Bellana rivolto alla nautica sportiva (1 mln); la realizzazione di un ulteriore tratto di banchina a -18 metri di profondità in prosecuzione del profilo della Darsena Nord del **Porto** di Piombino (33 mln); la progettazione della nuova Stazione Marittima del **porto** di Portoferraio (200 mila euro) e il dragaggio aree a mare del **porto** della Chiusa di Piombino (2,5 mln). 'Forti del lavoro sinora svolto, i porti del Sistema hanno oggi davanti a sé importanti opportunità di crescita» ha dichiarato il presidente Corsini. 'Si sta portando a termine un percorso di progressiva armonizzazione del Sistema e di sviluppo che vede per i prossimi anni il completamento di alcuni dei più importanti obiettivi sistemici di pianificazione e la realizzazione di tante opere grandi e piccole che porteranno altrettanto lavoro a una popolazione tanto provata dalla crisi pandemica'. Il Bilancio di Previsione, illustrato dal dirigente amministrativo Simone Gagliani, presenta un disavanzo di esercizio di 15 milioni di euro per i numerosi investimenti in conto capitale. Si tratta di un disavanzo che trova copertura mediante utilizzo per lo stesso importo dell' avanzo di amministrazione presunto al 31 dicembre 2020 che è pari a 93,1 milioni di euro, di cui 60,6 milioni di euro disponibili. Ferma restando la difficile situazione congiunturale ancora in corso, nel 2021 l' AdSP conta di incamerare quasi 20 milioni di euro dall' applicazione delle tasse portuali e di quelli di ancoraggio, e oltre 11 milioni di euro derivanti dal pagamento dei canoni concessori. 'Si tratta di un bilancio di previsione costruito al fine di consentire all' Autorità di Sistema Portuale di affrontare le sfide contingenti attuali, con l' obiettivo di continuare ed accelerare il processo di ammodernamento dei porti', ha aggiunto Corsini, a cui preme sottolineare, inoltre, gli sforzi sostenuti dall' Ente nel corso del 2020. Con l' avanzo di amministrazione, in sede di assestamento al bilancio di previsione 2020, sono state compensate minori entrate da canoni demaniali per un importo pari ad 3 milioni di euro: 'La volontà dell' Amministrazione - ha sottolineato Corsini - è quella di sostenere il più possibile i terminalisti che hanno subito riduzioni di fatturato a causa dell' emergenza Covid-19, in applicazione dell' art. 199 del D.L. 34/2020. Per il 2021 sono state accantonate risorse adeguate sulla base delle norme e indicazioni ministeriali che saranno presto formalizzate anche alla luce del recente esame congiunto in sede di Conferenza Nazionale delle AdSP'. L' AdSP ha infine stanziato in bilancio a favore delle imprese portuali (art.16) e all' Agenzia per il Lavoro in **Porto** (art.17) 2,5 milioni di euro a copertura delle risorse da





Corriere Marittimo

Livorno

ai sensi del citato art. 199 per ogni turno di mancato avviamento in più rispetto al 2019 causato dall' emergenza Covid (90 euro a turno) Numero massimo autorizzazioni operazioni e servizi portuali Nel corso della seduta il Comitato di Gestione ha anche espresso parere favorevole alla determinazione del numero massimo di autorizzazioni per il 2021 ai fini dello svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali di cui all' art.16 comma 1 della legge 84/94. Non sono state introdotte modifiche rispetto a quanto stabilito nel 2020. Con riferimento alle sole attività di carico, scarico, movimentazione in genere della merce in ambito portuale, per l' anno successivo verranno rilasciate 18 autorizzazioni a Livorno, 10 a Piombino e 3 tra Portoferraio, Rio Marina e Cavo. Con riguardo ai servizi portuali le autorizzazioni massime rilasciabili sono 12 per Livorno, mentre a Piombino e anche nei porti elbani non sono state introdotte variazioni rispetto ai numeri dello scorso anno. La presentazione del DPSS E' stato inoltre sottoposto al Comitato di Gestione il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema. 'Si tratta del principale strumento programmatico dell' Ente - ha detto Corsini - propedeutico alla elaborazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale. Al momento, ne sono stati approvati a livello nazionale soltanto due e il nostro sistema si candida ad essere il prossimo'. Nei prossimi giorni, il Documento sarà trasmesso ai Comuni interessati per il previsto parere, dopo di che il Comitato potrà procedere alla sua adozione. I successivi step procedurali prevedono l' approvazione del documento da parte della Regione, previa intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che si esprime sentita la Conferenza Nazionale di Coordinamento delle AdSP. Il saluto al dirigente Pianificazione, Claudio Vanni A fine seduta, il presidente e il segretario generale dell' Autorità di Sistema hanno voluto rivolgere un grande saluto al dirigente Pianificazione dell' AdSP, Claudio Vanni, che da lunedì va in pensione. 'Sento di dover ringraziare Vanni per l' apporto che ha saputo dare al percorso di sviluppo della pianificazione di questo Ente - ha dichiarato Provinciali - È anche grazie a lui se il Piano Regolatore Portuale del Porto di Livorno ha potuto vedere formalmente la luce nel 2015. L' approvazione del PRP ha segnato una svolta fondamentale per l' intero territorio'.

Informazioni Marittime

Livorno

Livorno, 468 milioni investiti a bilancio nel 2021

È quasi venti volte la cifra stanziata quest' anno. Il grosso della fetta alla Darsena di Levante. Stabilito il numero massimo di autorizzazioni dei servizi portuali

L'Autorità di sistema portuale del Tirreno Settentrionale (Livorno e Piombino) ha stanziato 468 milioni di euro per gli investimenti infrastrutturali del 2021. Lo stanziamento è stato di quasi venti volte inferiore, pari a 24 milioni di euro. Il grosso della fetta se la prende la Darsena Europa, 375 milioni di euro. Seguono la manutenzione straordinaria della diga curvilinea (33 milioni), la realizzazione di un ulteriore tratto di banchina a meno 18 metri di profondità in prosecuzione del profilo della Darsena Nord del Porto di Piombino (33 milioni); un nuovo Punto di Controllo Frontaliero (12,5 milioni); la riqualificazione del porto di Capraia in prossimità dell' Anghiale (850 mila euro); la resecazione del pontile 13 e il riprofilamento del canale di accesso alla Darsena Toscana (prima fase, 1,5 milioni); un primo intervento nell' ambito Bellana rivolto alla nautica sportiva (1 milione); la progettazione della nuova stazione nautica del porto di Portoferraio (200 mila euro) e il dragaggio aree a mare del porto della Chiusa di Piombino (2,5 milioni). Il Comitato di gestione ha anche espresso parere favorevole alla determinazione del numero massimo di autorizzazioni per il 2021 ai fini dello svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali di cui all' art.16 comma 1 della legge 84/94. Con riferimento alle sole attività di carico, scarico, movimentazione in genere della merce in ambito portuale, verranno rilasciate 18 autorizzazioni a Livorno, 10 a Piombino e 3 tra Portoferraio, Rio Marina e Cavo. Con riguardo ai servizi portuali le autorizzazioni massime rilasciabili sono 12 per Livorno, mentre a Piombino e anche nei porti elbani non sono state introdotte variazioni rispetto ai numeri dello scorso anno. «Forti del lavoro sinora svolto, i porti del sistema hanno oggi davanti a sé importanti opportunità di crescita» ha commentato il presidente dell' Adsp, **Stefano Corsini**. «Si sta portando a termine un percorso di progressiva armonizzazione del Sistema e di sviluppo che vede per i prossimi anni il completamento di alcuni dei più importanti obiettivi sistemici di pianificazione e la realizzazione di tante opere grandi e piccole che porteranno altrettanto lavoro a una popolazione tanto provata dalla crisi pandemica». Il disavanzo di esercizio è di 15 milioni di euro per i diversi investimenti in conto capitale. Si tratta di un disavanzo che trova copertura mediante utilizzo per lo stesso importo dell' avanzo di amministrazione presunto al 31 dicembre 2020, che è pari a 93,1 milioni di euro, di cui 60,6 milioni disponibili. Nel 2021 l' AdSP conta di incamerare quasi 20 milioni di euro dall' applicazione delle tasse portuali e di quelli di ancoraggio, e oltre 11 milioni di euro derivanti dal pagamento dei canoni concessori. «La volontà dell' Amministrazione - ha sottolineato **Corsini** - è quella di sostenere il più possibile i terminalisti che hanno subito riduzioni di fatturato a causa dell' emergenza Covid-19, in applicazione dell' art. 199 del D.L. 34/2020. Per il 2021 sono state accantonate risorse adeguate sulla base delle norme e indicazioni ministeriali che saranno presto formalizzate anche alla luce del recente esame congiunto in sede di Conferenza Nazionale delle AdSP». L' AdSP ha infine stanziato in bilancio a favore delle imprese portuali (art.16) e all' Agenzia per il Lavoro in Porto (art.17) 2,5 milioni di euro a copertura delle risorse da erogare ai sensi del citato art. 199 per ogni turno di mancato avviamento in più rispetto al 2019 causato dall' emergenza Covid (90 euro a turno) Infine, è stato inoltre sottoposto al Comitato di Gestione il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema. Nei prossimi



giorni, il Documento sarà trasmesso ai Comuni interessati per il previsto parere, dopo di che il Comitato potrà procedere alla sua adozione. I successivi step procedurali



Informazioni Marittime

Livorno

prevedono l' approvazione del documento da parte della Regione, previa intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che si esprime sentita la Conferenza Nazionale di Coordinamento delle AdSP.

AdSP Livorno, 468 mln di investimenti

468 milioni di euro, tante sono le risorse che l'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale** ha destinato per il 2021 alla realizzazione delle opere infrastrutturali. È questo il dato saliente del Bilancio di Previsione per l'esercizio finanziario dell'anno successivo approvato quest'oggi dal Comitato di Gestione. Un dato che diventa ancora più rilevante se raffrontato all'entità delle risorse stanziata nel 2020 per lo stesso tipo di attività: 24 milioni di euro, ovvero un ventesimo di quanto messo a bilancio per il prossimo anno. L'intervento previsto di maggior valore è rappresentato dalla realizzazione della prima fase della Darsena Europa, con riferimento in particolare alle opere marittime (375 milioni di euro). Tra gli altri interventi appaiono inoltre degni di nota: la costruzione del nuovo Punto di Controllo Frontaliero (12,5 milioni di euro), la manutenzione straordinaria della diga curvilinea (33 mln); la riqualificazione del porto di Capraia in prossimità dell'Anghiale (850 mila euro); la Rescazione del Pontile 13 e il riprofilamento del Canale di Accesso alla Darsena Toscana (prima fase, 1,5 mln); un primo intervento nell'ambito Bellana rivolto alla nautica sportiva (1 mln); la realizzazione di un ulteriore tratto di banchina a -18 metri di profondità in prosecuzione del profilo della Darsena Nord del Porto di Piombino (33 mln); la progettazione della nuova Stazione Marittima del porto di Portoferraio (200 mila euro) e il dragaggio aree a mare del porto della Chiusa di Piombino (2,5 mln). «Forti del lavoro sinora svolto, i porti del **Sistema** hanno oggi davanti a sé importanti opportunità di crescita» ha dichiarato il presidente Corsini. «Si sta portando a termine un percorso di progressiva armonizzazione del **Sistema** e di sviluppo che vede per i prossimi anni il completamento di alcuni dei più importanti obiettivi sistemici di pianificazione e la realizzazione di tante opere grandi e piccole che porteranno altrettanto lavoro a una popolazione tanto provata dalla crisi pandemica». Il Bilancio di Previsione, illustrato dal dirigente amministrativo Simone Gagliani, presenta un disavanzo di esercizio di 15 milioni di euro per i numerosi investimenti in conto capitale. Si tratta di un disavanzo che trova copertura mediante utilizzo per lo stesso importo dell'avanzo di amministrazione presunto al 31/12/2020 che è pari a 93,1 milioni di euro, di cui 60,6 milioni di euro disponibili. Ferma restando la difficile situazione congiunturale ancora in corso, nel 2021 l'AdSP conta di incamerare quasi 20 milioni di euro dall'applicazione delle tasse portuali e di quelli di ancoraggio, e oltre 11 milioni di euro derivanti dal pagamento dei canoni concessori. «Si tratta di un bilancio di previsione costruito al fine di consentire all'**Autorità di Sistema Portuale** di affrontare le sfide contingenti attuali, con l'obiettivo di continuare ed accelerare il processo di ammodernamento dei porti» ha aggiunto Corsini, a cui preme sottolineare, inoltre, gli sforzi sostenuti dall'Ente nel corso del 2020. Con l'avanzo di amministrazione, in sede di assestamento al bilancio di previsione 2020, sono state compensate minori entrate da canoni demaniali per un importo pari ad 3 milioni di euro: «La volontà dell'Amministrazione - ha sottolineato Corsini - è quella di sostenere il più possibile i terminalisti che hanno subito riduzioni di fatturato a causa dell'emergenza Covid-19, in applicazione dell'art. 199 del D.L. 34/2020. Per il 2021 sono state accantonate risorse adeguate sulla base delle norme e indicazioni ministeriali che saranno presto formalizzate anche alla luce del recente esame congiunto in sede di Conferenza Nazionale delle AdSP». L'AdSP ha infine stanziato in bilancio a favore delle imprese portuali (art.16) e all'Agenzia per il Lavoro in Porto

di Redazione Port News

Focus Interventi Interviste News | Video Osservatorio Europeo | 


The screenshot shows the Port News website interface. At the top, there is a navigation bar with the site logo and various menu items. The main content area features a large photograph of a man in a suit, likely the president mentioned in the text. Below the photo, the headline reads: "Approvato il Bilancio di previsione 2021 AdSP Livorno, 468 mln di investimenti". The article text is partially visible, starting with "468 milioni di euro, tante sono le risorse che l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha destinato per il 2021 alla realizzazione delle opere infrastrutturali...". On the right side of the page, there is a sidebar with a search bar and a list of categories or tags, including "Ambiente", "Autorità Portuali", "Coronavirus", and "Logistica Portuale".

(art.17) 2,5 milioni di euro a copertura delle risorse da erogare ai sensi del citato art. 199 per ogni turno di mancato avviamento in più rispetto al 2019 causato dall' emergenza Covid (90 euro a turno).



L' AdSPMTS rieletta nel Villes et Ports

GAM EDITORI

26 novembre 2020 - L' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale è stata appena rieletta nel Cda di Villes et Ports, l' Associazione Internazionale delle città portuali. La nomina è stata formalizzata nei giorni scorsi: nello specifico, l' AdSP di Livorno e Piombino siederà nel collegio delle "Autorità Portuali", a fianco dei rappresentanti dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale (porti di Venezia e Chioggia) e delle Autorità Portuali di Guadaloupe e Douala. «E' un grande piacere poter avere di nuovo l' Autorità di Sistema Portuale dell' Alto Tirreno nel cda di Villes et Ports - ha dichiarato il n.1 dell' Associazione Philippe Matthis - i rapporti, in particolare con il porto di Livorno, sono regolari e ormai consolidati da tempo: l' apertura del Port Center di Livorno, nel 2015, e il suo coinvolgimento attivo nel Port Center Network dell' Associazione ne sono la perfetta dimostrazione». Soddisfatto anche il segretario generale dell' AdSP, Massimo Provinciali: «In tempi come quelli che stiamo vivendo, in cui si è soliti sacrificare l' essenziale per l' urgenza, ci dimentichiamo spesso dell' importanza valoriale che il tema del rapporto porto/città riveste ai fini della instaurazione di una corretta dinamica relazionale tra le istituzioni e i cittadini» ha dichiarato.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

isola d' elba

Ok la tassa di sbarco malgrado il coronavirus

Quest' anno il gettito del contributo di sbarco è stato di 2.846.355 euro, a fronte dei 2.960.995,50 del 2019. Questo, grazie al boom agostano e all' incremento del contributo stesso, seppur limitato al **porto** di Portoferraio, nonostante un calo registrato nei passaggi, conseguenza della chiusura totale dovuta al Covid19 nei mesi primaverili. Calo non avvertito però in alcuni mesi dell' anno. danesi / in cronaca.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

il report

Un' estate affollata e la tassa di sbarco resiste al Covid con un piccolo calo

Soggiorni più brevi ma luglio e agosto sono andati benissimo. Qualche mese in rosso, balzo in avanti di gennaio e febbraio

ANTONELLA DANESI

Portoferraio È stata una stagione segnata dalla pandemia, ma che per l' isola d' Elba non ha avuto grandi ripercussioni sugli introiti del contributo di sbarco. Questo, grazie al boom agostano ed all' incremento del contributo stesso, seppur limitato al porto di Portoferraio, nonostante un calo registrato nei passaggi, conseguenza della chiusura totale dovuta al Covid19 nei mesi primaverili. Nel 2020 è entrato in vigore l' aumento previsto dalla consulta dei sindaci della Gestione associata per il turismo che ha portato da 3,50 a 5 euro il contributo di sbarco per i passeggeri in arrivo al porto di Portoferraio. Al di là dell' aspetto positivo del contenimento degli incassi per l' Elba rimangono molto significative le percentuali dei passaggi registrati nei mesi pre e post Covid. Quest' anno il gettito del contributo di sbarco è stato di 2.846.355, a fronte dei 2.960.995,50 del 2019. Vale a dire 114.640 euro in meno a fronte di un calo di 266.255 passeggeri arrivati sull' isola con i traghetti, gli aerei, le crociere e le minicrociere. L' inizio dell' anno comunque è stato contraddistinto da un incremento degli arrivi. Come riportano i dati, nel gennaio e nel febbraio 2020 infatti questi hanno registrato un incremento rispettivamente del 22,28% e del 14,20%. Poi sono arrivati i giorni del lockdown con la totale impossibilità di spostarsi, impedendo anche le gite sociali e le crociere, che ha compromesso il turismo primaverile con una diminuzione progressiva negli arrivi che è culminata con il meno 98,72 % nel mese di aprile. Da qui è iniziata una lenta risalita in cui giugno ha fatto da spartiacque (con un -48,94% di passeggeri rispetto all' anno precedente) grazie alle riaperture. Nonostante i timori per la stagione estiva alla fine luglio ha avuto un - 4,87% nei passeggeri mentre per il contributo di sbarco il segno è stato positivo con una percentuale che si attesta quasi al 24% in più. Bene anche agosto che ha avuto un incremento negli arrivi del 2,86% e un gettito del contributo di sbarco maggiorato del 32,95% rispetto allo scorso anno. Un leggero calo ha poi contraddistinto di nuovo il mese di settembre con -4,54% negli arrivi. In totale nei primi 9 mesi dell' anno un -3,87% degli incassi nel contributo di sbarco che porta comunque a considerazioni positive sulla stagione appena terminata. «L' Elba è stata riscoperta come luogo ameno anche da chi era abituato ad andare in isole diverse - commenta il sindaco di Capoliveri Walter Montagna - è a una giusta distanza del continente e dalle grandi città senza bisogno di fare lunghi viaggi. Ed è sempre stata un luogo sicuro. Quest' anno è stata riscoperta anche dalle generazioni più giovani». I risultati dei mesi estivi sono una base da cui partire anche per il prossimo anno per attirare nuove conoscenze e confermare i dati 2020. «Siamo al lavoro per confermare i numeri di quest' anno e arrivare il più lontano possibile per un nuovo concetto di vacanza sicura- commenta Niccolò Censi, coordinatore della Gat -, il nostro lavoro è ininterrotto e stiamo già programmando eventi per il prossimo anno». Lavorando all' interno di un sistema Elba «in modo che nel 2021 sia possibile recuperare la stagione primaverile persa lo scorso anno» conclude Montagna. --



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

l' aumento sventato

La decisione di Corsini di "congelare" le tariffe Zini: «Una mossa saggia»

L.C.

portoferraio«Siamo soddisfatti della decisione assunta da Stefano Corsini, presidente dell' **Autorità di sistema portuale**, in merito alla decisione di soprassedere nel ritoccare le tariffe dei servizi portuali. Penso anche d' interpretare il pensiero degli altri miei colleghi elbani che si erano dichiarati alquanto sorpresi da questa decisione». Angelo Zini, sindaco di Portoferraio e anche presidente della Conferenza dei sindaci isolani, ha appreso la notizia del 'congelamento' delle proposte di rivedere i prezzi per i servizi marittimi previsti al passeggero che di fatto, per la prima volta, se attuati avrebbero cancellato l' esenzione totale prevista sia per i residenti sia per i pendolari dell' Elba, con un incremento non del tutto indifferente, dichiarandosi pienamente contento della decisione. «Prendiamo atto con piacere di quanto ha dichiarato Stefano Corsini - ha continuato il primo cittadino di Portoferraio - e della sua decisione di soprassedere per il momento alla proposta, perché in effetti una simile proposta ha bisogno di approfondimenti e di contro analisi». Non può, quindi, essere tirata fuori così dal cilindro, senza prima aver condotto eseguito determinati passaggi e ulteriori contro verifiche. «Per quanto spetta a noi - ha continuato sempre Angelo Zini - abbiamo avviato una serie di incontri e di confronti sul tema prima con la Regione e poi anche con il Ministero dei Trasporti per capire bene e fino in fondo come trattare e affrontare questa problematica». Appena l' ipotesi di riformulare le tariffe dei servizi portuali ha cominciato a delinearsi al termine di una recente riunione del comitato **portuale**, i sindaci dell' Elba hanno subito fatto sentire la propria voce, prima facendo recapitare una lettera al presidente della Regione Eugenio Giani; successivamente poi facendo arrivare in seno al consiglio regionale una serie di interrogazioni e mozioni nei vari consigli comunali dell' Elba. Interrogato dal nostro giornale Corsini ha motivato il ritocco tariffario in base ai costi che l' **Autorità portuale** sostiene per fornire i servizi ai passeggeri. «Ma noi non siamo stati interpellati - ha incalzato Zini - Noi siamo disponibili a ogni approfondimento in materia. Ma decisioni come queste hanno bisogno di essere ampiamente condivise. Noi - ha concluso - non siamo stati neppure informati». --l.c.



IL PROGETTO

Nuova luce al Porto antico lavori terminati a marzo Si demolisce la torre faro

Il disegno di una nuova luce per il porto di Ancona. Cominciano all'interno dello scalo, i lavori della nuova illuminazione dell'area fronte mare della città, previsti dal progetto Iti Waterfront, ispirato alla sostenibilità e all'efficiamento energetico. I lavori al Porto antico comprendono la nuova illuminazione del percorso pedonale e stradale dall'Arco di Traiano fino alla base della sede della Capitaneria e dei Vigili del fuoco. Opera importante sarà la demolizione della torre faro che si trova vicino all'Arco Clementino, un intervento che consentirà di migliorare la visione della bellezza del luogo, in particolare della prospettiva unica che infila Arco Clementino, Arco di Traiano e arriva al Duomo. Una nuova torre faro, per garantire la necessaria illuminazione in ambito portuale, sarà realizzata nell'area del molo Rizzo. L'intervento è stato affidato all'impresa Serveco di Montemesola, in provincia di Taranto, e dovrà concludersi entro marzo 2021. «La nuova luce del waterfront è la ricucitura di un legame profondo tra porto e città» dice l'assessore al Porto Ida Simonella. «Questo intervento unisce la bellezza del Porto antico e dei beni storici-architettonici portuali ai principi di sostenibilità ed efficienza energetica» afferma il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Rodolfo Giampieri.



Porti: nuova luce ad Ancona, via a lavori progetto waterfront

Percorso emozionale scalo antico-Porta Pia, risparmio energetico

(ANSA) - **ANCONA**, 26 NOV - Il disegno di una nuova luce per il **porto** di **Ancona**. Iniziati oggi nello scalo i lavori della nuova illuminazione dell' area fronte mare della città, previsti dal progetto Iti Waterfront, ispirato alla sostenibilità e all' efficientamento energetico. L' intervento complessivo interessa l' area fra il **Porto** Antico e Porta Pia e la zona fra piazza Dante Alighieri e il Colle Guasco. Capofila e stazione appaltante dell' iniziativa è il Comune di **Ancona**. Partner sono Università politecnica delle Marche, Soprintendenza delle Marche, Cnr-Irbim e Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale che si occupa dei lavori in area portuale. I lavori al **Porto** Antico comprendono la nuova illuminazione del percorso pedonale e stradale dall' Arco di Traiano fino alla base della sede della Capitaneria di **porto** e dei Vigili del fuoco. Opera importante sarà la demolizione della torre faro che si trova vicino all' Arco Clementino, un intervento che consentirà di migliorare la visione della bellezza del luogo, in particolare della prospettiva unica che infila Arco Clementino, Arco di Traiano e arriva al Duomo di San Ciriaco. Una nuova torre faro, per la necessaria illuminazione in ambito portuale, sarà realizzata nell' area del Molo Rizzo. L' intervento è affidato all' impresa Serveco di Montemesola, in provincia di Taranto, e dovrà concludersi entro marzo 2021. L' obiettivo del progetto Iti Waterfront" è migliorare le prestazioni energetiche con il ricorso a tecnologie illuminotecniche con fonti luminose ad alto risparmio e creare un percorso emozionale che unisca **Porto** Antico fino a Porta Pia". "La nuova luce del waterfront, con una concezione univoca di illuminazione tra la parte portuale e quella urbana ha anche un profondo significato simbolico: quello di ricucitura di un legame profondo tra **porto** e città, auspicato dai cittadini fin dal Piano Strategico di **Ancona** - dice l' assessore comunale al **Porto** -. È un rapporto che si è consolidato negli anni con azioni concrete: da un lato la valorizzazione della parte monumentale in **porto**, dall' altro la centralità del **porto** e del lavoro portuale nelle strategie dell' amministrazione comunale". "Questo intervento unisce la bellezza del **Porto** Antico e dei beni storici-architettonici portuali ai principi di sostenibilità ed efficienza energetica - afferma il presidente dell' Autorità di sistema portuale, Rodolfo Giampieri -, la migliore illuminazione e la rimozione della torre faro consentiranno di godere ancora di più dell' unicità di questo luogo, simbolo dell' unione fra la città di **Ancona** e il suo **porto** che diventa sempre più centro motore di sviluppo economico e occupazionale al servizio di tutta la regione". (ANSA).



Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Nuova luce sul waterfront: partiti i lavori "Si rinnova il legame tra porto e città"

ANCONA - Il cantiere è partito oggi. Il progetto di illuminazione interessa il fronte mare fino a Porta Pia e prevede la demolizione della torre faro vicino all' Arco Clementino. Installazioni luminose anche lungo il percorso pedonale e stradale che va dall' Arco di Traiano alla sede della Capitaneria di porto

Il porto antico si illumina di nuova luce. Cominciano oggi, all' interno dello scalo, i lavori della nuova illuminazione dell' area fronte **mare** della città, previsti dal progetto Iti Waterfront. L' intervento complessivo, dal valore di 2.260.000 euro, interessa l' area compresa fra il porto antico e Porta Pia, e la zona fra piazza Dante Alighieri ed il colle Guasco. Capofila e stazione appaltante dell' iniziativa è il Comune di Ancona, in partership con l' Università Politecnica delle Marche, la Soprintendenza, Cnr-Irbim e l' **Autorità di sistema portuale** del **mare Adriatico centrale**, che si occupa dei lavori nell' area interna allo scalo. Lavori che comprendono la nuova illuminazione del percorso pedonale e stradale dall' Arco di Traiano fino alla base della sede della capitaneria di porto e dei vigili del fuoco. È inoltre prevista la demolizione della torre faro che si trova vicino all' Arco Clementino, che verrà rimpiazzata nel suo ruolo da una realizzata nell' area del Molo Rizzo. L' intervento è stato affidato all' impresa Serveco di Montemesola, in provincia di Taranto, e dovrà concludersi entro marzo 2021. L' obiettivo del progetto Iti Waterfront è migliorare le prestazioni energetiche con il ricorso a tecnologie illuminotecniche con fonti luminose ad alto risparmio e creare un percorso emozionale che unisca porto antico fino a Porta Pia. «La nuova luce del waterfront, con una concezione univoca di illuminazione tra la parte **portuale** e quella urbana, ha anche un profondo significato simbolico: quello di ricucitura di un legame profondo tra porto e città, auspicato dai cittadini fin dal Piano Strategico di Ancona - osserva all' assessora al Porto, Ida Simonella -. È un rapporto che si è consolidato negli anni con azioni concrete: da un lato la valorizzazione della parte monumentale in porto, dall' altro la centralità del porto e del lavoro **portuale** nelle strategie dell' amministrazione comunale». «Questo intervento unisce la bellezza del Porto Antico e dei beni storici-architettonici portuali ai principi di sostenibilità ed efficienza energetica - afferma il presidente dell' **Autorità di sistema portuale**, Rodolfo Giampieri -, la migliore illuminazione e la rimozione della torre faro consentiranno di godere ancora di più dell' unicità di questo luogo, simbolo dell' unione fra la città di Ancona e il suo porto che diventa sempre più centro motore di sviluppo economico e occupazionale al servizio di tutta la regione».



Nuova luce per waterfront di Ancona

Iniziati oggi i lavori fra il Porto Antico e Porta Pia

Redazione

ANCONA Nuova luce per il waterfront del porto di Ancona. Cominciano oggi infatti, all'interno dello scalo, i lavori della nuova illuminazione dell'area fronte mare della città, previsti dal progetto Iti Waterfront, ispirato alla sostenibilità e all'efficientamento energetico. L'intervento complessivo precisa una nota dell'AdSp del Mare Adriatico centrale interessa l'area compresa fra il Porto Antico (nella foto) e Porta Pia e la zona fra piazza Dante Alighieri e il Colle Guasco. Capofila e stazione appaltante dell'iniziativa è il Comune di Ancona. Partner sono Università politecnica delle Marche, Soprintendenza delle Marche, Cnr-Irbim e la stessa AdSp che si occupa dei lavori in area portuale. I lavori al Porto Antico comprendono la nuova illuminazione del percorso pedonale e stradale dall'Arco di Traiano fino alla base della sede della Capitaneria di porto e dei Vigili del fuoco. Opera importante sarà la demolizione della torre faro che si trova vicino all'Arco Clementino, un intervento che consentirà di migliorare la visione della bellezza del luogo, in particolare della prospettiva unica che infila Arco Clementino, Arco di Traiano e arriva al Duomo di San Ciriaco. Una nuova torre faro, per garantire la necessaria illuminazione in ambito portuale, sarà realizzata nell'area del Molo Rizzo. L'intervento è stato affidato all'impresa Serveco di Montemesola, in provincia di Taranto, e dovrà concludersi entro marzo 2021. L'obiettivo del progetto Iti Waterfront è migliorare le prestazioni energetiche con il ricorso a tecnologie illuminotecniche con fonti luminose ad alto risparmio e creare un percorso emozionale che unisca Porto Antico fino a Porta Pia. La nuova luce del waterfront, con una concezione univoca di illuminazione tra la parte portuale e quella urbana ha anche un profondo significato simbolico: quello di ricucitura di un legame profondo tra porto e città, auspicato dai cittadini fin dal Piano Strategico di Ancona dice l'assessore al Porto del Comune di Ancona, Ida Simonella -. È un rapporto che si è consolidato negli anni con azioni concrete: da un lato la valorizzazione della parte monumentale in porto, dall'altro la centralità del porto e del lavoro portuale nelle strategie dell'amministrazione comunale. Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale, Rodolfo Giampieri, ritiene che Questo intervento unisce la bellezza del Porto Antico e dei beni storici-architettonici portuali ai principi di sostenibilità ed efficienza energetica, la migliore illuminazione e la rimozione della torre faro consentiranno di godere ancora di più dell'unicità di questo luogo, simbolo dell'unione fra la città di Ancona e il suo porto che diventa sempre più centro motore di sviluppo economico e occupazionale al servizio di tutta la regione.



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

La lotta alla seconda ondata

Traghetto con positivi, bloccato in porto con i marinai a bordo

Scoppia il caso "Catania" della Grimaldi Contagiati cinque membri dell' equipaggio

LA GIORNATA Resterà fermo nel porto di Civitavecchia, fino all' esito dei tamponi molecolari eseguiti su 10 membri dell' equipaggio, il traghetto Catania del gruppo Grimaldi. La nave di linea sarebbe dovuta partire mercoledì sera alle 22 per Tunisi, ma le autorità marittime sanitarie, l' hanno bloccata per alcuni casi di sospetto Covid 19 a bordo. Il Catania era arrivato regolarmente a Civitavecchia mercoledì mattina e, dal momento che non erano state segnalate situazioni anomale, era stata concessa la libera pratica sanitaria e sbarcati i circa 100 passeggeri provenienti dal porto nord Africano. A bordo c' erano però alcuni membri dell' equipaggio che per precauzione si erano autonomamente posti in autoisolamento. Solo successivamente un esame approfondito da parte del responsabile dell' Usamf (la sanità marittima), ha portato a riconoscere in cinque membri del crew i sintomi del Coronavirus. A quel punto sono state attivate le procedure ed i protocolli del caso e è stata revocata la libera pratica sanitaria al traghetto. I marittimi sono stati sottoposti prima a test rapidi (che hanno dato esito positivo) e subito dopo a tamponi molecolari. Isolati anche altri 5 membri dell' equipaggio che hanno avuto contatti stretti con i positivi e che sono stati a loro volta sottoposti al tampone. I test sono stati prelevati da personale della Asl Roma 4 che si è impegnato a processare i campioni nel più breve tempo possibile. La nave infatti non potrà prendere il largo fino a che non sarà chiara la situazione sanitaria a bordo e dovrà comunque essere effettuata la sanificazione degli ambienti, almeno di quelli venuti in contatto con i positivi al Coronavirus. Intanto la compagnia già da mercoledì sera ha provveduto a fornire coperte e generi di primo conforto ai passeggeri in attesa di imbarcare. Mercoledì erano prenotate 148 persone tutte automunite, ma oltre una trentina, alla notizia che il traghetto non sarebbe salpato per Tunisi, hanno preferito raggiungere con i loro mezzi altri porti di imbarco. Solo all' arrivo delle risposte dei tamponi si potrà comunque avere un quadro più chiaro della situazione e non è escluso che in base ai protocolli anti Covid, possano essere rintracciati anche i 100 passeggeri sbarcati mercoledì mattina e diretti in varie parti d' Italia. IL BOLLETTINO Intanto, in città, tornano a salire i casi di contagio. Nelle ultime 24 ore i nuovi positivi riscontrati nel territorio sono stati 43. A Civitavecchia se ne sono contati 8, 20 a Cerveteri, dove si è registrato anche il decesso di una donna di 77 anni, 11 a Ladispoli, 2 a Tolfa e 2 a Santa Marinella. Il bollettino, diffuso dall' unità anticrisi regionale, ha riportato anche di 34 persone guarite: 13 a Civitavecchia, 11 a Ladispoli, 3 ad Allumiere, 3 a Santa Marinella, 3 a Tolfa, 1 a Cerveteri. Dopo giorni in cui il numero dei guariti superava quello dei contagi, ieri, la lista dei positivi è tornata a salire e con essa anche il numero di quanti presentano sintomi. Su 43 nuovi casi di positività registrati nella giornata di giovedì, 23 sono sintomatici ma per fortuna sono seguiti domiciliariamente. Al San Paolo, diventato il centro covid del distretto, e che per proseguire le attività di routine, dalle visite ambulatoriali ai ricoveri agli interventi in elezione, può contare sui posti letto del Padre Pio e quelli messi a disposizione dalla clinica accreditata Siligato, la situazione al momento è stabile. Il reparto di Medicina covid è sempre al completo ma riesce comunque a garantire i ricoveri ai pazienti più gravi che giungono in pronto soccorso. L' esigenza, attualmente, è quella di riuscire a non affollare i reparti e la piastra logistica, utilizzata come zona grigia per il monitoraggio attivo dei pazienti covid. «Il pronto soccorso deve essere l' ultima spiaggia - ha ribadito il direttore sanitario dell' ospedale, Antonio Carbone -



dove venire solo in caso di vera emergenza. Oggi conosciamo meglio il virus e i pazienti meno gravi vanno seguiti domiciliariamente per evitare di intasare i reparti».



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Sugli oltre 300 positivi attualmente presenti in città il 20% presenta sintomatologia grave e per loro si sta provando l'ossigenoterapia. Il più giovane ha 50 anni la più anziana 104. Prosegue poi, l'attività di monitoraggio delle RSA e strutture di lungo degenza. Nella giornata di ieri sono stati ripetuti i test molecolari, da parte dei tecnici del SISP, a ospiti e personale del Regina Coelorum, dove la scorsa settimana erano stati riscontrati 13 positivi. Nella giornata di martedì scorso, invece, gli operatori del laboratorio coronet Tarantino hanno eseguito 89 test rapidi in una struttura cittadina e tutti hanno dato esito negativo. Giulia Amato Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Musolino verso Molo Vespucci: il Mit scrive a Camera e Senato

L'ITER Avanti tutta per l'iter che precede l'insediamento del nuovo presidente Pino Musolino a Molo Vespucci. Lo scorso 23 novembre il ministro ai Trasporti Paola De Micheli ha scritto una nota ufficiale ai presidenti di Camera (Roberto Fico) e Senato (Elisabetta Alberti Casellati) chiedendo il parere delle commissioni Trasporti per la Camera e Lavori pubblici per il Senato sul nominativo scelto dal Mit. «Pino Musolino risulta in possesso dei requisiti previsti, ha maturato scrive la De Micheli specifiche competenze nei settori indicati dalla legge e possiede una profonda conoscenza della portualità italiana, nonché una specifica professionalità nel settore del trasporto marittimo internazionale. L'individuazione di Musolino appare funzionale ad assicurare la prosecuzione dell'attività dell'ente portuale, avendo una diretta esperienza nello shipping globale e una pregressa esperienza nel medesimo incarico presso l'Adsp del Mar Adriatico Settentrionale. Sul nominativo è stata già acquisita lo scorso 18 novembre l'Intesa con la Regione Lazio». Un invito a riunirsi per esprimere il previsto parere al quale ha già risposto la Camera con la Commissione Trasporti che ha dato come termine ultimo per esaminare la proposta del Mit, il prossimo 15 dicembre, ma che potrebbe già dare il responso anche prima. Per oggi è convocato l'ufficio di presidenza del Senato e dovrebbe uscire anche il termine per il parere da parte della commissione Lavori pubblici. Non è azzardato ipotizzare che se entrambi i pareri (che pur essendo previsti dalla legge non sono vincolanti) dovessero arrivare entro metà dicembre il ministro De Micheli possa firmare il decreto di nomina prima delle feste di Natale con il relativo insediamento del neo presidente Musolino. A sperare in una nomina veloce sono i 16 gruisti della Gtc da settimane in stato di agitazione per l'incertezza sul proprio futuro lavorativo. Dopo aver dato vita, martedì scorso, ad un sit in spontaneo sotto Molo Vespucci per chiedere un incontro con i vertici dell'ente, i lavoratori sono stati infatti ricevuti dal segretario generale Massimo Soriani e dal dirigente del Lavoro Portuale Lelio Matteuzzi che hanno chiesto un intervento della Regione Lazio con l'assessore Mauro Alessandri che si è impegnato a cercare una mediazione con la società in attesa dell'arrivo del nuovo presidente. Domani e domenica i gruisti hanno comunque dato piena disponibilità, a scaricare due navi in turni notturni e festivi. Intanto il sindaco Ernesto Tedesco, delegato alla Portualità per l'Anci, ha partecipato ad una audizione in commissione Trasporti alla Camera. Il primo cittadino ha chiesto un maggior coinvolgimento dei comuni sulla gestione degli interporti per evitare sovrapposizioni di competenze ed ha puntato i fari sulla necessità di infrastrutture adeguate agli scali, come la superstrada per Orte. «Il porto ha ricordato - pur essendo vicino all'interporto di Orte è privo di un collegamento perché mancano 16 chilometri per completare la strada. Questo investimento non solo consentirebbe di collegare due realtà rilevanti per il sistema interportuale nazionale ma darebbe nuovo slancio sinergico alle rispettive economie territoriali». Cris. Gaz. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Port News

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

"L' uomo giusto nel porto giusto"

di Marco Casale

Musolino? «È l' uomo giusto. Ha un' ottima qualificazione professionale e l' esperienza che serve per rilanciare un **porto** che merita un miglior posizionamento sullo scacchiere nazionale e comunitario». Il presidente della Compagnia Portuale di Civitavecchia, Enrico Luciani, benedice la nomina dell' ex commissario dell' AdSP di **Venezia** alla guida dell' Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centro Settentrionale: «L' intesa tra la Ministra Paola De Micheli e il presidente della Regione Lazio, Nicola Zingaretti, è stata raggiunta in tempi rapidi, a conferma dell' attenzione che il Governatore laziale e lo stesso Dicastero intendono conferire allo sviluppo di questa importante realtà». Sebbene l' incarico non sia ancora stato formalizzato - mancano infatti i passaggi parlamentari presso le competenti Commissioni di Camera e Senato e il decreto di nomina -, il n.1 della Compagnia ritiene di potersi sbilanciare: «Ho già avuto modo di confrontarmi con Musolino in passato e ritengo che abbia le doti del decisionista. È un guerriero. E qui serve la giusta determinazione per risollevare le sorti di un **porto** che esce con le ossa rotte dalla crisi economica innescata dal Coronavirus». Per Luciani, la vocazione monoculturale cui si è "condannato" lo scalo negli ultimi anni ne ha impedito sino ad oggi la ripresa: «Era normale che da noi la crisi mordesse più che in altri porti, essendo il nostro core business rappresentato dalle attività crocieristica. Ora occorre il coraggio di portare avanti scelte diverse e puntare a una piena diversificazione dei traffici». Luciani lo aveva già sottolineato nel corso di una intervista rilasciata su queste stesse pagine a fine aprile: «Non è possibile che il **porto** della Capitale, che ha un bacino potenziale di oltre 2 milioni di TEU, non si trovi nemmeno all' ultima posizione della classifica mondiale dei porti container. Oggi arriviamo sì e no a movimentare 70.000 contenitori, numeri che nemmeno il **porto** turistico di Riva di Traiano». Puntare sui contenitori, dunque. Ma non solo: «Il **porto** di Civitavecchia ospita una delle centrali Enel più grandi di Europa, che presto completerà la sostituzione delle unità a carbone esistenti con una nuova unità a gas, riducendo così, sino al completo azzeramento, il traffico di carbone movimentato nell' area ex carbonile». Le aspettative sul nuovo corso musoliniano sono chiare: «Spero che il nuovo vertice svincoli quest' area da ciò che resta della movimentazione residua del carbone, che oggi si aggira attorno alle 700 mila tonnellate, e la destini ad altre attività merceologiche. Si tratta di un polmone strategico, dotato per altro di fondali da 17 metri, che potrebbe rivelarsi utile ai fini dello sviluppo di altri traffici». Insomma, Luciani si augura che l' ex n.1 uno del **porto** di **Venezia** prenda in mano le redini della situazione: «Occorre ristabilire le basi del rapporto con i "poteri forti" del territorio - dice -; si parla ad esempio degli importanti sviluppi di Enel Logistics a La Spezia e Livorno, perché non anche a Civitavecchia? E su questo che dobbiamo riflettere». Così come occorre riflettere sulle enormi potenzialità di un **porto** che presto sarà in grado di puntare su un collegamento diretto con Ortona ed Ancona grazie all' asse trasversale Tirreno-Adriatico: «Possiamo intercettare nuovi bacini di traffico e, con essi, migliaia di TIR all' anno». Le condizioni per fare bene ci sono tutte. Per Luciani basta il coraggio della volontà: «Vorrei che il nuovo presidente condividesse con il cluster marittimo locale idee, progetti e indirizzi. So che ha un' ottima capacità di ascolto. Noi siamo qui per supportarlo. Come disse Berlinguer: ci si salva e si va avanti se si agisce insieme e non solo uno per uno». Il n.1 dei portuali di Civitavecchia rivolge infine un augurio al presidente uscente, Francesco Maria

Focus Interventi Interviste News | Video Osservatorio Europeo » [M](#) [E](#) [D](#) [I](#) [A](#) [I](#) [G](#) [Q](#)

The screenshot shows the PORT NEWS website interface. At the top, there is a navigation bar with categories like Focus, Interventi, Interviste, News, Video, and Osservatorio Europeo. Below this is the PORT NEWS logo and a search bar. The main content area features a photograph of Enrico Luciani in an office setting. The article title is "L'uomo giusto nel porto giusto" by Marco Casale, dated 26 November 2020. The article text is partially visible, discussing the appointment of Enrico Luciani as the head of the Authority of System of the Tyrrhenian Sea Center-Northern. On the right side, there is a sidebar with various news categories and a search bar.

di Majo: «A Civitavecchia ha fatto il massimo delle sue possibilità e gli auguro possa trovare presto altri sbocchi professionali».



Chi ha retto l'Autorità ha avuto ben chiara la direzione di marcia

Anche nei momenti più duri della pandemia e durante i lockdown i porti italiani hanno continuato ad operare garantendo gli approvvigionamenti indispensabili ad industria e **sistema** produttivo. Questo ha fatto prendere coscienza dell'importanza della portualità e della logistica e di come essi siano strategici in un Paese dove 250 miliardi di euro di import-export è movimentato via mare, a cui si aggiungono 55 milioni di passeggeri annui. Oltre a questi numeri c'è poi un altro elemento. L'economia **portuale** è anche uno straordinario acceleratore dell'economia nel suo insieme poiché ha un moltiplicatore del reddito pari a 2,5. Ogni 100 euro di investimenti si genera una domanda aggiuntiva di 250 euro. Ma tutto ciò che ruota intorno alla portualità è un **sistema** complesso che richiede attenzione, strategie, risorse pianificate e spese per opere mirate allo sviluppo del territorio e per reggere la competizione degli altri porti del Mediterraneo. Il Covid-19 ha accelerato alcune dinamiche che erano già in corso e modificato altre di cui dobbiamo comprendere gli effetti nel breve e lungo periodo: la regionalizzazione delle rotte, il blank sailing (cancellazione di servizi marittimi diretti), lo slow steaming (navi che percorrono le rotte ma a minore velocità), l'emergere di rotte alternative a Suez, la crescita della competitività di alcuni porti del Mediterraneo e l'emergere di difficoltà operative di alcuni porti del Nord Europa. Un quadro in rapido mutamento di cui occorre comprendere l'impatto potenziale su di noi. Gestire uno scalo oggi non vuol dire pensare solo al traffico (pur se importante) ma vuol dire guardare al presente ed al futuro avendo capacità di predisporre una strategia complessiva capace di fare del porto un motore di sviluppo del territorio e un soggetto che aiuta la resilienza agli shock economici. Ecco perché ridurre la discussione al nome di chi sarà il Presidente senza ragionare su quale modello di porto si vuole sviluppare rischia di essere un errore. Da qualche anno Srm ha individuato un modello **portuale** denominato Porto 6.0 che racchiude tutta l'esperienza maturata nell'aver avuto rapporti con i più efficienti porti sia del Northern Range Europeo che del Middle e Far East e averne compreso i punti di forza e di debolezza. Un porto capace di essere motore dello sviluppo locale, hub di attrazione di investimenti e di innovazione. Questo deve essere il modello seguendo gli esempi migliori e basandosi su sei driver di sviluppo: Innovazione, Internazionalizzazione, Intermodalità, Ricerca, Sostenibilità e Free Zone. Tutti integrati tra loro e tutti rivolti a far assumere allo scalo stesso un ruolo guida che va ben oltre la sola attrazione e movimentazione di navi. Digitalizzare i propri processi, rendersi più internazionali, combinare tra di loro metodi di trasporto, avere rapporti con Centri di Ricerca ed Università, adottare il paradigma della sostenibilità promuovendo l'elettrificazione delle banchine, gestire una Zona Economica Speciale sono tutti passi che richiedono tempo, lavoro e competenze che non si improvvisano. In questo ultimo quinquennio i porti di Napoli e Salerno hanno lavorato in questa direzione. Ed è giusto riconoscerlo. Certo tra mille difficoltà e problemi frutto anche della complessità del territorio e di una non facile governance. Ricordiamoci poi che il lavoro è stato impostato dopo anni di gestioni commissariali e di totale immobilismo. Per decenni l'Italia intera ha completamente dimenticato l'importanza strategica della portualità riemersa solo con la riforma del 2016.



Corriere del Mezzogiorno

Napoli

Ed è in questo contesto che si collocano le Zes su cui l' **Autorità di sistema portuale** ha dimostrato fin da subito di credere con determinazione. Ed è ora il momento di procedere, senza più indugi. In un momento economico delicato come quello che stiamo attraversando è necessaria coesione, una mano sempre tesa, la consapevolezza che il porto è il cuore dell' economia della regione ed è un pezzo del «**sistema paese**» di cui tanto si parla. Per questo appare più corretto chiedere che chiunque sia il prossimo presidente dell' **autorità portuale** sia persona che abbia le competenze necessarie per continuare il cammino intrapreso, abbia le conoscenze del **sistema** istituzionale e produttivo locale e soprattutto abbia una vision corretta su quale sviluppo perseguire. Tutti, sempre, possiamo fare meglio di quanto facciamo e occorre onestà intellettuale per riconoscere anche gli errori che si compiono. Le critiche per chi guida sistemi complessi come un Porto possono essere molto utili quando le si fanno ascoltare e quando sono costruttive. Ma altrettanto occorre riconoscere che chi ha retto l' **Autorità di sistema portuale** in questi anni ha avuta chiara la direzione di marcia. E non è poco. E poi ricordiamoci un detto antico: il «meglio» è spesso nemico del bene. Studi e Ricerche per il Mezzogiorno.

Confapi: cambiare la governance

«Il porto di Napoli è l'azienda strategica più importante della città e dell'intera regione Campania. È opportuno rilanciarla, pertanto, ascoltando gli imprenditori che vi operano e immaginando un cambio di governance che metta fine ai conflitti fin qui emersi». Lo ha detto Raffaele Marrone, presidente Confapi Napoli.

CRONACA

Chi ha retto l'Autorità ha avuto ben chiara la direzione di marcia

La Cisl
Necessaria una svolta: puntare sulle eccellenze E basta personalismi

Il fronte del porto

La nota
Confapi cambiare la governance

«Black Friday», il pacco si ritira in edicola

Nei giorni degli scontri anche in Campania si potrà utilizzare la piattaforma e-commerce dei giornali



Necessaria una svolta: puntare sulle eccellenze E basta personalismi

Nel mentre si discute del prossimo leader dell' **Autorità portuale**, ragionamento tra l' altro che non ci appassiona sui nomi, ma che sembra essere in questi giorni il maggior diletto su cui molti amano dissertare, riteniamo invece che si dovrebbe procedere velocemente ad una nomina, scevra da ogni personalismo, tenendo conto dell' operato svolto, delle competenze, che abbia la capacità di interlocuzione con tutti i soggetti affinché gli interessi specifici dell' area **portuale** possano diventare il luogo per portare a compimento una serie di progetti quali Zes, logistica, accordi di sviluppo, spesa dei fondi europei sui quali siamo in netto ritardo. Tante le occasioni sprecate in questi anni, dai finanziamenti regionali, ai progetti già appaltati e mai portati a termine, a cominciare dai Grandi Progetti. Le dinamiche stanno cambiando velocemente nel settore della logistica e della portualità in generale e siamo ancora lontani dal vedere i porti campani, intesi come «sistema integrato ed aperto», come concreta possibilità di crescita per tutte le categorie di soggetti che lavorano e interagiscono al suo interno. Noi non siamo affezionato ai nomi, chiunque deve essere giudicato dal suo operato. Ora serve una governance che tenga dentro tutti, istituzioni e forze sociali, per portare a compimento progettualità bloccate, quali il collegamento dei porti con gli interporti e le aree industriali, rendere più agevoli i collegamenti su ferro, il rilancio dell' intermodalità , per unire tra loro le aree individuate della Zes Campania ai loro terminali, cioè i porti di Napoli, Salerno e Castellammare. Nel mentre qui si continua a discutere la Cina e 14 Paesi asiatici firmano il maggior patto commerciale al mondo (il Rcep). Accordo che rafforzerebbe le ambizioni geopolitiche regionali della Cina per quanto riguarda lo sviluppo dell' iniziativa della nuova via della Seta, quest' ultima insieme al raddoppio del canale di Suez, occasione per il Mezzogiorno per svolgere quel ruolo di connessione di cui da anni si sta ragionando se le Zes fossero state portate a compimento. La Svimez nel suo ultimo rapporto ha asserito che «un contributo da Sud alla ripartenza del Paese lo può dare il Quadrilatero Zes nel Mezzogiorno continentale, Napoli-Bari-Taranto-Gioia Tauro, da estendersi alla Sicilia. E che le Zes andrebbero inserite in una strategia di rafforzamento dell' area del Mediterraneo come fulcro degli scambi tra l' Europa e i paesi asiatici e del Nord Africa, mettendo a sistema logistica e industria». Da tempo la Cisl sta parlando del lungo iter delle Zes che stentano a decollare, del potenziamento ed ammodernamento dell' infrastruttura digitale e degli hub della logistica, affinché la Campania assurga al ruolo che le è proprio di porta del Mezzogiorno, anche attraverso il rafforzamento dell' infrastrutturazione ferroviaria, su gomma e digitale. Ciò anche in ragione della necessità di ridare dignità e impulso alle aree interne, soggette ad una importante desertificazione umana e produttiva. Solo così si potrà impedire che i traffici ed i nuovi imprenditori si rivolgano ad altri Paesi. La Cisl regionale e la Fit Cisl Campania chiedono alla Regione e al Ministero dei Trasporti di puntare verso le eccellenze, i tanti talenti competenti professionisti che popolano il nostro territorio soprattutto volti al «bene comune» e meno propensi nel cedere ai «bisogni di pochi». * segretaria generale Cisl Campania ** segretario generale Fit Campania.



Porto, Confapi frena Spirito «Troppe liti, si volti pagina»

I NODI Antonino Pane L' organismo di partenariato dell' **Autorità** di **sistema portuale** del mare Tirreno centrale si riunirà oggi per discutere del piano triennale messo a punto dal presidente Pietro Spirito. Un passaggio formale ma anche l' occasione per un primo faccia a faccia con i rappresentanti delle categorie, che siedono nel parlamentini dei porti campani. Una riunione in cui inevitabilmente rimbalzerà il documento firmato dagli imprenditori contro la riconferma di Spirito. Ci saranno anche i rappresentanti sindacali schierati su posizioni contrapposte: la Cisl contro l' attuale governance e Cgil e Uil pronti a riconoscere il lavoro fatto da Spirito. Intanto continuano le prese di posizione scatenate dalla dichiarazione del Propeller a favore di Spirito e la replica degli imprenditori portuali che chiedono un cambio al vertice dell' Adsp. Ieri è scesa in campo anche la Confapi: «Il porto di Napoli è l' azienda strategica più importante della Campania. È opportuno rilanciarla, pertanto, ascoltando gli imprenditori che vi operano e immaginando un cambio di governance che metta fine ai conflitti fin qui emersi». Raffaele Marrone, presidente Confapi Napoli, ha voluto chiarire la posizione della Confapi. «Il presidente Pietro Spirito - ha sottolineato - è certamente un ottimo manager, ma probabilmente non è adatto alle peculiarità della portualistica campana; e lo dimostra il grado di polarizzazione e di scontro, finanche all' interno del corpo sindacale, che la sua autocandidatura per un secondo mandato ha portato in queste ultime settimane». Per Marrone le molte aziende del porto contro il rinnovo denunciano un malessere. Il ragionamento portato avanti da Confapi riguarda la portata della contestazione che è certamente una spia sufficiente per chiedere un cambiamento del vertice dell' Adsp. «Il porto partenopeo, che fa **sistema** con quelli di Salerno e di Castellammare di Stabia, ha potenzialità - sottolinea Marrone - in grado di risollevare il pil regionale; potenzialità a cui oggi, con la crisi che sta terremotando il mercato e le nostre vite, non possiamo rinunciare a cuor leggero o per semplice dispute di partito. La decisione ultima spetta, com' è logico che sia, al ministro De Micheli e al governatore De Luca: a entrambi, però, chiediamo di non liquidare, come fatto finora, le doglianze degli imprenditori come semplice attestazione di interessi non soddisfatti. Sarebbe un errore di cui tutti poi pagheremmo le conseguenze». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Città di Salerno

Napoli

porto

«Stop alla riconferma di Spirito»

L' appello di Confapi al ministro e al governatore: «Ascoltate gli imprenditori»

Il conto alla rovescia è iniziato oramai da giorni. E tutti i riflettori della portualità campana sono puntati sulla decisione che dovrà prendere il Ministero delle Infrastrutture per la nomina del nuovo presidente dell' **Autorità di sistema** portuale del Mar Tirreno Centrale, che raggruppa gli scali di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. In bilico è la riconferma di Pietro Spirito , il cui mandato scade il 5 dicembre, osteggiata da buona parte degli imprenditori napoletani. Il dibattito tra chi è pro e contro Spirito s' è infiammato soprattutto a Napoli, mentre Salerno, per il momento, è alla finestra. Un atteggiamento attendista, dettato probabilmente dalla scelta di non sbilanciarsi a favore di uno o di un altro. Questa strategia, invece, non viene adottata a Napoli, dove giorno dopo giorno si registrano prese di posizione. A intervenire ieri è stato Raffaele Marrone , presidente di Confapi, che mostra il pollice verso nei confronti della conferma di Spirito. «Il porto di Napoli - evidenzia - è l' azienda strategica più importante della Campania. È opportuno rilanciarla, pertanto, ascoltando gli imprenditori che vi operano e immaginando un cambio di governance che metta fine ai conflitti fin qui emersi». A detta di Marrone «Il presidente Pietro Spirito è certamente un ottimo manager, ma probabilmente non è adatto alle peculiarità della portualistica campana; e lo dimostra il grado di polarizzazione e di scontro, finanche all' interno del corpo sindacale, che la sua autocandidatura per un secondo mandato ha portato in queste ultime settimane ». Marrone mette in risalto come Spirito non abbia la fiducia della maggior parte degli imprenditori napoletani: «Lungi da noi sostenere la loro infallibilità - puntualizza - ma è evidente che qualche problema si pone nel momento in cui la totalità degli operatori portuali e dei titolari di concessioni demaniali chiede un avvicendamento al vertice. Il porto partenopeo, che fa **sistema** con quelli di Salerno e di Castellammare, ha potenzialità in grado di risollevare il Pil regionale; potenzialità a cui oggi, con la crisi che sta terremotando il mercato e le nostre vite, non possiamo rinunciare a cuor leggero o per semplice dispute di partito». Da qui l' appello al ministro De Micheli e al presidente De Luca : «La decisione ultima - conclude Marrone - spetta, com' è logico che sia, al ministro e al governatore. A entrambi, però, chiediamo di non liquidare, come fatto finora, le doglianze degli imprenditori come semplice attestazione di interessi non soddisfatti. Sarebbe un errore di cui tutti poi pagheremmo le conseguenze». (g.d.s.) ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Sannio

Napoli

L' appello del presidente di Confapi

Marrone: «Rilanciare il porto Napoli»

"Il **porto** di **Napoli** è l' azienda strategica più importante della regione Campania. È opportuno rilanciarla, pertanto, ascoltando gli imprenditori che vi operano e immaginando un cambio di governance che metta fine ai conflitti fin qui emersi". Quanto affermato dal presidente di Confapi **Napoli**, Raffaele Marrone. "Il presidente Pietro Spirito è certamente un ottimo manager, ma probabilmente non è adatto alle peculiarità della portualistica campana; e lo dimostra il grado di polarizzazione e di scontro, finanche all' interno del corpo sindacale, che la sua autocandidatura per un secondo mandato ha portato in queste ultime settimane. Lungi da noi sostenere l' infallibilità degli imprenditori, ma è evidente che qualche problema si pone nel momento in cui la totalità degli operatori portuali e dei titolari di concessioni demaniali chiede un avvicendamento al vertice. Il **porto** partenopeo, che fa sistema con quelli di Salerno e di Castellammare di Stabia, ha potenzialità in grado di risollevare il pil regionale; potenzialità a cui oggi, con la crisi che sta terremotando il mercato e le nostre vite, non possiamo rinunciare a cuor leggero o per semplice dispute di partito", ha aggiunto. "La decisione ultima spetta, com' è logico che sia, al ministro De Micheli e al governatore De Luca: a entrambi, però, chiediamo di non liquidare, come fatto finora, le doglianze degli imprenditori come semplice attestazione di interessi non soddisfatti. Sarebbe un errore di cui tutti poi pagheremmo le conseguenze", la conclusione di Raffaele Marrone.



ADSP Mar Tirreno Centrale: Sapelli, di Pietro Spirito ho apprezzato la competenza e la dirittura

(FERPRESS) Roma, 26 NOV Conosco da anni il dottor **Spirito** e ne ho sempre apprezzato la competenza e la dirittura morale. Giulio Sapelli, economista di fama internazionale e oggi tra i principali animatori delle attività di ricerca della Fondazione Eni Enrico Mattei, fa mettere a verbale il suo commento sintetico, ma niente affatto reticente, sui rapporti che ha intrattenuto con il presidente dell'**ADSP Mar Tirreno Centrale, Pietro Spirito**, e sul giudizio che ne ha ricavato. Giulio Sapelli, grazie alle sue competenze acquisite anche con importanti incarichi in prestigiose istituzioni estere (London School of Economics and Political Science), è stato un protagonista della vita accademica, economica, politica e sociale del nostro Paese. Per il suo anticonformismo ma soprattutto per la sua indipendenza e la sua terzietà è stato candidato per breve tempo per la carica di Presidente del Consiglio, nella fase di trattative per la formazione del governo formato da Lega e Movimento 5 Stelle. Il curriculum di Sapelli contiene numerosissimi incarichi, ricerche e consulenze. E' stato Consigliere di Amministrazione di Eni, Ferrovie dello Stato, Unicredit Corporate Banking, di Snaidero Group, e Presidente di S+R-SGR e di Meta Energia, Commissario straordinario della Fondazione Monte dei Paschi di Siena. Oggi è Consigliere di Amministrazione del Museo Podi Pezzoli e della Fondazione Eni Enrico Mattei, ed è Presidente del Comitato scientifico del Centro Studi e di Storia dell'Impresa. La conoscenza e la stima con **Pietro Spirito** datano all'incarico ricoperto nel CdA di Ferrovie dello Stato, e a successive frequentazioni accademiche, ma il rapporto è comunque rimasto molto intenso, tra due personalità profondamente indipendenti e coerenti nelle loro priorità.



De Rosa (Smet): "Chiunque sarà il commissario per l' Autorità portuale dovrà puntare sulla specializzazione degli scali portuali".

'La scelta sulla nomina del Commissario di una autorità di sistema portuale ADSP è sempre una cosa molto seria. Lo è ancora di più in territori come quelli meridionali dove lo sviluppo industriale è storicamente meno avanzato e dove invece l' industria portuale, come nel caso di Salerno, rappresenta la più importante fonte di economia, lavoro]

'La scelta sulla nomina del Commissario di una autorità di sistema portuale ADSP è sempre una cosa molto seria. Lo è ancora di più in territori come quelli meridionali dove lo sviluppo industriale è storicamente meno avanzato e dove invece l' industria portuale, come nel caso di Salerno, rappresenta la più importante fonte di economia, lavoro e sviluppo". Così esordisce Domenico De Rosa, amministratore delegato di Smet azienda leader nel settore Trasporti e Logistica , intervenendo sulla questione della nomina del nuovo vertice dell' Autorità dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. Il prossimo 5 dicembre infatti scadrà il mandato di **Pietro Spirito**, attuale commissario. "Non riteniamo utile entrare nel dibattito squisitamente politico - precisa De Rosa - per la corsa alla futura nomina di Commissario dell' ADSP dei porti di Napoli e Salerno, ma ci preme evidenziare, in questa fase storica in particolare, quanto resti essenziale puntare sulla specializzazione dei diversi scali portuali in funzione delle vocazioni naturali delle stesse infrastrutture. In questo modo sarà più semplice ambire ad investimenti mirati e saranno evitate le ataviche conflittualità competitive tra infrastrutture vicine che rischiano solo di erodere ulteriormente le economie dei territori e generalmente le condizioni di lavoro per lavoratori ed imprese". Focus poi su Salerno e sull' impegno che si dovrà mettere in campo per superare la crisi derivante dall' emergenza sanitaria scatenata dalla pandemia del coronavirus. "Una guida autorevole ed illuminata della nostra infrastruttura portuale a Salerno consentirebbe di intercettare il rimbalzo economico post-COVID che ci aspetta e a cui dovremmo ottimisticamente tutti prepararci - conclude De Rosa - Il progresso del nostro territorio è fortemente legato ai diversi traffici che noi operatori avremo la capacità di saper convogliare a Salerno ma è anche vero che pre-requisito necessario sarà la creazione di migliori condizioni di fruibilità di tali infrastrutture e la loro semplificazione gestionale anche con un forte sguardo alla digitalizzazione dei gate".



Informazioni Marittime

Napoli

Porto di Napoli e Spirito, rettifica di Sipotra: "Nessuna polemica"

Pubblichiamo una richiesta di rettifica da parte della Società Italiana di Politica dei Trasporti

Pubblichiamo una richiesta di rettifica da parte di Sipotra in merito a un articolo pubblicato ieri sul rinnovo della presidenza dell' Autorità di sistema portuale del Tirreno Centrale. Scarica la rettifica | L' articolo di cui è stata fatta richiesta di rettifica Gentile Direttore, leggo sul suo giornale di oggi 25 novembre l' articolo intitolato "Porto di Napoli, si sgretola il fronte contrario al bis di Spirito. Solidarietà di Sipotra", nel quale viene citata la manifestazione di stima di S.I.Po.Tra. nei confronti di Pietro Spirito, nostro socio fin dalla fondazione. Mi duole tuttavia constatare che quanto comunicato dall' Associazione è stata utilizzato dall' articolo in un contesto e in uno spirito del tutto diversi. Il nostro intendimento, infatti, era ed è di manifestare a Pietro Spirito il nostro apprezzamento come persona e come professionista, anche di fronte a critiche a cui è stato recentemente sottoposto, non certo di entrare nella querelle sulla scelta del presidente dell' AdSP Mare Tirreno Centrale. Ciò non certo per mancanza di stima nei suoi confronti ma poiché l' Associazione è e intende rimanere indipendente e terza: come tale si è infatti sempre astenuta dall' intervenire su terreni che non le appartengono. Non a caso nel comunicato non viene fatta menzione alcuna della materia oggetto dell' articolo. La invito pertanto a rettificare tempestivamente, pubblicando quanto sopra con il dovuto risalto: richiesta da intendersi anche come esercizio del diritto di rettifica ai sensi della legge sulla stampa. Mario Sebastiani.



Tavassi: "no al toto-nomi sulla nuova presidenza del porto di napoli"

GAM EDITORI

A dichiararlo è Francesco Tavassi, Vice Presidente dell' Associazione degli industriali partenopei con delega all' Economia del Mare. "Vorremmo solo sperare che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Campania comprendano - aggiunge Tavassi - come gli scali di **Napoli**, Castellammare e Salerno, che sono sotto la giurisdizione dell' Autorità, ma anche tutti gli altri porti campani, rappresentino snodi non più trascurabili per lo sviluppo dell' economia e del turismo dell' intera nazione". "Pertanto auspichiamo - conclude Tavassi - che il Mit e la Regione scelgano il profilo adeguato, sia esso una riconferma o una nuova indicazione. Purché presenti le caratteristiche giuste per continuare a perseguire gli imponenti obiettivi di sviluppo che l' Autorità deve darsi, anche in vista di opportunità come quelle messe a disposizione dall' Europa".



Porto, Confapi: serve ricambio al vertice, imprenditori insoddisfatti

«Il porto di Napoli è l'azienda strategica più importante della regione Campania. È opportuno rilanciarla, pertanto, ascoltando gli imprenditori che vi operano e immaginando un cambio di governance che metta fine ai conflitti fin qui emersi». Lo ha detto Raffaele Marrone, presidente Confapi Napoli. «Il presidente Pietro Spirito è certamente un ottimo manager, ma probabilmente non è adatto alle peculiarità della portualistica campana; e lo dimostra il grado di polarizzazione e di scontro, finanche all'interno del corpo sindacale, che la sua autocandidatura per un secondo mandato ha portato in queste ultime settimane». ad «Lungi da noi sostenere l'infallibilità degli imprenditori, ma è evidente che qualche problema si pone nel momento in cui la totalità degli operatori portuali e dei titolari di concessioni demaniali chiede un avvicendamento al vertice. Il porto partenopeo, che fa sistema con quelli di Salerno e di Castellammare di Stabia, ha potenzialità in grado di risollevare il pil regionale; potenzialità a cui oggi, con la crisi che sta terremotando il mercato e le nostre vite, non possiamo rinunciare a cuor leggero o per semplice dispute di partito». «La decisione ultima spetta, com'è logico che sia, al ministro De Micheli e al governatore De Luca: a entrambi, però, chiediamo di non liquidare, come fatto finora, le doglianze degli imprenditori come semplice attestazione di interessi non soddisfatti. Sarebbe un errore di cui tutti poi pagheremmo le conseguenze».



«Sul deposito Gnl non c'è alcuna approvazione del Ministero»

di Giancarlo Tommasone

E' lungo e articolato l' iter per realizzare il deposito di Gnl (gas naturale liquefatto), nella zona della Darsena di Levante del porto di Napoli, quadrante orientale della città partenopea abitata da circa 200mila persone. L' ultimo capitolo è stato scritto nei giorni scorsi con una interrogazione a risposta scritta, di 21 parlamentari del M5S (primo firmatario il senatore Vincenzo Presutto), che chiedono ai ministri titolari dei Dicasteri di Mit, Sviluppo economico e Ambiente, di fugare ogni dubbio rispetto alla realizzazione del progetto, sul quale, secondo quanto concludono i grillini «non c'è alcuna approvazione» da parte del Ministero. La storia - che per dovere di cronaca, va qui riassunta - inizia a dicembre del 2017 , quando Pietro Spirito , presidente dell' **Adsp** del Mar Tirreno centrale, nel corso della conferenza stampa di fine anno annuncia: «Entro il 26 gennaio il porto di Napoli pubblicherà la manifestazione di interesse per la realizzazione di un deposito di bunkeraggio di Gnl nell' area commerciale dello scalo» . ad Gli step della vicenda L a manifestazione di interesse , che fa espresso riferimento al codice degli appalti pubblici, viene pubblicata il 26 gennaio 2018 , e si chiude il 26 febbraio dello stesso anno . L' adesione alla manifestazione di interesse viene formalizzata da 17 gruppi . La presentazione dell' iniziativa si registra a metà marzo del 2018 , in occasione di una riunione indetta dall' **Adsp** ed aperta a tutti i soggetti che avevano aderito. Cosa succede durante la riunione? Con grande sorpresa di tutti i presenti, le imprese convenute vengono informate di un progetto del colosso francese Edison, già in avanzata fase di studio , che precedentemente aveva preso contatti con Piazzale Pisacane. Scoppia il caso. Risultato? L' **Adsp** è costretta a fare retromarcia e attraverso una nota pec inviata il 24 aprile 2018 a tutti i soggetti che avevano manifestato interesse, preannuncia un bando pubblico per il mese di maggio 2018. Che fine ha fatto il bando di gara? «Trascorsi oltre 2 anni, non è mai stato pubblicato », scrivono i parlamentare del M5S. Con un nuovo colpo di teatro, però, lo scorso primo ottobre, nel corso della conferenza Naples Shipping Week, riemerge Edison che presenta, insieme a Kuwait Petroleum Italia (Q8), il progetto per un deposito costiero nella Darsena Petroli del porto di Napoli. E qui, dopo il doveroso riassunto, ci riallacciamo all' interrogazione dei pentastellati. L' interrogazione di 21 parlamentari del M5S «In data 5 novembre 2020 con la delibera n. 231 il presidente dell' **Adsp** Spirito ha approvato "l' avvio della procedura per il rilascio di una concessione demaniale della durata di 30 anni per la realizzazione e gestione di un deposito costiero Gnl avente capacità di 20.000 metri cubi all' interno del porto di Napoli, ubicato al Molo Vigliena all' interno della Darsena Petroli () e richiamato esplicitamente un "progetto preliminare" che, a suo dire, sarebbe stato approvato con decreto del Ministero dello sviluppo economico (Mise) del 23/6/2020», è possibile leggere nell' interrogazione. Il 9 novembre scorso, poi l' **Adsp** «ha reso noto l' avviso inoltrato al Comune di Napoli ed alla Capitaneria di Porto per il rilascio della concessione di 30 anni in favore di Edison e Q8 con richiesta di pubblicazione "all' albo pretorio del Comune di Napoli" ed all' albo della Capitaneria di Porto, ex art.18 del Regolamento di esecuzione del Codice della Navigazione del 1952». Ma, «dai documenti pubblicati dall' **Adsp** - argomentano i grillini - è emerso che le società Edison e Q8 il 18 dicembre 2019 avevano chiesto al Mise di acquisire, prima della istanza di autorizzazione, le "opportune indicazioni sulle condizioni necessarie per ottenere, alla sua presentazione, i necessari pareri, intese, concerti, nulla-osta, concessioni" per la realizzazione di un deposito Gnl nel porto di Napoli». Si tratta, dunque, «di una mera consultazione preliminare che non approva alcun progetto



diversamente da quanto rappresentato dall' Adsp nella delibera n. 231/2020».



Stylo 24

Napoli

I grillini: il Ministero non ha dato alcuna autorizzazione Tradotto, vuol dire che il ministero competente non ha dato alcuna autorizzazione per la realizzazione del deposito di gas naturale liquefatto . Ragon per cui, i 21 parlamentari del Movimento 5 stelle chiedono di sapere, se «i ministri in indirizzo (titolari di Mit, Sviluppo economico e Ambiente) intendano assumere iniziative di competenza per verificare che venga garantito il rispetto: dei principi generali di trasparenza, libera concorrenza e pari opportunità nel procedimento avviato in data 26 gennaio 2017 dall' Adsp del Mar Tirreno centrale; delle misure di sicurezza per la pubblica e privata incolumità determinato dalla contiguità del deposito di Gnl alle navi gasiere e petroliere nella darsena petroli, ricadenti in area Sin del 1999, area già fortemente urbanizzata, ad alto rischio e dichiarata zona rossa dalla Protezione civile; della tutela di risorse pubbliche per la evidente conflittualità ed interferenza tra il previsto deposito di Gnl con gli interventi infrastrutturali già finanziati dall' Ue con fondi Fesr 2014-2020 (collegamenti stradali e ferroviari) e con quelli per la costruzione della Darsena di levante, destinata a terminal contenitori, sulla quale sono già stati investiti oltre 150 milioni di euro di risorse pubbliche».

Sequestrato nel porto container con 24 tonnellate di abiti usati

Finanziari del Il Gruppo Bari, insieme con i funzionari dell' Agenzia delle Dogane e Monopoli di Bari, hanno sequestrato nel **porto** un ingente carico di rifiuti, indumenti usati e maleodoranti, e denunciato una persona. Si tratta più nel dettaglio di capi d' abbigliamento di ogni tipo, per 24 tonnellate di peso, tutti di seconda mano ed ammassati alla rinfusa senza il rispetto di alcuna norma igienica, all' interno di un container. La merce, proveniente dalla Lituania e sbarcata nella zona commerciale del **porto**, stava per essere importata nel territorio italiano, per giunta ad un valore di scambio irrisorio che mal si conciliava con l' ingente quantità (80 euro). La natura del carico era quella di rifiuto, non di «rifiuto cessato» (c.d. end of waste); tale condizione, infatti, è raggiungibile solo mediante specifiche procedure di detenzione (non alla rinfusa) ed igienizzazione, di cui non vi era alcuna traccia. Le modalità di questo commercio, del tutto privo dei requisiti necessari, risultano estremamente rischiose dal punto di vista ambientale, ma anche per la tutela della sicurezza del consumatore, alla luce della emergenza sanitaria in corso. Scattato il sequestro dell' intero carico e del container utilizzato, per i reati di gestione non autorizzata e traffico illecito di rifiuti. Denunciato il legale rappresentante della società di destinazione, operante nel brindisino.

The collage contains several news snippets. The largest one is the article about the container seizure, which is also the main text on the left. To its right, there's a smaller article titled 'INCHIESTA POLICLINICO' with a sub-headline 'IL CASO LEGONELLA AL CHINE E AD ASCLEROS'. Below that, another article is titled 'In novanta giorni la bonifica che non è stata fatta in due anni'. At the bottom, there's an article about 'Giustizia, la «cittadella» nel nulla senza un nuovo Piano regolatore' with a photo of a cityscape. The collage also includes various sub-headers and small text blocks typical of a newspaper page.

Sequestrate 24 tonnellate di abiti usati al porto

Ventiquattro tonnellate di abiti usati sono state sequestrate nel porto di Bari dai dell' Agenzia dogane e monopoli e dai finanziari che hanno scoperto il carico - fatto di abiti in cattivo stato e dal cattivo odore - in un container proveniente dalla Lituania e diretto in provincia di Brindisi. Attraverso l' uso di uno scanner i militari hanno scoperto che gli abiti erano ammassati senza alcun rispetto delle norme igieniche e sono stati sequestrati. Per gestione non autorizzata e traffico illecito di rifiuti, i finanziari hanno denunciato il legale rappresentante della società brindisina di destinazione.

4 Bari & Provincia

1000 | L'Unità di Polizia sul caso inquinato. Il port. Bari

"E' grave che si possa morire di questo. La sanità pugliese non ne viene fuori bene"

Una volta di più, il porto di Bari è stato teatro di un'operazione di sequestro. In questo caso, infatti, si tratta di 24 tonnellate di abiti usati, provenienti da una nave lituana, che sono stati sequestrati in un container. Gli abiti, in cattivo stato e dal cattivo odore, erano destinati a Brindisi. L'operazione è stata condotta dalle Agenzie dogane e monopoli e dai finanziari. Per gestione non autorizzata e traffico illecito di rifiuti, i finanziari hanno denunciato il legale rappresentante della società brindisina di destinazione.



1000000
L'Unità di Polizia sul caso inquinato. Il port. Bari

Pronti gli interventi di ripristino dopo gli ultimi atti vandalici

Pronti gli interventi di ripristino dopo gli ultimi atti vandalici. Le opere di restauro sono in corso e si prevede di completare i lavori entro pochi mesi. Le opere di ripristino sono state avviate in diverse zone della città, dove sono stati riscontrati atti vandalici. Le opere consistono nella pulizia delle superfici, nella sostituzione dei materiali danneggiati e nella ricostruzione delle parti mancanti. Le opere di ripristino sono state avviate in diverse zone della città, dove sono stati riscontrati atti vandalici.



1000000
L'Unità di Polizia sul caso inquinato. Il port. Bari



1000000
L'Unità di Polizia sul caso inquinato. Il port. Bari

Usura e minacce agli imprenditori, condannato 58enne

Usura e minacce agli imprenditori, condannato 58enne. Il giudice ha condannato l'imprenditore a 10 anni di reclusione per aver commesso atti di usura e minacce nei confronti di altri imprenditori. L'imprenditore è stato condannato a 10 anni di reclusione per aver commesso atti di usura e minacce nei confronti di altri imprenditori.



1000000
L'Unità di Polizia sul caso inquinato. Il port. Bari

Shipping Italy

Bari

Sequestrate nel porto di Bari 24 tonnellate di indumenti in un container (FOTO)

L' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ha fatto sapere che i suoi funzionari di **Bari**, unitamente a finanzieri del II Gruppo della stessa città pugliese, attraverso una minuziosa analisi dei rischi, hanno portato a termine un' operazione di contrasto al traffico di rifiuti consistente nel sequestro di circa 24 tonnellate di indumenti usati introdotti presso lo scalo portuale del capoluogo pugliese in un container proveniente dalla Lituania. "Nello specifico - spiega l' agenzia - attraverso una scansione svolta con l' apparecchiatura in dotazione all' ufficio doganale e una successiva ispezione fisica, si accertava che il carico, costituito da capi di abbigliamento di ogni tipo, maleodoranti e ammassati alla rinfusa senza il rispetto di alcuna norma igienica, non poteva in alcun modo essere considerato 'rifiuto cessato' (cosiddetto end of waste), condizione ottenibile soltanto mediante specifiche procedure di detenzione ed igienizzazione". L' attività operativa ha condotto al sequestro penale dell' intero carico e del container utilizzato, mentre il legale rappresentante della società di destinazione operante nel brindisino è stato denunciato all' Autorità Giudiziaria per i reati di gestione non autorizzata e traffico illecito di rifiuti.



Sequestrate nel porto di Bari 24 tonnellate di indumenti in un container (FOTO)



L'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ha fatto sapere che i suoi funzionari di Bari, unitamente a finanzieri del II Gruppo della stessa città pugliese, attraverso una minuziosa analisi dei rischi, hanno portato a termine un'operazione di contrasto al traffico di rifiuti consistente nel sequestro di circa 24 tonnellate di indumenti usati introdotti presso lo scalo portuale del capoluogo pugliese in un container proveniente dalla Lituania.

Informazioni Marittime

Bari

Zes Interregionale Adriatica, seconda riunione del comitato d' indirizzo

All' incontro, presieduto da Ugo Patroni Griffi, hanno partecipato la delegata dal Mit, il presidente della Regione Molise e l' assessore della Regione Puglia allo Sviluppo Economico

Un nuovo passo avanti per la Zona Economica Speciale Interregionale Adriatica . Si è infatti tenuta mercoledì la seconda riunione del comitato di indirizzo al quale hanno partecipato, oltre al presidente dell' Autorità di **Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale**, **Ugo Patroni Griffi** , che lo ha presieduto, Annalisa Formosi , delegata dal Mit, il presidente della Regione Molise Donato Toma e l' assessore della Regione Puglia allo Sviluppo Economico Alessandro Delli Noci . Hanno preso parte alla riunione, inoltre, il direttore interregionale della Agenzia delle Dogane e dei Monopoli Marco Cutaia , e i gruppi di lavoro delle regioni Puglia e Molise Domenico Laforgia , Francesca Zampano , Massimo Pillarella , Fulvio Mezzina e Giuseppe Macchione e il segretario generale della AdSPMAM Tito Vespasiani . Il comitato ha approvato tutte le candidature pervenute a Zona Franca Doganale (ZFD) relative ai retroporti di Brindisi, Bari, Manfredonia e Termoli. Candidature che, quindi, saranno sottoposte all' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. Va detto che l' istituzione della ZFD avviene con decreto del direttore della ADM Marcello Minenna . Per molte delle istituende ZFD ci sono già importanti gruppi imprenditoriali disposti ad investire. Il comitato ha inoltre approvato le proposte relative al kit localizzativo (accordo procedimentale da sottoscrivere con i Comuni) volto a garantire un fast track e tempi certi per gli insediamenti in aree Zes/Zfd. Il kit localizzativo verrà ora finalizzato con il concorso di Anci Puglia e Molise e dei Comuni le cui aree sono candidate a Zfd. Approvata anche una proposta di legge regionale sulle ulteriori semplificazioni Zes, che ora seguirà - d' intesa tra le Regioni - il proprio iter approvativo. I rappresentanti delle Regioni si sono impegnati a sostenere, inoltre, l' approvazione della proposta di legge sulle semplificazioni per le aree Zes/Zfd approvata dalla Conferenza delle Regioni. **Patroni Griffi** è stato delegato a sottoscrivere una convenzione quadro con Invitalia per la promozione delle Zes/Zfd, accordi anche con intermediari e fondi di investimento per il sostegno agli investimenti privati nelle medesime aree e l' adesione alla Associazione mondiale delle Zone Franche (WFTZO), con sede a Dubai. Su proposta dei rappresentanti delle Regioni si avvierà il processo per la redazione di un sito istituzionale e per la pubblicazione di materiale promozionale, in tempo per poter presentare la Zes e le Zfd nelle prossime manifestazioni fieristiche Infine, il presidente ha ringraziato tutti gli intervenuti per l' eccellente collaborazione istituzionale, e in particolare. Formosi e Cutaia per il sostegno prestato all' avvio delle Zfd, come pure i componenti dei gruppi di lavoro già nominati nella prima seduta di insediamento (Laforgia, Mezzina, Macchione, Pillarella e Zampano).



COSTA MORENA AMATI RASSICURA SUL PROSIEGUO DELL' OPERA

«Deposito gas nel porto iter ok ed entro fine anno si sceglie localizzazione»

«Il presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale ha risposto e le notizie sul serbatoio gas di Edison sono buone: il procedimento va avanti ed entro fine anno arriverà la decisione sulla sua definitiva localizzazione». Lo scrive in una nota il consigliere regionale Fabiano Amati, il quale poi aggiunge: «Il procedimento di realizzazione del serbatoio di Gln nel porto di Brindisi sta andando avanti e l' **Autorità** ha rappresentato a Edison le eccezioni sollevate da alcuni operatori portuali e dalla civica amministrazione in ordine alla localizzazione, invitandola, ove possibile, a prevedere entro fine anno una diversa posizione di ormeggio rispetto a quella ipotizzata». Il consigliere regionale Amati ha ricevuto la risposta direttamente dal presidente Patroni Griffi dopo aver chiesto delucidazioni in merito allo stato PORTO Costa Morena del programma per la realizzazione del serbatoio costiero di gas naturale liquefatto nell' area **portuale** di Brindisi. «Il presidente - aggiunge Amati - mi ha garantito la sua piena collaborazione affinché non si perda questa opportunità che rappresenterebbe un servizio strategico per lo sviluppo dei traffici del porto di Brindisi. Qualora Edison dovesse presentare una diversa posizione di ormeggio, la stessa sarà sottoposta preventivamente alla Capitaneria di porto e al Capo della Corporazione dei piloti per verificarne la fattibilità tecnico -nautica della manovra della nave. Un' ipotesi che dovrebbe arrivare entro fine anno, in tempo per la conferenza dei servizi presso il Mise che, in base alle pregresse comunicazioni, ha reso noto che riprenderà i lavori a gennaio 2021». Antonio Licchello Segretario generale Uil Brindisi.



Quadrilatero delle Zes «Brindisi tagliata fuori»

A lanciare l'allarme è l'europarlamentare Caroppo, che ha scritto al presidente di Svimez Per il presidente dell'Authority il ruolo del porto «proporzionale all'infrastrutturazione»

Oronzo MARTUCCI Brindisi dimenticata e messa ai margini di ogni ipotesi di sviluppo o di riconversione produttiva della Puglia e del Sud? Si tratta di un sentimento che in tanti sentono sempre di più, non solo perché questa area geografica non ha rappresentanti nella giunta regionale, ma perché manca di una classe dirigente capace di fare massa critica e di proporre ipotesi e soluzioni che stiano dentro un progetto di cambiamento condiviso. L'europarlamentare salentino Andrea Caroppo, eletto con la Lega nel 2019 e passato al movimento Sud in Testa-Italia nato in Puglia nel 2017, ha voluto evidenziare che questo rischio di marginalizzazione è forte ed emerge anche da alcuni Piani sui quali sono impegnate le istituzioni ai vari livelli. Caroppo parte dal Quadrilatero delle Zes dei porti del Sud presentato nell'ultimo rapporto Svimez come ipotesi di sviluppo capace di mettere i porti di Napoli, Bari, Taranto e Gioia Tauro al centro del Mediterraneo per ricordare che «si tratta di un'ottima proposta, ma non può non includere espressamente anche Brindisi». «In questa proposta a sostegno delle Zes collegate ai porti del Sud probabilmente non si menziona Brindisi perché il suo porto è ricompreso nella Zes dell'Adriatico meridionale che fa capo a Bari», spiega Caroppo. «Tuttavia, nell'elaborato grafico relativo al Quadrilatero allegato al rapporto Svimez 2020, Brindisi è fuori dal quadrilatero. E, peraltro, non sarebbe la prima volta che intorno alla inclusione o esclusione di Brindisi si registrano equivoci». L'europarlamentare di Sud in Testa, che è componente della Commissione per l'industria, la ricerca e l'energia, a tal proposito ricorda ciò che è accaduto con il Country Report Italy 2020, relativo alle aree di investimento prioritarie e alle distribuzioni in Italia degli investimenti del Just Transition Fund 2021-2027 collegato al cosiddetto Green New Deal, «nel quale era individuata l'area funzionale di Taranto, ma non espressamente quella di Brindisi. Per questo motivo sarebbe meglio fugare ogni dubbio a proposito del ruolo di Brindisi nel quadrilatero delle Zes». «Anche plasticamente Brindisi merita espressa centralità. Il porto e l'area a vocazione produttiva che si è insediata intorno ad esso (con fabbriche di grandi e medi gruppi nei settori energetico, chimico, aeronautico e farmaceutico, e un manifatturiero di Pmi, in molti casi altamente qualificate, in rapporti di subfornitura e co-fornitura con le industrie maggiori) non possono restare fuori dal quadrilatero», aggiunge l'europarlamentare salentino. Tra l'altro, le aree produttive della provincia di Lecce sono funzionalmente collegate al ruolo del porto di Brindisi nell'ambito della Zes dell'Adriatico meridionale e quindi Caroppo legittimamente rivendica un ruolo chiaro ed evidente, di primo piano, per le infrastrutture e la logistica del territorio di provenienza. Per avere risposte in merito alla possibile esclusione di Brindisi, Caroppo ha scritto al Presidente Svimez, Adriano Giannola, e al direttore, Luca Bianchi. È evidente però che le risposte ai suoi dubbi non potranno venire dai dirigenti di un'associazione privata, che elabora strategie di sviluppo a favore del Mezzogiorno ma non ha alcun ruolo decisionale nelle scelte di governo. Le decisioni in merito al futuro del porto di Brindisi e della sua area produttiva di riferimento devono venire dal governo nazionale e da quello regionale in collegamento con la Commissione europea. Per fare un esempio: l'unico corridoio europeo della rete dei trasporti che arriva in Puglia, quello



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

Scandinavo-mediterraneo, scende lungo il Tirreno, sino a Napoli, e quindi nella nostra Regione si sviluppa sul tracciato Napoli-Bari e Bari-Taranto. Quindi i porti cosiddetti core, che sono i nodi centrali delle attività del Corridoio e anche delle Zes, in Puglia sono Taranto e Bari, nonostante Brindisi abbia banchine, aree portuali e retroportuali e infrastrutture più attrattive di quelle di Bari. Chiedere chiarezza alla Svimez e in altre sedi è fondamentale. A tal proposito Ugo Patroni Griffi, presidente dell' **Autorità** di **sistema portuale** dell' Adriatico meridionale, evidenzia l' importanza del porto di Brindisi nelle strategie di sviluppo dell' **Autorità** e della Zes interregionale Puglia-Molise collegata. «Per me il porto di Brindisi è sempre stato stata l' angolo meridionale del quadrilatero (biblicamente direi la pietra d' angolo). E in funzione di ciò è l' intera programmazione delle opere su Brindisi: accosti, briccole, dragaggi, stazioni marittime, Ing e indefettibilmente Zes e soprattutto Zona franca doganale che stiamo realizzando con celerità». «Ovviamente il ruolo di Brindisi sarà direttamente proporzionale al livello di infrastrutturizzazione e alla consapevole gestione del processo di riconversione industriale, su cui l' intero cluster marittimo poggia le giuste aspettative del rilancio dello scalo», conclude, chiedendo in pratica chiarezza e condivisione delle scelte, non alla Svimez ma ai decisori politici e di governo. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Brindisi Report

Brindisi

"Zona economica speciale, Brindisi non può restare fuori dal quadrilatero"

BRINDISI - "Il 'quadrilatero' a sostegno delle Zes (Zona economica speciale, ndr) collegate ai porti del Sud è un' ottima proposta, ma non può non includere espressamente anche **Brindisi**". E' quanto afferma in una nota Andrea Caroppo (Sud In Testa), europarlamentare e membro della commissione Industria, ricerca ed energia, commentando la proposta contenuta nell' ultimo rapporto Svimez (associazione che si occupa dello sviluppo dell' industria nel Mezzogiorno) sull' economia e la società nel Mezzogiorno. "La proposta di un disegno unitario di interventi per il Mezzogiorno che punti sulla funzione strategica del Mediterraneo attraverso un 'quadrilatero' Napoli-Bari-Taranto-Gioia Tauro è apprezzabile ed è un ottimo punto di partenza. E forse in questa proposta a sostegno delle Zes collegate ai porti del Sud probabilmente non si menziona **Brindisi** perché ricompreso nella Zes adriatica che fa capo a Bari - spiega Caroppo- Tuttavia, nella stessa grafica del rapporto Svimez, **Brindisi** è fuori dal 'quadrilatero'. E, peraltro, non sarebbe la prima volta che intorno alla inclusione o esclusione di **Brindisi** si registrano equivoci (si pensi al Country Report Italy 2020, relativo alle aree di investimento prioritarie e alle distribuzioni in Italia degli investimenti del Just Transition Fund 2021-2027 collegato al Green New Deal, nel quale era individuata l' area funzionale di Taranto, ma non espressamente quella di **Brindisi**). Chiosa l' europarlamentare Caroppo: "Sarebbe meglio, però, fugare ogni dubbio. Anche plasticamente **Brindisi** merita espressa centralità. Il **porto di Brindisi** e l' area a vocazione produttiva che si è insediata intorno ad esso (con fabbriche di grandi e medi gruppi nei settori energetico, chimico, aeronautico e farmaceutico, e un manifatturiero di Pmi, in molti casi altamente qualificate, in rapporti di subfornitura e cofornitura con le industrie maggiori) non possono restare fuori dal quadrilatero. In questo senso -conclude Caroppo- in queste ore ho scritto al presidente Svimez Adriano Giannola e al direttore Luca Bianchi".



A causa della mancata proroga del governo sulla convenzione di continuità territoriale

Tirrenia ha isolato la Sardegna

Appello dei sindacati a De Micheli: a rischio 500 posti

Un' isola isolata. Con **Tirrenia** che dal primo dicembre chiuderà tutti i collegamenti dei traghetti con la Sardegna «a causa della situazione d'incertezza in merito alla proroga della convenzione del servizio di continuità territoriale marittima». L' allarme è della Uil, che ha chiesto un intervento urgente del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per scongiurare centinaia di licenziamenti. La convenzione, del valore di 72 milioni di euro l'anno, è scaduta lo scorso 18 luglio. E il Mit, nonostante l' annuncio di una proroga sino al febbraio del 2021, non l' ha ancora rinnovata. Motivo per il quale **Tirrenia**, dall' inizio del mese prossimo, sospenderà le tratte Genova-Olbia-Arbatax, Napoli-Cagliari, Cagliari-Palermo e Civitavecchia-Arbatax-Cagliari, oltre alla Termoli-Tremiti. L' azienda ha ricordato come a oggi siano rimaste «senza riscontro le richieste sulla conferma in merito alla proroga della convenzione per i collegamenti in continuità territoriale marittima scaduta lo scorso 18 luglio». Non solo: **Tirrenia** è pronta a chiedere «il corrispettivo dei servizi effettuati da luglio sino a oggi». «Non possiamo permetterci un' ulteriore riduzione dei collegamenti con la penisola, perché è a rischio l' economia di un intero territorio», ha spiegato il segretario generale di Uiltrasporti Sardegna, William Zonca. «Con questa contrazione delle rotte siamo fortemente preoccupati per la riduzione delle possibilità di movimento dei passeggeri e delle merci in Sardegna ed esprimiamo molta preoccupazione per i quasi 500 marittimi i cui posti di lavoro sono messi a rischio da questa presa di posizione di **Tirrenia**». All' appello di Uiltrasporti si è unito quello di Filt Cgil e Fit Cisl, che in una lettera inviata al Mit hanno invocato un incontro col ministro Paola De Micheli per «comprendere chiaramente la questione su quanto denunciato e annunciato dalla stessa **Tirrenia**, adducendo la scelta di interrompere alcuni collegamenti all' assoluta mancanza di precise comunicazioni circa la proroga della convenzione». Sulla questione è intervenuto anche il governatore di centrodestra dell' isola, Christian Solinas. «Chiediamo da tempo al governo di procedere alle gare a evidenza pubblica per definire un nuovo modello di continuità che dia certezze al diritto alla mobilità dei sardi con frequenze e tariffe adeguate», ha sottolineato. «Non possiamo assistere a questo immobilismo assoluto di chi, con esclusiva competenza, non procede agli adempimenti delle nuove procedure di evidenza pubblica, e non formalizza nemmeno le proroghe degli oneri di servizio pubblico alle porte della stagione invernale, mettendo così a rischio i collegamenti per passeggeri e merci nel periodo in cui l' offerta di trasporto è minore». Secondo il sindaco di Cagliari, Paolo Truzzu, in quota Fratelli d' Italia, «la continuità territoriale dev' essere garantita tutti i giorni dell' anno per tutti i cittadini sardi. Non è una gentile concessione, ma un diritto costituzionale spesso e volentieri mortificato da giochi sulla pelle dei normali cittadini. Non entro nel merito della questione, ma giudico inaccettabile che i sardi vengano praticamente sequestrati a partire dal primo dicembre».

FILIPPO MERLI



MSC Grandiosa, primo ingresso al Cagliari Cruise Port

Cagliari - MSC Grandiosa, l'ultratecnologica nave ammiraglia della flotta MSC Crociere, sarà domani, 27 novembre, per la prima volta nel porto di

26 Nov, 2020 **Cagliari** - MSC Grandiosa , l'ultratecnologica nave ammiraglia della flotta MSC Crociere, sarà domani, 27 novembre, per la prima volta nel **porto** di **Cagliari**, attraccando al **Cagliari** Cruise Port . Uno scalo inaugurale, una 'Maiden Call' che, per via delle attuali restrizioni sanitarie, non sarà possibile celebrare con la tradizionale cerimonia di scambio crest a bordo, prontamente supplita dal vivace benvenuto degli operatori di **Cagliari** Cruise Port. La nave, battezzata il 31 ottobre 2019 da Sophia Loren, arriverà a **Cagliari** intorno alle 9:00 con a bordo circa 400 ospiti, perlopiù italiani, che stanno effettuando una crociera tra le più belle città d' Italia e del Mediterraneo occidentale: Genova, Roma, Palermo, Valletta e, infine, la stessa **Cagliari**. Come sempre, lo sbarco sarà svolto osservando i rigidi protocolli di sicurezza, salute e prevenzione, grazie ai quali **Cagliari** Cruise Port ha ottenuto il 'Safe Travels Stamp' dal World Travel & Tourism Council, a conferma del suo impegno nel contrastare la pandemia da Covid-19. La MSC Grandiosa è stata costruita nei cantieri francesi Chantiers de l' Atlantique a Saint- Nazaire, è lunga 331 metri, è dotata delle più moderne tecnologie in materia di rispetto per l' ambiente e può ospitare a pieno carico più di 6.300 passeggeri, per i quali tante sono le meraviglie riservate a bordo: fra queste, 93 metri di promenade, dove fare shopping e passeggiare, 11 ristoranti internazionali, la prima mostra d' arte sul mare, con 26 incisioni della serie 'Danse Dessin' del pittore Edgar Degas e, infine, 'ZOE', la prima assistente di viaggio virtuale al mondo, presente in ogni cabina per agevolare gli ospiti durante la loro permanenza a bordo. Con l' arrivo della MSC Grandiosa saranno undici gli scali di navi da crociera registrati a **Cagliari** nel 2020, malgrado il fermo dovuto all' emergenza sanitaria. Ben poca cosa rispetto ai numeri degli anni passati, ma è tuttavia un segnale significativo dell' importanza che il nostro **porto** sta assumendo nel mercato crocieristico internazionale e testimonia l' impegno di **Cagliari** Cruise Port nella costruzione, implementazione e pubblicizzazione della destinazione. Dalla fine del 2016, **Cagliari** Cruise Port è entrata a far parte del network di Global Ports Holding (GPH), il più grande operatore indipendente di terminal crociere al mondo, con una presenza consolidata nelle regioni dei Caraibi, del Mediterraneo e dell' Asia-Pacifico. Grazie alle recenti acquisizioni e ad una crescita incessante, GPH gestisce attualmente 21 terminal crocieristici in 13 diversi Paesi.



La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

Porto, più spazi per gli investitori

Augusta. Sono tutte finanziate e appaltate le opere inserite in cima alla lista del Piano triennale delle opere pubbliche dell' **Autorità di sistema portuale** del mare della Sicilia orientale Augusta -Catania, approvato dal comitato di gestione dell' ente contestualmente al bilancio di previsione 2021. Intanto diversi operatori internazionali chiedono di aprire linee di ro pax (navi-traghetto per il trasporto di veicoli carichi e passeggeri) da Augusta per il centro Italia e Malta. Proposte che l' Adsp sta vagliando. Per quanto riguarda lo strumento di programmazione finanziaria le risorse nella disponibilità dell' ente **portuale** ammontano a 145,42 milioni di euro. Tra le opere avviate o che stanno per partire: gli interventi di rifacimento della diga foranea, la ristrutturazione della banchina Gennalena, la cui realizzazione, ritenuta molto importante per la cantieristica navale, servirà per soddisfare le richieste che arrivano dagli imprenditori. C' è poi nel piano un nutrito piano di manutenzione di tutte le banchine del porto commerciale, nonché della Darsena Nuova che insiste in Augusta isola e la rimozione delle gru. La ristrutturazione del porto per distribuire in maniera coerente gli spazi dandoli in concessione alle società che chiedono di usufruirne rientrerà nella prossima programmazione. L' intenzione dell' Adsp è insomma quella di ridisegnare lo scalo di Augusta. Per quanto riguarda la diga foranea i lavori non sono stati solo appaltati, ma in parte avviati per quanto concerne le testate, cioè le punte della stessa. La programmazione di nuovi investimenti infrastrutturali per i porti di Augusta e Catania prevede per lo scalo del Comune etneo il rifacimento e l' abbellimento della mantellata da realizzare con un importo che si aggira intorno agli 80 milioni di euro e la fattibilità degli investimenti sarà sostenuta dal differenziale positivo tra entrate correnti e spese correnti e da finanziamenti statali già erogati e da erogare o con mutui a medio/lungo termine. Il comitato di gestione dell' Adsp della Sicilia orientale che ha approvato il bilancio di previsione 2021 è composto dal presidente dell' Adsp, Andrea Annunziata, dai rappresentanti della Regione siciliana e del Comune megarese, rispettivamente Gaetano La Ferla e Mimì Capuano, entrambi augustani, e da Giuseppe Galizia, rappresentante della città metropolitana di Catania. Sia il mandato del presidente sia quello del comitato di gestione dell' **Autorità di sistema** hanno una durata di 4 anni e scadranno l' anno prossimo. Annunziata, da sempre cosciente dall' importantissima realtà di cui è alla guida dalla primavera del 2017, ritenendola un perno per lo sviluppo economico, guarda sempre alle potenzialità che ha questo territorio, alle imprese che possono sorgere al tanto lavoro che è possibile dare a tanti giovani. Agnese Siliato.



La Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Porti in corsa per il Gnl, ma la Sicilia non si vede

Srm: già 572 navi hanno motore a gas, chi può rifornirle sarà privilegiato

palermo. Il Covid-19 spinge gli investimenti in sostenibilità ambientale; fra questi, la mobilità pesante alimentata da Gas naturale liquefatto sarà uno dei filoni a maggiore sviluppo assieme all' idrogeno. Le analisi del centro studi Srm (gruppo Intesa Sanpaolo), coordinate da Alessandro Panaro, evidenziano che «la possibilità di fare rifornimento di questo propellente rappresenterà un fattore discriminante nella scelta dei porti da parte delle compagnie». Cioè, i porti privi di stazioni di ricarica saranno esclusi dagli approdi di navi a Gnl, fra questi quelli siciliani se non si attrezzano. «Dati aggiornati della International Energy Agency - prosegue Panaro - segnalano il record nel 2019 per gli investimenti in impianti di liquefazione Gnl: quasi 65 mld \$, per un aumento della capacità globale del 16%». Il trasporto di Gnl è cresciuto di una media annua del 7% nell' ultimo decennio, con 351 mln di tonnellate nel 2019 (+10,4%). L' import-export via mare di Gnl è stato pari a 767 mln di metri cubi (+11%). «Gli analisti della Iea - dice Panaro - evidenziano che nella prima metà del 2020 potrebbero essere autorizzati altri 80 mld di metri cubi». Srm calcola che la crescita della domanda ha avuto origine in Cina, le cui importazioni sono passate da 117,9 a 136,8 mln di metri cubi, sostenute dalla rinnovata politica energetica e dalla crescente importanza della sua agenda ambientale. «Dal lato dell' offerta - sottolinea poi Panaro - , i due maggiori esportatori sono Qatar e Australia, che insieme esportano quasi la metà dei volumi totali nel mondo con oltre 150 mln di tonnellate. I principali importatori sono Ue, Giappone e Cina, con circa 210 mln di tonnellate». Ovunque, pure in Italia, c' è molto fermento sul Gnl. Le flotte hanno raggiunto 572 navi con motori a Gnl, di cui l' 88% di dimensione "standard" e l' 8% Ultra large. «Oggi più che mai - argomenta Panaro - le politiche riguardanti il settore energetico, anche quelle inerenti i trasporti, sono focalizzate su obiettivi di efficientamento e riduzione delle emissioni di gas climalteranti, in risposta al problema dei cambiamenti climatici. Nei prossimi anni, nei porti italiani crescerà la richiesta di approvvigionamento di navi, di dimensioni sempre maggiori, alimentate a Gnl e con nuovi carburanti a basso contenuto di zolfo». Fattore fondamentale per la diffusione del bunkeraggio marino a mezzo Gnl sarà lo sviluppo della filiera (terminal, depositi small scale, bettoline per il servizio ship to ship) e l' efficientamento dei procedimenti autorizzativi in tema ambientale, doganale e di sicurezza. Panaro è chiaro: «Per il sistema portuale nazionale e logistico c' è la necessità di incrementare i traffici e di abbattere i livelli di inquinamento e di impatto ambientale sui centri abitati. Il ricorso allo sviluppo di tecnologie alternative e di sistemi di approvvigionamento sicuri e ambientalmente sostenibili è una richiesta del mercato e dei rapporti porto-città, con cui gli operatori si confrontano. Occorre divenire rapidamente competitivi nei sistemi di rifornimento di Gnl per servire il settore crocieristico e quello dei traghetti, segmenti dello shipping nei quali appare un' opzione vantaggiosa anche da un punto di vista gestionale e economico-finanziario. Sono settori nei quali l' Italia vanta posizioni di leadership nel Mediterraneo: il nostro Paese è la prima destinazione crocieristica nel Bacino ed è primo nello short sea shipping di merci via traghetto». Alcuni porti stanno già guardando a questo tipo di futuro, come Napoli, Cagliari, Livorno, Ravenna (ed altri), con progetti in vari stati di avanzamento. La sfida della sostenibilità è lanciata. La Sicilia per coglierla deve chiedere risorse del "Recovery Fund" per questo scopo e rendere subito operative

The image shows a screenshot of an Italian newspaper page, likely from 'la Sicilia' as indicated by the header. The main headline is 'Un salvagente per metà dei siciliani' (A lifeline for half of Sicilians), with a sub-headline 'Inps. Garanzia la sopravvivenza a quanti hanno redditi al di sotto della soglia di povertà' (Inps. Guarantee the survival of those whose incomes are below the poverty threshold). Below this, there is a smaller headline 'Porti in corsa per il Gnl, ma la Sicilia non si vede' (Ports in a race for LNG, but Sicily is not seen), with a sub-headline 'Srm: già 572 navi hanno motore a gas, chi può rifornirle sarà privilegiato' (Srm: already 572 ships have gas engines, whoever can supply them will be privileged). The article text is partially visible, discussing energy and port infrastructure. There are also small images and graphics, including a table of stock market data at the top right.

La Sicilia

Palermo, Termini Imerese

le Zes. M. G.

Il Secolo XIX

Focus

«Sgravi fiscali non solo per le navi Estendiamoli ai marittimi italiani»

L'affondo di Assarmatori. Vago (Msc): «Così potremmo assumere fino a 15 mila lavoratori»

SIMONE GALLOTTI

Lo scopo è trasferire gli sgravi dalla bandiera alla nazionalità dei marittimi. E la portata del "secondo registro" la spiega bene Pier Francesco Vago: «Come Msc Crociere abbiamo un programma importante di costruzione della flotta - dice l'executive chairman del gruppo -. Sei navi solo con Fincantieri, fra cui una che verrà consegnata a luglio. Assumeremo 35 mila persone come personale navigante: se venissero allargati a tutti i marittimi italiani gli sgravi contributivi sul costo del lavoro previsti per le navi che battono bandiera italiana, almeno 15 mila dei 35 mila nuovi assunti potrebbero essere marittimi italiani». La proposta, che raccoglie il consenso anche della ministra ai Trasporti Paola De Micheli, è stata lanciata durante l'assemblea di Assarmatori. Oggi il Registro Internazionale permette di godere degli sgravi contributivi solo alle navi con bandiera italiana, ma la Commissione europea ha chiesto di estenderli anche ai marittimi imbarcati su navi con bandiere europee. E Msc Crociere ha da poco issato la bandiera di Malta su alcune navi. Anche Stefano Messina, presidente dell'associazione armatoriale, è in pressing su questo fronte: «L'Italia dovrà recepire l'indicazione entro febbraio

- ha detto Messina -. È una grande occasione da cogliere. La legge 30/98 ha permesso di invertire la tendenza negativa e ha fatto crescere l'occupazione italiana. Tuttavia, negli ultimi anni il numero degli addetti non è aumentato ed il numero delle navi e il tonnellaggio della flotta nazionale faticano a crescere. Quindi la grande possibilità di crescita dell'occupazione marittima nazionale deriva dall'impiego di personale incentivato dall'allargamento dei benefici alle navi europee». C'è poi il capitolo del Recovery Fund. Messina e Fabrizio Palenzona, presidente onorario di Confrtrasporto, spingono per un piano Marshall del settore, anche con la costruzione di navi in serie ad alta tecnologia. E poi nelle bozze del Piano nazionale di ripresa e resilienza ci sono: «Due miliardi per rinnovare le flotte dei traghetti del corto e lungo raggio per una navigazione più green, oltre un miliardo per l'elettrificazione delle banchine nei porti e 3 miliardi per lo sviluppo della mobilità ad idrogeno. Cifre che, grazie alla leva finanziaria e agli investimenti degli armatori, possono moltiplicarsi». «All'interno del Piano nazionale di ripresa e resilienza abbiamo previsto una serie di misure per il settore marittimo». Il punto sui soldi allo shipping lo fatto la ministra che ha spiegato come e in che tempi verranno utilizzati i fondi anche del Recovery Fund: «Compatibilmente con i tempi europei, quindi con lo sblocco dei veti che alcuni Paesi stanno ponendo rispetto all'utilizzo delle risorse e le quantificazioni, riteniamo di poter avere già in mano gli strumenti per far calare a terra la stragrande maggioranza di queste risorse nei primi tre anni». --



passenger in calo del 93%

L'industria delle crociere è in caduta, ma i porti investono 510 milioni

Raoul de Forcade

Sfiora il miliardo di euro il mancato contributo del settore crociere all'economia italiana nel 2020. Un effetto dell'epidemia di Covid, che ha bloccato a lungo, e sta ancora fermando in larga misura, il comparto (attualmente sono in attività solo due navi in Italia: Msc Grandiosa e Costa Smeralda, e altre nove nel mondo). Nello stesso periodo il numero di passeggeri movimentati in Italia è sceso del 93,5%, arrivando ai livelli del 1993 e cento esperti del settore ritengono che non si riuscirà a recuperare appieno prima del 2023. Tuttavia gli ordini di nuove unità da crociera fatti prima della pandemia sono stati confermati e i porti crocieristici italiani prevedono complessivamente oltre 510 milioni di investimenti tra 2021-2023. È, in sintesi, quanto emerge dalle stime di Risposte turismo, la società guidata da Francesco di Cesare che ha presentato ieri l'edizione 2020 dell'Italian cruise watch, studio compilato per dare annualmente conto dello stato di salute del settore. Secondo quanto calcolato nel report, dunque, ammonta a 925 milioni il mancato contributo del turismo crocieristico all'economia tricolore nel 2020 a causa del Covid-19. Il valore

è riferito alle sole spese dei crocieristi in escursioni (che a fine anno saranno circa 2,7 milioni in meno rispetto alle previsioni), shopping, ristorazione e altri consumi di tipo turistico a terra, oltre a pernottamenti a terra pre e post viaggio (circa 1,3 milioni in meno rispetto ai numeri attesi) nonché giornate di vacanza prima e dopo la crociera. La contrazione è dovuta alla fortissima diminuzione del traffico crocieristico attesa a fine anno. Secondo le stime di Risposte turismo, il 2020 si chiuderà con un totale di 796.800 passeggeri movimentati nei porti italiani tra imbarchi, sbarchi e transiti (-93,5% sul 2019), dato che riporta la movimentazione dei passeggeri al 1993. Su scala globale, si stima che l'anno in corso potrebbe chiudersi con circa 6 milioni di crocieristi a bordo (-80% sul 2019), cioè gli stessi valori che si registravano prima degli anni 2000. Risposte Turismo ha anche effettuato un'indagine, con un questionario, su un panel di circa 100 professionisti con ruoli di primo piano nella cruise industry italiana, che operano in compagnie crocieristiche, Autorità di sistema portuale, società di gestione terminal, agenzie di viaggio, agenzie marittime e tour operator. La maggioranza delle risposte prevede che il movimento passeggeri nei porti crocieristici italiani tornerà a livello pre-Covid solo dal 2023. L'indagine offre però una visione positiva, da parte degli intervistati, sulle prospettive del comparto; segnali di fiducia confermati anche da altri indicatori. Primo fra tutti l'incremento degli investimenti, da parte dei porti, sugli interventi dedicati o a supporto del settore: per il triennio 2021-2023, Risposte turismo ne ha mappati per 510 milioni di euro, in crescita di oltre il 200% rispetto ai tre anni precedenti. Anche in tema di commesse le prospettive sono positive: si registra infatti il mantenimento, nel mondo, di tutti gli ordini di nuove navi effettuati prima della pandemia: 81 fino al 2022, di cui ben 22 assegnati a cantieri presenti in Italia; numero che sale a 44, estendendo il periodo al 2025. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Crociere: in porti italiani -93% passeggeri e 1 mld perso

A fine anno stimati a 800mila, tracollo per Venezia

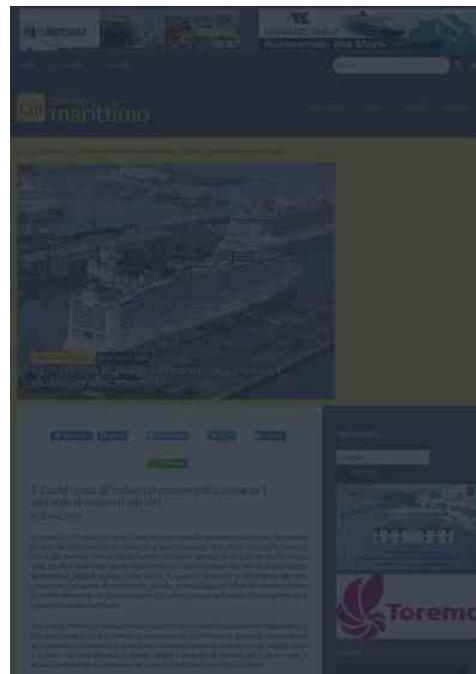
(ANSA) - GENOVA, 26 NOV - A causa del covid il mancato contributo all'economia italiana del turismo crocieristico a fine 2020 è di circa 1 miliardo di euro. A fine anno saranno circa 800 mila i passeggeri movimentati nei porti nazionali, con un tracollo del 93,5% rispetto al 2019. Lo comunica Risposte Turismo con le stime dell' Italian cruise watch 2020. Considerando la classifica dei porti crocieristici attesa a fine anno, al primo posto ci sarà Civitavecchia con 224.000 passeggeri movimentati (-91,56% sul 2019), seguita da Genova e Palermo rispettivamente con 155.000 passeggeri movimentati (-88,51%) e 100.000 passeggeri movimentati (-80%). In quarta e quinta posizione altri due porti liguri: Savona (90mila passeggeri attesi a fine anno, - 86,56%) e La Spezia (64mila, -89,36%). Da segnalare la forte discesa di Venezia che, secondo le stime di Risposte Turismo, passerà dal secondo posto del 2019 al 12esimo posto atteso a fine 2020, con una contrazione del -99,67% per quanto riguarda i passeggeri movimentati (5.237), per effetto principalmente della riorganizzazione degli itinerari crocieristici nell' area adriatica avvenuta da agosto in avanti a causa dell' impossibilità di scalare in alcuni paesi dell' Adriatico. Il mancato contributo della crocieristica all' economia turistica italiana, stimato per la precisione in 925 milioni di euro, è riferito esclusivamente alle spese dei passeggeri e non al resto dell' economia prodotta e movimentata dall' intera industria crocieristica. Non mancano comunque dei segnali di ottimismo per il futuro nello studio: Sono attesi oltre 510 milioni di euro di nuovi investimenti nel triennio 2021 - 2023 nei porti crocieristici da Nord a Sud del Paese. Ci sono 44 nuove navi ordinate a cantieri in Italia confermate nonostante la pandemia e infine il turismo crocieristico viene considerato tra i primi segmenti di cui si attende la ripartenza. (ANSA).



Il Covid costa all' industria crocieristica italiana, 1 miliardo di mancati introiti

26 Nov, 2020 Ammonta a 925 milioni di euro il mancato contributo del turismo crocieristico all' economia italiana nel 2020 a causa del Covid-19, è quanto emerge dalle stime di Risposte Turismo, società di ricerca e consulenza nella macro-industria turistica da anni punto di riferimento nello studio e analisi del mondo delle crociere. Il dato è emerso durante la presentazione dell' edizione 2020 di Italian Cruise Watch, il rapporto di ricerca di riferimento per tutti coloro che si occupano di crocieristica in Italia, avvenuta oggi nel corso di un evento online in diretta streaming che ha visto la partecipazione di alcuni dei principali protagonisti della crocieristica nel nostro Paese. Tale valore, riferito alle sole spese dei crocieristi in escursioni (organizzate o indipendenti, a fine anno saranno circa 2,7 milioni in meno rispetto alle previsioni), shopping, ristorazione e altri consumi di tipo turistico a terra, oltre a pernottamenti a terra pre e post viaggio (circa 1,3 milioni in meno rispetto ai numeri attesi) e giornate di vacanza pre e post cruise, è dovuto alla fortissima contrazione del traffico crocieristico atteso a fine anno. L' Italian Cruise Watch contiene infatti, come sempre, un' analisi approfondita e puntuale del contesto crocieristico

internazionale e dell' andamento del traffico negli scali italiani. Secondo il report di Risposte Turismo, il 2020 si chiuderà con un totale di 796.800 passeggeri movimentati nei porti italiani tra imbarchi, sbarchi e transiti (-93,5% sul 2019), un dato che riporta la movimentazione passeggeri ai valori del 1993. Su scala globale, secondo le prime inedite stime contenute all' interno di Italian Cruise Watch, il 2020 potrebbe chiudersi con circa 6 milioni di turisti crocieristi a bordo (-80% sul 2019) tornando a valori che non si registravano da prima degli anni 2000. Tornando al mancato contributo del turismo crocieristico all' economia italiana a fine 2020, le attività ricreative, culturali e di intrattenimento collegate alle escursioni a terra (-336 milioni di euro rispetto a quanto previsto), lo shopping nei negozi delle città (-273 milioni di euro) e le spese per i trasporti locali (-128 milioni di euro) saranno le aree che risentiranno maggiormente a fine anno del crollo dei traffici. Il nuovo report di ricerca presentato oggi da Francesco di Cesare - Presidente Risposte Turismo - contiene anche la stima regionale di tale mancato contributo. Secondo il report di ricerca il Veneto sarà la regione più impattata (206 milioni di euro il mancato contributo), seguita da Lazio (-204,6 milioni di euro rispetto a quanto atteso quest' anno), Liguria (-176,5 milioni di euro), Campania (-120 milioni di euro) e Sicilia (-65 milioni di euro). «Non è certo una novità constatare la rilevanza della crocieristica in termini di contributo alla più generale economia del paese - ha dichiarato Francesco di Cesare, Presidente Risposte Turismo. Ma è in un anno in cui il traffico delle navi è quasi del tutto scomparso che emerge in tutta evidenza quanto questo fenomeno abbia contribuito, e tornerà a farlo, a creare economia ed occupazione non solo per chi ha un posto centrale nella sua filiera ma anche per molti altri operatori ed aziende del turismo» Italian Cruise Watch 2020 evidenzia importanti segnali di ottimismo per il futuro della crocieristica in Italia, un segmento che, sin dalla sua nascita, aveva registrato quasi esclusivamente tassi di crescita. Tra questi, ad esempio, l' incremento degli investimenti da parte dei porti per interventi dedicati o a supporto del comparto: per il triennio 2021-2023 Risposte Turismo ne ha mappati per oltre 510 milioni di euro, in crescita di oltre il 200% rispetto ai tre anni precedenti. Investimenti destinati principalmente alle infrastrutture, ai terminal, e ai dragaggi e trainati soprattutto dalle realtà di Messina, La Spezia, Taranto, Ancona, Genova, Savona, Salerno, Ravenna, Palermo, Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle (460 milioni di euro complessivi). Italian Cruise Watch 2020 contiene anche i risultati di una nuova indagine effettuata da Risposte





Corriere Marittimo

Focus

attivi con ruoli apicali e lunga esperienza nella cruise industry italiana (compagnie crocieristiche, Autorità di Sistema Portuale, società di gestione terminal, agenzie di viaggio, agenzie marittime, tour operator e molti altri ancora). L'indagine, realizzata attraverso la somministrazione di un questionario a risposte chiuse e aperte, offre una visione positiva sulle prospettive della crocieristica, in particolare in Italia ma non solo, nelle sue diverse componenti di traffico, investimenti e competizione. Secondo la maggioranza delle risposte, che includono anche quelle dei rappresentanti di compagnie, il movimento passeggeri nei porti crocieristici italiani tornerà a livello pre-Covid dal 2023. Segnali di fiducia giungono anche dal mantenimento nel mondo di tutti gli ordini di nuove navi effettuati prima della pandemia, 81 fino al 2022 di cui ben 22 assegnati a cantieri presenti in Italia, numero che sale a 44 estendendo il periodo al 2025. Inoltre, nonostante la particolare congiuntura, circa il 90% degli intervistati non pensa di uscire dal settore crocieristico e, anzi, più della metà ha in programma investimenti per rafforzare la propria posizione alla ripartenza. L'indagine ha evidenziato infine come, secondo l'80% del campione, nell'immediato futuro sarà possibile un ritorno alla progettazione di navi più piccole per stazza e, quindi, capacità di passeggeri, e un'ancor maggiore concentrazione tra gli operatori sul mercato. «Così come fatto in passato anche questa volta la crocieristica saprà riprendersi e riavviare un ciclo di crescita, tanto nel mondo quanto in Italia - ha concluso di Cesare. A differenza delle altre volte, però, non va persa l'occasione rappresentata da questa indesiderata battuta d'arresto per ripensare al comparto, ai nuovi equilibri che dovranno stabilirsi, alle priorità da individuare e condividere. Serve una nuova pianificazione strategica - per le compagnie, per i porti, per le destinazioni, per gli altri operatori - per migliorare ulteriormente lo scenario del comparto e rendere ancor più solide le basi su cui costruire i risultati a venire».

Informazioni Marittime

Focus

Crociere, quasi un miliardo mancato per l' economia italiana

Risposte Turismo presenta l' edizione 2020 di Italian Cruise Watch

Quasi un miliardo di euro persi. Precisamente 925 milioni. È l' ammontare del mancato contributo del turismo crocieristico all' economia italiana nel 2020 a causa del Covid-19 secondo le stime di Risposte Turismo , società di ricerca e consulenza nella macro-industria turistica da anni punto di riferimento nello studio e analisi del mondo delle crociere. Il dato è emerso durante la presentazione dell' edizione 2020 di Italian Cruise Watch , il rapporto di ricerca di riferimento per tutti coloro che si occupano di crocieristica in Italia, avvenuta oggi nel corso di un evento online in diretta streaming che ha visto la partecipazione di alcuni dei principali protagonisti della crocieristica nel nostro Paese. I numeri Tale valore, riferito alle sole spese dei crocieristi in escursioni (organizzate o indipendenti, a fine anno saranno circa 2,7 milioni in meno rispetto alle previsioni), shopping, ristorazione e altri consumi di tipo turistico a terra, oltre a pernottamenti a terra pre e post viaggio (circa 1,3 milioni in meno rispetto ai numeri attesi) e giornate di vacanza pre e post cruise, è dovuto alla fortissima contrazione del traffico crocieristico atteso a fine anno.

L' Italian Cruise Watch contiene infatti, come sempre, un' analisi approfondita e puntuale del contesto crocieristico internazionale e dell' andamento del traffico negli scali italiani. Secondo il report di Risposte Turismo, il 2020 si chiuderà con un totale di 796.800 passeggeri movimentati nei porti italiani tra imbarchi, sbarchi e transiti (-93,5% sul 2019), un dato che riporta la movimentazione passeggeri ai valori del 1993. Su scala globale, secondo le prime inedite stime contenute all' interno di Italian Cruise Watch, il 2020 potrebbe chiudersi con circa 6 milioni di turisti crocieristi a bordo (-80% sul 2019) tornando a valori che non si registravano da prima degli anni 2000. Tornando al mancato contributo del turismo crocieristico all' economia italiana a fine 2020, le attività ricreative, culturali e di intrattenimento collegate alle escursioni a terra (-336 milioni di euro rispetto a quanto previsto), lo shopping nei negozi delle città (-273 milioni di euro) e le spese per i trasporti locali (-128 milioni di euro) saranno le aree che risentiranno maggiormente a fine anno del crollo dei traffici. Il nuovo report di ricerca presentato oggi da Francesco di Cesare - presidente di Risposte Turismo - contiene anche la stima regionale di tale mancato contributo. Secondo il report di ricerca il Veneto sarà la regione più impattata (206 milioni di euro il mancato contributo), seguita da Lazio (-204,6 milioni di euro rispetto a quanto atteso quest' anno), Liguria (-176,5 milioni di euro), Campania (-120 milioni di euro) e Sicilia (-65 milioni di euro). L' analisi "Non è certo una novità constatare la rilevanza della crocieristica in termini di contributo alla più generale economia del paese - ha dichiarato di Cesare -. Ma è in un anno in cui il traffico delle navi è quasi del tutto scomparso che emerge in tutta evidenza quanto questo fenomeno abbia contribuito, e tornerà a farlo, a creare economia ed occupazione non solo per chi ha un posto centrale nella sua filiera ma anche per molti altri operatori ed aziende del turismo". Italian Cruise Watch 2020 evidenzia importanti segnali di ottimismo per il futuro della crocieristica in Italia, un segmento che, sin dalla sua nascita, aveva registrato quasi esclusivamente tassi di crescita. Tra questi, ad esempio, l' incremento degli investimenti da parte dei porti per interventi dedicati o a supporto del comparto: per il triennio 2021-2023 Risposte Turismo ne ha mappati per oltre 510 milioni di euro, in crescita di oltre il 200% rispetto ai tre anni precedenti. Investimenti destinati principalmente alle infrastrutture, ai terminal, e ai dragaggi e trainati soprattutto dalle realtà di Messina, La Spezia, Taranto, Ancona, Genova, Savona, Salerno, Ravenna, Palermo, Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle (460 milioni di euro





Informazioni Marittime

Focus

selezionato di circa 100 professionisti attivi con ruoli apicali e lunga esperienza nella cruise industry italiana (compagnie crocieristiche, Autorità di Sistema Portuale, società di gestione terminal, agenzie di viaggio, agenzie marittime, tour operator e molti altri ancora). L'indagine, realizzata attraverso la somministrazione di un questionario a risposte chiuse e aperte, offre una visione positiva sulle prospettive della crocieristica, in particolare in Italia ma non solo, nelle sue diverse componenti di traffico, investimenti e competizione. Le risposte Secondo la maggioranza delle risposte, che includono anche quelle dei rappresentanti di compagnie, il movimento passeggeri nei porti crocieristici italiani tornerà a livello pre-Covid dal 2023. Segnali di fiducia giungono anche dal mantenimento nel mondo di tutti gli ordini di nuove navi effettuati prima della pandemia, 81 fino al 2022 di cui ben 22 assegnati a cantieri presenti in Italia, numero che sale a 44 estendendo il periodo al 2025. Inoltre, nonostante la particolare congiuntura, circa il 90% degli intervistati non pensa di uscire dal settore crocieristico e, anzi, più della metà ha in programma investimenti per rafforzare la propria posizione alla ripartenza. L'indagine ha evidenziato infine come, secondo l'80% del campione, nell'immediato futuro sarà possibile un ritorno alla progettazione di navi più piccole per stazza e, quindi, capacità di passeggeri, e un'ancor maggiore concentrazione tra gli operatori sul mercato. Prospettive "Così come fatto in passato anche questa volta la crocieristica saprà riprendersi e riavviare un ciclo di crescita, tanto nel mondo quanto in Italia - ha concluso di Cesare. A differenza delle altre volte, però, non va persa l'occasione rappresentata da questa indesiderata battuta d'arresto per ripensare al comparto, ai nuovi equilibri che dovranno stabilirsi, alle priorità da individuare e condividere. Serve una nuova pianificazione strategica - per le compagnie, per i porti, per le destinazioni, per gli altri operatori - per migliorare ulteriormente lo scenario del comparto e rendere ancor più solide le basi su cui costruire i risultati a venire". La versione integrale del report Italian Cruise Watch 2020 e la registrazione dell'evento saranno disponibili sul sito di Risposte Turismo da lunedì 30 novembre.

Risposte Turismo: buco da quasi 1 miliardo per il settore cruise, meno 80% di passeggeri a bordo nel 2020

Redazione

Genova - Quasi un miliardo di euro l'ammontare del mancato contributo del turismo crocieristico all'economia italiana nel 2020 a causa del Covid-19, secondo le stime di Risposte Turismo, società di ricerca e consulenza nella macro-industria turistica da anni punto di riferimento nello studio e analisi del mondo delle crociere. Il dato è emerso durante la presentazione dell'edizione 2020 di Italian Cruise Watch, il rapporto di ricerca di riferimento per tutti coloro che si occupano di crocieristica in Italia, avvenuta oggi nel corso di un evento online in diretta streaming che ha visto la partecipazione di alcuni dei principali protagonisti della crocieristica nel nostro Paese. Tale valore, riferito alle sole spese dei crocieristi in escursioni (organizzate o indipendenti, a fine anno saranno circa 2,7 milioni in meno rispetto alle previsioni), shopping, ristorazione e altri consumi di tipo turistico a terra, oltre a pernottamenti a terra pre e post viaggio (circa 1,3 milioni in meno rispetto ai numeri attesi) e giornate di vacanza pre e post cruise, è dovuto alla fortissima contrazione del traffico crocieristico atteso a fine anno. L'Italian Cruise Watch contiene, come sempre, un'analisi approfondita e puntuale del contesto crocieristico internazionale e dell'andamento del traffico negli scali italiani. Secondo il report di Risposte Turismo, il 2020 si chiuderà con un totale di 796.800 passeggeri movimentati nei porti italiani tra imbarchi, sbarchi e transiti (-93,5% sul 2019), un dato che riporta la movimentazione passeggeri ai valori del 1993. Su scala globale, secondo le prime inedite stime contenute all'interno di Italian Cruise Watch, il 2020 potrebbe chiudersi con circa 6 milioni di turisti crocieristi a bordo (-80% sul 2019) tornando a valori che non si registravano da prima degli anni 2000. Tornando al mancato contributo del turismo crocieristico all'economia italiana a fine 2020, le attività ricreative, culturali e di intrattenimento collegate alle escursioni a terra (-336 milioni di euro rispetto a quanto previsto), lo shopping nei negozi delle città (-273 milioni di euro) e le spese per i trasporti locali (-128 milioni di euro) saranno le aree che risentiranno maggiormente a fine anno del crollo dei traffici. Per quanto riguarda la stima regionale di tale mancato contributo, secondo il report di ricerca il Veneto sarà la regione più impattata (206 milioni di euro il mancato contributo), seguita da Lazio (-204,6 milioni di euro rispetto a quanto atteso quest'anno), Liguria (-176,5 milioni di euro), Campania (-120 milioni di euro) e Sicilia (-65 milioni di euro). "Non è certo una novità constatare la rilevanza della crocieristica in termini di contributo alla più generale economia del paese - ha dichiarato Francesco di Cesare, presidente Risposte Turismo -. Ma è in un anno in cui il traffico delle navi è quasi del tutto scomparso che emerge in tutta evidenza quanto questo fenomeno abbia contribuito, e tornerà a farlo, a creare economia ed occupazione non solo per chi ha un posto centrale nella sua filiera ma anche per molti altri operatori ed aziende del turismo". Italian Cruise Watch 2020 evidenzia importanti segnali di ottimismo per il futuro della crocieristica in Italia, un segmento che, sin dalla sua nascita, aveva registrato quasi esclusivamente tassi di crescita. Tra questi, ad esempio, l'incremento degli investimenti da parte dei porti per interventi dedicati o a supporto del comparto: per il triennio 2021-2023 Risposte Turismo ne ha mappati per oltre 510 milioni di euro, in crescita di oltre il 200% rispetto ai tre anni precedenti. Investimenti destinati principalmente alle infrastrutture, ai terminal, e ai dragaggi e trainati soprattutto dalle realtà di Messina, La Spezia, Taranto, Ancona, Genova, Savona, Salerno, Ravenna, Palermo, Trapani, Termini Imerese e



Risposte Turismo: buco da quasi 1 miliardo per il settore cruise, meno 80% di passeggeri a bordo nel 2020

26 NOVEMBRE 2020 - 11:00



Genova - Quasi un miliardo di euro l'ammontare del mancato contributo del turismo crocieristico all'economia italiana nel 2020 a causa del Covid-19, secondo le stime di Risposte Turismo, società di ricerca e consulenza nella macro-industria turistica da anni punto di riferimento nello studio e analisi del mondo delle crociere. Il dato è emerso durante la presentazione dell'edizione 2020 di Italian Cruise Watch, il rapporto di ricerca di riferimento per tutti coloro che si occupano di crocieristica in Italia, avvenuta oggi nel corso di un evento online in diretta streaming che ha visto la partecipazione di alcuni dei principali protagonisti della crocieristica nel nostro Paese.

Iscriviti alla newsletter

Ricevi le migliori notizie sullo shipping due volte a settimana direttamente sulla tua email.

Porto Empedocle (460 milioni di euro complessivi). Il rapporto contiene anche i risultati di una nuova indagine effettuata da Risposte Turismo su un panel selezionato di circa 100 professionisti attivi con ruoli apicali e lunga esperienza nella cruise industry italiana (compagnie crocieristiche,



Ship Mag

Focus

Autorità di Sistema Portuale, società di gestione terminal, agenzie di viaggio, agenzie marittime, tour operator e molti altri ancora). L'indagine, realizzata attraverso la somministrazione di un questionario a risposte chiuse e aperte, offre una visione positiva sulle prospettive della crocieristica, in particolare in Italia ma non solo, nelle sue diverse componenti di traffico, investimenti e competizione. Secondo la maggioranza delle risposte, che includono anche quelle dei rappresentanti di compagnie, il movimento passeggeri nei porti crocieristici italiani tornerà a livello pre-Covid dal 2023. Segnali di fiducia giungono anche dal mantenimento nel mondo di tutti gli ordini di nuove navi effettuati prima della pandemia, 81 fino al 2022 di cui ben 22 assegnati a cantieri presenti in Italia, numero che sale a 44 estendendo il periodo al 2025. Inoltre, nonostante la particolare congiuntura, circa il 90% degli intervistati non pensa di uscire dal settore crocieristico e, anzi, più della metà ha in programma investimenti per rafforzare la propria posizione alla ripartenza. L'indagine ha evidenziato infine come, secondo l'80% del campione, nell'immediato futuro sarà possibile un ritorno alla progettazione di navi più piccole per stazza e, quindi, capacità di passeggeri, e un'ancor maggiore concentrazione tra gli operatori sul mercato. "Così come fatto in passato anche questa volta la crocieristica saprà riprendersi e riavviare un ciclo di crescita, tanto nel mondo quanto in Italia - ha concluso di Cesare. A differenza delle altre volte, però, non va persa l'occasione rappresentata da questa indesiderata battuta d'arresto per ripensare al comparto, ai nuovi equilibri che dovranno stabilirsi, alle priorità da individuare e condividere. Serve una nuova pianificazione strategica - per le compagnie, per i porti, per le destinazioni, per gli altri operatori - per migliorare ulteriormente lo scenario del comparto e rendere ancor più solide le basi su cui costruire i risultati a venire".

Italian Cruise Watch: le stime di Risposte Turismo del mancato contributo del turismo crocieristico in Italia

La stima nell' edizione 2020 di Italian Cruise Watch che contiene, come sempre, tutti i dati relativi al traffico crocieristico in Italia: a fine anno circa 800 mila passeggeri movimentati in meno nei porti nazionali (-93,5%) Segnali di ottimismo per il futuro della crocieristica in Italia: oltre 510 milioni di euro di nuovi investimenti nel triennio 2021 - 2023 nei porti crocieristici da Nord a Sud del Paese; 44 nuove navi ordinate a cantieri in Italia confermate nonostante la pandemia; il turismo crocieristico tra i primi segmenti di cui si attende la ripartenza. 925 milioni di euro. È l' ammontare del mancato contributo del turismo crocieristico all' economia italiana nel 2020 a causa del Covid-19 secondo le stime di Risposte Turismo, società di ricerca e consulenza nella macro-industria turistica da anni punto di riferimento nello studio e analisi del mondo delle crociere. Il dato è emerso durante la presentazione dell' edizione 2020 di Italian Cruise Watch, il rapporto di ricerca di riferimento per tutti coloro che si occupano di crocieristica in Italia, avvenuta oggi nel corso di un evento online in diretta streaming che ha visto la partecipazione di alcuni dei principali protagonisti della crocieristica nel nostro Paese. Tale valore, riferito

alle sole spese dei crocieristi in escursioni (organizzate o indipendenti, a fine anno saranno circa 2,7 milioni in meno rispetto alle previsioni), shopping, ristorazione e altri consumi di tipo turistico a terra, oltre a pernottamenti a terra pre e post viaggio (circa 1,3 milioni in meno rispetto ai numeri attesi) e giornate di vacanza pre e post cruise, è dovuto alla fortissima contrazione del traffico crocieristico atteso a fine anno. L' Italian Cruise Watch contiene infatti, come sempre, un' analisi approfondita e puntuale del contesto crocieristico internazionale e dell' andamento del traffico negli scali italiani. Secondo il report di Risposte Turismo, il 2020 si chiuderà con un totale di 796.800 passeggeri movimentati nei porti italiani tra imbarchi, sbarchi e transiti (-93,5% sul 2019), un dato che riporta la movimentazione passeggeri ai valori del 1993. Su scala globale, secondo le prime inedite stime contenute all' interno di Italian Cruise Watch, il 2020 potrebbe chiudersi con circa 6 milioni di turisti crocieristi a bordo (-80% sul 2019) tornando a valori che non si registravano da prima degli anni 2000. Tornando al mancato contributo del turismo crocieristico all' economia italiana a fine 2020, le attività ricreative, culturali e di intrattenimento collegate alle escursioni a terra (-336 milioni di euro rispetto a quanto previsto), lo shopping nei negozi delle città (-273 milioni di euro) e le spese per i trasporti locali (-128 milioni di euro) saranno le aree che risentiranno maggiormente a fine anno del crollo dei traffici. Il nuovo report di ricerca presentato oggi da Francesco di Cesare - Presidente Risposte Turismo - contiene anche la stima regionale di tale mancato contributo. Secondo il report di ricerca il Veneto sarà la regione più impattata (206 milioni di euro il mancato contributo), seguita da Lazio (-204,6 milioni di euro rispetto a quanto atteso quest' anno), Liguria (-176,5 milioni di euro), Campania (-120 milioni di euro) e Sicilia (-65 milioni di euro). «Non è certo una novità constatare la rilevanza della crocieristica in termini di contributo alla più generale economia del paese - ha dichiarato Francesco di Cesare, Presidente Risposte Turismo. Ma è in un anno in cui il traffico delle navi è quasi del tutto scomparso che emerge in tutta evidenza quanto questo fenomeno abbia contribuito, e tornerà a farlo, a creare economia ed occupazione non solo per chi ha un posto centrale nella sua filiera ma anche per molti altri operatori ed aziende del turismo» Italian Cruise Watch 2020 evidenzia importanti segnali di ottimismo per il futuro della crocieristica in Italia, un segmento che, sin dalla sua nascita, aveva registrato quasi esclusivamente tassi di crescita. Tra questi, ad esempio, l'





Sea Reporter

Focus

Risposte Turismo ne ha mappati per oltre 510 milioni di euro, in crescita di oltre il 200% rispetto ai tre anni precedenti. Investimenti destinati principalmente alle infrastrutture, ai terminal, e ai dragaggi e trainati soprattutto dalle realtà di Messina, La Spezia, Taranto, Ancona, Genova, Savona, Salerno, Ravenna, Palermo, Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle (460 milioni di euro complessivi). Italian Cruise Watch 2020 contiene anche i risultati di una nuova indagine effettuata da Risposte Turismo su un panel selezionato di circa 100 professionisti attivi con ruoli apicali e lunga esperienza nella cruise industry italiana (compagnie crocieristiche, Autorità di Sistema Portuale, società di gestione terminal, agenzie di viaggio, agenzie marittime, tour operator e molti altri ancora). L' indagine, realizzata attraverso la somministrazione di un questionario a risposte chiuse e aperte, offre una visione positiva sulle prospettive della crocieristica, in particolare in Italia ma non solo, nelle sue diverse componenti di traffico, investimenti e competizione. Secondo la maggioranza delle risposte, che includono anche quelle dei rappresentanti di compagnie, il movimento passeggeri nei porti crocieristici italiani tornerà a livello pre-Covid dal 2023. Segnali di fiducia giungono anche dal mantenimento nel mondo di tutti gli ordini di nuove navi effettuati prima della pandemia, 81 fino al 2022 di cui ben 22 assegnati a cantieri presenti in Italia, numero che sale a 44 estendendo il periodo al 2025. Inoltre, nonostante la particolare congiuntura, circa il 90% degli intervistati non pensa di uscire dal settore crocieristico e, anzi, più della metà ha in programma investimenti per rafforzare la propria posizione alla ripartenza. L' indagine ha evidenziato infine come, secondo l' 80% del campione, nell' immediato futuro sarà possibile un ritorno alla progettazione di navi più piccole per stazza e, quindi, capacità di passeggeri, e un' ancor maggiore concentrazione tra gli operatori sul mercato. «Così come fatto in passato anche questa volta la crocieristica saprà riprendersi e riavviare un ciclo di crescita, tanto nel mondo quanto in Italia - ha concluso di Cesare. A differenza delle altre volte, però, non va persa l' occasione rappresentata da questa indesiderata battuta d' arresto per ripensare al comparto, ai nuovi equilibri che dovranno stabilirsi, alle priorità da individuare e condividere. Serve una nuova pianificazione strategica - per le compagnie, per i porti, per le destinazioni, per gli altri operatori - per migliorare ulteriormente lo scenario del comparto e rendere ancor più solide le basi su cui costruire i risultati a venire».

FerPress

Focus

Porti: Serbassi (Fast-Confsal), Italia esclusa dai flussi commerciali del Mediterraneo

(FERPRESS) - Roma, 26 NOV - "Nel Mediterraneo arrivano più merci, ma nei nostri porti ne circolano sempre meno. Qui non siamo di fronte al fallimento di una politica dei trasporti, bensì alla totale assenza di qualsiasi iniziativa in grado di valorizzare la straordinaria posizione geografica dell'Italia". Così, il Segretario Generale Fast-Confsal, Pietro Serbassi, commenta i dati diffusi da Confrtrasporto-Confcommercio. L' articolo è leggibile solo dagli abbonati. L' abbonamento per un anno a Ferpress costa solo 250,00 + iva . Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro tariffario . Per informazioni e abbonamenti contattare la segreteria di redazione: segreteria@ferpress.it.



la società svizzera pronta ad assumere 15 mila marittimi italiani

Msc, sgravi vs assunzioni

In cambio chiede l'estensione alle compagnie estere delle decontribuzioni previste per quelle italiane. Contraria Confitarma. Il governo deciderà entro febbraio

NICOLA CAPUZZO

La svizzera Msc Crociere chiede all'Italia di beneficiare degli sgravi contributivi sui marittimi italiani previsti dal Registro Internazionale delle navi. In cambio promette almeno 15 mila assunzioni a bordo nei prossimi anni. «Msc Crociere sta bruciando tantissima cassa, ma non abbiamo licenziato nessuno», ha dichiarato ieri Pierfrancesco Vago, presidente della compagnia, al meeting di Assarmatori. «Non solo: con l'estensione dei benefici contributivi alle navi europee, dei 35 mila lavoratori che assumeremo nei prossimi anni, 15 mila potrebbero essere italiani, che andranno ad aggiungersi agli oltre 6 mila marittimi italiani già arruolati a bordo». Senza sgravi, gli arruolati saranno molti di meno. Vago ha ricordato che Msc ha in costruzione sei nuove navi in Italia presso Fincantieri più altre in Francia a Chantiers de l'Atlantique. «Il paradosso oggi è che lo sgravio contributivo viene riconosciuto a lavoratori europei su navi italiane e non il viceversa», ha aggiunto Stefano Messina, presidente di Assarmatori, evidenziando poi come la flotta italiana negli ultimi anni sia calata da 20 a 15 milioni in termini di stazza lorda, e i riflessi sull'occupazione. Sugli sgravi si gioca anche il braccio di ferro con Confitarma, l'altra associazione di categoria, che chiede invece di limitarne l'estensione solo alle imprese italiane. L'ultima parola spetta ora a governo e ministero dei Trasporti che entro febbraio devono decidere che fare. Per ora entrambi tacciono. (riproduzione riservata)

